

## 2. Rapport de présentation

---

### *2.1 Diagnostic territorial et socio-économique*

PLUi approuvé en Conseil de Territoire en date du 07 juillet 2025



## Introduction

### A. Présentation, contexte

### B. Documents cadres et supra-communaux

## 1. Le diagnostic territorial

### A. L'analyse urbaine

|    |                                           |      |
|----|-------------------------------------------|------|
| 1. | Histoire et évolution urbaine.....        | P 18 |
| 2. | Bilan de la consommation foncière.....    | P 24 |
| 3. | Etude de densification.....               | p.26 |
| 4. | Occupation du sol et formes urbaines..... | P 57 |
| 5. | Patrimoine .....                          | P 69 |

### B. Le fonctionnement urbain

|    |                              |      |
|----|------------------------------|------|
| 1. | Équipements et services..... | P 83 |
| 2. | Commerce.....                | P 95 |
| 3. | Mobilités.....               | P100 |
| 4. | Stationnement.....           | P110 |
| 5. | Sites de projet.....         | P113 |
| 6. | Structure urbaine.....       | P129 |

## 2. Le diagnostic socio-économique

### A. Les habitants

|    |                                 |      |
|----|---------------------------------|------|
| 1. | Dynamiques démographiques.....  | P136 |
| 2. | Structure de la population..... | P141 |
| 3. | Profil socio-économique.....    | P145 |

### B. Le parc de logement

|    |                                                          |      |
|----|----------------------------------------------------------|------|
| 1. | Caractéristiques et occupation du parc de logements..... | P151 |
| 2. | Equilibre social de l'habitat.....                       | P157 |

### C. L'économie et l'emploi

|    |                                                         |      |
|----|---------------------------------------------------------|------|
| 1. | Emplois.....                                            | P165 |
| 2. | Tissu économique.....                                   | P168 |
| 3. | Les sites économiques de rayonnement international..... | P173 |
| 4. | L'activité agricole.....                                | P175 |
| 5. | Activité touristique.....                               | P176 |

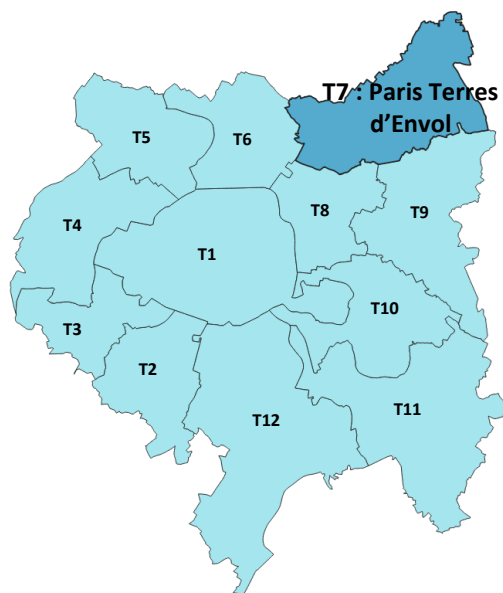






## A. Présentation, contexte

### 1) Le territoire de Paris Terres d'Envol



L'Établissement Public Territorial (EPT) Terres d'Envol est situé au nord-est de Paris, dans le département de la Seine-Saint-Denis. Créé le 1<sup>er</sup> janvier 2016 dans le cadre de la création de la Métropole du Grand Paris, il fait partie des 12 Territoires qui la composent.

D'une superficie de 78 km<sup>2</sup>, Paris Terres d'Envol est bordé à l'ouest par l'EPT Plaine Commune (T6), au sud par les EPT Est Ensemble Grand Paris (T8) et Grand Paris Grand Est (T9), et au nord et à l'est par les départements du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne.

**Paris Terres d'Envol se compose de 8 communes : Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Drancy, Dugny, Sevrans, Tremblay-en-France et Villepinte.**

L'Établissement Public Territorial (EPT) Paris Terres d'Envol se substitue aux deux anciennes intercommunalités créées en 2010 :

- La communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget initialement composée de Dugny, Le Bourget et Drancy ;
- La communauté d'agglomération de Terres de France initialement composée de Tremblay-en-France, Villepinte et Sevrans ;
- Les communes du Blanc-Mesnil et d'Aulnay-sous-Bois n'appartenaient à aucune intercommunalité.

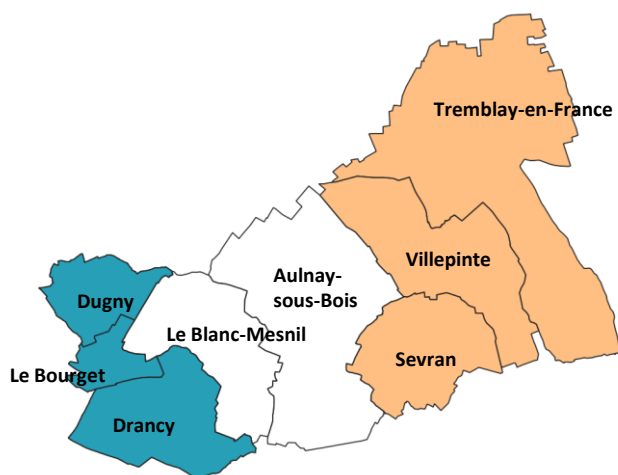
En tant que territoire de la Métropole du Grand Paris, Paris Terres d'Envol exerce les compétences suivantes définies par l'article L.5219-5 du Code général des collectivités territoriales :

**Six compétences sont propres à l'Établissement Public Territorial :**

- La politique de la ville (dans la limite des compétences ou de la définition de l'intérêt métropolitain, en co-construction avec les villes...) ;
- La construction, aménagement, entretien et fonctionnement d'équipements culturels, socio-culturels, socio-éducatifs et sportifs d'intérêt territorial ;
- Le plan local d'urbanisme (PLUi, poursuite des procédures engagées antérieurement par les communes dans le cadre de leur PLU) ;
- L'action sociale d'intérêt territorial ;
- L'eau et l'assainissement ;
- La gestion des déchets ménagers et assimilés.

**Quatre compétences sont partagées avec la Métropole du Grand Paris**

- L'aménagement de l'espace métropolitain ;
- La politique locale de l'habitat et du logement ;
- Le développement et l'aménagement économique ;
- Le Plan Climat-Air-Énergie (compatible avec le PCAE métropolitain).

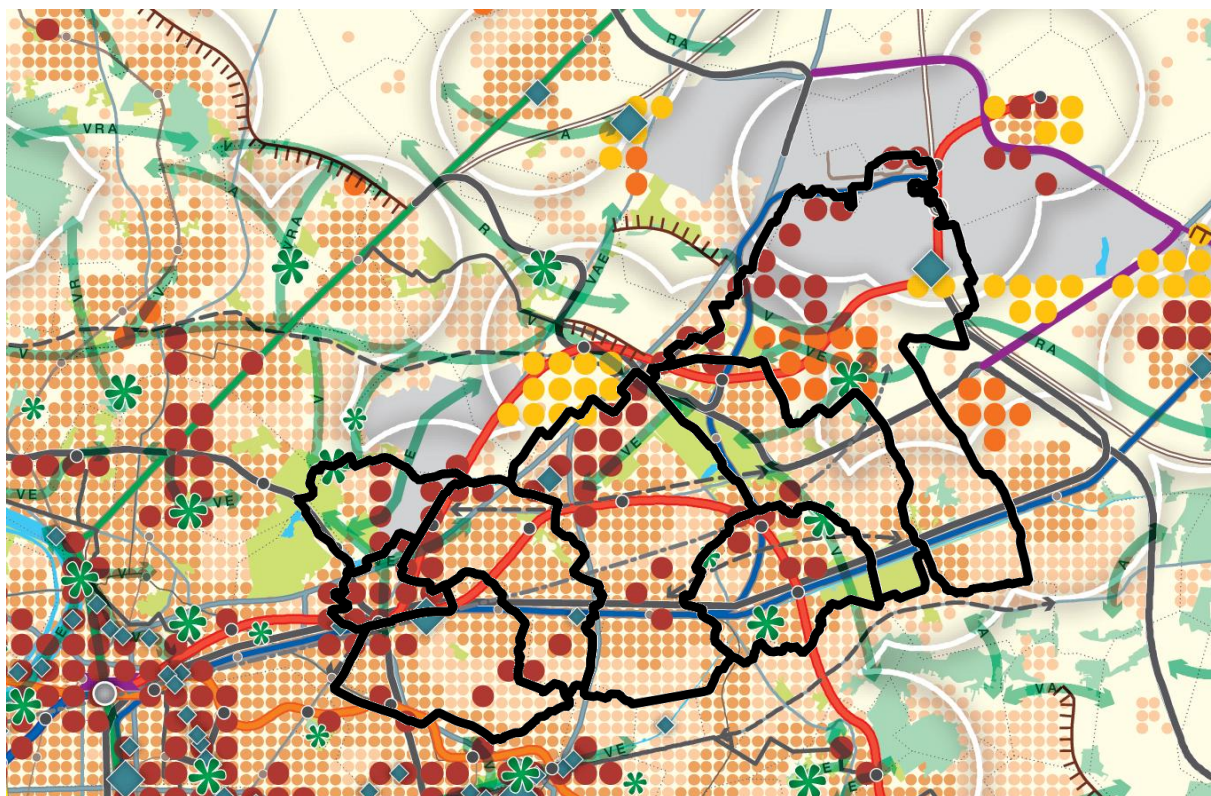


 Ex-Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget

 Ex-Communauté d'Agglomération de Terres de France

## B. Documents cadres et supra-communaux

### 1) Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France – SDRIF (Mise en compatibilité)



Le SDRIF est le Schéma d'Aménagement et de Développement de l'Ile-de-France à l'horizon 2030. Il définit un cadre de vie renouvelé pour les Franciliens en affirmant des objectifs ambitieux en matière de construction de logements, d'amélioration et de réalisation d'infrastructures de transport collectif ou encore en matière de création d'emplois.

Ce schéma décline sur toute la région des orientations et prescriptions avec lesquelles les documents d'urbanisme communaux ou territoriaux doivent être compatibles, selon trois grands axes :

- Axe 1 : Relier et structurer ;
- Axe 2 : Polariser et équilibrer ;
- Axe 3 : Réserver et valoriser.

*NB : la révision du SDRIF est en cours.*

**D'après la carte de destination du SDRIF, l'EPT Paris Terres d'Envol est concerné par les enjeux suivants :**

#### L'armature logistique

- ◆ Site multimodal d'enjeux nationaux
- ◆ Site multimodal d'enjeux métropolitains
- ◆ Site multimodal d'enjeux territoriaux

#### Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

#### Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle
- Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares



Pôle de centralité à conforter

— Les fronts urbains d'intérêt régional

■ Les espaces agricoles

■ Les espaces boisés et les espaces naturels

■ Les espaces verts et les espaces de loisirs

\* \* Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer

#### Les continuités

Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)

■ Le fleuve et les espaces en eau

## B. Documents cadres et supra-communaux

### 1) Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France – SDRIF (Mise en compatibilité)

#### Les infrastructures de transport

Le SDRIF repère sur le territoire le projet de métro du Grand Paris Express qui prévoit le passage des lignes 16 et 17 et l'implantation de 8 gares GPE (tracé rouge). La ligne 15 du Grand Paris Express passera au sud-ouest du territoire et desservira la gare de Drancy-Bobigny (tracé orange).

Le Territoire est également concerné par d'autres projets de transports en commun : le Charles de Gaulle Express (tracé bleu) et le prolongement du T11 Express (tracé gris à l'ouest de Drancy).

Le SDRIF présente des principes de liaisons à développer sur le territoire :

- Entre les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly avec un niveau de desserte national et international ;
- Entre les gares RER d'Aulnay-sous-Bois et du Vert Galant : projet de transformation de la ligne de bus 15 des Courriers d'Ile de France (CIF) en BHNS (bus à haut niveau de service) avec un niveau de desserte territorial. Ce projet fait l'objet d'une concertation préalable du 20 septembre au 22 octobre 2021, dont le bilan a été adopté par le Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités le 25 mai 2022. L'enquête publique sur ce projet est envisagée dans le courant de l'année 2025 ;
- Entre le Parc du Sausset et l'aéroport de Paris-Le Bourget via l'ex-RN 2 d'un niveau de desserte territorial.

#### L'armature logistique

Le territoire compte deux grands sites multimodaux d'envergure nationale et internationale (la gare de triage du Bourget et l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle), un site d'enjeux métropolitains (Garonor à Aulnay-sous-Bois) ainsi qu'un site multimodal d'enjeux territoriaux implanté en zone urbaine dense (gare du Blanc-Mesnil).

#### Les espaces urbanisés

**Espaces urbanisés à optimiser** : Accroissement minimal de 10% de la densité humaine et de la densité des espaces d'habitat à l'échelle communale.

**Quartier à densifier à proximité d'une gare** : Accroissement minimal de 15 % de la densité humaine et de la densité des espaces d'habitat à l'échelle communale. Lorsqu'une commune comprend à la fois des espaces urbanisés à densifier et des quartiers à densifier à proximité des gares, le seuil de croissance de la densité à atteindre est de +15% au minimum. Toutes les communes du territoire sont concernées par une augmentation minimum de 15% de la densité (humaine + des espaces d'habitat) par rapport à 2013 et à l'horizon 2030.

**Secteur à fort potentiel de densification** : Le potentiel de densification ne doit pas être compromis dans ces espaces qui doivent être le lieu d'efforts accrus en matière de densification.

L'ensemble des communes est concerné par des secteurs à fort potentiel de densification.

#### Les nouveaux espaces d'urbanisation

Ces pastilles concernent à la fois une localisation et un potentiel.

**Secteur d'urbanisation préférentielle** : Localisation de capacités d'extension. Chaque pastille représente un potentiel d'environ 25 ha. Lorsqu'il s'agit de développements résidentiels, leur densité minimum doit être au moins de 35 logements/ha. 13 pastilles d'urbanisation préférentielles sont inscrites sur la commune de Tremblay-en-France.

**Secteur d'urbanisation conditionnelle** : L'ouverture à l'urbanisation de ces espaces est conditionnée à leur desserte par les transports collectifs. Chaque pastille représente un potentiel d'environ 25 hectares. 3 pastilles d'urbanisation conditionnelle sont inscrites en limite nord d'Aulnay-sous-Bois et au nord-est de Tremblay-en-France.

#### Les autres possibilités de réaliser des extensions urbaines

**Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares** : Extension possible dans un rayon de 2 km autour d'une gare. Potentiel d'environ 5% de l'espace communal. Extension en continuité de l'espace urbanisé où est implantée la gare.

L'ensemble des communes du territoire est concerné par ce potentiel d'urbanisation.

#### Les espaces à préserver / valoriser

**Les espaces agricoles, boisés, naturels, verts et de loisirs et les fleuves et espaces en eau à préserver** : Les espaces agricoles à préserver sont exclusivement situés sur la commune de Tremblay-en-France. C'est également le cas du Bois-Saint-Denis situé au sud de la commune.

Les espaces verts et de loisirs à préserver / valoriser sont : le Parc Départemental du Sausset, le Parc Forestier National de la Poudrerie à Sevran et Villepinte, le Parc départemental Georges Valbon, le Parc de Ladoucette à Drancy, l'Aire des Vents à Dugny, le parc Jacques Duclos au Blanc-Mesnil, le parc Robert Ballanger à Aulnay-sous-Bois, le parc de la Butte Montceuleux à Sevran, la Pépinière et le parc Sainte Marthe à Villepinte.

## B. Documents cadres et supra-communaux

### 1) Le Schéma Directeur Régional d'Île-de-France – SDRIF (*Mise en compatibilité*)

#### **Les espaces verts et de loisirs d'intérêt régional à créer :**

Les espaces verts et de loisirs d'intérêt régional à créer constituent des « équipements verts » destinés à rééquilibrer l'offre des secteurs déficitaires et présentent un enjeu régional.

Le territoire compte quatre espaces verts et de loisirs d'intérêt régional à créer :

- Trois de plus de 5 ha (niveau régional) : deux sur la commune de Sevrans (Montceux et Kodak) et un à Tremblay-en-France (Vallon du Sausset) ;
- Un de 2 à 5 ha qui correspond (échelon intermédiaire d'espace vert) au Vieux Pays à Aulnay-sous-Bois.

**Les continuités** : Afin d'assurer la viabilité des activités agricoles et forestières et la pérennité des écosystèmes, il est important d'assurer des continuités entre ces espaces via des espaces de respiration (R), des liaisons agricoles et forestières (A), des continuités écologiques (E) et des liaisons vertes (V).

Le SDRIF identifie sur le territoire 9 continuités à préserver et renforcer :

- 3 liaisons vertes et espaces de respiration (VE) ;
- 1 espace de respiration et liaison agricole et forestière (RA) ;
- 4 liaisons vertes (V) ;
- 1 continuité écologique (E).

**Aujourd'hui la région Île-de-France a réalisé la refonte de son schéma directeur afin de mieux intégrer les dimensions écologique et humaine et de répondre à l'urgence climatique et aux nouvelles aspirations des Franciliens.**

## B. Documents cadres et supra-communaux

### 1) Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France Environnemental – SDRIFe (*Mise en compatibilité*)

Le SDRIF va être remplacé par le SDRIFe qui a été adopté le 11 septembre 2024 mais qui n'a pas encore été approuvé.

C'est un document de planification stratégique qui définit l'organisation de l'espace et les grandes orientations d'aménagement pour l'Ile-de-France jusque l'horizon 2040.

Le SDRIFe a pour objectif :

- D'encadrer la croissance urbaine, l'utilisation de l'espace et la préservation des zones rurales et naturelles
- De déterminer la localisation des grandes infrastructures de transports et des grands équipements,
- De favoriser le rayonnement international de la région.

Il fixe les orientations pour :

- Le développement urbain
- La préservation des espaces naturels et agricoles
- Les infrastructures de transport
- Les équipements publics
- La lutte contre l'étalement urbain

Le SDRIFe est élaboré par la Région Île-de-France, en lien avec l'État et les collectivités locales, et sert de cadre de référence aux plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes franciliennes.

Le SDRIFe vise notamment à construire 70 000 logements par an et à structurer la région autour de 144 polarités.



## B. Documents cadres et supra-communaux

### 2) Le Plan des Mobilités en Ile-de-France – PDMIF (Mise en compatibilité)

Le Plan des Mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF), arrêté par le Conseil régional le 27 mars 2024, est le document stratégique qui fixe le cadre des politiques de mobilité pour la région jusqu'en 2030. Il succède au Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020 et vise à accompagner la transition écologique et les nouveaux usages de déplacement.

#### Objectifs principaux

- Neutralité carbone à l'horizon 2050 : réduction de 26 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport à 2019. Île-de-France
- Hausse de 15 % des déplacements en transports collectifs entre 2023 et 2030.
- Triplement de l'usage du vélo et développement de la marche et du télétravail.
- Réduction de 15 % des déplacements en voiture individuelle et objectif de 20 % de véhicules électriques sur les routes franciliennes d'ici 2030.

#### Cinq grandes orientations

1. Développer les alternatives à la voiture individuelle : transports collectifs, vélo, marche, covoiturage.
2. Améliorer l'attractivité et la performance des transports collectifs : extension du réseau, nouvelles lignes, fréquence accrue.
3. Réduire les nuisances liées à la circulation : bruit, pollution, congestion.
4. Renforcer l'accessibilité et l'inclusion : amélioration de l'accessibilité pour tous les publics.
5. Optimiser le transport de marchandises : logistique urbaine plus propre et efficace.

Parmi les projets du Plan des Mobilités en Ile-de-France les 330 km de nouvelles lignes de transport peuvent être cités (prolongements de métro, tramways, bus express, notamment dans le cadre du Grand Paris Express) ainsi qu'un investissement de plus de 9 milliards d'euros pour les mobilités durables.

#### Pour rappel :

Le PDMIF remplacera le PDUIF.

Le PDUIF impose des normes de stationnement automobile et vélo qui s'appliquent sur le territoire de Paris Terre d'Envol.

#### Normes de stationnement pour les véhicules individuels motorisés

##### Constructions à usage de bureau

| Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUi de Paris Terres d'Envol                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Paris Terres d'Envol <sup>1</sup> arrêté en conseil territorial le 26/06/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>COMMUNES DU CŒUR DE MÉTROPOLE</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <p><b><u>PREScription DE NORMES PLAFOND</u></b><br/> <b>POUR AULNAY-SOUS-BOIS, DRANCY, LE BLANC-MESNIL, LE BOURGET, SEVRAN</b></p> <p>Il ne pourra être construit plus de 1 place pour 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher à moins de 500 mètres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• des gares RER B du Bourget, de Drancy, du Blanc-Mesnil, d'Aulnay-sous-Bois, de Sevran-Livry, de Sevran-Beaumont et de Villepinte</li> <li>• des stations du Tram T4 Aulnay-sous-Bois, Rougemont Chanteloup, Freinville-Sevran, L'Abbaye et Lycée Henri Sellier</li> <li>• de la station du T11 Le Bourget</li> <li>• des stations du Tram T1 Maurice Lachâtre, Drancy Avenir, Hôpital Avicenne, Gaston Roulaud, Escadrille Normandie Niemen, la Ferme, Jean Rostand et Auguste Delaune</li> </ul> | <p><b><u>Dispositions générales applicables dans toutes les zones - véhicules motorisés</u></b></p> <p><u>Au sein des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement</u><br/> <b>Norme plafond</b> : Il ne peut être réalisé plus de 1 place par tranche de 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p> <p><u>Hors des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement</u><br/> <b>Norme plafond</b> : Il ne peut être réalisé plus de 1 place par tranche de 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher<br/> <b>Norme plancher</b> : Il est exigé au minimum 1 place par tranche de 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p> <p><b><u>Dispositions spécifiques applicables dans les zones de projet</u></b></p> <p><b>Zones UP SE1, UP SE2, UP SE3</b><br/> <i>(situées à Sevran)</i></p> <p><b>Norme plancher</b> : 1 place pour 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p> | <p><b>OUI,</b></p> <p><b><u>Sur le plan de stationnement</u></b></p> <p>1/ pour représenter le périmètre de 500 mètres autour de toutes les gares en projet du Grand Paris Express, sauf en cas de recouvrement intégral avec des gares actuelles, en particulier : Parc des expositions, Aéroport Charles de Gaulle 2, Le Bourget RER, Sevran-Beaumont et Sevran-Livry</p> <p>2/ pour modifier l'expression des catégories sur la légende du plan de stationnement comme suit (NB : Les éléments soulignés sont à modifier ou à ajouter) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• « <u>Gare et station</u> : Périmètre de 500 m autour des gares et stations »</li> <li>• « <u>Gare en projet</u> : Périmètre de 500 m autour des gares en projet »</li> </ul> |

<sup>1</sup> Les normes non compatibles avec le PDUIF figurent en rouge dans le tableau.

## B. Documents cadres et supra-communaux

### 2) Le Plan des Mobilités en Ile-de-France – PDMIF (Mise en compatibilité)

| Prescription et/ou recommandation du PDUiF applicable au PLUI de Paris Terres d'Envol                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Paris Terres d'Envol <sup>1</sup> arrêté en conseil territorial le 26/06/2024                                                        | Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Ile-de-France Mobilités ?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>des gares des futures lignes des métros 15, 16 et 17 du Grand Paris Express : Le Bourget RER et Le Bourget Aéroport (métré 17) ; Le Blanc-Mesnil, Aulnay, Sevran-Beaumont et Sevran-Livry (métré 16) ; Drancy-Bobigny (métré 15)</li> </ul> <p>À plus de 500 mètres autour des gares et stations citées ci-dessus, il ne pourra être construit plus de 1 place pour 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher.</p> | <p>À moins de 500 mètres des gares de Sevran-Livry, Sevran-Beaumont et des deux stations du T4</p> <p><b>Norme plancher</b> : 1 place pour 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p> | <p><u>Dans les dispositions générales applicables dans toutes les zones</u></p> <p>pour préciser que les normes de stationnement s'appliquent « au sein des périmètres autour des gares et des stations identifiées sur le plan de zonage »</p> <p><u>Dans les dispositions spécifiques applicables dans certaines zones de projet</u></p> <p>1/ pour instaurer des normes de stationnement <b>plafond</b>, et non plancher, dans les zones de projet UPSE1, UPSE2 et UPSE3 situées à Sevran</p> <p>2/ pour préciser que les normes de stationnement concernent l'ensemble des véhicules motorisés, y compris les deux-roues motorisés</p> <p>3/ pour indiquer que les dispositions générales s'appliquent aussi dans la zone de projet UP DR1</p> |

| Prescription et/ou recommandation du PDUiF applicable au PLUI de Paris Terres d'Envol                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Paris Terres d'Envol <sup>1</sup> arrêté en conseil territorial le 26/06/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Ile-de-France Mobilités ?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>COMMUNES DE L'AGGLOMÉRATION CENTRALE</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <p><b><u>PRESCRIPTION D'UNE NORME PLAFOND POUR DUGNY, TREMBLAY-EN-FRANCE, VILLEPINTE</u></b></p> <p>Il ne pourra être construit plus de 1 place pour 45 m<sup>2</sup> de surface de plancher, à moins de 500 mètres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>des gares RER B du Parc des expositions, de Villepinte, de Sevran-Beaumont, du Vert Galant, d'Aéroport Charles de Gaulle 1, d'Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV</li> <li>de la station du T11 Dugny-La Courneuve</li> <li>des futures gares des lignes de métro 16 et 17 du Grand Paris Express : Sevran-Beaumont (métré 16), Le Bourget Aéroport, Parc des expositions, Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV (métré 17)</li> </ul> <p><b><u>RECOMMANDATION D'UNE NORME PLANCHER POUR DUGNY, TREMBLAY-EN-FRANCE, VILLEPINTE</u></b></p> <p>Au-delà d'un rayon de 500 mètres autour des gares et stations citées ci-dessus, les différents documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus de 1 place pour 55 m<sup>2</sup> de surface de plancher.</p> | <p><u>Dispositions générales applicables dans toutes les zones - véhicules motorisés</u></p> <p>Au sein des périmètres autour des gares identifiées sur le plan de stationnement</p> <p><b>Norme plafond</b> : Il ne peut être réalisé plus de 1 place par tranche de 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p> <p><u>Hors des périmètres autour des gares identifiées sur le plan de stationnement</u></p> <p><b>Norme plafond</b> : Il ne peut être réalisé plus de 1 place par tranche de 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p> <p><b>Norme plancher</b> : Il est exigé au minimum 1 place par tranche de 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p> <p><u>Dispositions applicables dans les zones de projet</u></p> <p><b>Zone AUdu1 – Véhicules motorisés</b><br/>(située à Dugny)</p> <p><b>Norme plancher</b> : Il est demandé, au maximum, 1 place de stationnement par tranche de 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher entamée</p> | <p>OUI,</p> <p><u>Dans les dispositions applicables dans les zones de projet</u></p> <p>afin de modifier la rédaction de la norme fixée dans la zone AUdu1 de Dugny, localisée pour partie dans le périmètre de 500 mètres autour de la station du T11 Dugny-La Courneuve, pour remplacer le terme « <b>norme plancher</b> » par le terme « <b>norme plafond</b> » et la rédaction « <b>Il est demandé au maximum</b> » par « <b>Il ne peut être réalisé plus de</b> »</p> |

## B. Documents cadres et supra-communaux

### 2) Le Plan des Mobilités en Ile-de-France – PDMIF (Mise en compatibilité)

| Constructions à usage d'habitation                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Paris Terres d'Envol                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Paris Terres d'Envol <sup>1</sup> arrêté en conseil territorial le 26/06/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Ile-de-France Mobilités ?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p><b><u>NORME PLANCHER RECOMMANDÉE<sup>2</sup></u></b></p> <p><b><u>AULNAY-SOUS-BOIS</u></b><br/>Ne pas exiger plus de <b>1,42 place</b> par logement</p> <p><b><u>DRANCY</u></b><br/>Ne pas exiger plus de <b>1,28 place</b> par logement</p> <p><b><u>DUGNY</u></b><br/>Ne pas exiger plus de <b>1,39 place</b> par logement</p> <p><b><u>LE BLANC MESNIL</u></b><br/>Ne pas exiger plus de <b>1,42 place</b> par logement</p> <p><b><u>LE BOURGET</u></b><br/>Ne pas exiger plus de <b>1,13 place</b> par logement</p> <p><b><u>SEVRAN</u></b><br/>Ne pas exiger plus de <b>1,40 place</b> par logement</p> <p><b><u>TREMBLAY-EN-FRANCE</u></b><br/>Ne pas exiger plus de <b>1,88 place</b> par logement</p> <p><b><u>VILLEPINTE</u></b><br/>Ne pas exiger plus de <b>1,72 place</b> par logement</p> | <p><b><u>Dispositions générales applicables dans toutes les zones – véhicules motorisés</u></b></p> <p><b>Logement</b><br/>Au sein des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement : 1 place par logement<br/>Hors des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement : 1 place par logement<br/>Sauf en zone U1 : <b>1,5 place par logement</b><br/>Dans le cas d'un projet d'une construction ne comportant la création que d'un seul logement : <b>2 places de stationnement</b></p> <p><b>Logement social<sup>3</sup></b><br/>Au sein des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement : 0,5 place par logement<br/>Hors des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement : 1 place par logement</p> <p><b>Hébergement</b><br/>Au minimum 1 place pour 3 chambres ou logements<br/>Constructions visant à l'accueil des seniors : 1 place pour 5 chambres ou logements<br/>Foyers : 1 place pour 6 chambres ou logements</p>                                                                                                                                     | <p><b>OUI, si souhaité par la collectivité,</b><br/><b><u>Dans les dispositions générales applicables dans toutes les zones</u></b></p> <p><b>1/</b> pour ajouter le terme « stations » dans la description des périmètres identifiés sur le plan de stationnement où s'appliquent des normes différentes, comme suit : « <u>périmètres autour des gares et des stations identifiées sur le plan de zonage</u> »</p> <p><b>2/</b> pour ne pas dépasser le niveau de la norme recommandée par le PDUIF en zone U1, hors des périmètres des gares identifiés sur le plan de stationnement</p> <p><b>3/</b> pour ne pas dépasser le niveau de la norme recommandée par le PDUIF pour les projets de construction ne comportant qu'un seul logement</p> |
| <p><sup>2</sup> Cf. calcul détaillé ci-après</p> <p><sup>3</sup> Logement locatif financé par un prêt aidé de l'Etat ; logement locatif intermédiaire</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Paris Terres d'Envol                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Paris Terres d'Envol <sup>1</sup> arrêté en conseil territorial le 26/06/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Ile-de-France Mobilités ?                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <p><b><u>Dispositions spécifiques applicables dans certaines zones de projet</u></b></p> <p><b><u>Zones UP SE1, UP SE2 (situées à Sevrans)</u></b><br/>Habitation à 500 m d'une station de transport en commun avec une bonne qualité de desserte : article L.123-1-13 du Code de l'Urbanisme<br/>Habitation hors de 500 m d'une station de transport en commun avec une bonne qualité de desserte : <b>1,5 place de stationnement voiture par logement</b><br/>Zone UP SE2 : 1 place de stationnement voiture par logement</p> <p><b><u>Zone UP SE3 (située à Sevrans)</u></b><br/>Habitation : il est exigé 0,5 place par logement<br/>Hébergement : il n'est pas fixé de règle.</p> <p><b><u>Zone UP VI1 (située à Villepinte)</u></b><br/><b>Logement et hébergement</b><br/>Constructions de moins de 10 logements<br/>1 place par tranche de 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher avec un minimum de 1 place par logement<br/>Constructions comportant 10 logements ou plus<br/>1 place par tranche de 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher avec un minimum de 1,1 place par logement.<br/>10% des places devront être destinées aux motocycles</p> | <p><b><u>Dans les dispositions spécifiques applicables à certaines zones de projet</u></b></p> <p><b>1/</b> pour préciser que les normes de stationnement concernent l'ensemble des véhicules motorisés, y compris les deux-roues motorisés</p> <p><b>2/</b> pour ne pas dépasser, à plus de 500 mètres d'une station de transport collectif, le niveau de la norme recommandée par le PDUIF au sein des zones de projet UP SE1 et UP SE2, situées à Sevrans</p> <p><b>3/</b> pour ne pas dépasser le niveau de la norme recommandée par le PDUIF dans la zone de projet AUdu1 située à Dugny</p> <p><b>4/</b> pour préciser les normes de stationnement qui s'appliquent en zone de projet UP DR1</p>                                              |



B. Documents cadres et supra-communaux

2) Le Plan des Mobilités en Ile-de-France – PDMIF (Mise en compatibilité)

| Prescription et/ou recommandation du PDUiF applicable au PLUI de Paris Terres d'Envol | Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Paris Terres d'Envol <sup>1</sup> arrêté en conseil territorial le 26/06/2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Ile-de-France Mobilités ? |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                       | <p><b>Logement social</b></p> <p><u>Au sein des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement</u> : 0,5 place par logement</p> <p><u>Hors des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement</u> : 1 place par logement</p> <p><b>Zone AUdu1 (Dugny) – véhicules motorisés</b></p> <p><b>Logement locatif financé avec un prêt aidé par l'État</b></p> <p>Au minimum 1 place par logement</p> <p><u>Dans un périmètre de 500 mètres autour d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre</u> : 0,5 place par logement</p> <p><b>Logement, hors locatif financé avec un prêt aidé par l'État</b></p> <p>1 place par tranche de 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher entamée, avec un minimum de 1 place par logement et <b>au maximum 2 places</b></p> <p><u>Dans un périmètre de 500 mètres autour d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre</u> : 1 place par logement</p> <p><b>Résidences universitaires</b></p> <p>1 place pour 6 logements</p> <p><b>Hébergement</b></p> <p>1 place pour 3 places d'hébergement</p> |                                                                                                 |

## B. Documents cadres et supra-communaux

### 3) Le Schéma de Cohérence Territoriale Métropolitain – SCOT (*Mise en compatibilité*)

La Métropole du Grand Paris élabore actuellement le Schéma de Cohérence Territoriale métropolitain (SCOT). Ce document d'urbanisme, avec lequel le futur Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) devra être compatible, fixe principalement les orientations générales de l'organisation de l'espace et définit les conditions d'un développement urbain maîtrisé.

En cours d'élaboration, le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCOT assure la cohérence de l'ensemble des orientations arrêtées en leur conférant une portée opérationnelle forte adossée aux ambitions exprimées dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

La procédure d'élaboration du SCOT a été lancée le 23 juin 2017 et approuvée le 13 juillet 2023. Le PADD, débattu lors du Conseil métropolitain du 12 décembre 2018, identifie **douze ambitions prioritaires** :

1. Conforter une métropole polycentrique, économe en espace et équilibrée dans la répartition de ses fonctions ;
2. Embellir la métropole et révéler les paysages, renforcer la présence de la nature et de l'agriculture en ville, renforcer le développement de la biodiversité en restaurant notamment des continuités écologiques telles que les trames vertes et bleues, tout en offrant des îlots de fraîcheur et la rétention de l'eau à la parcelle ;
3. Permettre aux quartiers en difficulté de retrouver une dynamique positive de développement ;
4. S'appuyer sur les nouvelles technologies et les filières d'avenir pour accélérer le développement économique, la création d'emplois et la transition écologique ;
5. Mettre en valeur la singularité culturelle et patrimoniale de la Métropole du Grand Paris au service de ses habitants et de son rayonnement dans le monde ;
6. Offrir un parcours résidentiel à tous les métropolitains ;
7. Agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible ;
8. Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports en commun et tisser des liens entre territoires ;
9. Confirmer la place de la métropole comme première créatrice de richesse en France en confortant les fonctions productives et la diversité économique ;
10. Engager le territoire métropolitain dans une stratégie ambitieuse d'économie circulaire et de réduction des déchets ;
11. Organiser la transition énergétique ;
12. Maîtriser les risques et lutter contre les dégradations environnementales, notamment par l'arrêt de la consommation et la reconquête des espaces naturels, boisés et agricoles.

## B. Documents cadres et supra-communaux

### 4) Le Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement – PMHH (*Mise en compatibilité*)

Le Plan métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (PMHH) est le premier document de planification de l'habitat et de l'hébergement établi à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (131 communes, 7 millions d'habitants).

Il a pour ambition d'assurer un développement équilibré de l'offre et une amélioration du parc existant, dans une perspective de réduction des inégalités territoriales et de réponse aux besoins des ménages. Cette réponse doit également permettre de garantir l'attractivité territoriale de la Métropole, qui souffre aujourd'hui d'un solde migratoire négatif.

Le PMHH comprend un diagnostic, des orientations et un programme d'actions, définis à l'échelle métropolitaine et infra-métropolitaine.

L'élaboration de ce document stratégique a été engagée par délibération lors du Conseil du 10 février 2017.

Un premier projet a été arrêté en Conseil métropolitain le 28 juin 2018. Il a ensuite été soumis pour avis aux communes et aux EPT de la Métropole.

Ce projet de PMHH définit les objectifs suivants :

- Maintenir le rythme de production de logements neufs sur la durée du PMHH, en veillant à une répartition de l'offre équilibrée dans l'espace métropolitain ;
- Tenir compte de la diversité des besoins des ménages et permettre la construction de parcours résidentiels fluides : développer une offre de logements mixte et accessible ;
- Favoriser la mobilité et la mixité au sein du parc social et optimiser l'occupation des parcs de logements existants (privé et social) ;
- Permettre le parcours résidentiel des publics en difficulté en renforçant le lien entre l'hébergement et le logement ;
- Accompagner et renforcer la dynamique de rénovation du parc existant ;
- Assurer la gouvernance partagée, le suivi et la mise en œuvre du PMHH.

Sur le territoire de Paris Terres d'Envol, le Document d'Orientations affiche les objectifs de production de logements suivants :

- 2 065 logements neufs à construire par an : 450 à Aulnay-sous-Bois, 404 à Drancy, 134 à Dugny, 175 au Blanc-Mesnil, 111 au Bourget, 304 à Sevran, 217 à Tremblay-en-France et 270 à Villepinte ;

- 515 logements sociaux à construire par an : 90 à Aulnay-sous-Bois, 81 à Drancy, 27 à Dugny, 31 au Blanc-Mesnil, 52 au Bourget, 91 à Sevran, 89 à Tremblay-en-France et 54 à Villepinte ;

- Une diminution possible de 23 places d'hébergement à l'hôtel par an ;

Le projet de PMHH sera arrêté une deuxième fois par le Conseil métropolitain puis sera transmis au préfet de région qui disposera de trois mois pour rendre son avis sur le document et saisir le comité régional de l'Habitat et de l'Hébergement (CRHH), qui doit également rendre un avis sur le document.

Le document sera ensuite présenté une troisième fois en conseil métropolitain pour adoption, le rendant ainsi exécutoire.

## B. Documents cadres et supra-communaux

### 5) Les autres documents supra-communaux (*Prise en compte*)

- Le Schéma Régional du Climat, de l’Air et de l’Energie (SRCAE) d’Ile-de-France ;
- Le Plan de Protection de l’Atmosphère (PPA) d’Ile-de-France ;
- Le Plan Climat Air Energie Métropolitain (PCAEM), avec lequel le futur Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de Paris Terres d’Envol devra être compatible ;
- Le Plan Climat Energie (PCE) de Seine-Saint-Denis ;
- Le Schéma directeur d’aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du Bassin de la Seine et des cours d’eau côtiers Normands ;
- Le Schéma d’aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Croult, Enghien, Vieille Mer ;
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) d’Ile-de-France ;
- Le Plan vert de la Région Ile-de-France ;
- Le Plan Régional de Prévention et de gestion des déchets d’Ile-de-France (PRPGD) ;
- Le Programme Local de Prévention des Déchets (PLPD) de l’EPT Paris Terres d’Envol ;
- Le Plan régional santé environnement (PRSE) d’Ile-de-France ;
- Les Plans d’Exposition au Bruit (PEB) des aéroports de Paris Charles de Gaulle et du Bourget ;
- Les Plans de Gêne Sonore.



## A.1 Analyse urbaine : histoire et évolution urbaine

### Avant le XVIII<sup>e</sup> siècle :

Du Paléolithique jusqu'à l'Antiquité, le territoire dévoile des traces de vie de différentes époques :

- Les premières populations se sont installées le long des cours d'eau (le Sausset, la Morée et le Croult) ;
- Les vestiges de villages de l'époque gallo-romaine sont présents le long de l'axe qui correspond au tracé actuel de l'ex-RN 2 et de la RD 317.

Au Moyen-âge, les villages et hameaux sont propriétés d'autorités ecclésiastiques qui se partagent le territoire ensuite cédées à des seigneurs.

A la veille de la Révolution française, le territoire offre un paysage contrasté :

- un riche espace agricole où coexistent de gros exploitants et de petits cultivateurs
- des grands propriétaires fonciers et des petits propriétaires,
- des paysans sans terre et ouvriers agricoles.

La Révolution Française abolit le système féodal, crée un cadre juridique uniforme sur la totalité du territoire et institue la création des communes.

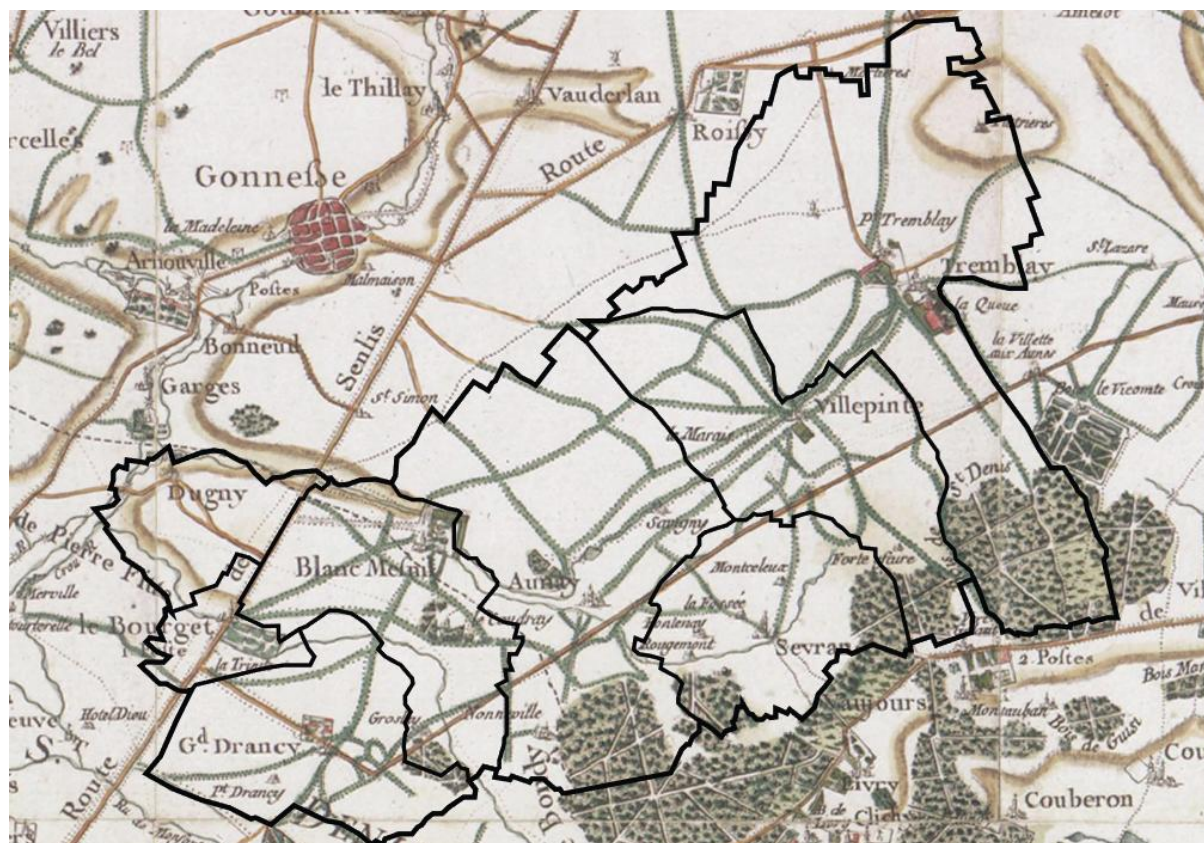
Au XVIII<sup>e</sup> siècle, nommé "le pays des grandes fermes », le territoire de Paris Terres d'Envol :

- était une vaste plaine agricole ponctuée de petits bourgs ruraux de quelques centaines d'habitants ;
- Rassemblait (avec Bondy) les sept dixièmes des terres exploitées dans les limites actuelles du département.

Plusieurs grands corps de ferme sont encore visibles :

- 3 fermes au Blanc-Mesnil : la ferme Notre-Dame (dans le Parc Jacques Duclos), la ferme du Petit Groslay (avenue Paul-Vaillant Couturier) et la ferme du Moulin (rue Edouard Renault) ;
- Quatre fermes datant du XVIII<sup>e</sup> siècle à Tremblay-en France : la grange Cuypers de la ferme Popot, la ferme Chalmassis, la ferme Zaffani et la ferme Conac ;
- La ferme monastique « Grange-aux-Dîmes » à Tremblay-en-France ;
- Cinq fermes encore en partie debout à Villepinte : la ferme du Marais, la propriété Papillon, la ferme Dejaiffre et les fermes Godier et Dauvergne ;
- La ferme du Vieux Pays à Aulnay-sous-Bois.

### Carte de Cassini (XVIII<sup>e</sup> siècle)



Source : Géoportail



## A.1 Analyse urbaine : histoire et évolution urbaine

### Urbanisation et industrialisation :

Au XIXe et XXe siècle, les nouvelles infrastructures de transport favorisent le développement du territoire et renforcent l'attractivité du territoire :

- En 1802 est lancée la construction de la première grande voie de communication qui dessert le territoire via le Canal de l'Ourcq. Ce projet, ordonné par Napoléon, permet de relier les bassins de la Seine et de la Marne. Le canal est mis en service en 1825 ;
- Dans les années 1860-1870 : construction de deux lignes de chemin de fer (Paris-Soissons puis Aulnay-Bondy actuelle ligne de tram T4) qui est aujourd'hui une partie du RER B. Puis construction de la grande ceinture inaugurée en 1882 ;
- À partir de 1860 : phase d'industrialisation du territoire autour des premières gares aménagées (Sevran-Livry, du Bourget) puis des autres gares (Aulnay-sous-Bois, Vert-Galant et Drancy).

Suite à sa destruction lors de la guerre franco-prussienne en 1870, la gare du Bourget est reconstruite en 1871 et se transforme progressivement en gare de triage, créant de nombreux emplois.

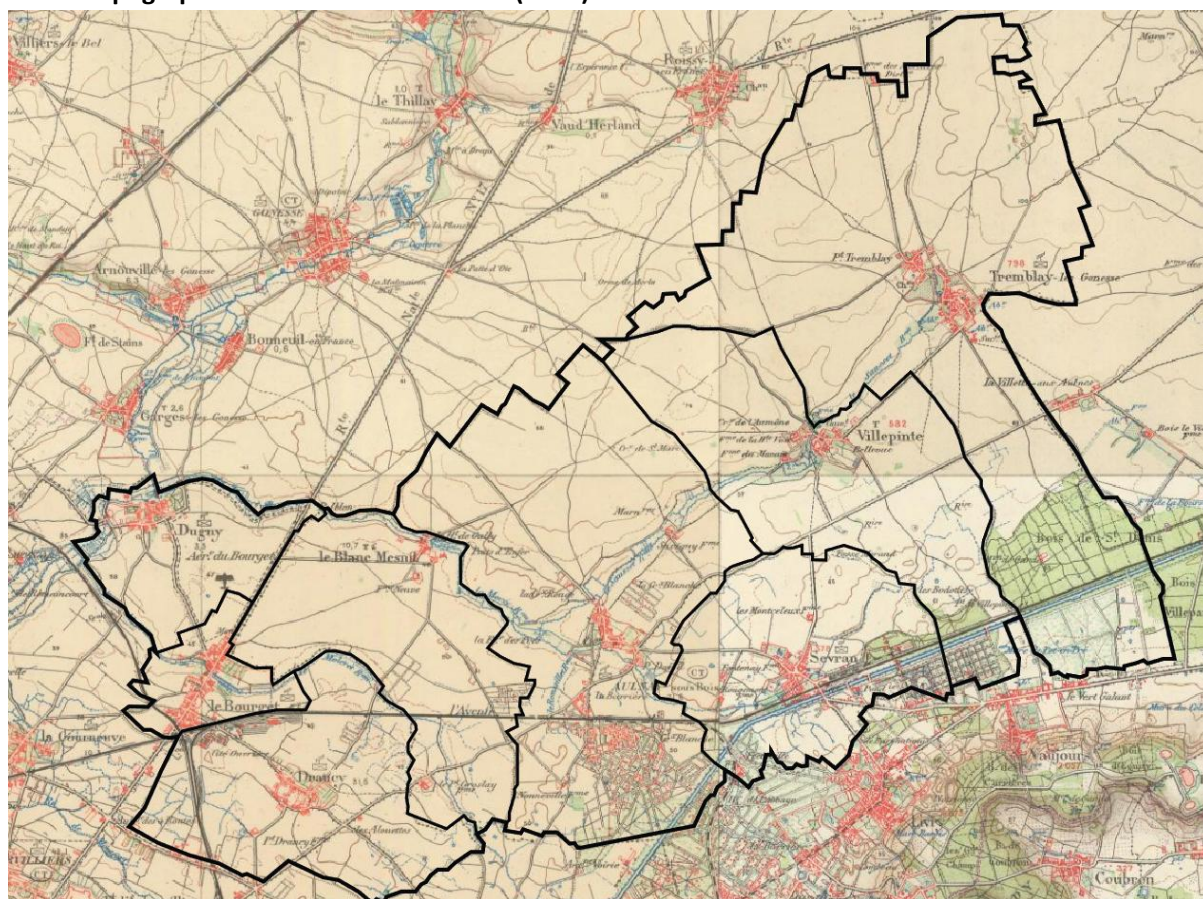
De nombreuses industries viennent s'installer sur le territoire (la poudrerie nationale de Sevran-Livry avec les laboratoires d'expérimentation de la marine nationale, l'usine de matériel ferroviaire Westinghouse...)

L'arrivée de ces activités a entraîné la construction des lotissements pour les ouvriers et cheminots à proximité des gares et des lignes de tramway :

- À Aulnay-sous-Bois : le lotissement du Parc au sud, entre les grands axes et autour de la gare. De plus, les premiers logements collectifs sont réalisés de part et d'autre de la voie ferrée ;
- Au Blanc-Mesnil : 29 lotissements (6 000 pavillons) sont réalisés principalement au centre de la commune, le long de la route nationale ;
- À Sevran : au sud du canal de l'Ourcq.

**Malgré cette phase d'urbanisation, le territoire reste une vaste plaine agricole jalonnée de bourgs ruraux et de petits cours d'eau.**

### Carte topographie de Paris et ses environs (1906)



Source : Géoportail



## A.1 Analyse urbaine : histoire et évolution urbaine

### Deux guerres mondiales qui stoppent l'urbanisation

La Première Guerre mondiale marque un arrêt dans l'urbanisation du territoire.

Le terrain de l'aéroport du Bourget est un camp retranché de Paris (CRP), pour intercepter les avions allemands. Cette infrastructure a ensuite évolué dans le temps :

- 1919 : ouverture et création du premier aéroport civil de Paris jusqu'à l'ouverture aux civils de l'aérodrome d'Orly en 1952 ;
- 1977 : reconversion définitive avec un départ des compagnies pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

L'entre-deux guerres signe une reprise progressive de l'urbanisation :

#### Début des années 1920 :

- Développement de la zone industrielle de la Molette au Blanc-Mesnil ;
- Réalisation de lotissements au nord de Sevrans, d'Aulnay-sous-Bois et à proximité de l'arrêt de la ligne de chemin de fer de Villepinte ;
- Installation de l'entreprise Kodak à Sevrans sur un site de 13 hectares ;

#### Fin des années 1920 :

Construction de grands lotissements à Tremblay-en-France et réalisation de la cité jardin et des premières phases de la cité de la Muette à Drancy ;

#### Dans les années 1930 :

- Projet débuté en 1924 et continué en 1934. Le Parc départemental de la Courneuve est finalement réalisé dans les années 1960.
- Implantation de nombreuses activités industrielles, notamment au Bourget, au Blanc-Mesnil, à Sevrans et Aulnay-sous-Bois ;
- Réalisation d'habitat pavillonnaire pour accueillir les ouvriers notamment au Bourget ;

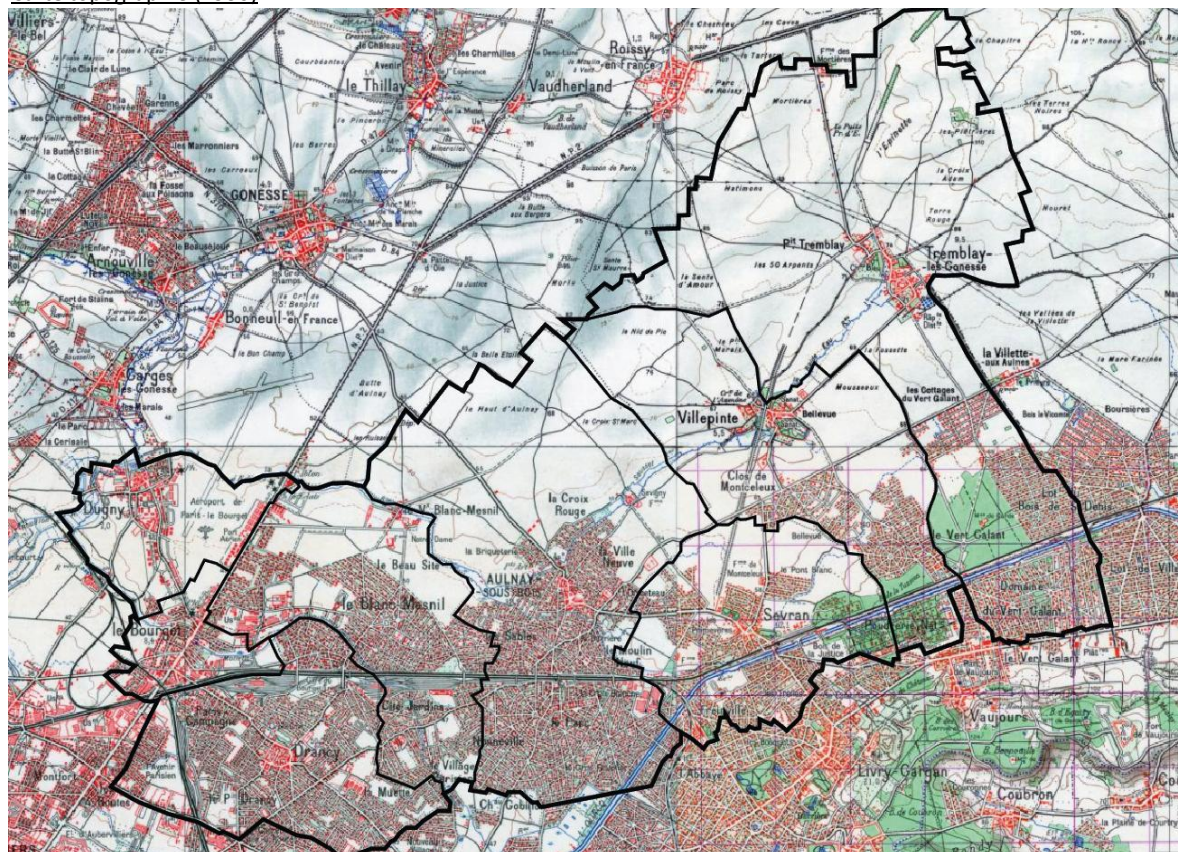
#### La Seconde Guerre mondiale

En août 1943, deux communes ont été fortement sinistrées (bombardements de l'aéroport du Bourget) :

- Le Blanc-Mesnil : 40% des bâtiments détruits ;
- Dugny : 98% des bâtiments détruits.

Par ailleurs, la cité de la Muette à Drancy est convertie en camp de prisonniers puis en camp d'internement de la population juive. Cette cité, partiellement détruite (tours dans lesquelles logeaient les gardiens), est aujourd'hui classée au double titre de son intérêt pour l'histoire de l'architecture et dans le cadre du devoir de mémoire.

Carte topographie (1950)



Source : pré-diagnostic



## A.1 Analyse urbaine : histoire et évolution urbaine

### L'après-guerre : les grandes infrastructures de transports et les grands ensembles

L'après-guerre est marqué par la reconstruction des villes sinistrées conduite par le MRU (ministère de la reconstruction et de l'urbanisme) d'où les plans d'aménagement de Dugny et du Blanc-Mesnil. L'État instaure une Zone à Urbaniser en Priorité (ZUP) en 1960 sur de vastes espaces agricoles destinée à permettre la création de logements associés à des services et commerces :

- La création du nouvel aéroport de Paris, l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle le 8 mars 1974 ;
- Le développement de nouvelles zones d'activités notamment de Paris Nord 1 et 2 ;
- L'aménagement d'un grand parc péri-urbain à Aulnay-sous-Bois et Villepinte (Parc du Sausset) qui permettra de retenir les eaux d'orage début des années 1980 ;
- La réalisation de nombreuses opérations d'habitat collectif (cités et grands ensembles) sur l'ensemble du territoire pour répondre à la fois aux enjeux liés à la reconstruction et à l'exode rural ;
- La réalisation de quelques opérations d'habitat individuel (Haie Bertrand, quartier des Mousseaux) à Villepinte.

Certaines communes voient leur population quadrupler en une trentaine d'années (Villepinte). Parallèlement, la ville de Dugny, pratiquement détruite, se reconstruit peu à peu (plan d'aménagement et de reconstruction adopté en 1946).

Avec la réalisation des nouveaux aéroports (Orly et Roissy-Charles de Gaulle) la croissance économique permet la réalisation :

- D'un réseau autoroutier qui converge vers Paris et traverse la banlieue : A1 (1965) et A3 (1974) ;
- D'une ligne de RER reliant Aulnay-sous-Bois (puis Sevran) à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle (prolongement vers le Nord début années 1980) ;

Le développement des infrastructures de transports entraînent l'implantation de :

- Nombreuses zones d'activités à vocation industrielle, tertiaire ou commerciale.
- Grands équipements tels que Garonor (commencé en 1967), le Musée de l'Air et de l'Espace (1975), le parc d'affaires Paris Nord 2 (1981), le Parc des Expositions de Villepinte (1982).

**Au milieu des années 1980, le territoire est donc fortement urbanisé et proche de sa forme actuelle.**



Source : pré-diagnostic

## A.1 Analyse urbaine : histoire et évolution urbaine

### Un territoire en renouvellement urbain

À partir des années 90 le territoire entre dans une période de désindustrialisation. Des usines ferment (La Poudrerie, Kodak...). Cela provoque :

- Un déséquilibre entre emplois et logements ;
- Des alentours de zones d'activités déqualifiés.

De plus, les quartiers de grands ensembles, construits pour répondre à la crise du logement ont principalement obéi aux critères de la Charte d'Athènes faisant fi de l'espace traditionnel, de la « rue » et du rapport aux tissus environnants.

Le territoire fait donc face à un défi de renouvellement urbain de ses zones d'habitat et d'activités dans le sens d'une meilleure intégration urbaine, sociale et fonctionnelle afin de revaloriser le cadre de vie des habitants et de recréer une dynamique d'emploi sur le territoire.

Des politiques de renouvellement urbain et de désenclavement des territoires isolés sont menées sur le territoire depuis les années 1990. Elles se traduisent par la requalification progressive des quartiers de grands ensembles, dans le cadre des Grands Projets de Villes, des opérations ANRU et plus récemment du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU).

D'autres études ou projets urbains sont menés pour requalifier certaines zones d'activités économiques vieillissantes, redynamiser les centres villes, ou encore couvrir/requalifier les principaux axes routiers afin de réduire les nuisances et les coupures dans le tissu urbain.

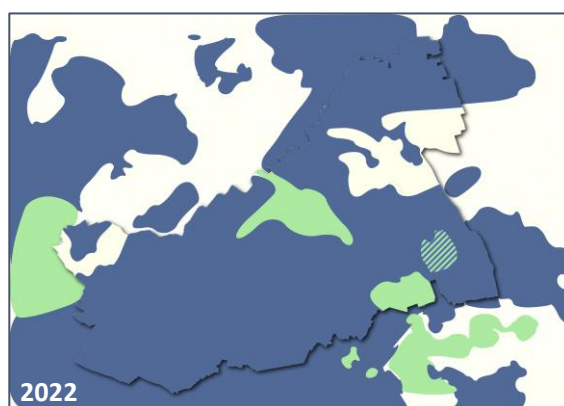
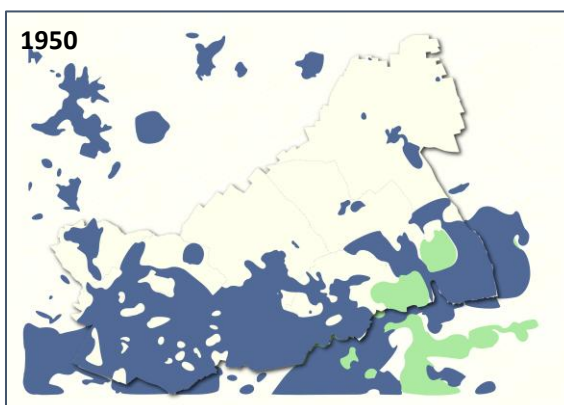
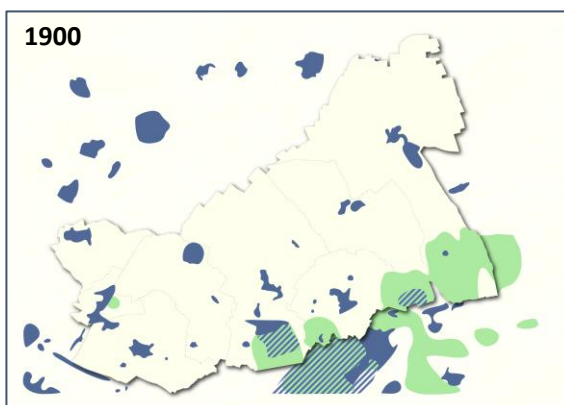
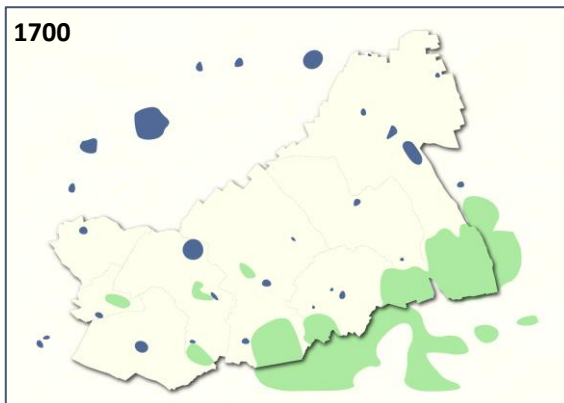
### Synthèse de l'évolution urbaine :

L'urbanisation du territoire s'est faite conjointement aux évolutions économiques et sociétales :

- Le long des grands axes de transport de marchandise,
- En réponse aux besoins de logement successifs (ouvrier, exode rural, immigration...)
- En réponse au besoin de reconstruction dans la période après guerre.

Aujourd'hui un équilibre doit être trouvé entre emplois et logements. Les actions de renouvellement urbain doivent être poursuivies.

### Évolution de la tâche urbaine



Source : Espace Ville

## A.1 Analyse urbaine : histoire et évolution urbaine

### Synthèse

|                                                                     |                                             |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Un territoire dynamique et attractif                                                                                                                 | Un développement du territoire avec une véritable séparation des fonctions (les activités au nord et le résidentiel au sud). | Un équilibre à trouver entre emplois et logements                                   |
| Des politiques de renouvellement urbain des zones d'habitat et d'activités en cours pour une meilleure intégration urbaine, sociale et fonctionnelle | Un grand nombre de logements ont été réalisés avant la première réglementation de 1975                                       | Un manque de multi-fonctionnalité des espaces                                       |
|                                                                                                                                                      | Les grands ensembles ne sont pas toujours intégrés au tissu environnant                                                      | Une fonction des dernier espaces agricoles à réinterroger                           |
|                                                                                                                                                      | Certaines zones d'activités sont vieillissantes                                                                              |                                                                                     |

### Enjeux

- Conjuguer le développement des logements avec le développement des activités économiques pour trouver un équilibre entre habitat et emplois ;
- Poursuivre les efforts réalisés en matière de renouvellement urbain et désenclavement des territoires isolés depuis les années 1990 ;
- Continuer les projets de revitalisation et requalification de certaines zones : notamment les zones d'activités et les centres-villes.
- Privilégier une densification le long des axes structurants et à proximité immédiate des gares existantes ou projetées.

## A.2 Analyse urbaine : bilan de la consommation foncière

### Un bilan sur 10 ans d'évolution urbaine

En 2020, selon l'Observatoire de l'artificialisation des sols, la consommation des espaces naturels et agricoles de ces dix dernières années représentent **2,1%** du territoire soit environ **166 hectares (16,6 ha par an)**.

Les espaces consommés seraient essentiellement à usage d'activité : 148 hectares, soit 89% des espaces consommés.

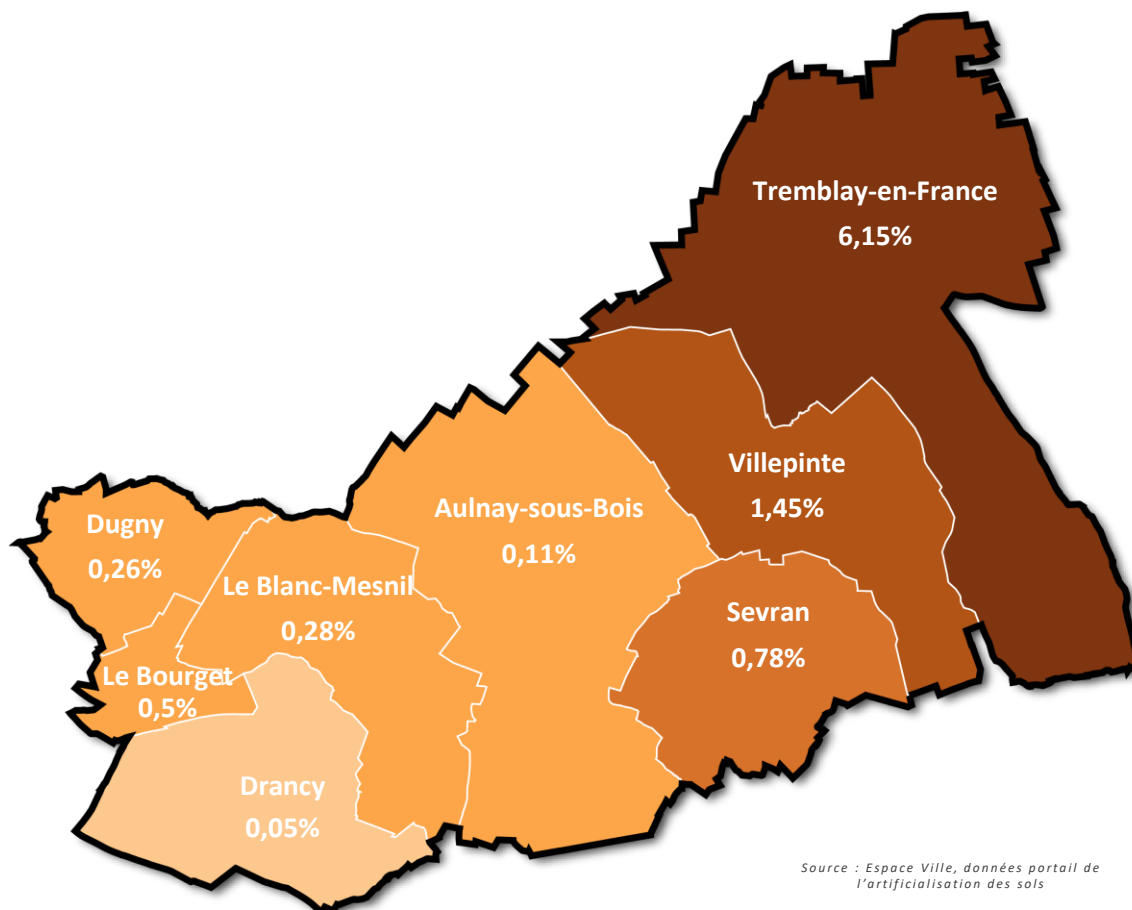
L'Est du territoire aurait donc connu une forte artificialisation, comme à Tremblay-en-France où 126 hectares sont passés à usage d'activités notamment pour Aerolians Paris.

A l'inverse, l'Ouest du territoire, plus urbanisé, a connu une faible artificialisation avec à Dugny, Drancy, le Bourget et au Blanc-Mesnil entre 0,4 et 2 ha consommés.

### Consommation en ha selon la destination par commune entre 2010 et 2020 :

|                          | Artificialisation 2010-2020 | Artificialisation à usage d'activité | Artificialisation à usage d'habitat | Artificialisation à usage mixte ou autre |
|--------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------|
| Aulnay-sous-Bois         | 1,7                         | 1,2                                  | 0,5                                 | 0                                        |
| Le Blanc-Mesnil          | 2,1                         | 2                                    | 0,1                                 | 0                                        |
| Le Bourget               | 1                           | 1                                    | 0                                   | 0                                        |
| Drancy                   | 0,4                         | 0,4                                  | 0                                   | 0                                        |
| Dugny                    | 1                           | 0                                    | 0                                   | 1                                        |
| Sevran                   | 5,6                         | 3,8                                  | 1                                   | 0,8                                      |
| Tremblay-en-France       | 138,9                       | 126,3                                | 2,6                                 | 10                                       |
| Villepinte               | 15,1                        | 13,5                                 | 1,1                                 | 0,5                                      |
| EPT Paris Terres d'Envol | 165,8                       | 148,2                                | 5,3                                 | 12,3                                     |

### Taux d'espace consommé par rapport à la surface communale 2009-2020 (%)



## A.2 Analyse urbaine : bilan de la consommation foncière

### Synthèse

|                                   |                                                             |                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Un faible artificialisation des sols pour les communes proches de Paris avec des espaces d'ores et déjà constitués | Une forte artificialisation des sols pour les communes les plus éloignées mais nécessaire pour trouver un équilibre entre habitat et emplois | Le territoire devra tendre vers un 0 artificialisation nette et une nécessité de construire « la ville sur la ville » |
|                                                                                                                    | Peu d'opportunités au sein de l'espace urbain                                                                                                | Une nécessité de pérenniser les espaces de nature en ville                                                            |

### Enjeux

- Maîtriser le développement de nouveaux logements en extension ;
- Appuyer le développement futur par du renouvellement urbain via le comblement des dents creuses ;
- Poursuivre le développement des activités économiques à proximité de l'aéroport Charles de Gaulle pour atteindre un équilibre entre logements et emplois.



# Etude de densification

## Préambule

L'étude de densification a pour objectif d'évaluer le potentiel de construction et de mutabilité du tissu urbain, sous la forme de densification des tissus urbains, en diffus, c'est-à-dire résultant d'initiatives individuelles au « cas par cas » (division de parcelle, construction sur parcelle libre, réalisation d'une nouvelle construction en fond de parcelle) et d'identifier des secteurs qui pourraient donner lieu à des projets d'ensemble, publics ou privés, permettant de répondre à des besoins d'intérêt général.

Il a pour objectif final de quantifier et qualifier ce potentiel de mutation foncière à vocation habitat et économique sur le territoire, dans l'optique de la construction de nouveaux logements et activités économiques qui permettrait de minimiser l'expansion urbaine, préservant ainsi les paysages et les ressources. Il restitue la capacité de mutation des zones déjà urbanisées.

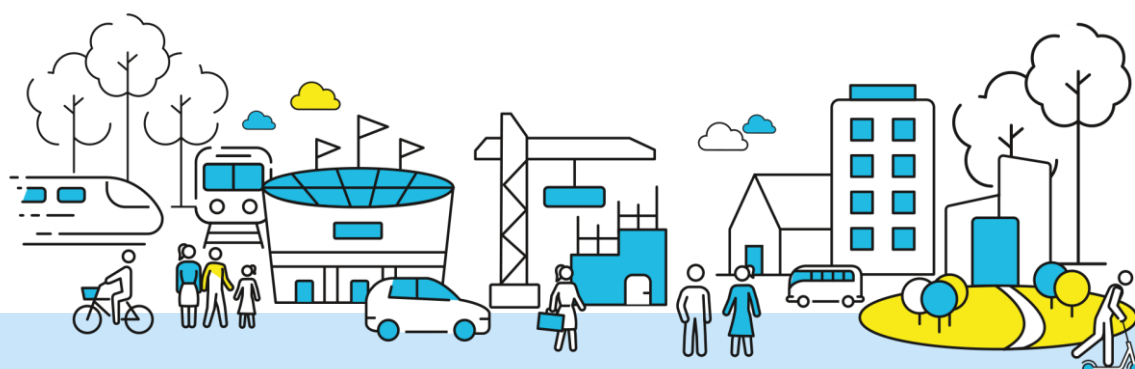
Afin de répondre au mieux à ces objectifs, l'étude de densification a été conçue en deux parties : la première sur l'habitat et la seconde sur les zones d'activités économiques.

Pour réaliser l'analyse des capacités de densification des espaces urbains du territoire de Paris Terres d'Envol, l'analyse du potentiel de densification en fonction des formes urbaines (à savoir la typologie des différentes constructions, entre le tissu d'habitat individuel, groupé, les grandes propriétés, etc...) est jumelée avec une étude foncière, de la taille des parcelles, des hauteurs, des densités. Des vérifications sur la BD Ortho produite et diffusée par l'IGN et sur des vues aériennes ont été effectuées pour affiner cette étude.

Le périmètre de cette analyse foncière correspond aux espaces déjà urbanisés comme indiqué dans le SDRIF- e : « A ce titre, le développement de l'activité et la construction de logements reposeront avant tout sur l'optimisation des espaces déjà urbanisés. ».

Pour réaliser l'étude foncière, l'analyse fine des formes urbaines (et du potentiel de mutation y étant lié) a été associée à :

- Une analyse de l'emprise au sol (la proportion de terrain occupée par des constructions),
- La taille des parcelles bâties,
- La hauteur du bâti.

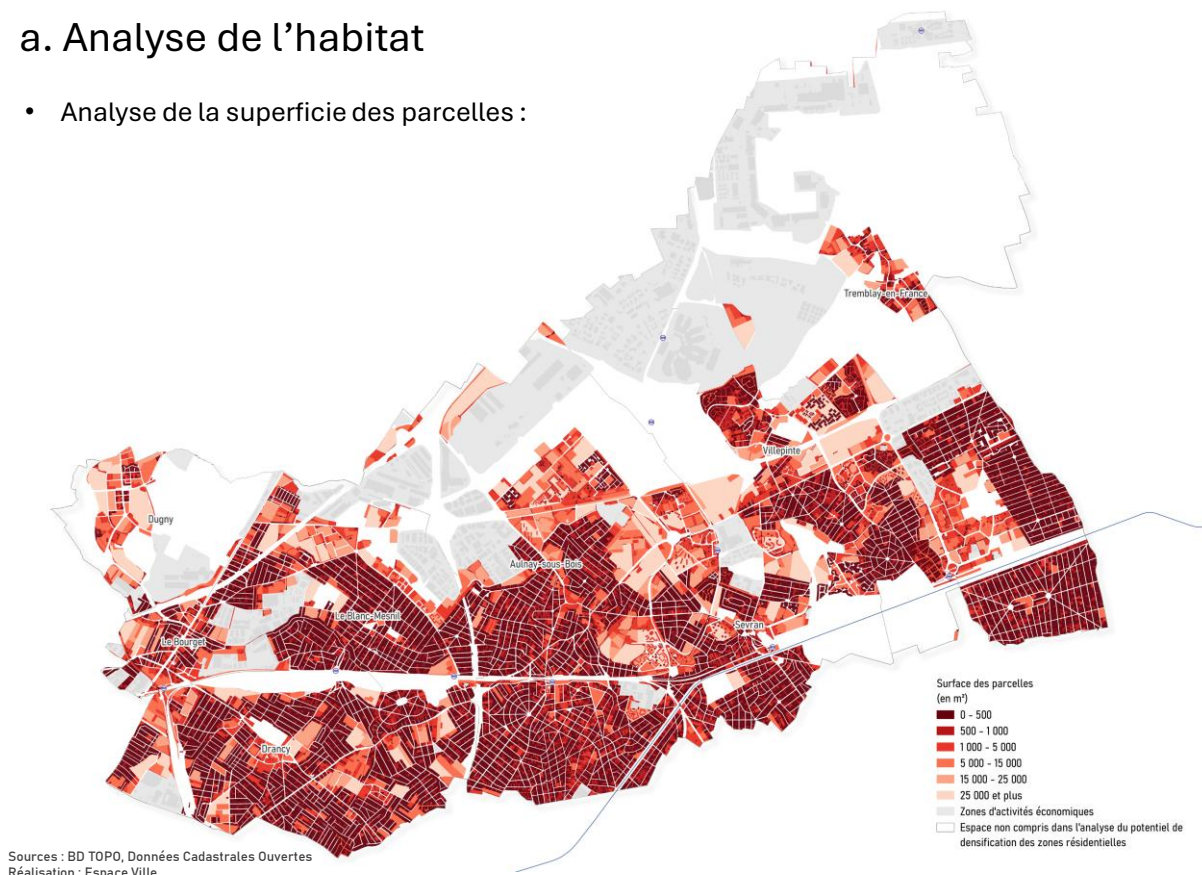


## A.3 Etude de densification

### 1. Etude foncière

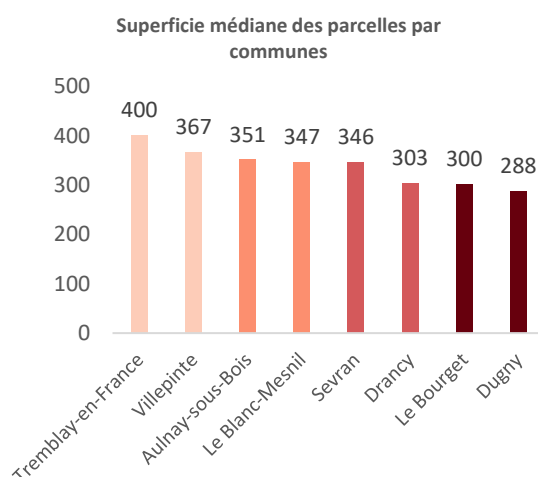
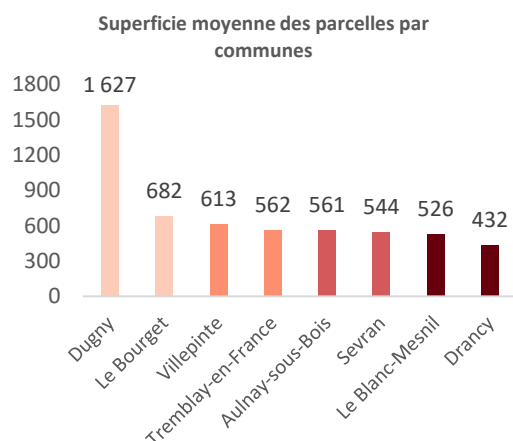
#### a. Analyse de l'habitat

- Analyse de la superficie des parcelles :



Pour calculer la superficie des parcelles, les données du [Cadastres ouverts](#) ont été utilisées. Elles ont été prétraitées en enlevant les infrastructures économiques et de transports, puis un calcul géomatique a permis d'obtenir la superficie de chaque parcelle en mètre carré.

Dans l'intercommunalité, la superficie des parcelles de l'intercommunalité augmente lorsqu'on s'éloigne du cœur de la métropole parisienne. La commune avec la plus faible moyenne de superficie parcellaire est Drancy (432 m²) et celle avec la médiane parcellaire la plus faible est Dugny (288 m²). La superficie des parcelles moyenne par commune est aussi corrélée aux zones pavillonnaires du sud de l'intercommunalité, qui sont de taille plus réduite que celles des espaces d'habitats collectifs et de grands ensembles du nord de la zone d'habitat.



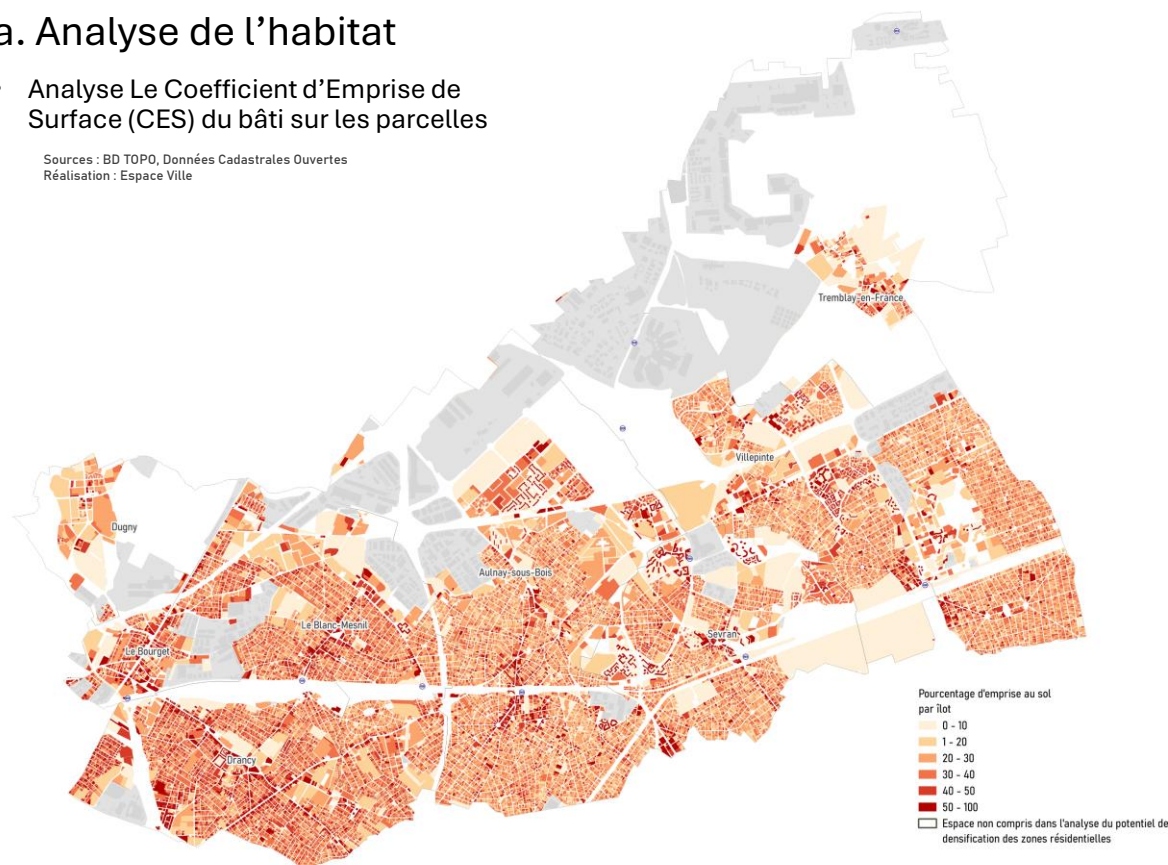
## A.3 Etude de densification

## 1. Etude foncière

## a. Analyse de l'habitat

- Analyse Le Coefficient d'Emprise de Surface (CES) du bâti sur les parcelles

Sources : BD TOP0, Données Cadastres Ouvertes  
Réalisation : Espace Ville



| % d'emprise au sol  | 0-10   | 20 - 30 | 20-30  | 30-40  | 40 -50 | 50-100 | Total   |
|---------------------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Nombre de parcelles | 7 587  | 7 951   | 19 442 | 14 902 | 7 145  | 5 638  | 62 665  |
| Part des parcelles  | 12,11% | 12,69%  | 31,03% | 23,78% | 11,40% | 9,00%  | 100,00% |

Le coefficient d'emprise au sol correspond à la projection verticale du volume de la construction au sol. Il est obtenu en divisant cette surface au sol à la surface totale de la parcelle. L'on obtient ainsi un indicateur compris entre 0, aucune surface bâtie n'est présente sur la parcelle, et 100, où l'intégralité de la surface est déjà construite.

**On peut évaluer l'emprise au sol moyenne à la parcelle sur l'ensemble des zones urbanisées à dominante d'habitat à 29,2 %.**

On peut constater que les communes du sud-ouest de l'agglomération sont les plus denses ; avec des surfaces moyennes de parcelles relativement faibles et une emprise au sol comprise entre **25 et 35%** de la surface totale de la commune. La densité est liée à la proximité de la ville de Paris.

Les autres facteurs où l'on constate une emprise au sol plus importante sont les cœurs de ville, les abords des grands axes de communication (hors voies-rapides) comme l'Avenue Henri Barbusse à Drancy, et de manière significative les emplacements des gares RER.

| Commune                                                    | CES moyen (en %) | Nombre de parcelles |
|------------------------------------------------------------|------------------|---------------------|
| Villepinte                                                 | 28,62            | 7 095               |
| Tremblay-en-France                                         | 26,18            | 8 725               |
| Sevran                                                     | 27,80            | 7 684               |
| Dugny                                                      | 23,30            | 586                 |
| Drancy                                                     | 35,16            | 12 800              |
| Le Bourget                                                 | 33,47            | 1 589               |
| Le Blanc-Mesnil                                            | 30,72            | 9 286               |
| Aulnay-sous-Bois                                           | 28,25            | 15 498              |
| <b>Ensemble des zones urbanisées à dominante d'habitat</b> | <b>29,19</b>     | <b>62 665</b>       |

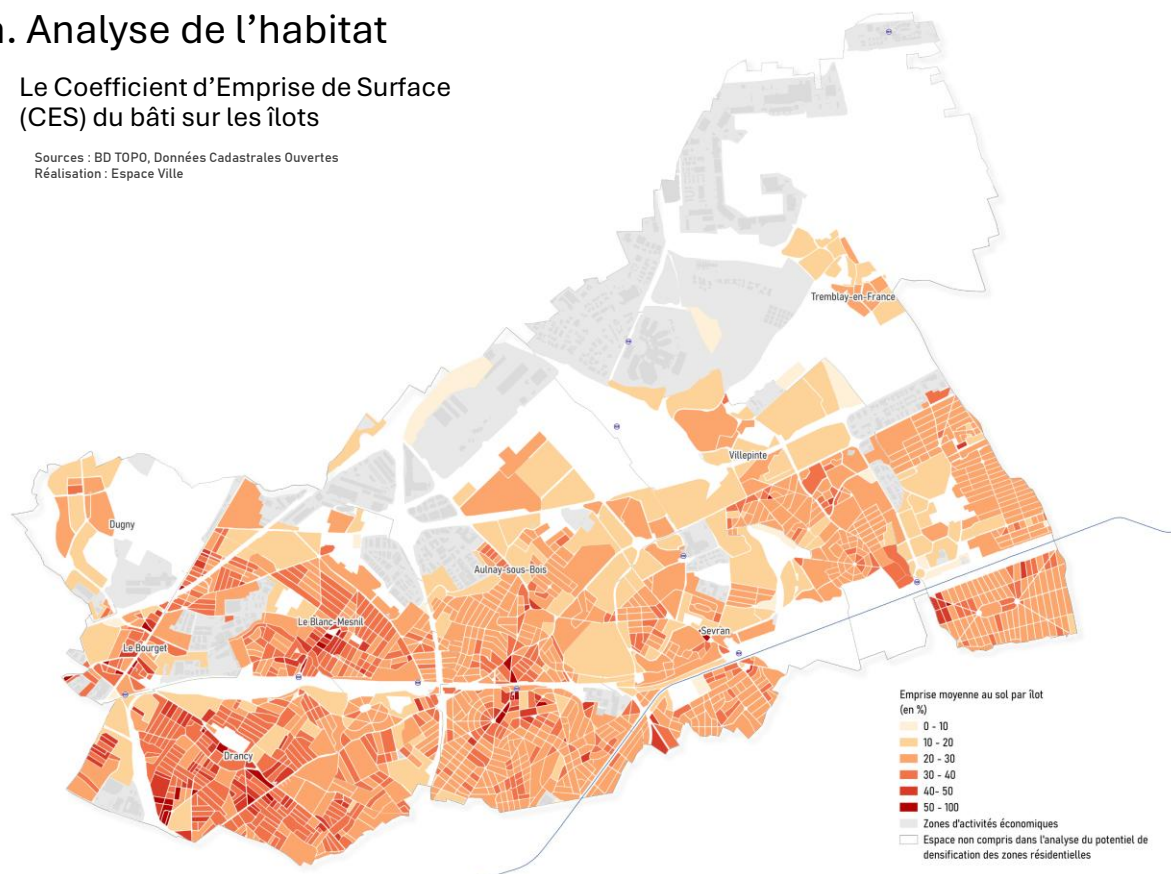
## A.3 Etude de densification

### 1. Etude foncière

#### a. Analyse de l'habitat

- Le Coefficient d'Emprise de Surface (CES) du bâti sur les îlots

Sources : BD TOPO, Données Cadastres Ouvertes  
Réalisation : Espace Ville



|               | 0-10  | 20 - 30 | 20-30  | 30-40  | 40-50 | 50-100 | Total   |
|---------------|-------|---------|--------|--------|-------|--------|---------|
| Nombre d'îlot | 156   | 147     | 864    | 470    | 100   | 34     | 1771    |
| Pourcentage   | 8,81% | 8,30%   | 48,79% | 26,54% | 5,65% | 1,92%  | 100,00% |

Le Coefficient d'Emprise au Sol (CES) à l'échelle des îlots urbains sur l'ensemble des espaces à dominante d'habitat montre de ici aussi de manière net l'influence de la proximité avec Paris. Plus les communes en sont proches, plus le CES est élevé. Ainsi, les communes avec le CES moyen le plus élevé sont Le Blanc-Mesnil (30,23%) et Drancy (34,62%), suivies par Le Bourget (32,02%).

Au contraire, les communes avec la plus faible emprise au sol moyenne sont Villepinte (25,25%) et Dugny (21,94%). Par ailleurs, Dugny semble être la commune la moins dense du territoire, ce qui se confirme avec l'analyse du CES médian par parcelle (c'est-à-dire que 50% des parcelles ont une valeur plus élevée et 50% plus faible) du CES.

L'analyse montre une nette dominante d'îlots avec une emprise au sol comprise entre **20 et 30%**. Cela est lié à la prépondérance des zones pavillonnaires, qui observent une emprise au sol similaire.

| NOM                                                        | CES moyen     | CES médian    |
|------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Aulnay-sous-Bois                                           | 26,94%        | 26,72%        |
| Drancy                                                     | 34,62%        | 33,69%        |
| Dugny                                                      | 21,86%        | 21,35%        |
| Le Blanc-Mesnil                                            | 30,23%        | 29,82%        |
| Le Bourget                                                 | 32,02%        | 34,04%        |
| Sevan                                                      | 25,75%        | 26,61%        |
| Tremblay-en-France                                         | 25,39%        | 26,21%        |
| Villepinte                                                 | 25,25%        | 26,14%        |
| <b>Ensemble des zones urbanisées à dominante d'habitat</b> | <b>27,76%</b> | <b>28,07%</b> |



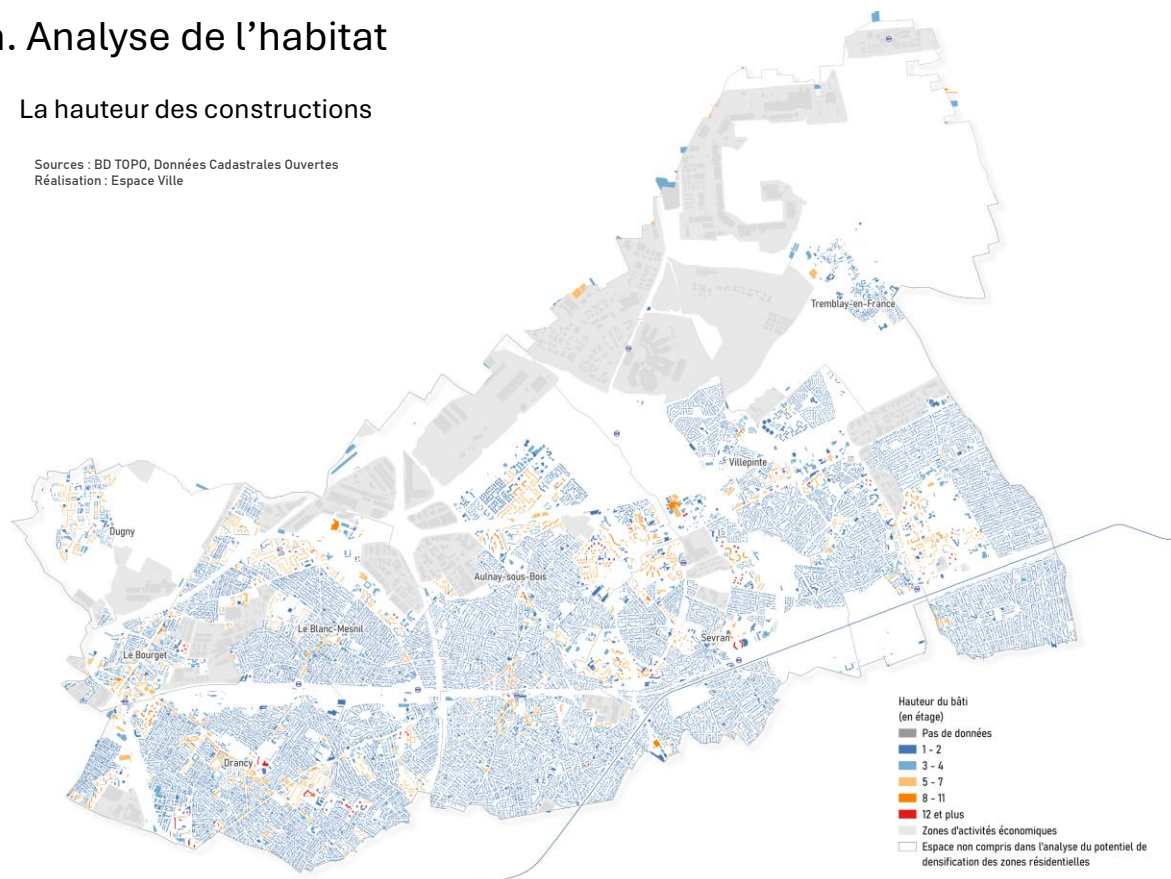
## A.3 Etude de densification

### 1. Etude foncière

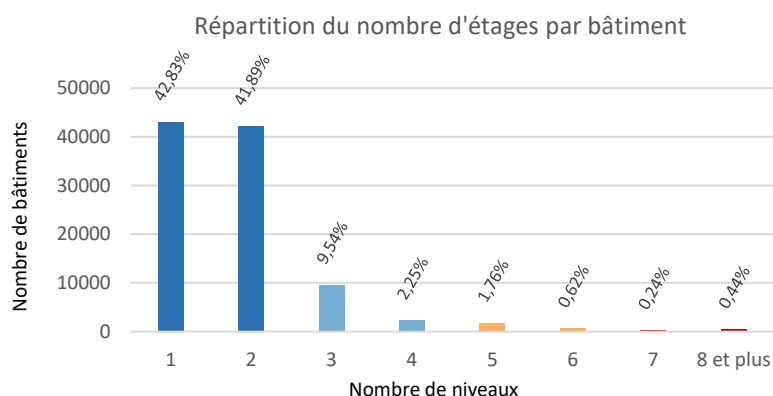
#### a. Analyse de l'habitat

- La hauteur des constructions

Sources : BD TOPO, Données Cadastres Ouvertes  
Réalisation : Espace Ville



\*(NB : la BD topo présente des approximations en termes de hauteur de bâti)



#### Comment est calculée la hauteur du bâti ?

À partir des données de la BD TOPO, qui renseigne la hauteur métrique des bâtiments, le nombre d'étages s'obtient en la divisant par trois, ce qui correspond à la hauteur moyenne d'un niveau de logement.

| Commune                                                    | Moyenne du nombre de niveaux |
|------------------------------------------------------------|------------------------------|
| Dugny                                                      | 2,14                         |
| Le Bourget                                                 | 2,07                         |
| Drancy                                                     | 1,77                         |
| Aulnay-sous-Bois                                           | 1,64                         |
| Villepinte                                                 | 1,61                         |
| Sevran                                                     | 1,58                         |
| Le Blanc-Mesnil                                            | 1,56                         |
| Tremblay-en-France                                         | 1,55                         |
| <b>Ensemble des zones urbanisées à dominante d'habitat</b> | <b>1,74</b>                  |

A l'échelle de l'ensemble des zones urbanisées à dominante d'habitat, on observe que le bâti est très majoritairement compris entre RDC et R+1, ce qui s'explique là aussi par la prédominance des zones pavillonnaires situées dans le sud du territoire.

L'on peut également observer des zones accueillant des hauteurs plus importantes, qui correspondent majoritairement à deux types de bâti. En premier lieu, les immeubles compris entre R+2 et R+4, qui se situent surtout en cœur de ville et dans les espaces plus denses à proximité des gares. Le second type de bâti, qui dépasse R+5, regroupe majoritairement des grands ensembles.



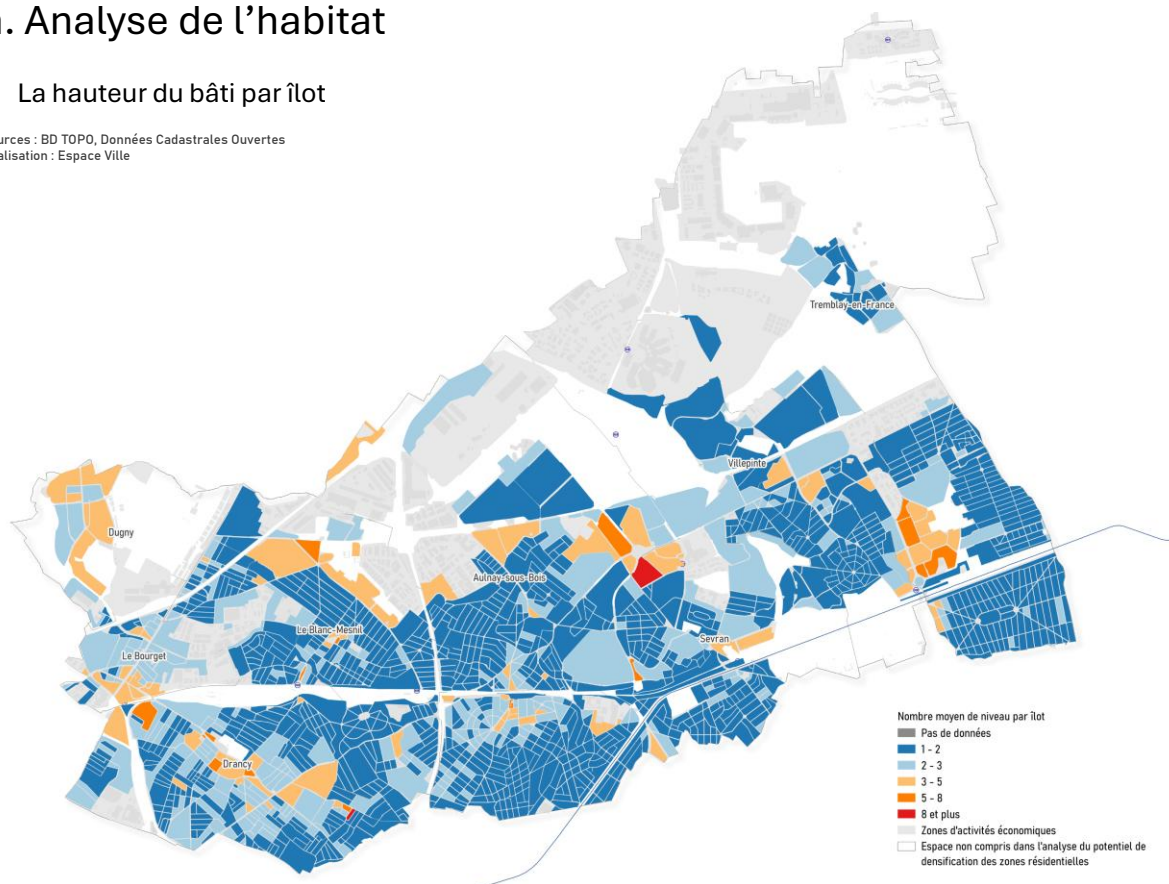
## A.3 Etude de densification

## 1. Etude foncière

## a. Analyse de l'habitat

- La hauteur du bâti par îlot

Sources : BD TOPO, Données Cadastres Ouvertes  
Réalisation : Espace Ville



\*(NB : la BD topo présente des approximations en termes de hauteur de bâti)

A l'instar des hauteurs à la parcelle, la majorité des îlots urbains a une hauteur moyenne relativement faible, comprise entre RDC et R+1. Ils se concentrent principalement dans le sud de l'intercommunalité, c'est-à-dire dans les zones pavillonnaires.

On distingue les îlots urbains majoritairement occupés par des immeubles compris entre R+2 et R+3, qui sont souvent situés dans les centralités. Ces hauteurs plus importantes sont aussi à mettre en corrélation avec la proximité des réseaux de transports en commun.

Les îlots avec une hauteur moyenne entre R+4 et R+8 sont ceux majoritairement occupés par des grands ensembles, dont les caractéristiques en font des bâtis avec une hauteur moyenne élevée.

| Commune                | Hauteur moyenne des îlots |
|------------------------|---------------------------|
| Dugny                  | 2,31                      |
| Le Bourget             | 2,30                      |
| Drancy                 | 2,04                      |
| Sevrans                | 1,84                      |
| Le Blanc-Mesnil        | 1,82                      |
| Aulnay-sous-Bois       | 1,79                      |
| Tremblay-en-France     | 1,77                      |
| Villepinte             | 1,76                      |
| Ensemble du territoire | 1,93                      |

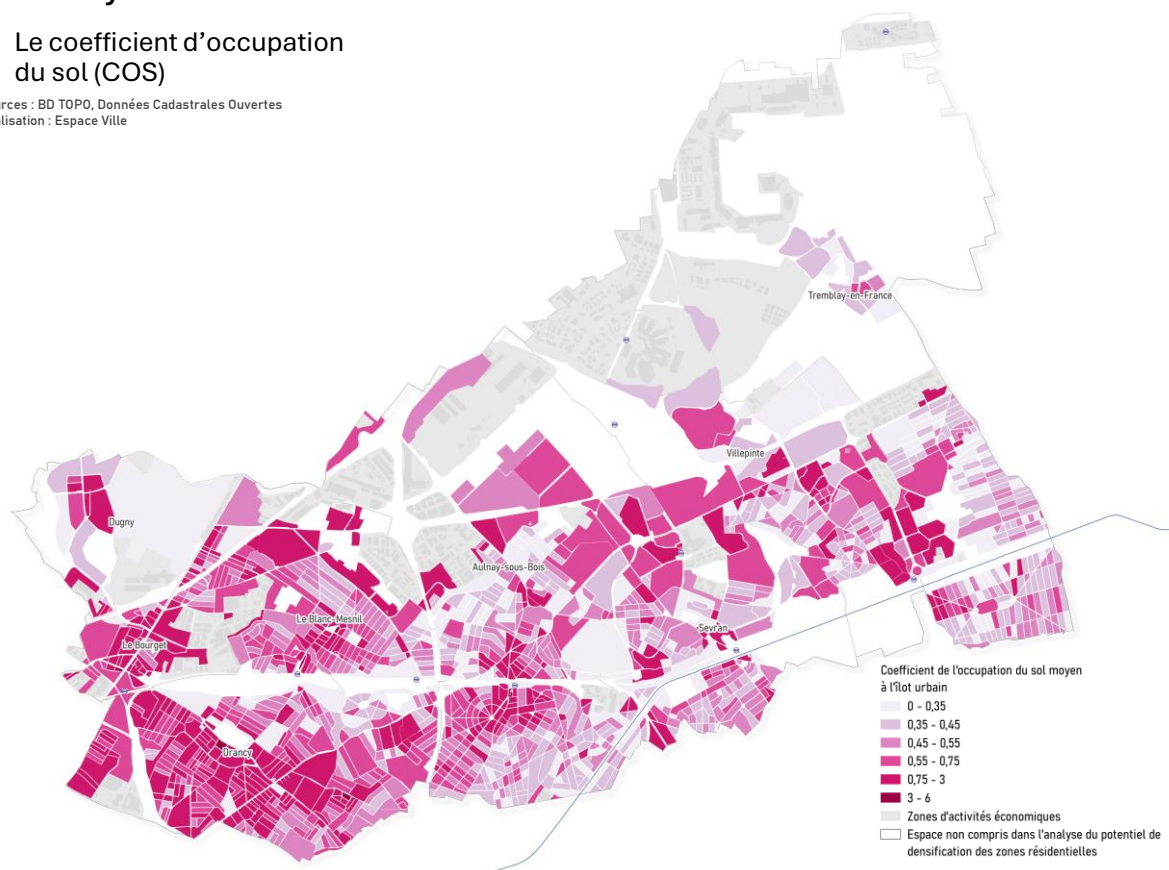
## A.3 Etude de densification

## 1. Etude foncière

## a. Analyse de l'habitat

- Le coefficient d'occupation du sol (COS)

Sources : BD TOPO, Données Cadastres Ouvertes  
Réalisation : Espace Ville



La densité bâtie est un indicateur basé sur l'existant et traduisant, en ce sens, une réalité perçue. Elle est le résultat du Coefficient d'Occupation du Sol (COS), c'est-à-dire le rapport entre l'emprise au sol totale des bâtiments (emprise du bâtiment par rapport à la parcelle) et de leur hauteur sur l'îlot sur lequel ils sont implantés.

Sur le territoire, les plus forts taux d'occupations du sol sont situés dans les communes du sud-ouest. La densité apparaît donc fortement liée avec la proximité à la capitale, puisque les deux communes les plus denses, Le Bourget et Drancy, sont aussi les plus proches de Paris.

Un autre facteur de forte occupation du sol est la présence des grands ensembles, dont la hauteur, par exemple à Sevrans ou dans le centre de Tremblay-en-France (avec un coefficient d'occupation du sol moyen compris entre 3 et 6), donne une forte occupation du sol local.

Un autre facteur de densification de l'habitat est la proximité avec les gares de RER, à l'exception des deux gares villepintoises, "Villepinte" située dans le Parc départemental du Sausset, qui une zone non-constructible, et "Parc des Expositions", qui dessert principalement le parc d'activités Paris-Nord 2 et le parc des expositions Paris-Nord-Villepinte.

| Commune                     | Occupation du sol moyenne |
|-----------------------------|---------------------------|
| Le Bourget                  | 1,00                      |
| Drancy                      | 0,82                      |
| Le Blanc-Mesnil             | 0,66                      |
| Dugny                       | 0,60                      |
| Paris terres d'Envol        | 0,58                      |
| Aulnay-sous-Bois            | 0,57                      |
| Sevrans                     | 0,52                      |
| Villepinte                  | 0,50                      |
| Tremblay-en-France          | 0,45                      |
| <b>Paris terres d'Envol</b> | <b>0,63</b>               |

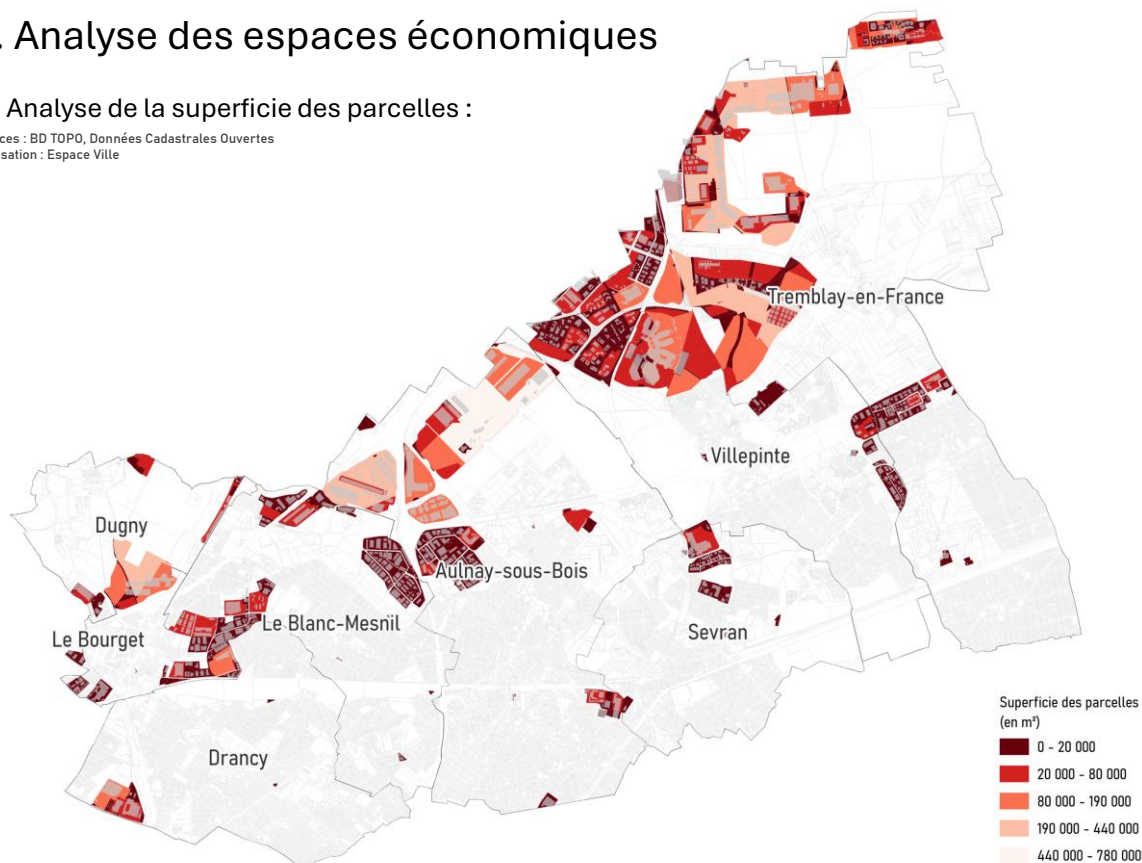
## A.3 Etude de densification

### 1. Etude foncière

#### b. Analyse des espaces économiques

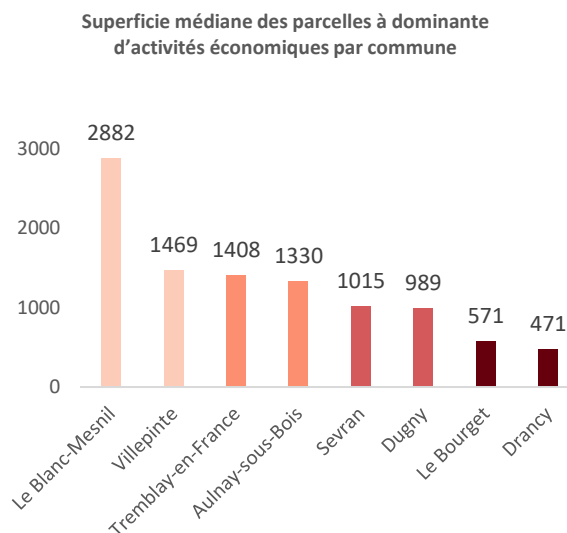
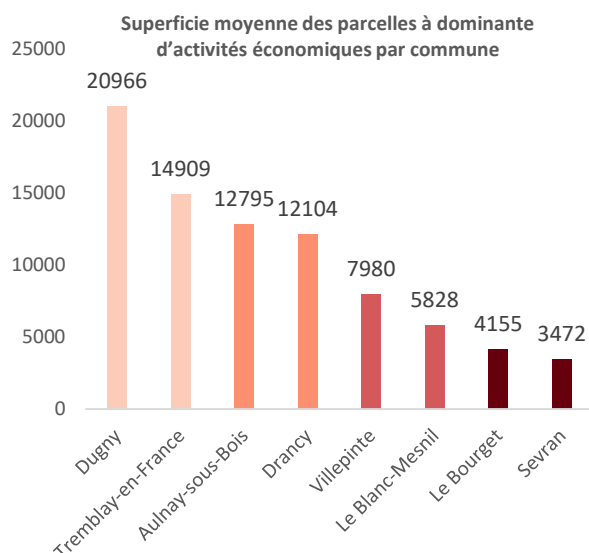
- Analyse de la superficie des parcelles :

Sources : BD TOPO, Données Cadastres Ouvertes  
Réalisation : Espace Ville



La taille des parcelles des Espaces économiques du territoire est importante. Cela est lié à la structure de l'activité économique sur le territoire, qui s'est développé au sein de grandes zones d'espaces économiques, (dont certains parmi les plus grandes d'Europe) et du profil des activités accueillies en espaces, (par exemple la logistique ou l'industrie). Les plus petites parcelles des Espaces économiques sont localisées au sein ou en frange des zones d'habitat et vont plus souvent accueillir les zones commerciales.

Les parcelles avec les superficies moyennes les plus étendues se situent sur les communes accueillant les plateformes aéroportuaires, ce qui s'explique par la nature de l'activité.



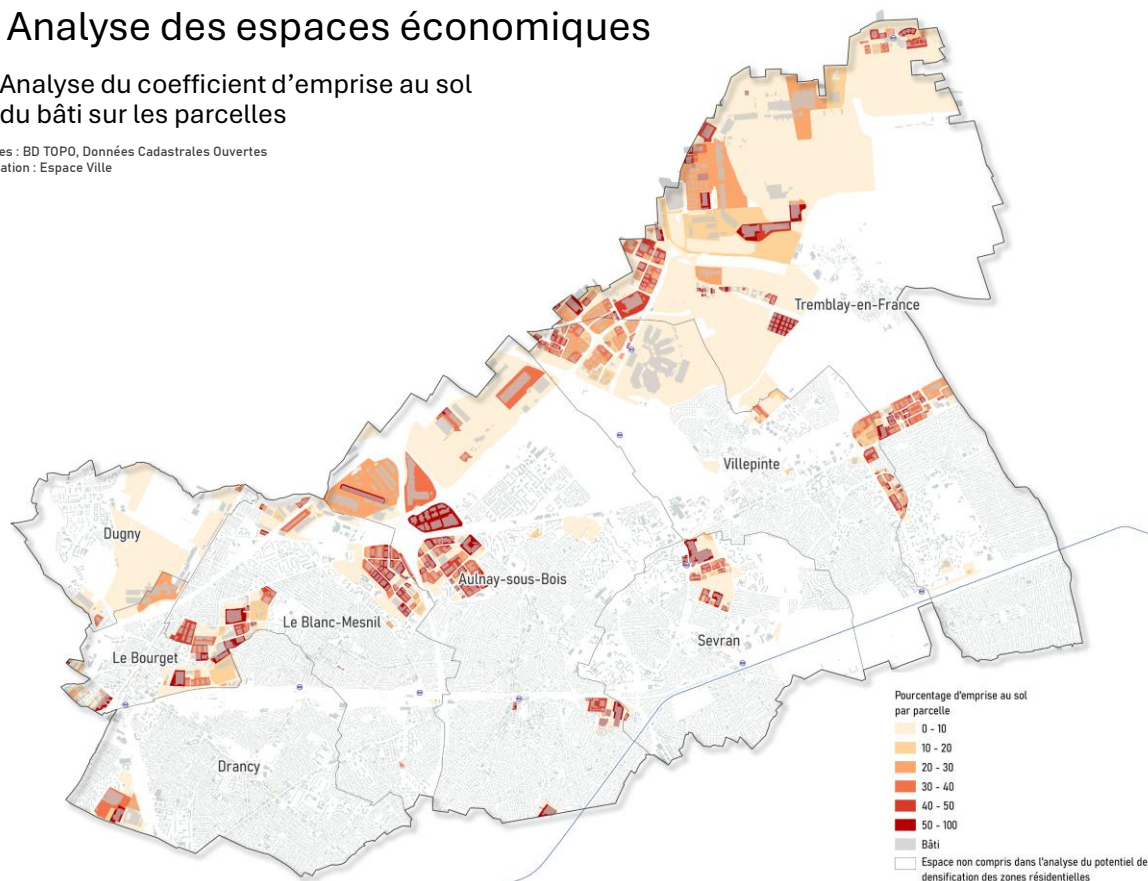
## A.3 Etude de densification

## 1. Etude foncière

## b. Analyse des espaces économiques

- Analyse du coefficient d'emprise au sol du bâti sur les parcelles

Sources : BD TOPO, Données Cadastres Ouvertes  
Réalisation : Espace Ville



| Tranche de valeur d'emprise au sol | 0-10  | 10-20 | 20-30 | 30-40 | 40-50 | 50-100 | Total  |
|------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| Nombre de parcelles                | 1 249 | 74    | 95    | 104   | 94    | 156    | 1 772  |
| Pourcentage                        | 70,5% | 4,2%  | 5,4%  | 5,9%  | 5,3%  | 8,8%   | 100,0% |

Contrairement aux zones d'habitat, les espaces économiques se révèlent moins sensibles à la proximité avec Paris, notamment grâce à l'attraction de pôle comme l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Les communes du sud-ouest du territoire ont l'emprise au sol moyenne globalement la plus faible, par exemple Drancy avec 6,7%.

Le Coefficient d'Emprise au Sol (CES) semble être corrélé avec trois facteurs : la proximité des zones d'habitations et des infrastructures, surtout routières, et enfin l'influence des deux aéroports du territoire. En effet, les questions d'accessibilité sont cruciales pour favoriser le développement économique et commercial, en facilitant la venue de consommateurs et, où, l'export de bien et service par les entreprises du territoire.

La commune avec la moyenne d'emprise au sol la plus importante est Aulnay-sous-Bois avec 22,4 %, dont les zones d'activités sont concentrées autour des axes que sont les autoroutes A1, A3 et la Nationale 2.

| Commune                | Moyenne de l'emprise au sol |
|------------------------|-----------------------------|
| Aulnay-sous-Bois       | 22,4%                       |
| Sevran                 | 17,2%                       |
| Le Blanc-Mesnil        | 13,6%                       |
| Tremblay-en-France     | 12,4%                       |
| Villepinte             | 12,2%                       |
| Le Bourget             | 7,1%                        |
| Drancy                 | 6,7%                        |
| Dugny                  | 3,4%                        |
| Ensemble du territoire | 17,88%                      |



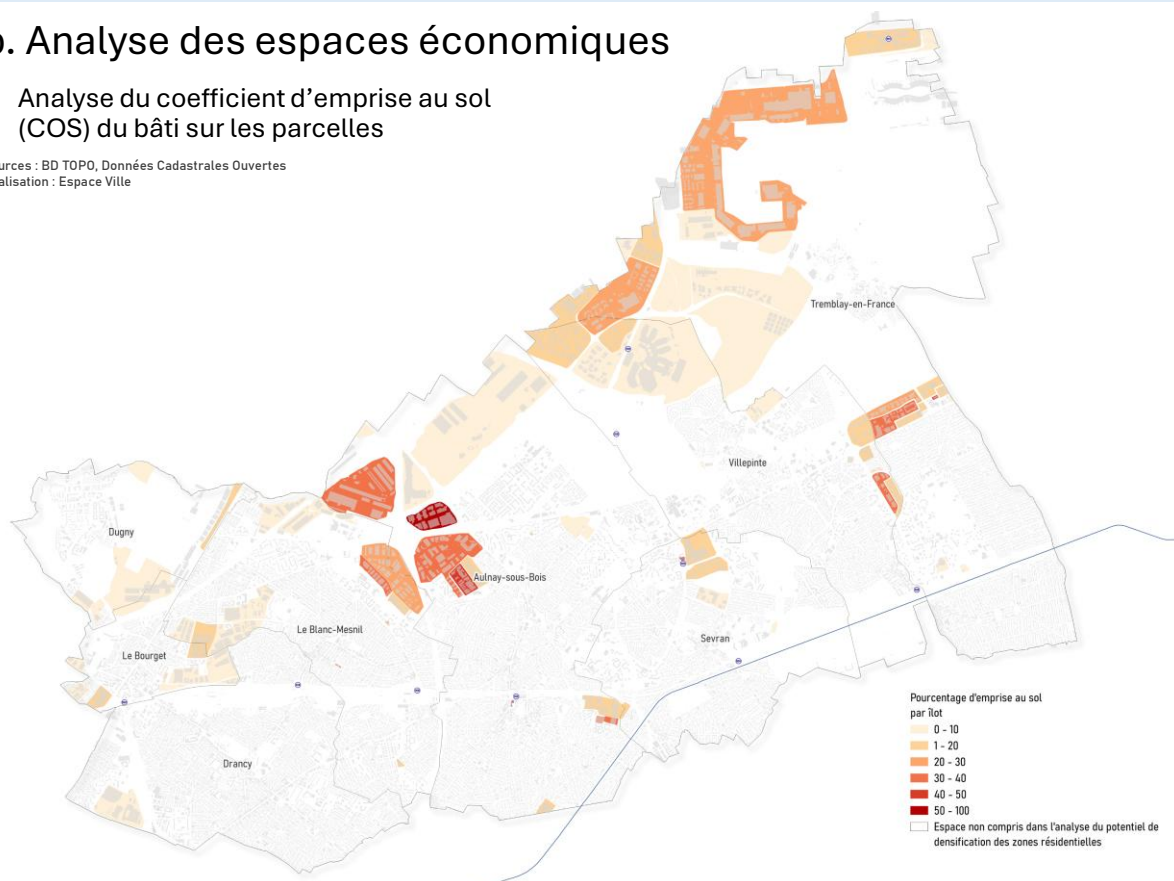
## A.3 Etude de densification

### 1. Etude foncière

#### b. Analyse des espaces économiques

- Analyse du coefficient d'emprise au sol (COS) du bâti sur les parcelles

Sources : BD TOPO, Données Cadastres Ouvertes  
Réalisation : Espace Ville



| Tranche de valeur d'emprise au sol | 0-10  | 10 - 20 | 20-30 | 30-40 | 40-50 | 50-100 | Total  |
|------------------------------------|-------|---------|-------|-------|-------|--------|--------|
| Nombre d'îlots                     | 50    | 22      | 6     | 6     | 4     | 3      | 91     |
| Pourcentage                        | 54,9% | 24,2%   | 6,6%  | 6,6%  | 4,4%  | 3,3%   | 100,0% |

L'analyse à l'îlot s'inscrit dans la continuité de l'analyse parcellaire, avec une emprise au sol globalement faible, et le dégagement assez net d'un pôle plus dense concentré sur le nord des communes d'Aulnay-sous-Bois et du Blanc-Mesnil. Ces espaces économiques sont concentrés autour des axes autoroutiers traversants le territoire (A1 et A3).

| Commune                | CES moyen | CES médian |
|------------------------|-----------|------------|
| Aulnay-sous-Bois       | 21,40%    | 14,14%     |
| Drancy                 | 6,55%     | 7,55%      |
| Dugny                  | 4,73%     | 1,89%      |
| Le Blanc-Mesnil        | 17,34%    | 11,39%     |
| Le Bourget             | 5,54%     | 4,17%      |
| Sevrans                | 17,79%    | 14,81%     |
| Ensemble du territoire | 13%       | 9%         |



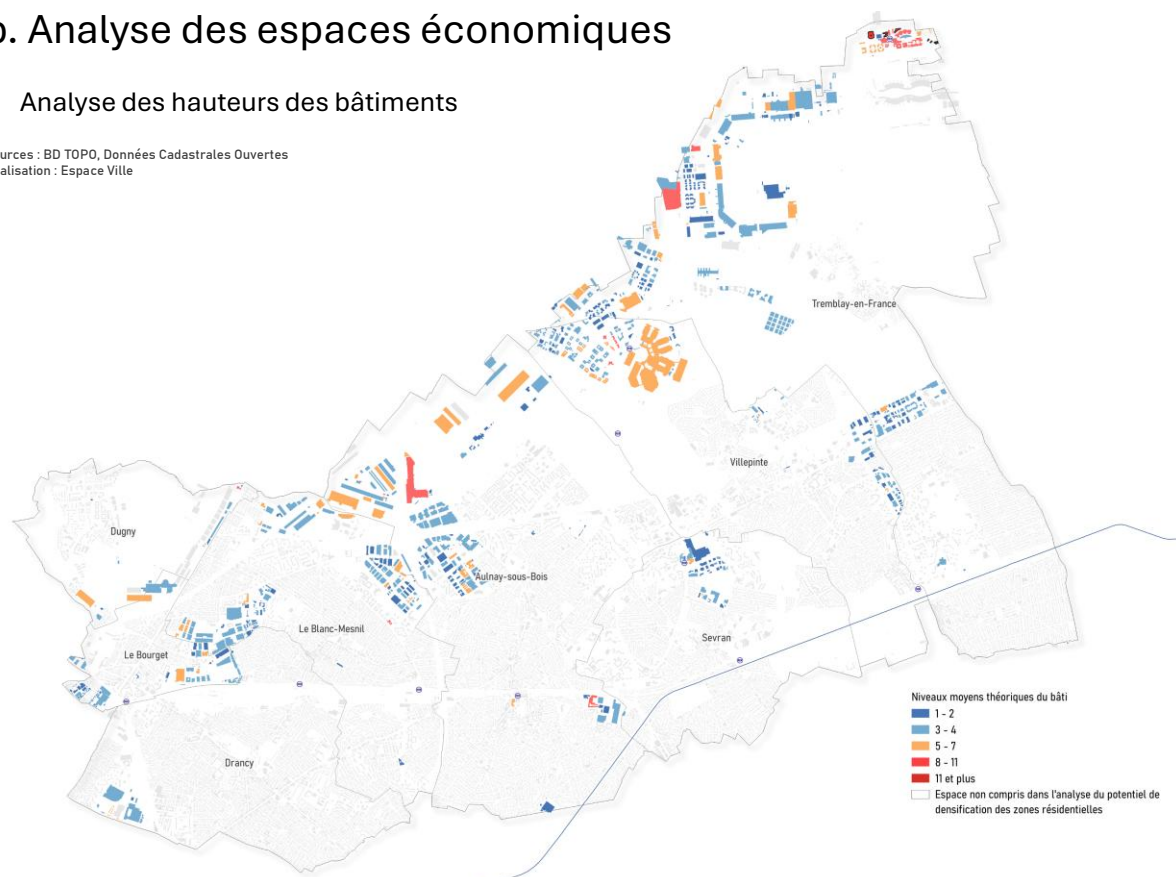
## A.3 Etude de densification

### 1. Etude foncière

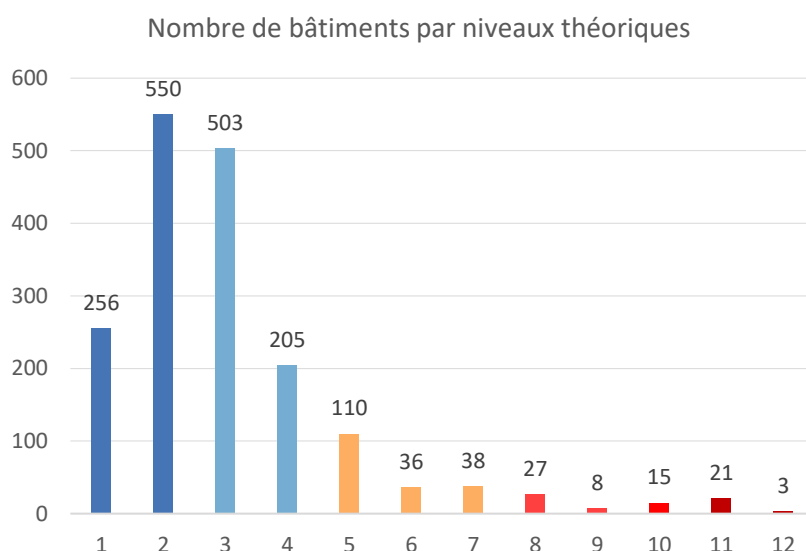
#### b. Analyse des espaces économiques

- Analyse des hauteurs des bâtiments

Sources : BD TOPO, Données Cadastres Ouvertes  
Réalisation : Espace Ville



\*(NB : la BD topo présente des approximations en termes de hauteur de bâti)



| Commune                | Moyenne des niveaux théoriques |
|------------------------|--------------------------------|
| Tremblay-en-France     | 3,55                           |
| Aulnay-sous-Bois       | 3,10                           |
| Dugny                  | 3,07                           |
| Villepinte             | 2,91                           |
| Drancy                 | 2,85                           |
| Le Blanc-Mesnil        | 2,80                           |
| Sevrans                | 2,77                           |
| Le Bourget             | 2,28                           |
| Ensemble du territoire | 3,05                           |

Le niveau moyen théorique des bâtiments situés en **Espaces économiques (EE)** est calculé de la même manière que pour le bâti en zone d'habitat, avec les données de la BD TOPO. Néanmoins, il convient de prendre en compte que le niveau est purement théorique, puisque dans ces **EE**, la hauteur n'équivaut pas forcément à des niveaux : par exemple, un entrepôt peut avoir une hauteur de 12 mètres tout en présentant un niveau unique.

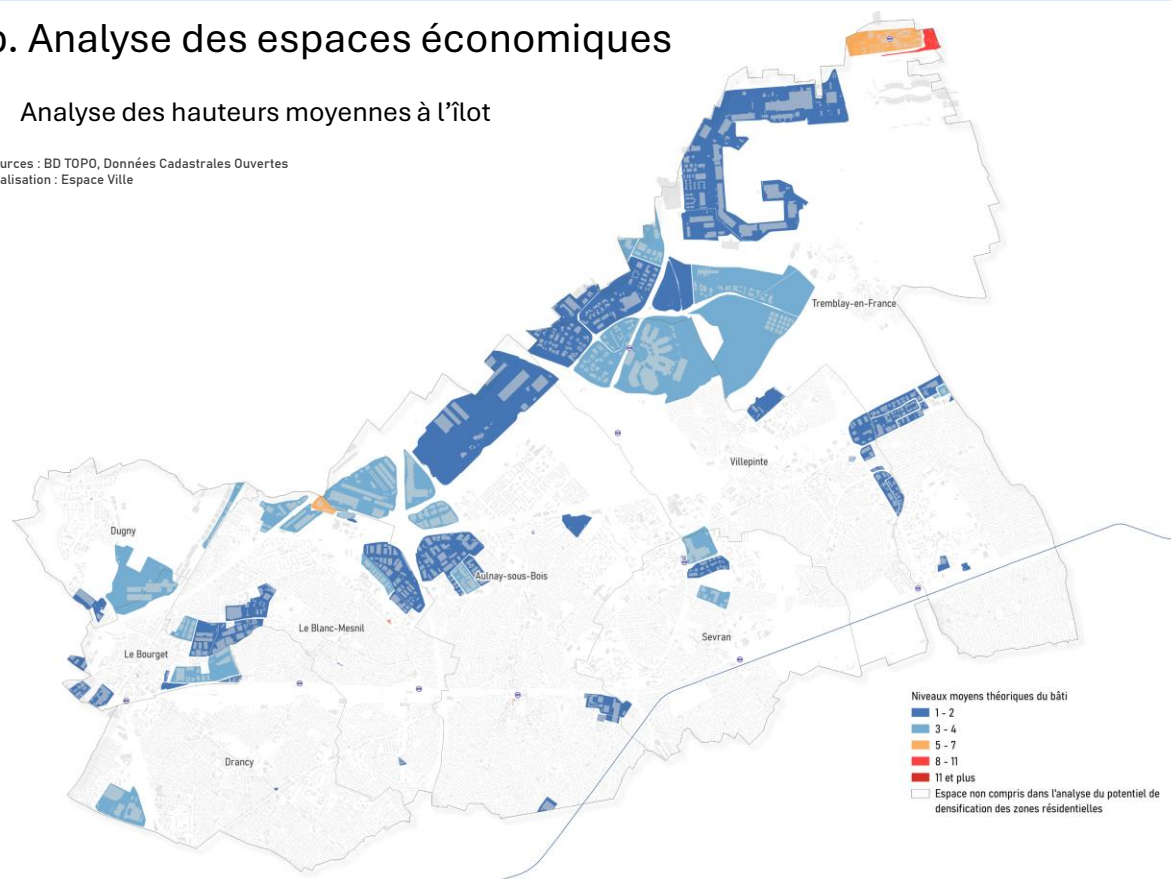
## A.3 Etude de densification

### 1. Etude foncière

#### b. Analyse des espaces économiques

- Analyse des hauteurs moyennes à l'îlot

Sources : BD TOPO, Données Cadastres Ouvertes  
Réalisation : Espace Ville



Les hauteurs à l'îlot apparaissent corrélées au type d'activités accueillies. Les espaces dédiés majoritairement à la logistique, le long du corridor économique entre les deux plateformes aéroportuaires, présente des hauteurs plus faibles que les espaces mixtes ou à dominante tertiaire, comme le parc des expositions de Villepinte.

C'est sur la commune du Blanc-Mesnil que le niveau théorique du bâti est le plus élevé, culminant à 3,23 en moyenne par îlot en moyenne. Au contraire, c'est sur la commune du Bourget que le niveau théorique du bâti est le plus faible, avec 2,58 en moyenne par îlot en moyenne.

Dans le nord du territoire, l'exception en termes de niveaux théorique par îlots (parmi les plus hauts du territoire) s'explique, car ce sont les bâtiments et infrastructures correspondant au Terminal 3 de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Une partie du complexe hôtelier de l'aéroport se situe à cet emplacement, augmentant considérablement le niveau théorique moyen des îlots.

| Commune                | Niveaux théoriques du bâti |
|------------------------|----------------------------|
| Le Blanc-Mesnil        | 3,23                       |
| Aulnay-sous-Bois       | 3,17                       |
| Tremblay-en-France     | 3,10                       |
| Sevrans                | 2,80                       |
| Villepinte             | 2,71                       |
| Dugny                  | 2,69                       |
| Drancy                 | 2,65                       |
| Le Bourget             | 2,58                       |
| Ensemble du territoire | 2,94                       |

\*(NB : la BD topo présente des approximations en termes de hauteur de bâti)

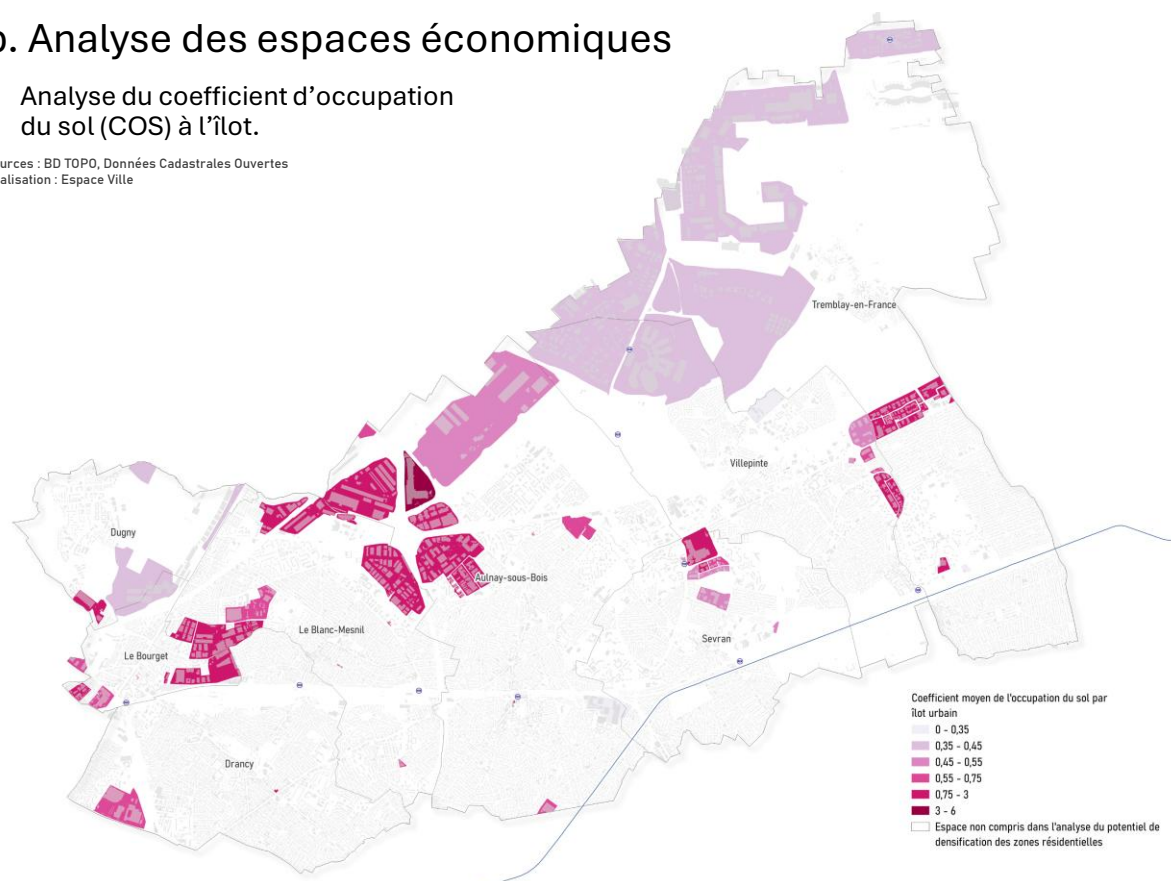
## A.3 Etude de densification

### 1. Etude foncière

#### b. Analyse des espaces économiques

- Analyse du coefficient d'occupation du sol (COS) à l'îlot.

Sources : BD TOPO, Données Cadastres Ouvertes  
Réalisation : Espace Ville



Le coefficient d'occupation du sol (COS) correspond à la surface de plancher totale contenue sur une parcelle : il combine alors emprise au sol et hauteur du bâti et permet de mieux appréhender la densité « réelle » d'un secteur.

Ainsi, il s'avère que les zones d'activités économiques d'Aulnay-sous-Bois sont les plus denses en moyenne (1,36). Elles sont suivies par celles du Bourget (1,14) et de Drancy (0,92). Bien que la superficie des zones d'activités économiques de Drancy soit relativement plus faible en comparaison aux autres communes, son coefficient d'occupation du sol laisse penser qu'il n'existe qu'un faible potentiel de densification.

Les Espaces économiques dont le COS est le plus faible sont situés sur la zone Paris Nord-2, à Villepinte. De manière générale, la commune a le COS le plus faible sur les espaces économiques : 0,53. Théoriquement, cela veut dire que ces espaces sont susceptibles de connaître une densification plus forte.

| Commune                     | Occupation du sol moyenne |
|-----------------------------|---------------------------|
| Aulnay-sous-Bois            | 1,36                      |
| Le Bourget                  | 1,14                      |
| Drancy                      | 0,92                      |
| Tremblay-en-France          | 0,91                      |
| Le Blanc-Mesnil             | 0,83                      |
| Sevrans                     | 0,71                      |
| Dugny                       | 0,66                      |
| Villepinte                  | 0,53                      |
| <b>Paris terres d'Envol</b> | <b>0,89</b>               |



## A.3 Etude de densification

### 2. Etude de mutabilité

Au-delà de l'analyse foncière brute, l'analyse suivante s'intéresse au potentiel de mutabilité. Voici ce qu'énonce le Code de l'Urbanisme concernant l'objectif de l'étude de densification :

« Le rapport de présentation : [...] »

2° Analyse les capacités de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis identifiés par le rapport de présentation en vertu du quatrième alinéa de l'article [L. 151-4](#). »

#### Avec pour objectif (L. 151-4) :

Le rapport de présentation (partie justifications) : [...]

« Il analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'arrêt du projet de plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme et la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. Il justifie les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain compris dans le projet d'aménagement et de développement durable au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques. »

**L'étude de densification qui suit s'appuie sur une analyse géomatique inspirée de la méthodologie du Cerema, c'est-à-dire avec des données factuelles disponibles à ce jour.**

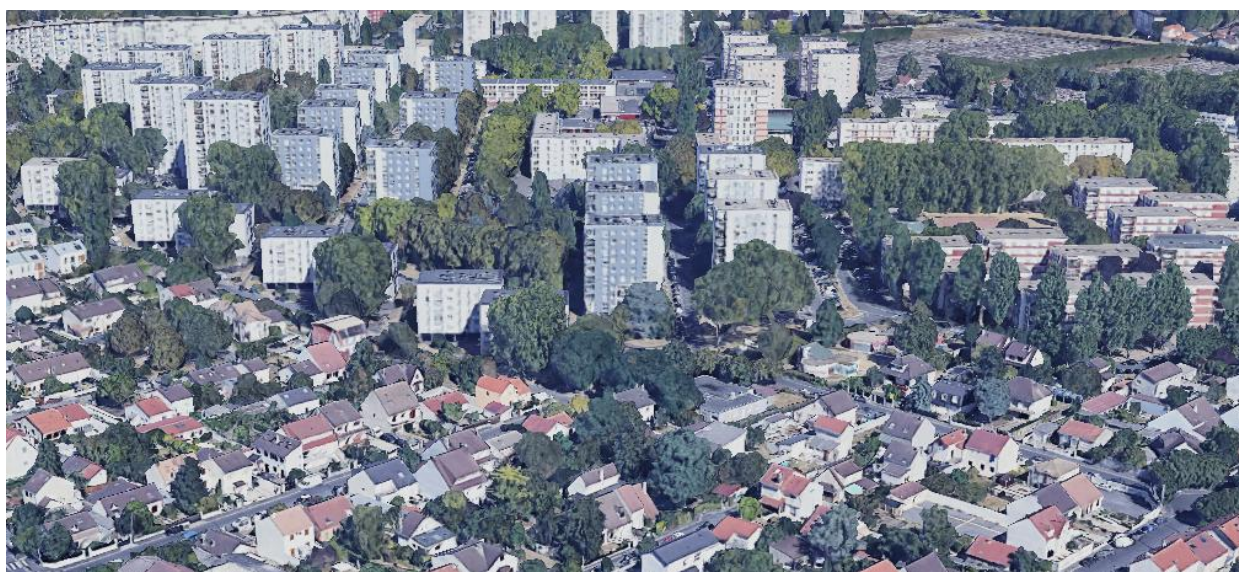
Cette étude doit permettre de mettre en évidence les unités foncières (bâti ou non) disposant d'un degré de mutabilité.

L'étude de densification a deux objectifs :

- Disposer d'un état théorique et objectif des capacités de mutation des espaces bâtis à destination d'habitat conformément au R. 151-1 du Code de l'urbanisme et cela à l'horizon de la durée du PLUi, c'est-à-dire 2040 environ ;
- Obtenir une estimation des sites susceptibles d'être densifiés, renouvelés ou de muter pour répondre aux besoins en habitat sans consommer de nouveaux espaces, en extension de l'enveloppe urbaine conformément au L. 151-4 du Code de l'urbanisme.

Encore une fois, pour s'adapter au mieux au territoire de Paris Terres d'Envol, l'analyse du potentiel de mutabilité suivante sera découpée en fonction :

- Potentiel de mutabilité des zones d'habitats
- Potentiel de mutabilité des zones d'activités économiques



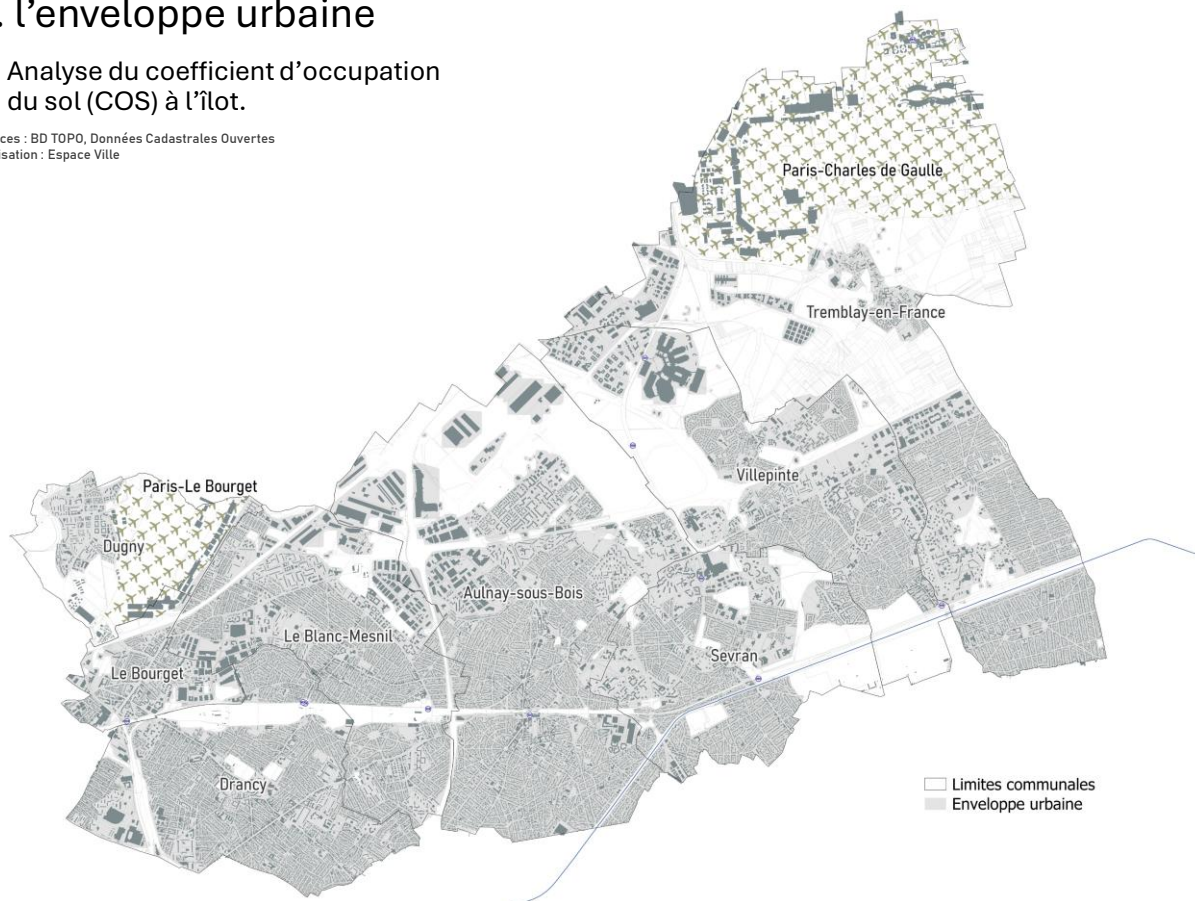
## A.3 Etude de densification

## 2. Etude de mutabilité

## a. l'enveloppe urbaine

- Analyse du coefficient d'occupation du sol (COS) à l'îlot.

Sources : BD TOPO, Données Cadastres Ouvertes  
Réalisation : Espace Ville



La délimitation des espaces urbanisés se fait par le tracé de l'enveloppe urbaine en prenant en compte les points suivants :

- Celle-ci est tracée autour de tous les espaces contigus, bâtis ou imperméabilisés.
- Elle peut inclure des espaces libres enclavés (dents creuses).

L'enveloppe urbaine est continue du sud-ouest (Drancy) jusqu'aux limites est de Tremblay-en-France. Elle est néanmoins interrompue par les infrastructures ferroviaires et routières, ainsi que les parcs urbains ou départementaux, plus ou moins importants.

Les zones d'activités du nord-est présentent une enveloppe urbaine plus fragmentée, cependant, il s'agit souvent d'infrastructures liées aux activités industrielles et commerciales, comme les espaces de stationnement.

| Commune                       | Superficie couverte par l'enveloppe urbaine |
|-------------------------------|---------------------------------------------|
| Drancy                        | 87,5%                                       |
| le Blanc-Mesnil               | 86,7%                                       |
| Le Bourget                    | 77,0%                                       |
| Sevrans                       | 74,5%                                       |
| Aulnay-sous-Bois              | 74,3%                                       |
| Villepinte                    | 65,6%                                       |
| Tremblay-en-France            | 31,4%                                       |
| Dugny                         | 23,6%                                       |
| <b>Ensemble du territoire</b> | <b>61,02%</b>                               |



## A.3 Etude de densification

### 2. Etude de mutabilité

#### b. Le potentiel de mutabilité

##### L'analyse du potentiel mutable brut

L'analyse utilise pour base les parcelles qui ont un coefficient d'occupation du sol moins de 10% (voir les cartes dédiées). Les friches renseignées dans la base de données du CEREMA *cartofriches* sont aussi considérées comme des lieux potentiels de densification. Elles sont ensuite traitées en fonction de plusieurs critères :

- Avoir une surface supérieure à 500 m<sup>2</sup>, afin de remplir des critères de constructibilité adaptés à accueillir du bâti.
- Être situées dans l'enveloppe urbaine préexistante pour ne pas consommer d'espace non-urbanisé.
- Ne pas empiéter sur des parcs urbains et des terrains de sport, qui peuvent être compris dans l'enveloppe urbaine.

Ces parcelles sont traitées sur des logiciels SIG pour obtenir un premier résultat : **les parcelles mutables brutes**.

En parallèle, il a été créé une grille composée de carreau de 100 mètres de côté, ce qui donne des unités d'un hectare également réparties sur l'enveloppe urbaine du territoire. Cette grille permet de garantir l'anonymat des propriétaires lors de la diffusion cartographique.

On peut alors calculer le rapport entre la surface des parcelles mutables brut et la superficie des carreaux, ce qui permet d'obtenir les résultats cartographiques présentés dans cette partie.

##### L'analyse du potentiel mutable net

L'analyse du potentiel mutable net se base sur les résultats des parcelles mutables brut. En plus de la méthode utilisée pour ces dernières, l'analyse présente ajoute des critères de sélection des parcelles :

- Les lieux à potentiel de mutabilités. Ils sont les mêmes que pour les parcelles à potentiel mutable brut.
- L'identification des contraintes générales : espaces naturels protégés ou patrimoines historiques par exemple
- L'identification des contraintes propres aux territoires : dans le cas de Paris Terre d'Envol, le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est un bon exemple.

Les lieux à potentiels de mutabilités sont alors mis en concurrence avec les différentes contraintes pour faire ressortir uniquement les endroits qui sont les moins impactés. On obtient alors les **parcelles mutables nettes**.

En parallèle, il a été créé une grille composée de carreau de 100 mètres de côté, ce qui donne des unités d'un hectare également réparties sur le territoire. Cette grille permet de garantir l'anonymat des propriétaires lors de la diffusion cartographique.

Dans le cas de Paris Terre d'Envol, un coefficient pondérateur, qui sert à prendre en compte les zones à potentiel de mutabilité situées dans les périmètres des OAP, a été ajouté pour tenir compte de la stratégie de recomposition urbaine initiée dans ces zones.

On peut alors calculer le rapport entre la surface des parcelles mutables brutes et la superficie des carreaux, ce qui permet d'obtenir les résultats cartographiques présentés dans cette partie.

##### Point d'attention

L'analyse du potentiel de mutabilité met en évidence les secteurs du territoire présentant les plus fortes capacités d'évolution. Toutefois, ces résultats doivent être interprétés avec discernement et replacés dans leur contexte afin d'en tirer des enseignements pertinents.

En effet, certaines zones présentent de forts potentiels, comme cet espace économique à Aulnay-sous-Bois (voir capture d'écran ci-contre). Si les résultats sont corrects puisque les parcelles qui forment les parkings peuvent être susceptibles d'accueillir une densification (pas de bâtiment, ni de routes et aucune contrainte importante), elles sont nécessaires au fonctionnement des activités.

Il convient donc d'être prudent sur les possibilités réelles d'une potentielle densification.

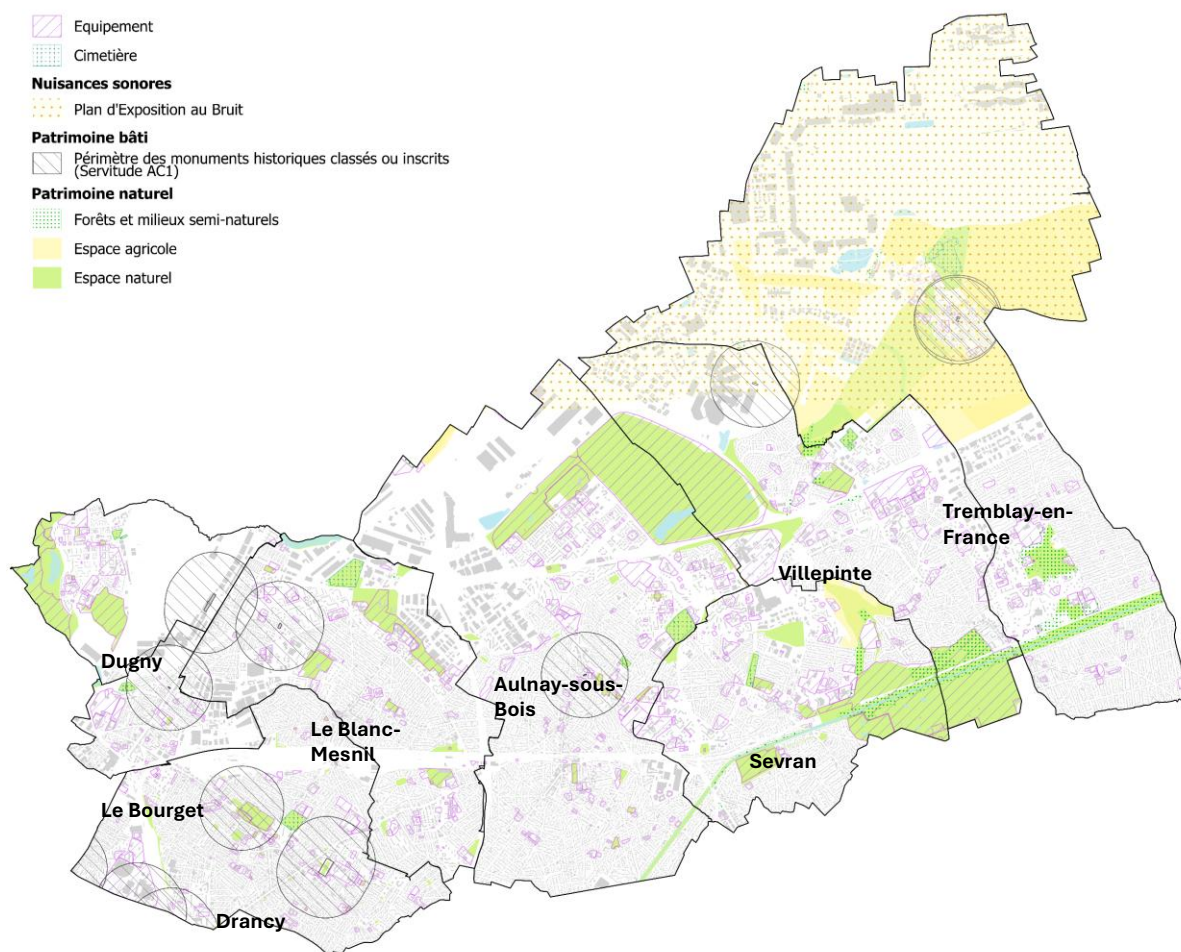


## A.3 Etude de densification

### 2. Etude de mutabilité

#### b. Le potentiel de mutabilité

- Les contraintes pour les secteurs à dominante d'habitat



Réalisation : Espace Ville  
Sources : Paris Terre d'Envol, CEREMA, MOS 2021, BD TOPO de l'IGN 2025, Géoportail de l'urbanisme

L'évolution d'un territoire doit tenir compte de certains enjeux majeurs, qui conditionnent son aménagement. La protection du patrimoine naturel et bâti, la prise en compte des risques et des contraintes écologiques sont autant de paramètres qui tendent à faire diminuer les potentialités de développement urbain. La carte présente ainsi les principaux enjeux retenus pour les zones à dominante d'habitat :

- La présence d'espaces verts, boisés, cœurs d'îlots ou biodiversité, sur une partie des parcelles,
- Les espaces agricoles
- Les emprises d'équipements publics ( de type, sportif, scolaire, santé, etc ...) et les cimetières
- Le Plan d'Exposition au Bruit des plateformes aéroportuaire.
- Les monuments historiques classés ou inscrits

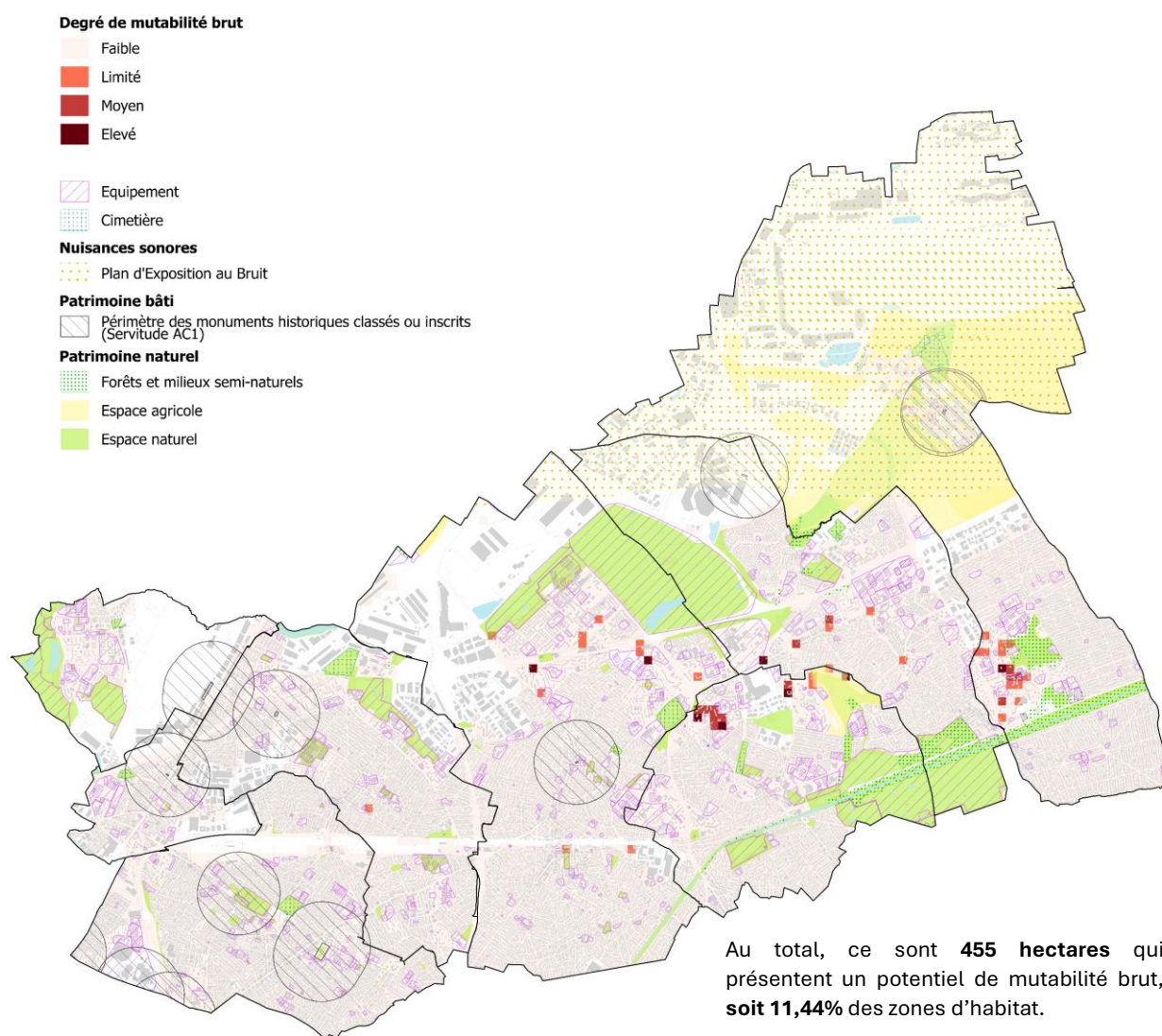
Tous ces éléments forment les contraintes qui limitent le potentiel de mutabilité de l'habitat sur le territoire de Paris Terres d'Envol.

## A.3 Etude de densification

### 2. Etude de mutabilité

#### b. Le potentiel de mutabilité

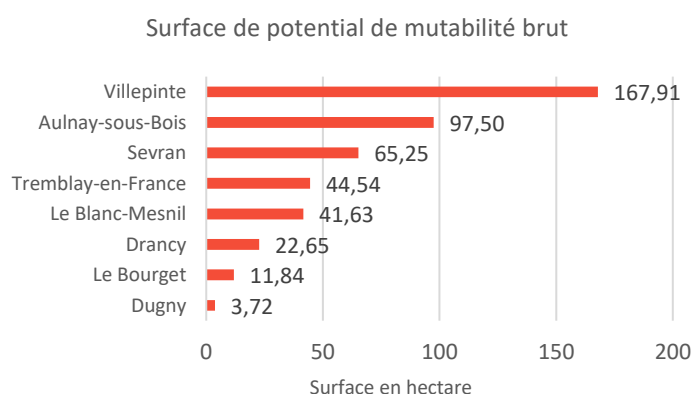
- Contraintes pour l'habitat et mutabilité brut



Au total, ce sont **455 hectares** qui présentent un potentiel de mutabilité brut, soit **11,44%** des zones d'habitat.

Ils sont surtout situés sur les communes de Villepinte (167,9 hectares) et Aulnay-sous-Bois (97,5 hectares). Les zones concernées sont plus situées aux abords et dans les grands ensembles, qui du fait de leurs constructions et leurs histoires laissent de l'espace disponibles et sont souvent concernés par un programme de rénovation ou de requalification.

Il apparaît que les zones pavillonnaires offrent un très faible potentiel de mutabilité brut





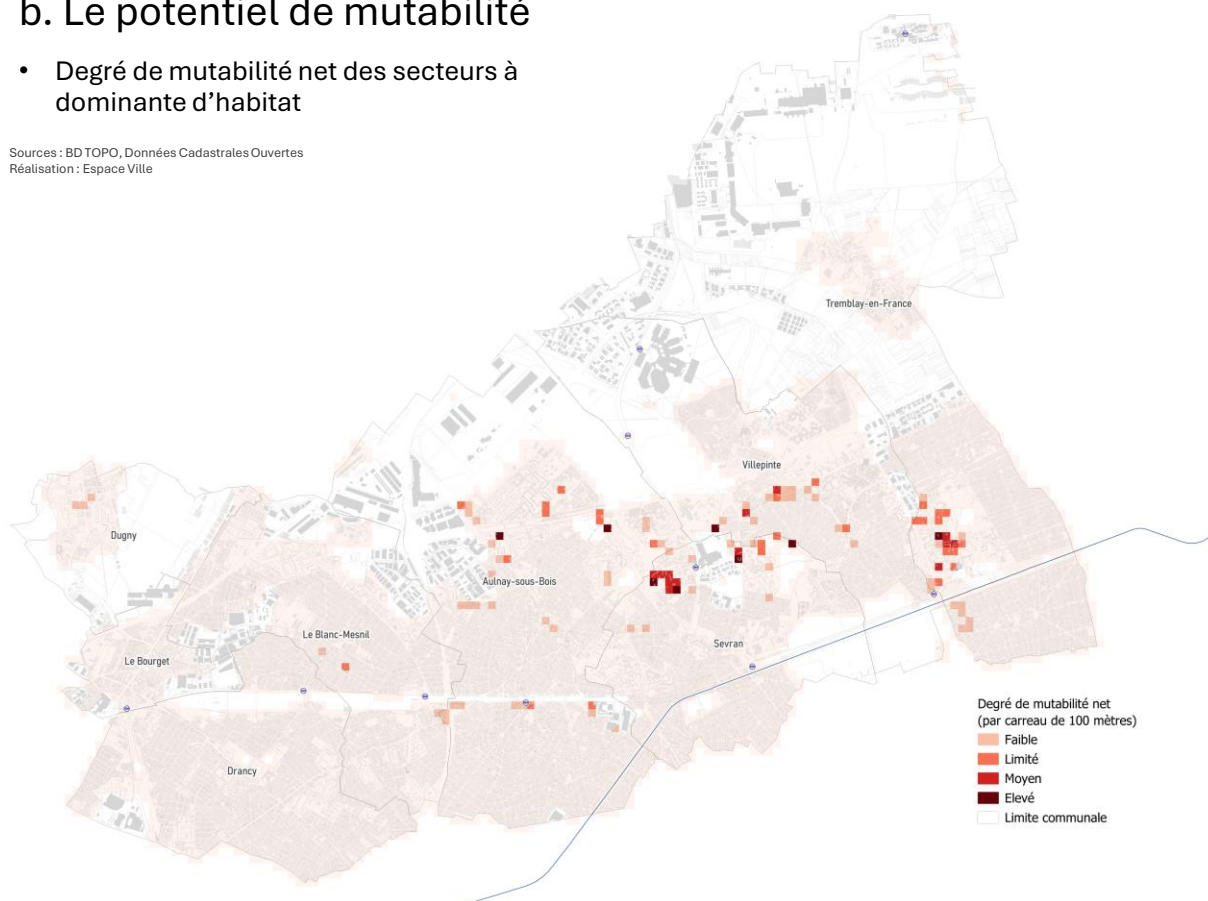
## A.3 Etude de densification

### 2. Etude de mutabilité

#### b. Le potentiel de mutabilité

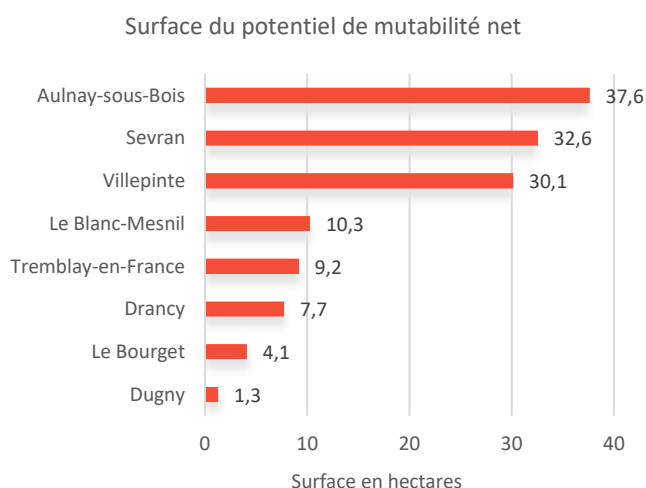
- Degré de mutabilité net des secteurs à dominante d'habitat

Sources : BD TOPO, Données Cadastres Ouvertes  
Réalisation : Espace Ville



À la suite de l'analyse combinée entre potentiel de mutabilité brut du tissu urbain et de l'ensemble contraintes, certains sites ont vu leurs valeurs de mutabilité baisser, voir disparaître.

Il convient cependant de relativiser ce potentiel de mutabilité, dans la mesure où la majorité du potentiel mobilisable est constituée de foncier privé, pour lequel une approche géomatique ne saurait rendre compte des multiples situations existantes, du contexte et des enjeux.



Au regard de l'analyse combinée, il apparaît que **133 hectares** au total, soit **3,35%** de l'ensemble du territoire d'habitat présente un potentiel de mutabilité net. Environ 75% de cette surface se répartit entre trois communes : Aulnay-sous-Bois, Sevrans et Villepinte.

Les zones avec le potentiel de mutabilité net le plus élevé sont à proximité de la gare RER Sevrans Beaudottes, ainsi que vers le centre de Tremblay-en-France. C'est en corrélation avec la stratégie de recomposition urbaine voulue par les OAP, identifié comme secteurs fortement mutables.

Encore une fois, la proximité avec Paris est structurante, car moins de 13 hectares se situe sur les trois communes les plus proches de la capitale (Dugny, le Bourget et Drancy).



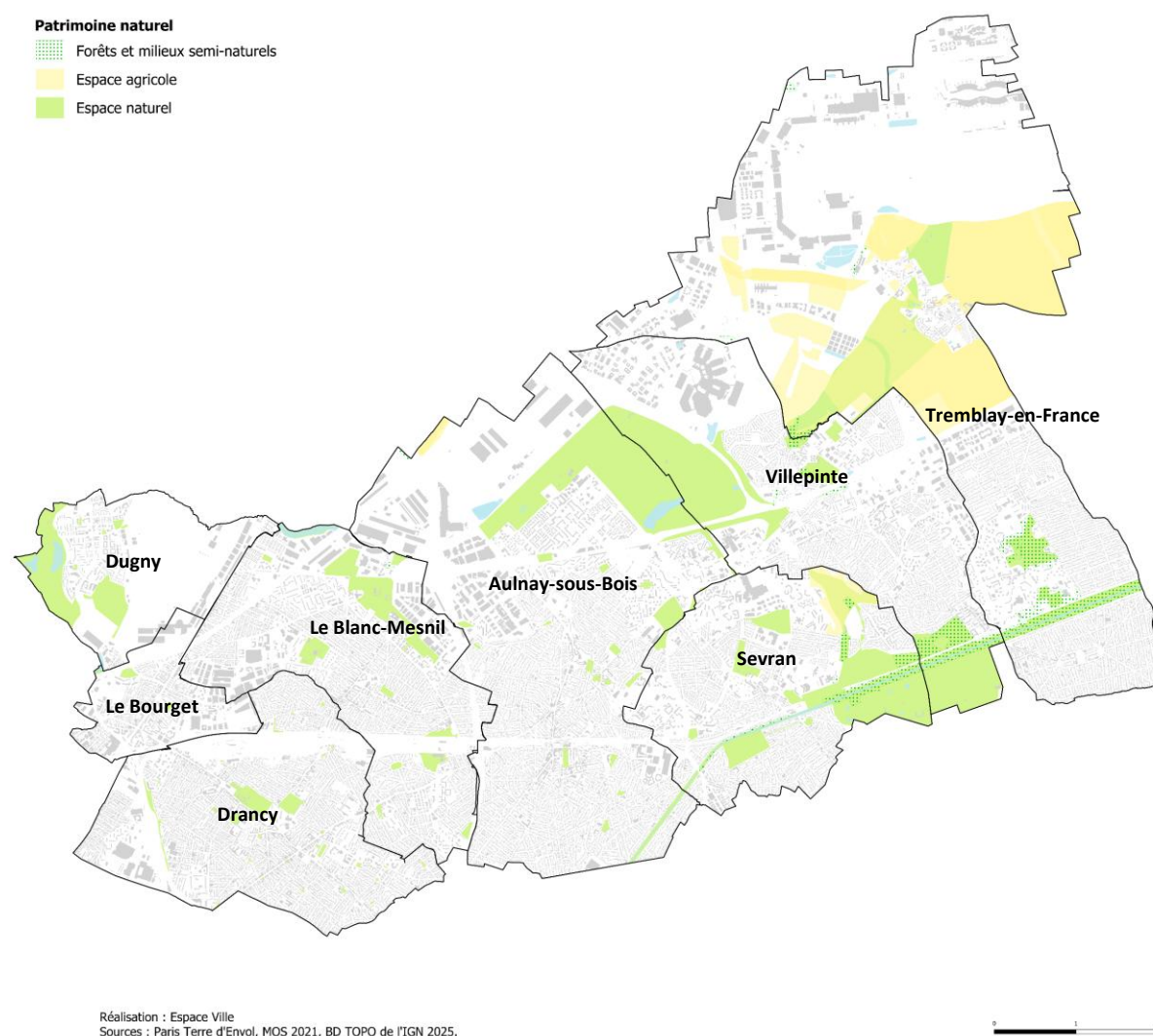
## A.3 Etude de densification

## 2. Etude de mutabilité

## b. Le potentiel de mutabilité

- Contraintes pour espaces économiques

Pour compléter l'analyse du potentiel de mutabilité du territoire, une analyse des zones d'activités économiques a été réalisée.



De la même manière que pour les zones dites d'habitat, les zones dites économiques doivent tenir compte de certaines contraintes, qui conditionnent leur aménagement. Les contraintes sont cependant moins nombreuses car les secteurs d'activités économiques ne présentent pas les mêmes problématiques, notamment en matière de santé humaine, que les zones d'habitats. La carte présente ainsi les principaux enjeux retenus :

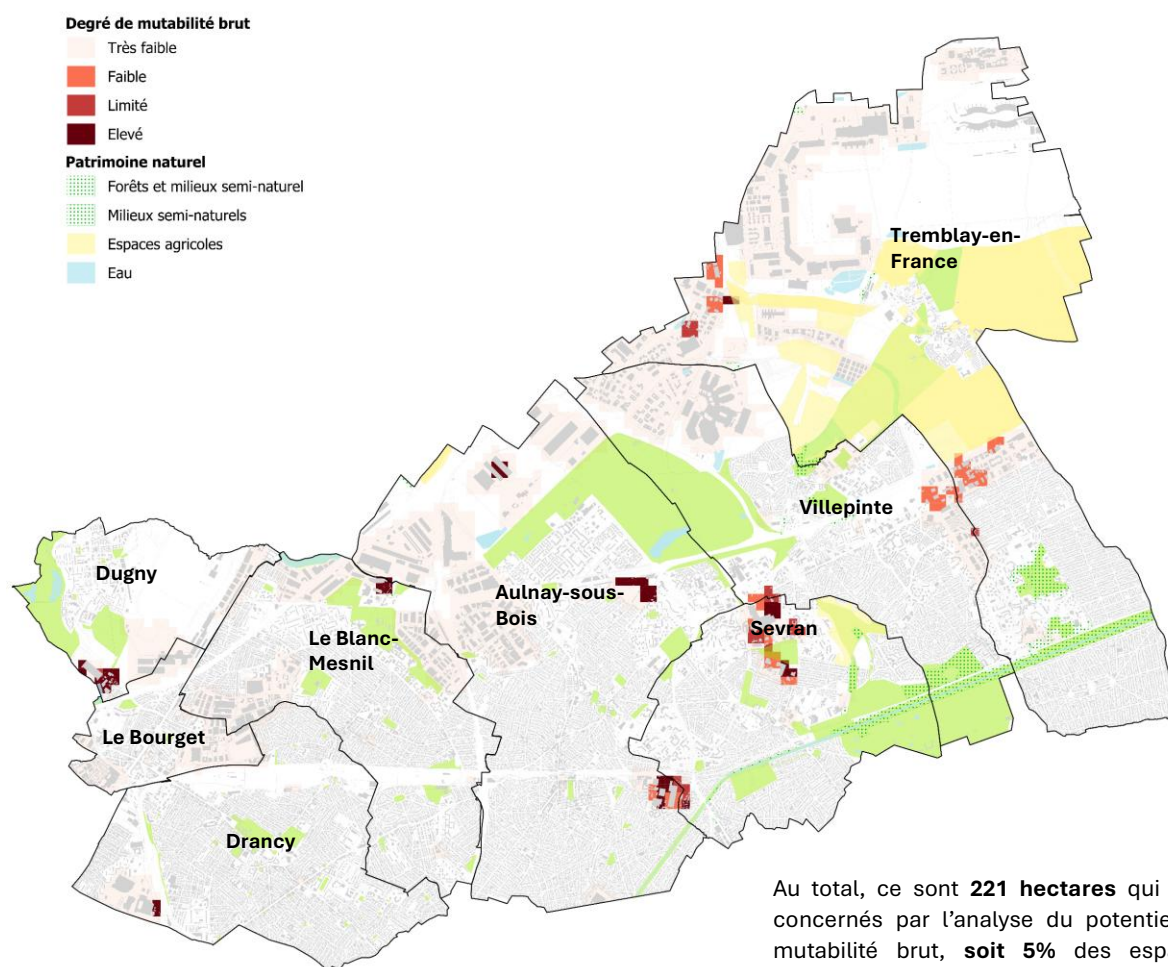
- La présence d'espaces verts, boisés, cœurs d'îlots ou biodiversité, sur une partie de l'unité foncière,
- Les espaces agricoles et naturels.

## A.3 Etude de densification

### 2. Etude de mutabilité

#### b. Le potentiel de mutabilité

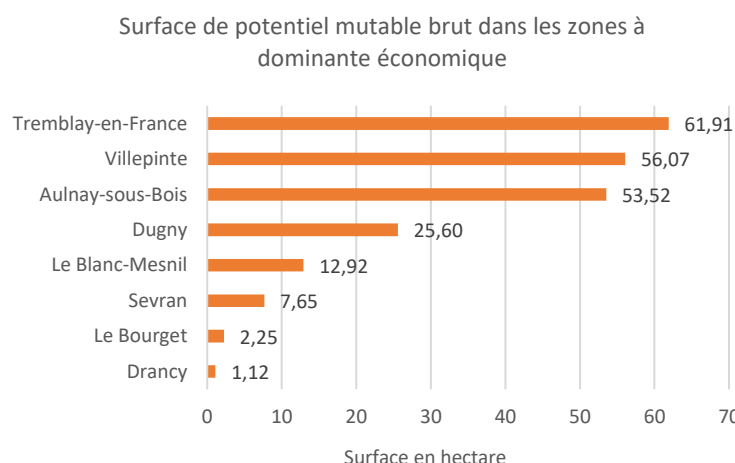
- Contraintes pour espaces économiques et mutabilité brute



Au total, ce sont **221 hectares** qui sont concernés par l'analyse du potentiel de mutabilité brute, **soit 5%** des espaces économiques.

Ils sont surtout situés sur les communes de Tremblay-en-France (61,91 hectares) et Villepinte (56,07 hectares). Les zones concernées sont des zones d'activités économiques avec peu de bâtis ou une densité assez faible.

Le **rôle des OAP** est plus impactant que pour l'habitat, car ces dernières couvrent une superficie plus importante des Espaces Economiques. Ainsi, certaines zones ressortent avec un potentiel de mutabilité fort (Dugny avec moins de 25 hectares) sans présenter un potentiel brut important, en raison de la stratégie de recomposition urbaine portée par les OAP.



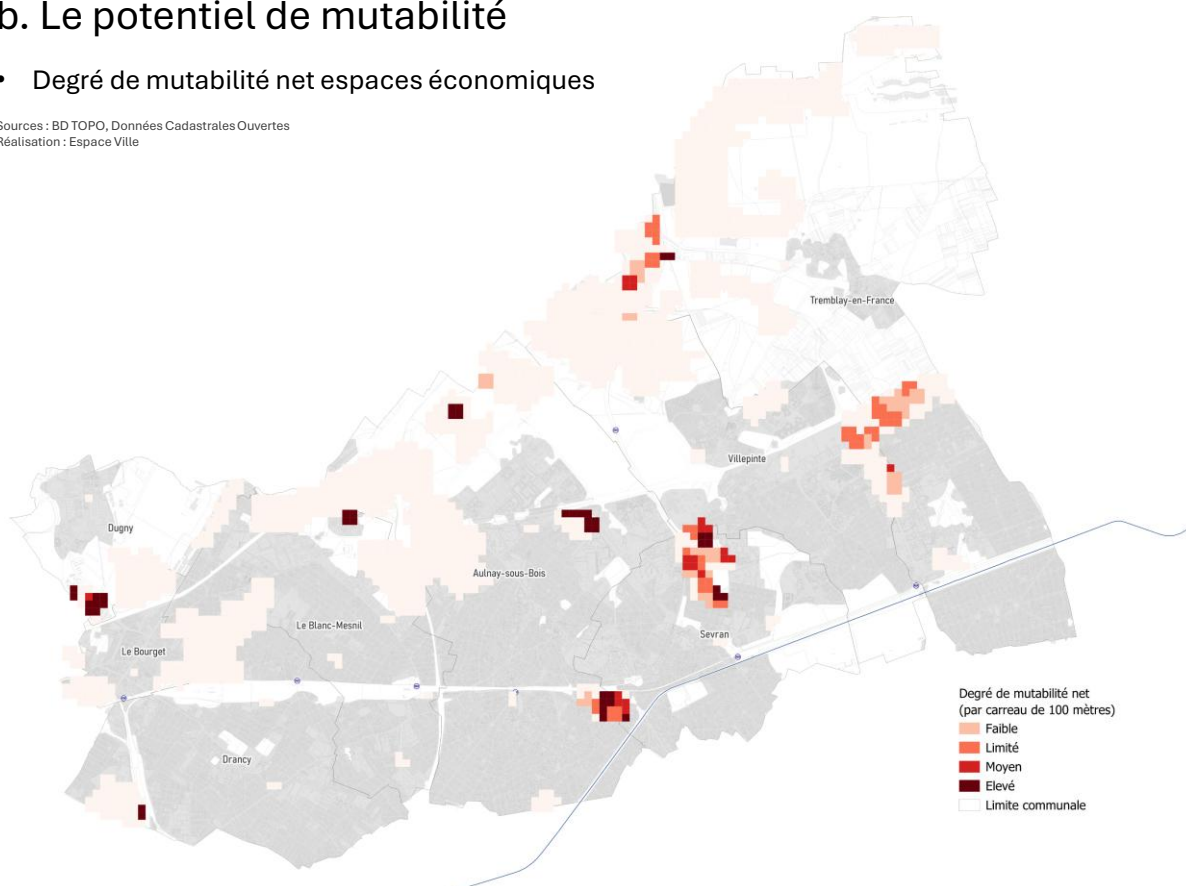
## A.3 Etude de densification

### 2. Etude de mutabilité

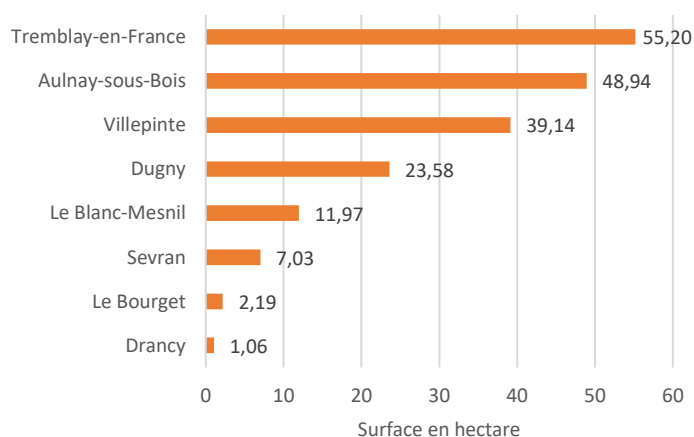
#### b. Le potentiel de mutabilité

- Degré de mutabilité net espaces économiques

Sources : BD TOPO, Données Cadastres Ouvertes  
Réalisation : Espace Ville



Surface de potentiel mutable net dans les zones à dominante économique



Au total, ce sont **189 hectares** qui sont concernés par l'analyse du potentiel de mutabilité net, soit **4,28%** des espaces économiques.

Ils sont surtout situés sur les communes de Tremblay-en-France (55,20 hectares) et Aulnay-sous-Bois (48,94 hectares). Ce sont aussi ces deux communes qui conservent le plus de potentiel mutable en passant du brut au net

Il apparaît que les zones d'activités économiques situées près des zones d'habitat soient celles qui présente aussi le plus de potentiel de mutabilité. A contrario, les zones d'activités les plus proches de Paris (hors OAP, par exemple celle de Dugny) sont celles qui présente le potentiel de mutabilité net le plus faible.



## A.3 Etude de densification

### 2. Etude de mutabilité

Au-delà de l'analyse foncière brute, l'analyse suivante s'intéresse au potentiel de mutabilité. Voici ce qu'énonce le Code de l'Urbanisme concernant l'objectif de l'étude de densification :

« Le rapport de présentation : [...] »

2° Analyse les capacités de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis identifiés par le rapport de présentation en vertu du quatrième alinéa de l'article [L. 151-4](#). »

**Avec pour objectif (L. 151-4) :**

*Le rapport de présentation (partie justifications) : [...]*

« Il analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'arrêt du projet de plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme et la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. Il justifie les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain compris dans le projet d'aménagement et de développement durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques. »

**L'étude de densification qui suit s'appuie sur une analyse géomatique inspirée de la méthodologie du Cerema, c'est-à-dire avec des données factuelles disponibles à ce jour.**

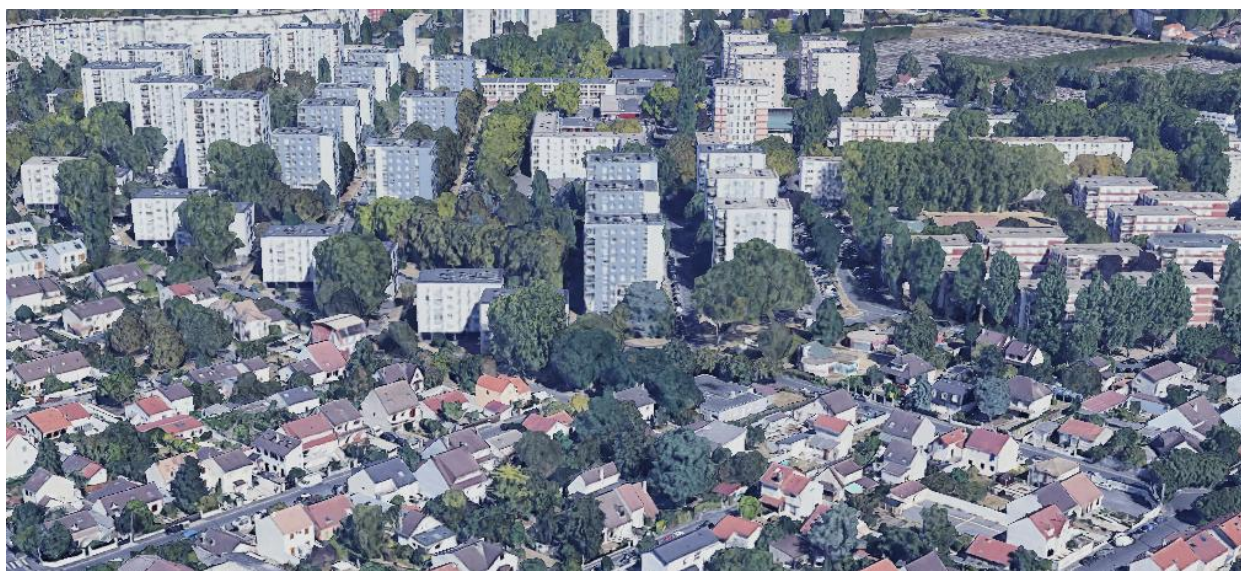
Cette étude doit permettre de mettre en évidence les unités foncières (bâti ou non) disposant d'un degré de mutabilité.

L'étude de densification a deux objectifs :

- Disposer d'un état théorique et objectif des capacités de mutation des espaces bâtis à destination d'habitat conformément au R. 151-1 du Code de l'urbanisme et cela à l'horizon de la durée du PLUi, c'est à dire 2030-2035 environ ;
- Obtenir une estimation des sites susceptibles d'être densifiés, renouvelés ou de muter pour répondre aux besoins en habitat sans consommer de nouveaux espaces, en extension de l'enveloppe urbaine conformément au L. 151-4 du Code de l'urbanisme.

Encore une fois, pour s'adapter au mieux au territoire de Paris Terres d'Envol, l'analyse du potentiel de mutabilité suivante sera découpée en fonction :

- Potentiel de mutabilité des zones d'habitats
- Potentiel de mutabilité des zones d'activités économiques





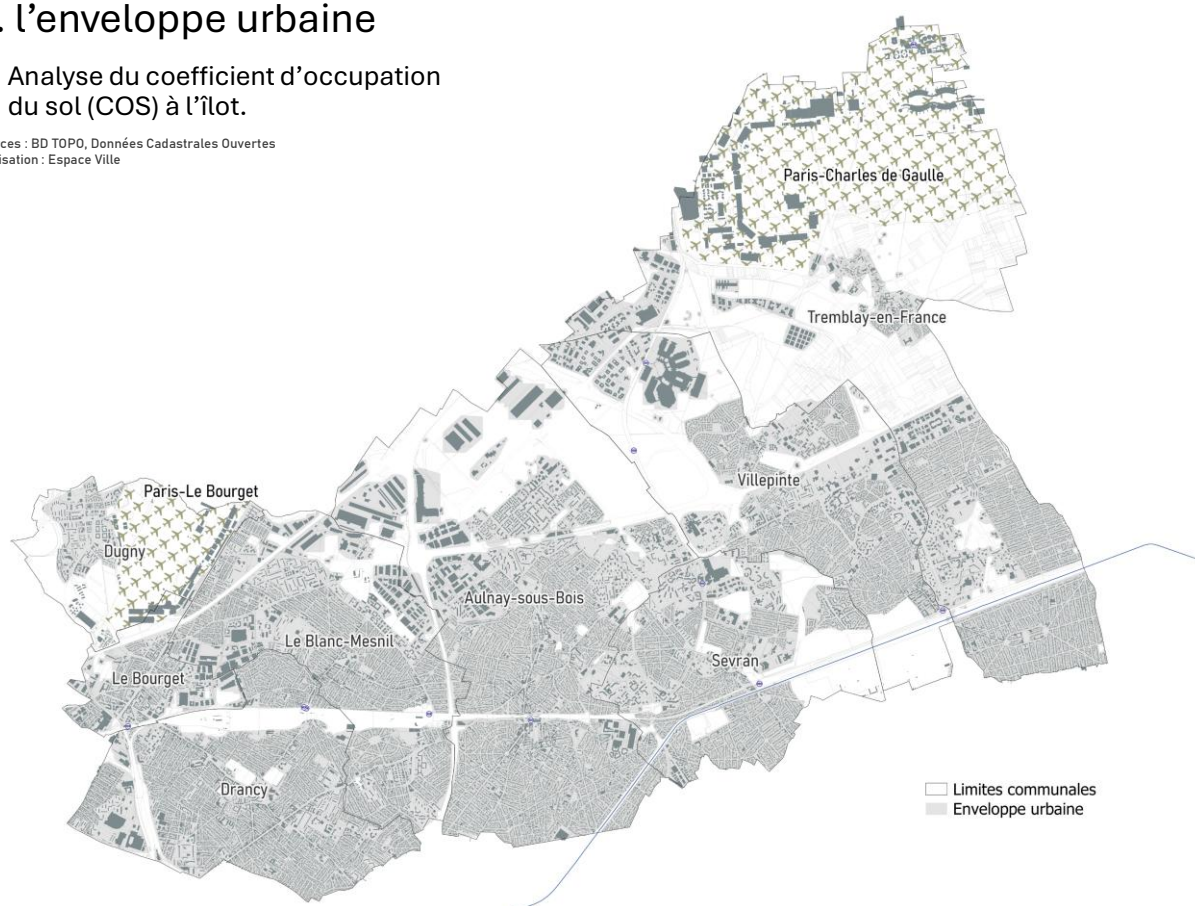
## A.3 Etude de densification

## 2. Etude de mutabilité

## a. l'enveloppe urbaine

- Analyse du coefficient d'occupation du sol (COS) à l'îlot.

Sources : BD TOPO, Données Cadastres Ouvertes  
Réalisation : Espace Ville



La délimitation des espaces urbanisés se fait par le tracé de l'enveloppe urbaine en prenant en compte les points suivants :

- Celle-ci est tracée autour de tous les espaces contigus, bâtis ou imperméabilisés.
- Elle peut inclure des espaces libres enclavés (dents creuses).

L'enveloppe urbaine est continue du sud-ouest (Drancy) jusqu'aux limites est de Tremblay-en-France. Elle est néanmoins interrompue par les infrastructures ferroviaires et routières, ainsi que les parcs urbains ou départementaux, plus ou moins importants.

Les zones d'activités du nord-est présentent une enveloppe urbaine plus fragmentée, cependant, il s'agit souvent d'infrastructures liées aux activités industrielles et commerciales, comme les espaces de stationnement.

| Commune                       | Superficie couverte par l'enveloppe urbaine |
|-------------------------------|---------------------------------------------|
| Drancy                        | 87,5%                                       |
| le Blanc-Mesnil               | 86,7%                                       |
| Le Bourget                    | 77,0%                                       |
| Sevrans                       | 74,5%                                       |
| Aulnay-sous-Bois              | 74,3%                                       |
| Villepinte                    | 65,6%                                       |
| Tremblay-en-France            | 31,4%                                       |
| Dugny                         | 23,6%                                       |
| <b>Ensemble du territoire</b> | <b>61,02%</b>                               |

## A.3 Etude de densification

## 2. Etude de mutabilité

## b. Le potentiel de mutabilité

## L'analyse du potentiel mutable brut

L'analyse utilise pour base les parcelles qui ont un coefficient d'emprise au sol de moins de 10% (voir les cartes dédiées). Les friches renseignées dans la base de données du CEREMA *cartofriches* sont aussi considérées comme des lieux potentiels de densification. Elles sont ensuite traitées en fonction de plusieurs critères :

- Avoir une surface supérieure à 500 m<sup>2</sup>, afin de remplir des critères de constructibilité adaptés à accueillir du bâti.
- Être situées dans l'enveloppe urbaine préexistante pour ne pas consommer d'espace non-urbanisés.
- Ne pas empiéter sur des parcs urbains et des terrains de sports, qui peuvent être compris dans l'enveloppe urbaine

Ces parcelles sont traitées sur des logiciels SIG pour obtenir un premier résultat : **les parcelles mutables brutes**.

En parallèle, il a été créé une grille composée de carreau de 100 mètres de côté, ce qui donne des unités d'un hectare également réparties sur l'enveloppe urbaine du territoire. Cette grille permet de garantir l'anonymat des propriétaires lors de la diffusion cartographique.

On peut alors calculer le rapport entre la surface des parcelles mutables brut et la superficie des carreaux, ce qui permet d'obtenir les résultats cartographiques présentés dans cette partie.

## L'analyse du potentiel mutable net

L'analyse du potentiel mutable net se base sur les résultats des parcelles mutables brut. En plus de la méthode utilisée pour ces dernières, l'analyse présente ajoute des critères de sélections des parcelles :

- Les lieux à potentiel de mutabilités. Ils sont les mêmes que pour les parcelles à potentiel mutable brut.
- L'identification des contraintes générales : espaces naturels protégés ou patrimoines historiques par exemple
- L'identification des contraintes propres aux territoires : dans le cas de Paris Terre d'Envol, le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est un bon exemple.

Les lieux à potentiels de mutabilités sont alors mis en concurrence avec les différentes contraintes pour faire ressortir uniquement les endroits qui sont les moins impactés. On obtient alors les **parcelles mutables nets**.

En parallèle, il a été créé une grille composée de carreau de 100 mètres de côté, ce qui donne des unités d'un hectare également réparties sur le territoire. Cette grille permet de garantir l'anonymat des propriétaires lors de la diffusion cartographique.

Dans le cas de Paris Terre d'Envol, un coefficient pondérateur pour les parcelles incluses au sein de périmètres d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) a été ajouté pour tenir compte des zones qui peuvent connaître des processus de requalifications.

On peut alors calculer le rapport entre la surface des parcelles mutables brut et la superficie des carreaux, ce qui permet d'obtenir les résultats cartographiques présentés dans cette partie.

## Point d'attention

L'analyse du potentiel de mutabilité met en évidence les secteurs du territoire présentant les plus fortes capacités d'évolution. Toutefois, ces résultats doivent être interprétés avec discernement et replacés dans leur contexte afin d'en tirer des enseignements pertinents.

En effet, certaines zones présentent de forts potentiels, comme cette zone d'activité économique à Aulnay-sous-Bois (voir capture d'écran ci-contre). Si les résultats sont corrects puisque les parcelles qui forment les parkings peuvent être susceptible d'accueillir une densification (pas de bâtiment, ni de routes et aucune contrainte importante), elles sont nécessaires au fonctionnement des activités.

Il convient donc d'être prudent sur les possibilités réelles d'une potentielle densification.

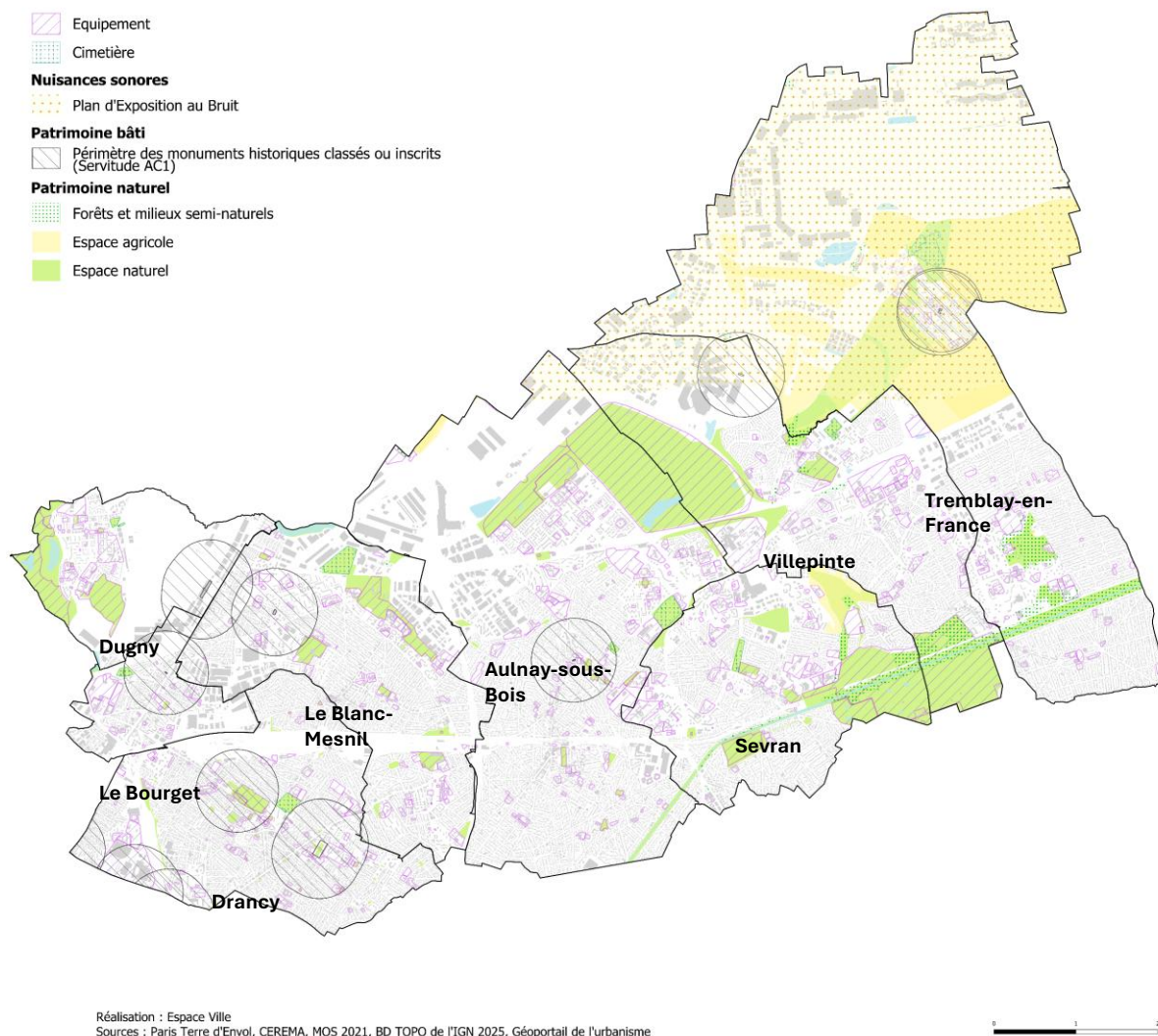


## A.3 Etude de densification

### 2. Etude de mutabilité

#### b. Le potentiel de mutabilité

- Les contraintes pour les secteurs à dominante d'habitat



L'évolution d'un territoire doit tenir compte de certains enjeux majeurs, qui conditionnent son aménagement. La protection du patrimoine naturel et bâti, la prise en compte des risques et des contraintes écologiques sont autant de paramètres qui tendent à faire diminuer les potentialités de développement urbain. La carte présente ainsi les principaux enjeux retenus pour les zones à dominante d'habitat :

- La présence d'espaces verts, boisés, cœurs d'ilots ou biodiversité, sur une partie des parcelles,
- Les espaces agricoles
- Les emprises d'équipements publics ( de type, sportifs, scolaires, santé, etc ...) et les cimetières
- Le Plan d'Exposition au Bruit des plateformes aéroportuaire.
- Les monuments historiques classés ou inscrits

Tous ces éléments forment les contraintes qui limite le potentiel de mutabilité de l'habitat sur le territoire de Paris Terres d'Envol.

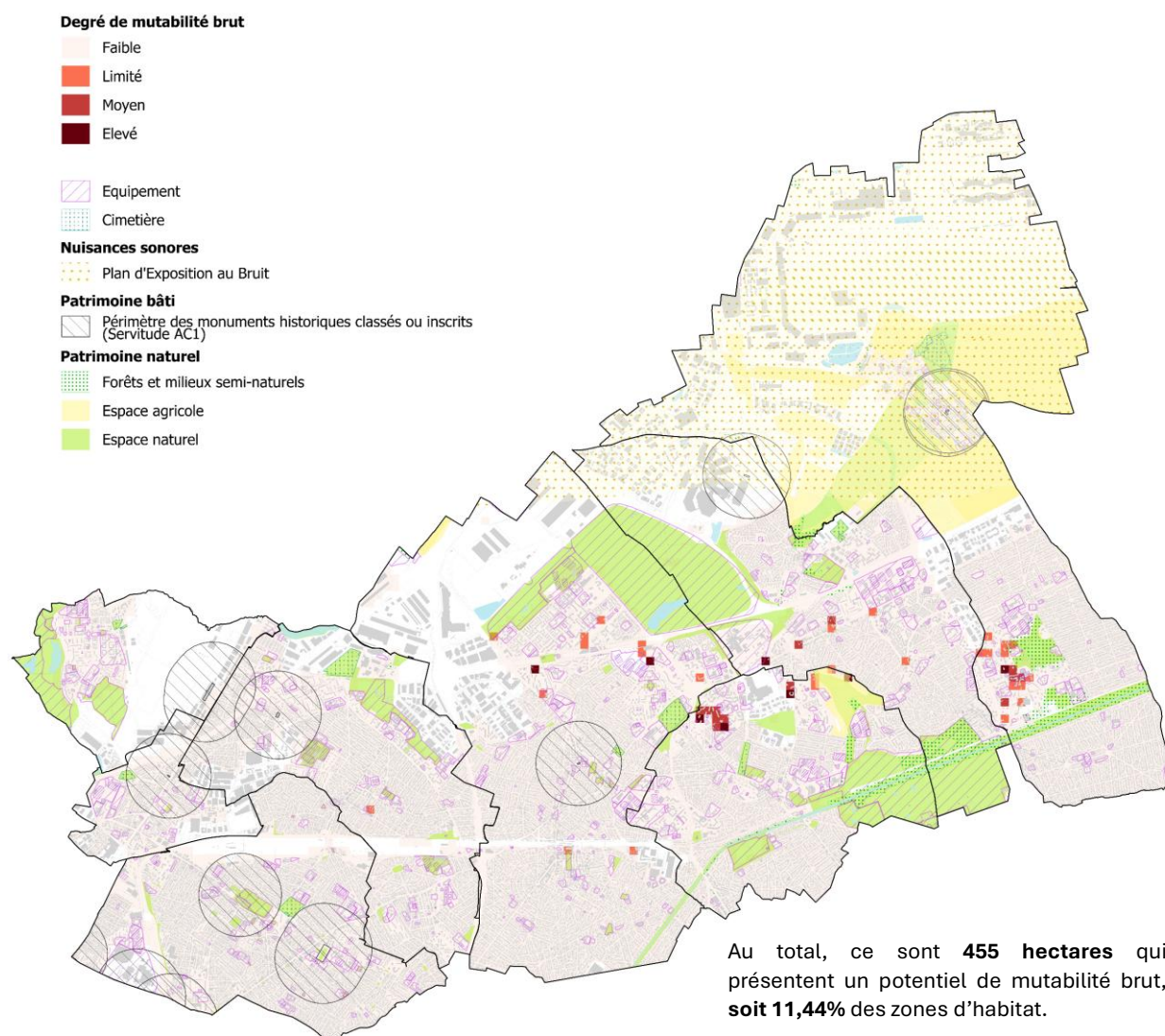


## A.3 Etude de densification

### 2. Etude de mutabilité

#### b. Le potentiel de mutabilité

- Contraintes pour l'habitat et mutabilité brut

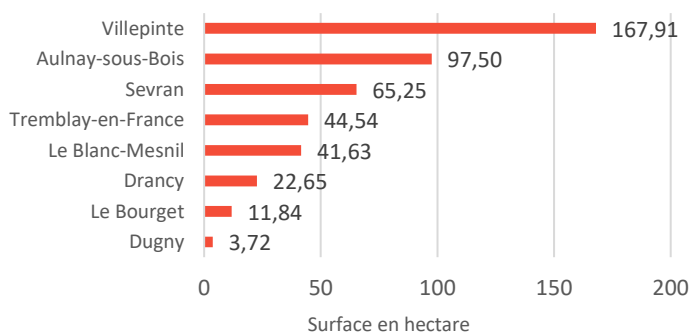


Au total, ce sont **455 hectares** qui présentent un potentiel de mutabilité brut, soit **11,44%** des zones d'habitat.

Ils sont surtout situés sur les communes de Villepinte (167,9 hectares) et Aulnay-sous-Bois (97,5 hectares). Les zones concernées sont plus situées aux abords et dans les grands ensembles, qui du fait de leur constructions et leurs histoires laissent de l'espace disponibles et sont souvent concernés par un programme de rénovation ou de requalification.

Il apparait que les zones pavillonnaires offrent un très faible potentiel de mutabilité brut

Surface de potentiel de mutabilité brut





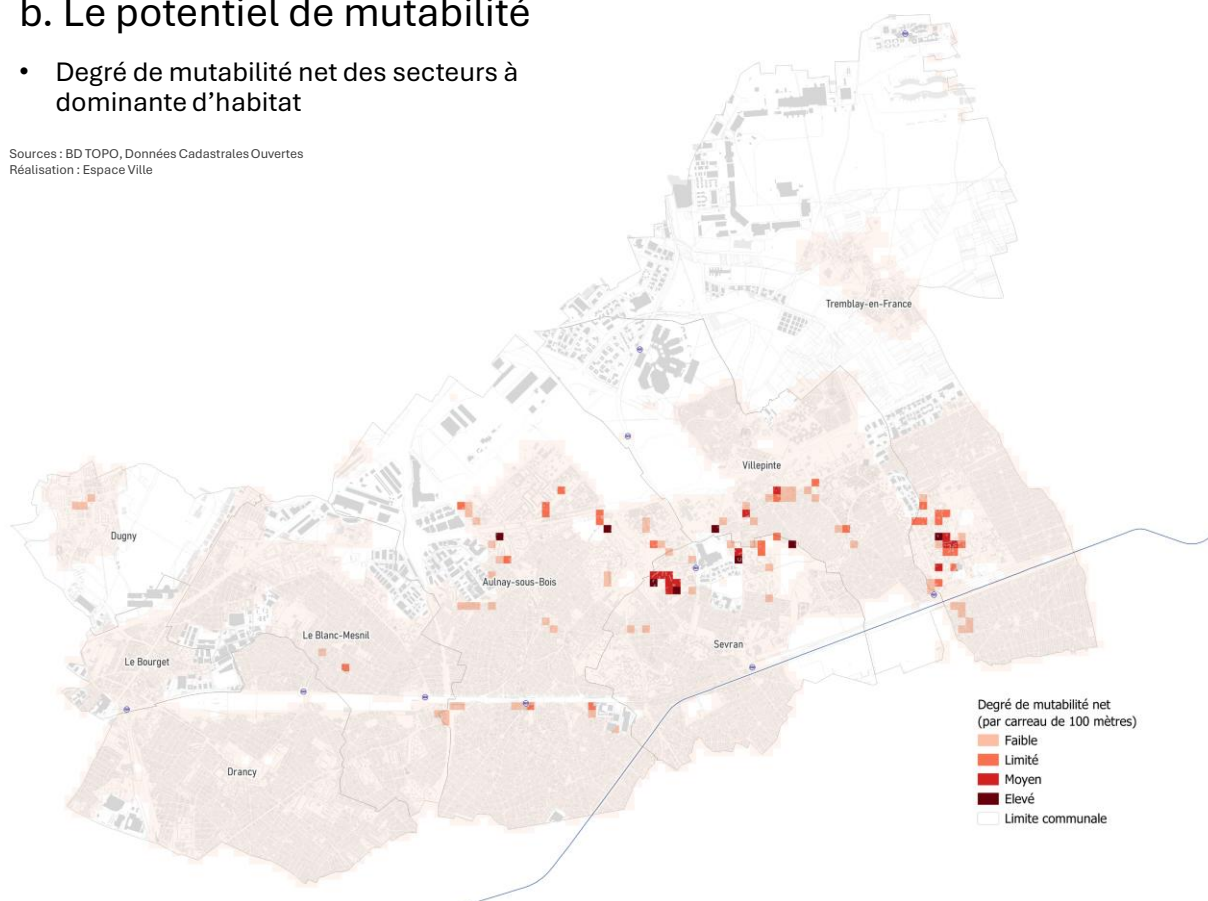
## A.3 Etude de densification

### 2. Etude de mutabilité

#### b. Le potentiel de mutabilité

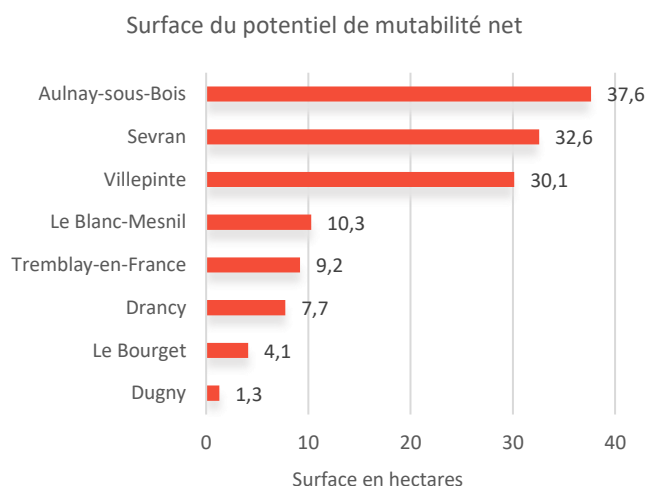
- Degré de mutabilité net des secteurs à dominante d'habitat

Sources : BD TOPO, Données Cadastres Ouvertes  
Réalisation : Espace Ville



Suite à l'analyse combinée entre mutabilité brut du tissu urbain et de l'ensemble contraintes, certains sites ont vu leurs valeurs de mutabilité baissée, voir disparaître.

Il convient cependant de relativiser ce potentiel de mutabilité, dans la mesure où la majorité du potentiel mobilisable est constitué de foncier privé, pour lequel une simple approche géomatique ne saurait rendre compte des multiples situations existantes, du contexte et des enjeux.



Au regard de l'analyse combinée, il apparaît que **133 hectares** au total, soit **3,35%** de l'ensemble du territoire d'habitat présente un potentiel de mutabilité net. Environ 75% de cette surface se répartie entre trois communes : Aulnay-sous-Bois, Sevrans et Villepinte.

Les zones avec le potentiel de mutabilité net le plus élevé sont à proximité de la gare RER Sevrans Beaudottes et vers le centre de Tremblay-en-France.

Encore une fois, la proximité avec Paris est structurante, car moins de 13 hectares se situe sur les trois communes les plus proches de la capitale (Dugny, le Bourget et Drancy).

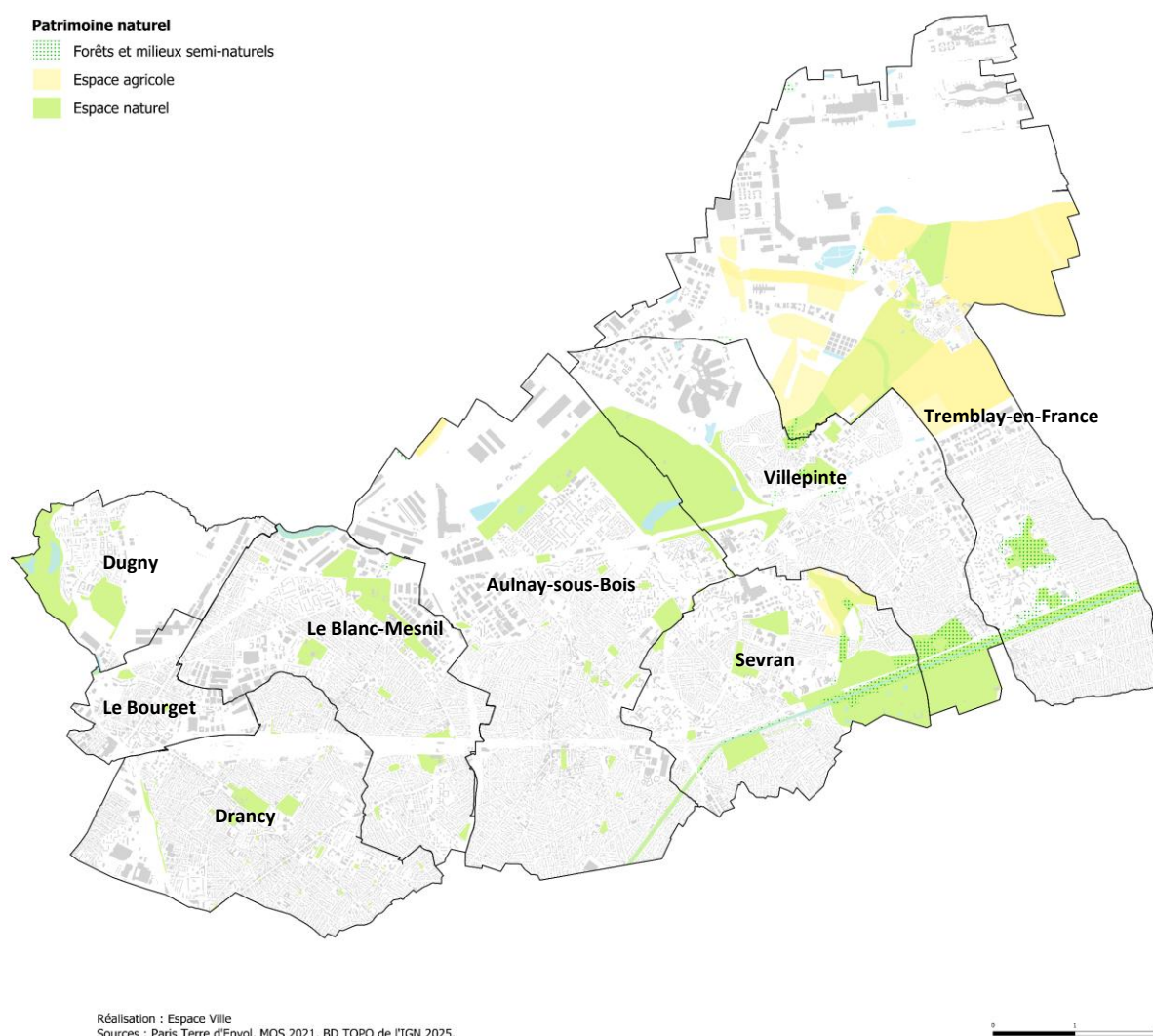
## A.3 Etude de densification

## 2. Etude de mutabilité

## b. Le potentiel de mutabilité

- Contraintes pour espaces économiques

Pour compléter l'analyse du potentiel de mutabilité du territoire, une analyse des zones d'activités économiques a été réalisée.



De la même manière que pour les zones dites d'habitat, les zones dites économiques doivent tenir compte de certaines contraintes, qui conditionnent leur aménagement. Les contraintes sont cependant moins nombreuses car les secteurs d'activités économiques ne présentent pas les mêmes problématiques, notamment en matière de santé humaine, que les zones d'habitats. La carte présente ainsi les principaux enjeux retenus :

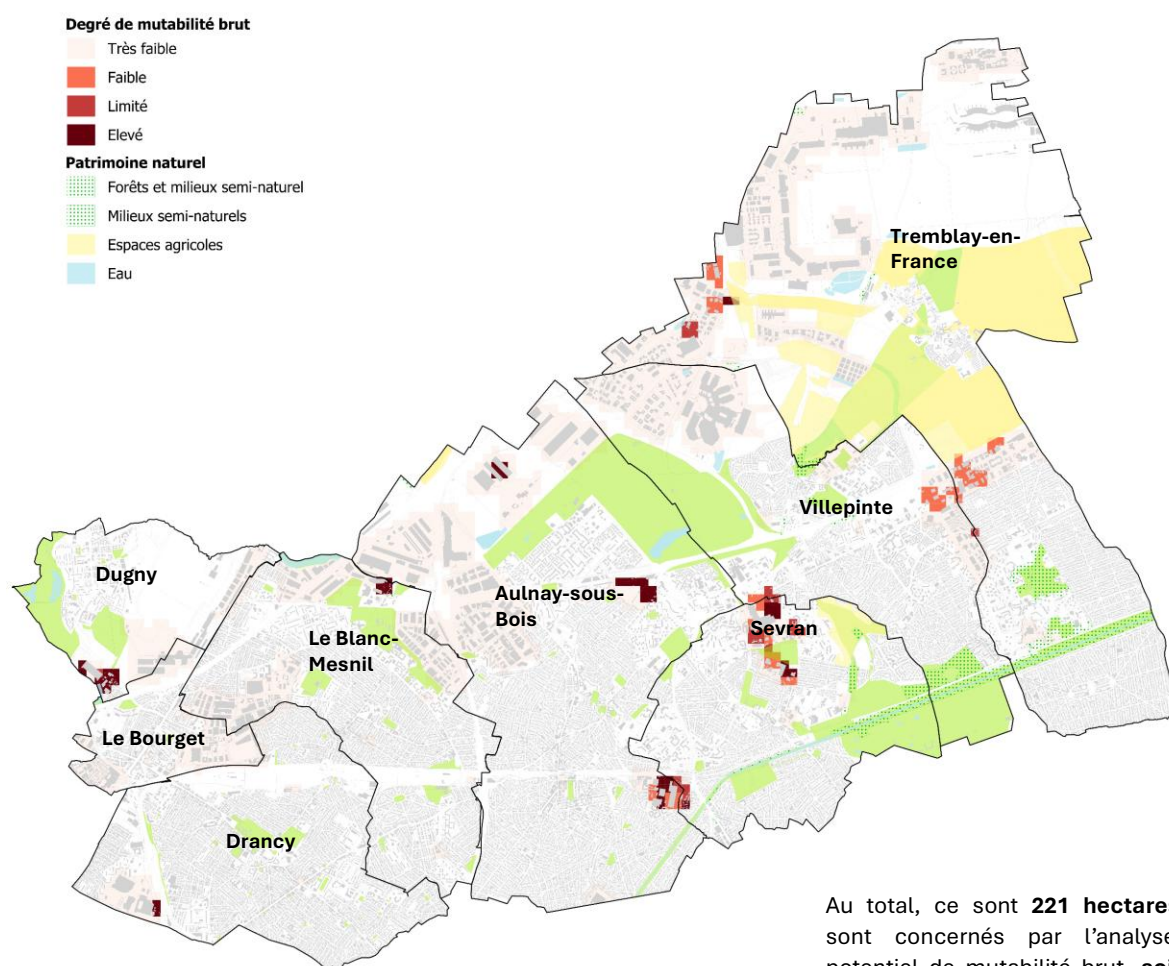
- La présence d'espaces verts, boisés, cœurs d'îlots ou biodiversité, sur une partie de l'unité foncière,
- Les espaces agricoles et naturels.

## A.3 Etude de densification

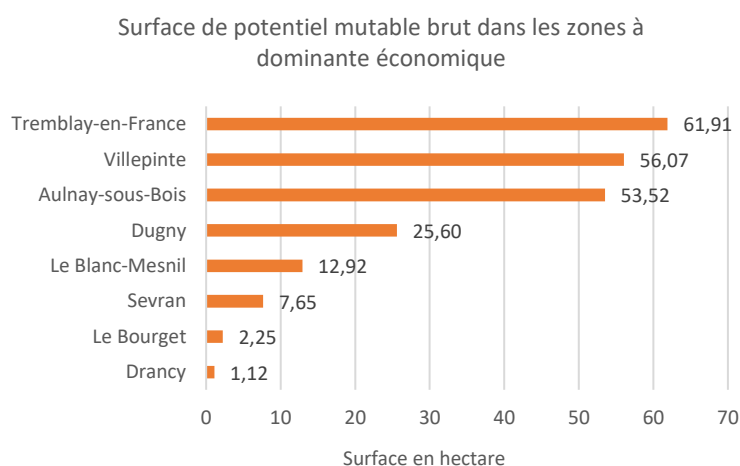
### 2. Etude de mutabilité

#### b. Le potentiel de mutabilité

- Contraintes pour espaces économiques et mutabilité brute



Au total, ce sont **221 hectares** qui sont concernés par l'analyse du potentiel de mutabilité brute, **soit 5%** des espaces économiques.



Ils sont surtout situés sur les communes de Tremblay-en-France (61,91 hectares) et Villepinte (56,07 hectares). Les zones concernées sont des zones d'activités économiques avec peu de bâtis ou une densité assez faible.

Le rôle des OAP est plus impactant que pour l'habitat, car ces dernières couvrent une superficie plus importante des ZAE. Ainsi, certaines zones ressortent avec un potentiel de mutabilité fort (Dugny avec moins de 25 hectares) sans présenter un potentiel brut important.

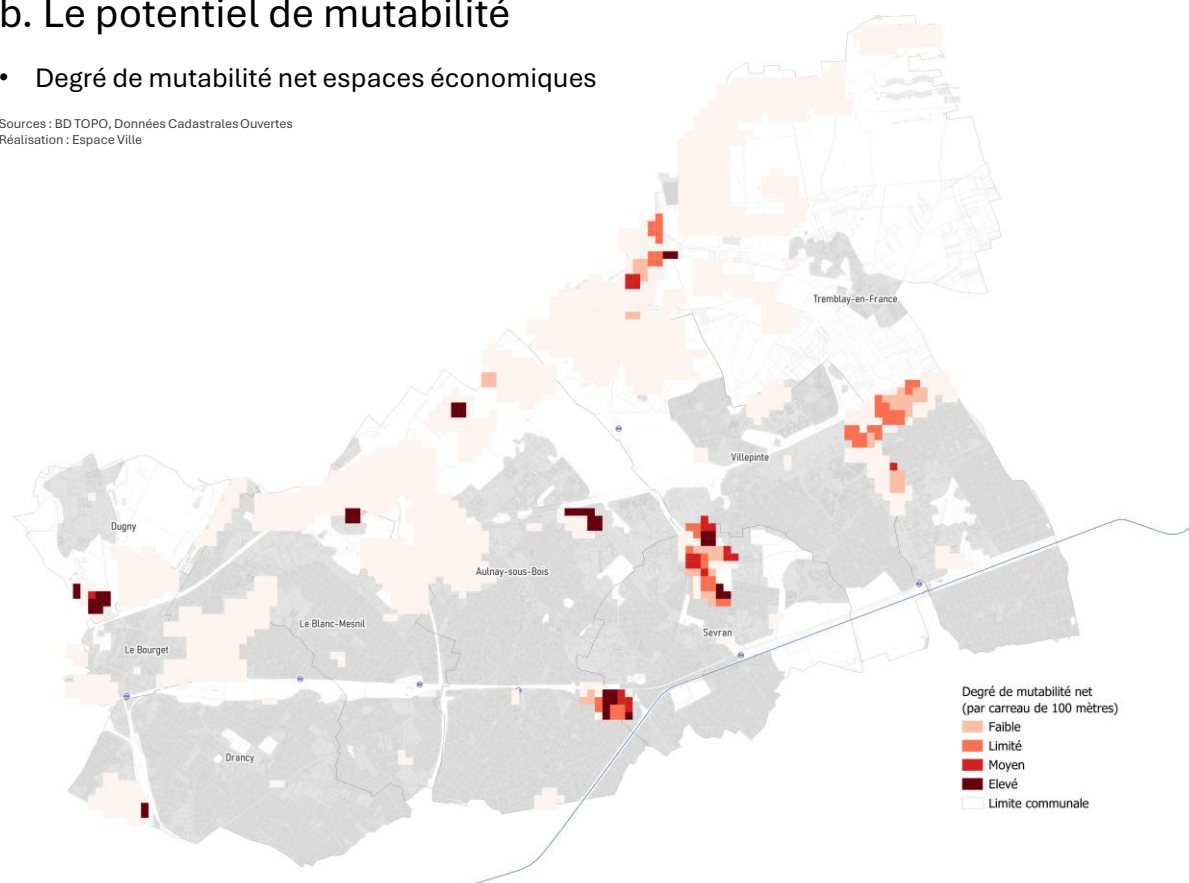
## A.3 Etude de densification

### 2. Etude de mutabilité

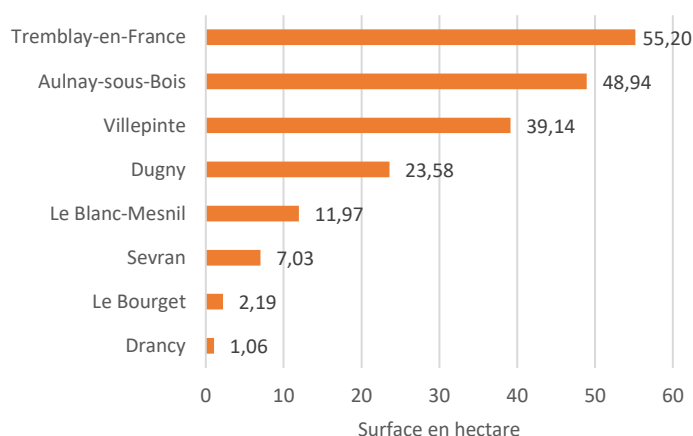
#### b. Le potentiel de mutabilité

- Degré de mutabilité net espaces économiques

Sources : BD TOPO, Données Cadastres Ouvertes  
Réalisation : Espace Ville



Surface de potentiel mutable net dans les zones à dominante économique



Au total, ce sont **189 hectares** qui sont concernés par l'analyse du potentiel de mutabilité net, **soit 4,28%** des espaces économiques.

Ils sont surtout situés sur les communes de Tremblay-en-France (55,20 hectares) et Aulnay-sous-Bois (48,94 hectares). Ce sont aussi ces deux communes qui conservent le plus de potentiel mutable en passant du brut au net

Il apparaît que les zones d'activités économiques situées près des zones d'habitat soient celles qui présente aussi le plus de potentiel de mutabilité. A contrario, les zones d'activités les plus proche de Paris (hors OAP, par exemple celle de Dugny) soit celle qui présente le potentiel le plus faible.



## A.4 Analyse urbaine : occupation du sol et formes urbaines

### Une occupation du sol contrastée héritée de la constitution historique du territoire

Le mode d'occupation du sol (MOS 2021) réalisé par l'IPR, montre que le territoire est composé à :

- 72% d'espaces construits artificialisés, soit environ 5 639 hectares ;
- 19,3% d'espaces ouverts artificialisés, soit environ 1 508 hectares ;
- 8,7% d'espaces naturels, agricoles et forestiers, soit environ 683 ha.

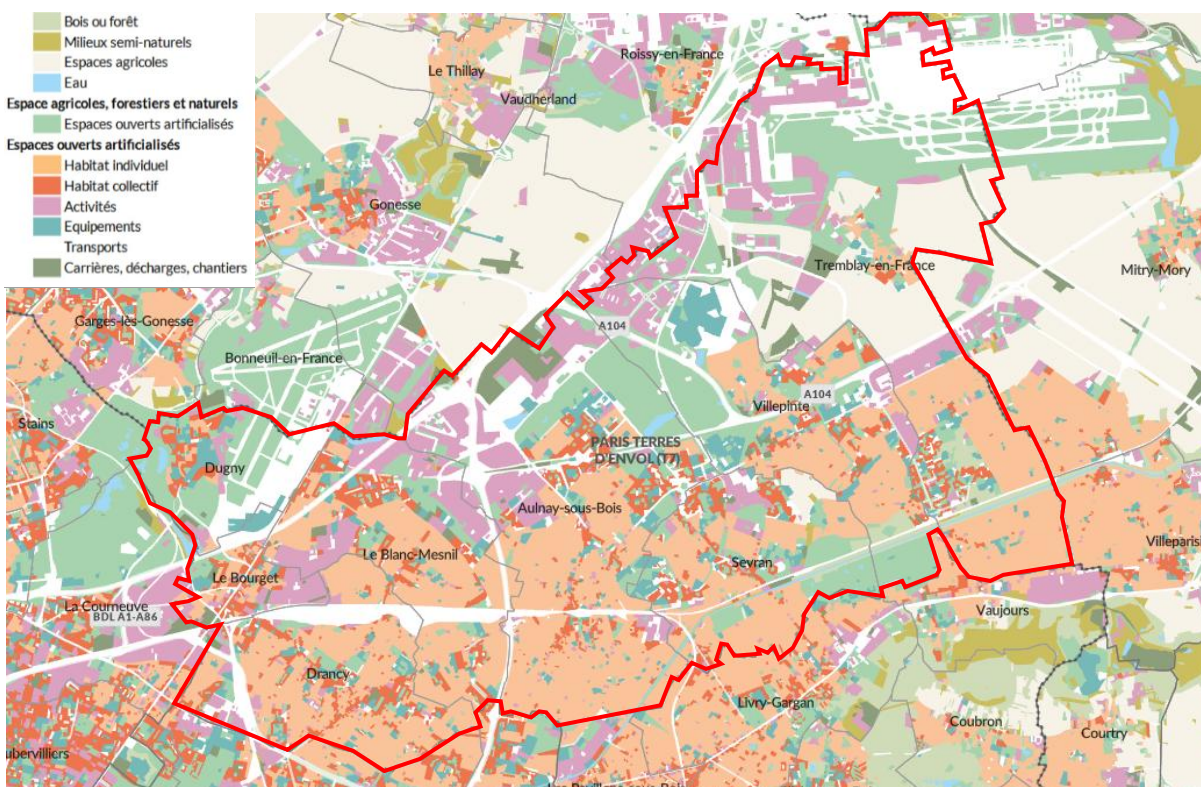
#### Les espaces urbanisés :

La fonction résidentielle prend globalement place au Sud du territoire, de part et d'autre des voies ferrées du RER B, tandis que les secteurs d'activités sont situés au Nord, le long des infrastructures autoroutières, et plus particulièrement dans le corridor de l'autoroute A1, ce qui leur permet de bénéficier d'une bonne accessibilité et d'une bonne visibilité. Les espaces d'activités sont ainsi fréquentés davantage le jour, par les salariés, et les espaces résidentiels plus la nuit et le week-end par les habitants.

#### Les espaces naturels, agricoles et forestiers :

Ces espaces sont plus présents sur les communes les moins proches de Paris et particulièrement sur la commune de Tremblay-en-France qui dispose encore de terres agricoles.

Le territoire est également maillé par de larges espaces verts et accueille de grands sites classés Natura 2000 dans les parcs du Sausset et de la Poudrerie.



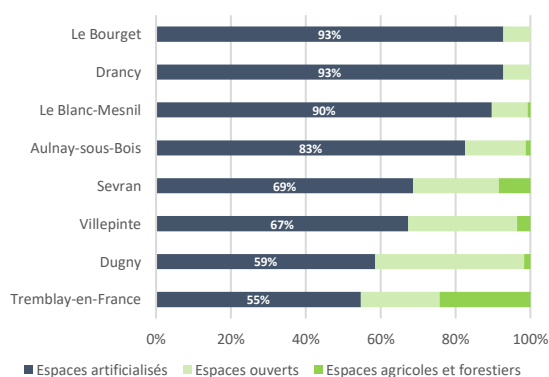
#### Les coupures entre les espaces :

Les infrastructures de transports sont très présentes sur le territoire 15,4% de sa superficie et créent de véritables coupures dans le tissu urbain et dans les espaces naturels et agricoles. À titre de comparaison, Grand Paris Sud Est Avenir (GPSEA) a un taux de 6,7% et Est Ensemble environ 11%. En revanche Grand Orly Seine Bièvre a un taux légèrement supérieur avec 16%.

#### Zoom sur les communes :

Les communes à proximité de la petite couronne hors Dugny ont des terres plus artificialisées (taux supérieur à 70%) par rapport à Sevran, Villepinte ou Tremblay-en-France, commune la moins urbanisée.

#### Occupation du sol par commune (%) :



## A.4 Analyse urbaine : occupation du sol et formes urbaines

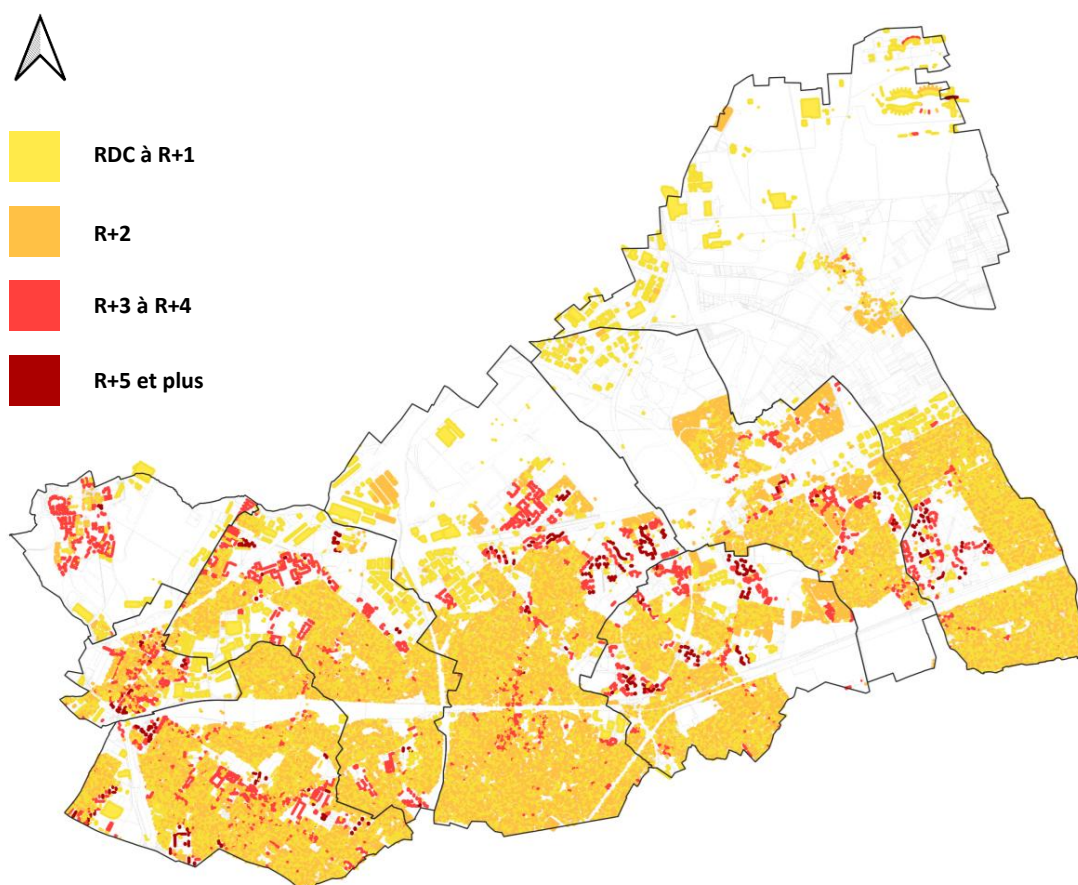
### La densité et la hauteur du bâti

#### La densité du bâti :

La densité du territoire de Paris Terres d'Envol est de **4 700 habitants par km<sup>2</sup>**. Une densité inférieure à Plaine commune : (9 285 hab/km<sup>2</sup>) et la Métropole du Grand Paris (8 690 hab/km<sup>2</sup>)

#### La hauteur du bâti :

Près de 50% des constructions sont en RDC ou R+1, les bâtiments de plus forte hauteur laissent apparaître les centre-bourgs, quartiers de grands ensembles et polarités du territoire.



Source : BD Topo



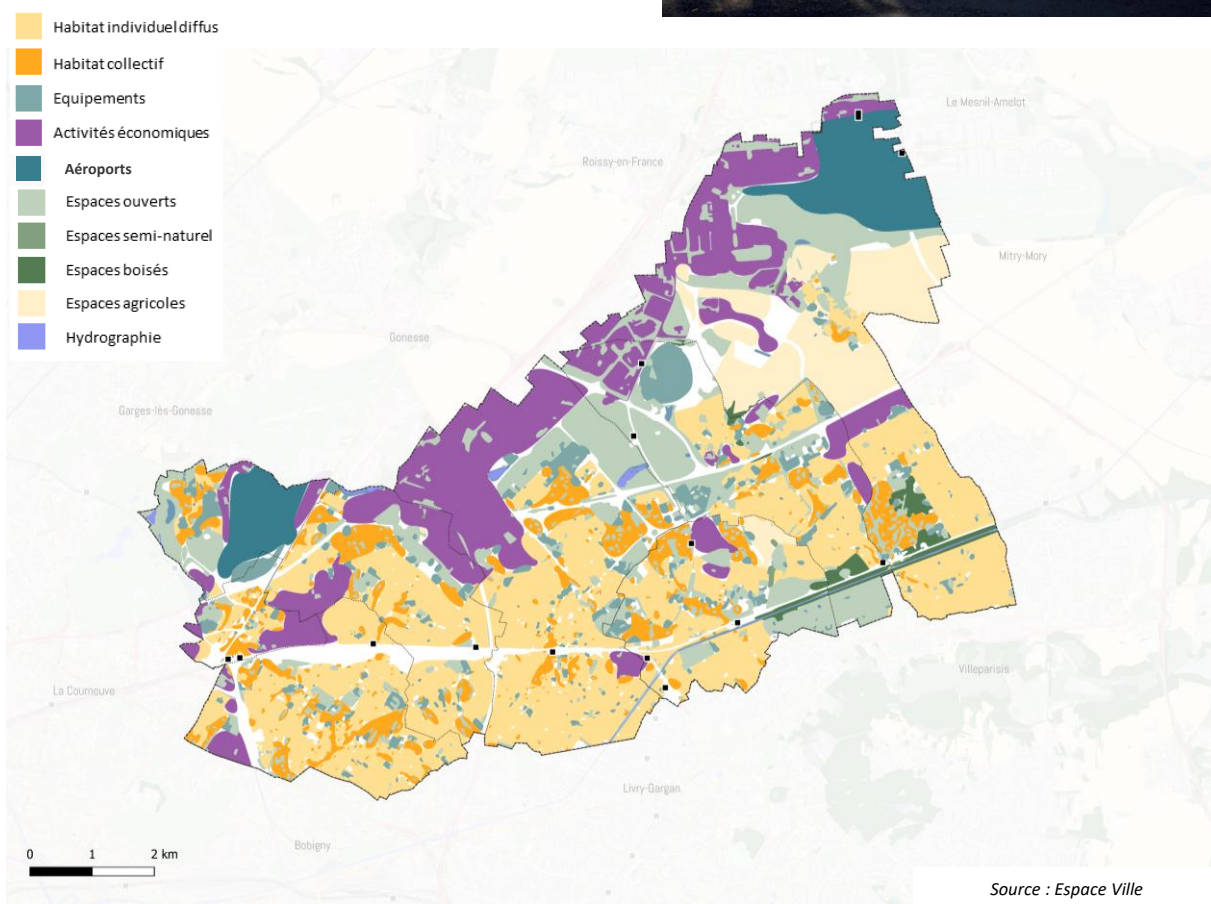
## A.4 Analyse urbaine : occupation du sol et formes urbaines

### Une mixité de formes urbaines, notamment à l'ouest.

Le territoire se caractérise par une diversité de formes urbaines. Toutefois, mis à part dans les polarités urbaines (cœurs de ville ou quartiers de gare historiques), on remarque une faible mixité de ces formes urbaines, qui s'organisent souvent par grandes « plaques » (pavillonnaire, grands ensembles...) juxtaposées présentant peu d'interpénétrations.

Les différentes étapes de l'urbanisation du territoire ont par ailleurs conduit à développer la majorité du territoire de manière fonctionnaliste, sous la forme d'un urbanisme de séparation des différentes fonctions.

Ainsi, la fonction économique se retrouve majoritairement sur la frange Nord, entre les deux espaces aéroportuaires, tandis que la fonction d'habitat s'est développée sur la partie Sud autour des faisceaux ferrés et routiers.



- Habitat individuel diffus
- Habitat collectif
- Equipements
- Activités économiques
- Aéroports
- Espaces ouverts
- Espaces semi-naturel
- Espaces boisés
- Espaces agricoles
- Hydrographie

## A.4 Analyse urbaine : occupation du sol et formes urbaines

### Des formes urbaines variées

#### L'habitat individuel :

Les tissus d'habitat individuel représentent un peu plus de **30%** de la superficie du Territoire, soit **2 382 ha** de l'occupation du sol. En petite couronne, la Seine-Saint-Denis est le département ayant la part la plus importante d'habitat individuel avec 29% de l'occupation du sol.

Ce tissu prédomine dans une grande partie Sud du territoire. Il est inégal selon les communes, avec Drancy où il représente près de **55%** de la commune et Dugny seulement **4%**.

Aulnay-sous-Bois compte la plus grande surface d'habitat individuel de Paris Terres d'Envol avec **598 hectares**, soit plus de **25%** de la surface totale du territoire communal. Suivent Drancy, avec 426 hectares et Tremblay-en-France avec 377 hectares.

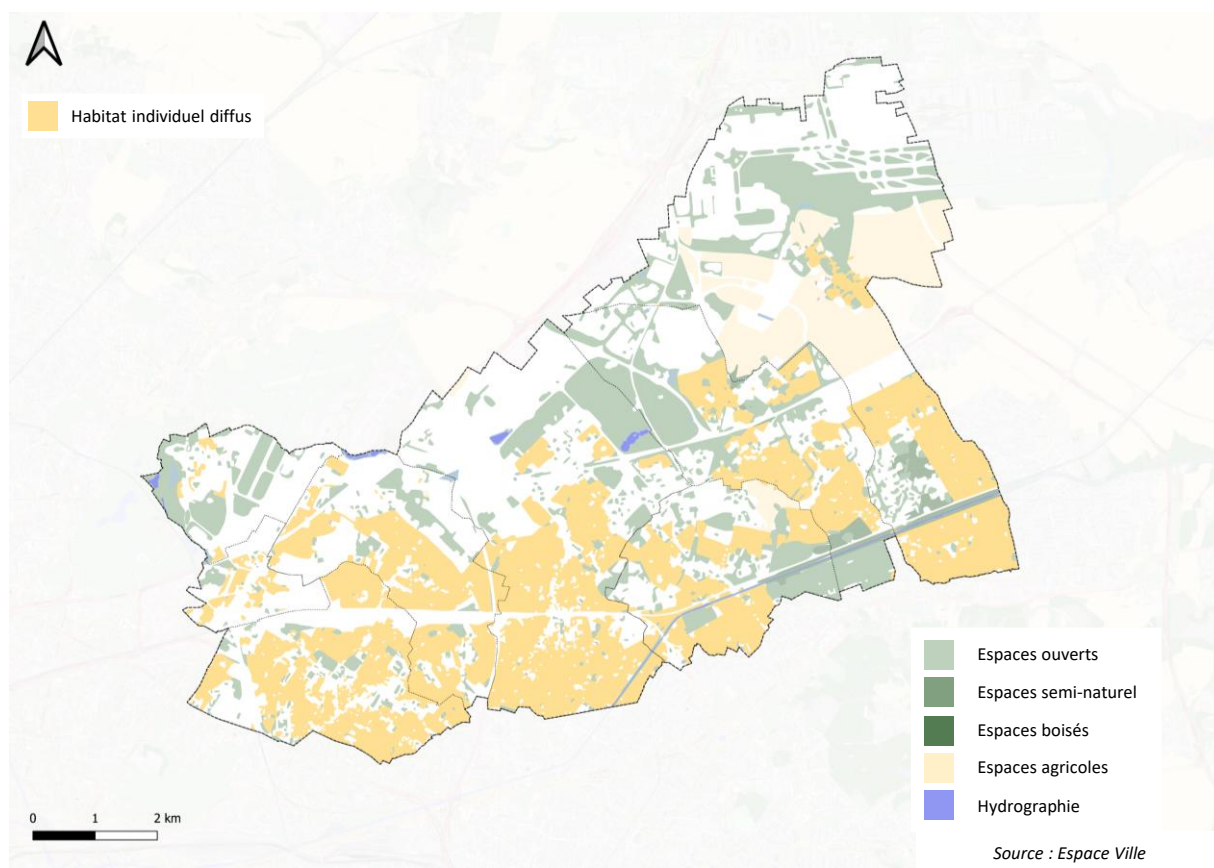
La structure de ce tissu urbain diffère d'une ville à l'autre mais aussi d'un quartier à l'autre, selon les époques de réalisation et les modes de lotissement (différence de taille, de largeur, de profondeur). Certains sont des lotissements issus de cités jardins quand d'autres sont des ensembles plus récents.

#### Le tissu pavillonnaire de l'entre-deux-guerres et mi-XXème siècle :

Les premiers grands lotissements sont réalisés durant l'entre-deux-guerres. Leur développement se poursuivra jusqu'aux années 2000.

Ce type de tissu urbain est présent par grandes « plaques ». Son principe est souvent uniforme :

- Des rues rectilignes, sans hiérarchie spécifique mais inscrites dans de grandes continuités viaires, contrairement aux lotissements des époques ultérieures ;
- Un découpage parcellaire régulier avec une largeur comprise entre 10 et 15 m et une profondeur autour de 30 m ;
- Un bâti composé de maisons individuelles entre R et R+2, le plus souvent en R + combles ;
- Un retrait de la limite de propriété, selon un alignement le plus souvent respecté, offrant un jardin « tampon » entre l'espace public et le bâti ;
- Des cœurs d'îlots plus ou moins plantés et souvent occupés par des annexes (garages, etc.) ;
- Une mixité fonctionnelle faible.





## A.4 Analyse urbaine : occupation du sol et formes urbaines

### Des formes urbaines variées

Ce tissu présente cependant des variations d'un quartier à l'autre :

- Un traitement inégal de l'espace public (présence ou non d'alignements d'arbres, largeur des trottoirs) ;
- Une variété de clôtures et d'aménagement des jardins, dans l'espace privé ;
- Une grande hétérogénéité des constructions : date de construction, taille, style, matériaux, qualité.

### Le pavillonnaire à partir de la fin du XXème siècle

Cette typologie est présente sur le territoire par des poches plus ou moins étendues.

#### A partir des années 1980 :

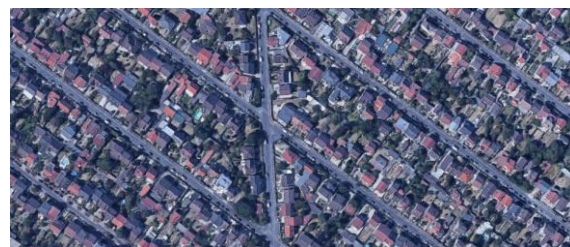
- Lotissements avec une forme résidentielle stricte au sein d'une même opération ;
- Aspect architectural homogène, qu'ils s'agissent de maisons groupées ou de petits collectifs ;
- Peu d'équipements (hormis des écoles) ou de commerces.
- La taille des parcelles à tendance à devenir plus petite
- Les divisions en volumes se multiplient
- Les annexes de fond de jardin se transforment en logement

Les rues de ces lotissements sont des voies de desserte pour les maisons qui les bordent. La tranquillité et l'entre-soi sont recherchés, conduisant à des systèmes de voiries en impasse, des quartiers introvertis. Cela leur confère un caractère semi-privé.

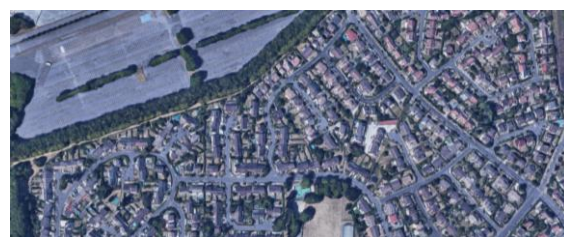
Les voiries sont pensées pour un accès automobile. Le stationnement est omniprésent et constitue la principale fonction de l'espace public.

Comme dans les lotissements plus anciens, les maisons sont en retrait par rapport à la rue, permettant une présence végétale côté rue. Les végétaux forment le plus souvent des haies denses, en écran entre l'espace public et l'espace privé.

La loi ALUR du 24 mars 2014 a amené à la suppression du coefficient d'occupation du sol ainsi qu'à la suppression des superficies minimales des terrains constructibles.



Rue Joseph Darriet, le Blanc-Mesnil



Avenue du 8 mai, Villepinte

## A.4 Analyse urbaine : occupation du sol et formes urbaines

### Des formes urbaines variées

#### L'habitat collectif :

Les tissus d'habitat collectif occupent **6,6%** du territoire, soit **519 hectares**. Cette part est faible en comparaison avec la Seine-Saint-Denis qui compte 12% d'habitat collectif et les autres départements de la petite couronne : 12% dans le Val-de-Marne et 22% dans les Hauts-de-Seine.

La répartition de l'habitat collectif est inégale sur le territoire. Les communes du Bourget (14,4%), de Drancy (12,0%) et du Blanc-Mesnil (11,4%) ont une part importante d'habitat collectif sur leur territoire tandis que Tremblay-en-France (1,9%) n'en compte que très peu.

Les tissus d'habitat collectif se présentent sous trois typologies principales :

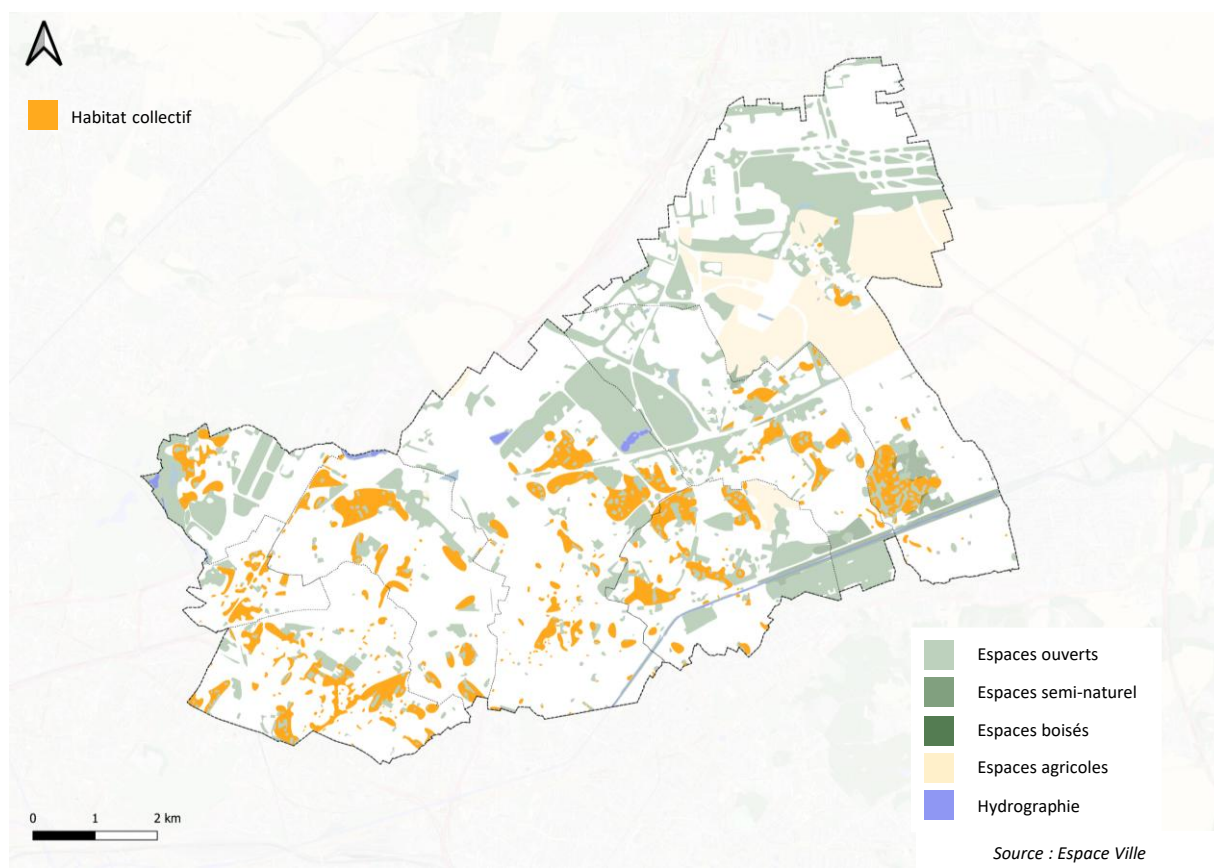
- Collectif historique de cœur de ville ou de quartier de gare.
- Quartiers de grands ensembles
- Opérations récentes de renouvellement urbain.

#### Le tissu urbain constitué :

Les tissus urbains constitués de constructions diverses, denses et souvent mitoyennes se retrouvent essentiellement dans les centres villes hérités des bourgs anciens et le long des grandes voies (RD et ex-RN) radiales et en rocade.

Les caractéristiques du tissu urbain constitué sont les suivantes :

- Des bâtiments alignés sur la rue en front urbain continu ;
- Un parcellaire plutôt de petite taille dont le découpage correspond pratiquement à celui du bâti ;
- Des rues peu larges concentrant les différents modes de déplacement ;
- Une faible présence du végétal ;
- Des fonctions variées avec des commerces en rez-de-chaussée nombreux ;
- Un potentiel élevé de renouvellement urbain, surtout à proximité d'une centralité et lorsque le bâti est ancien.



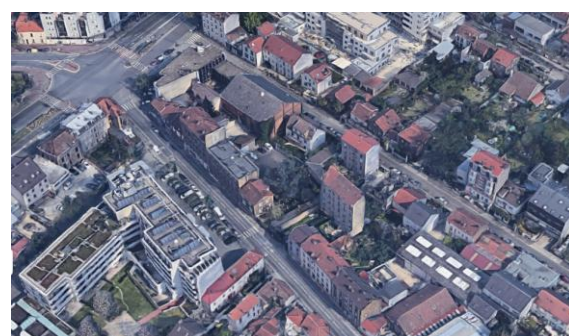


## A.4 Analyse urbaine : occupation du sol et formes urbaines

### Des formes urbaines variées

Le caractère hétérogène et « relâché » de ce tissu, souvent caractérisé par des immeubles de faible facture, contribue souvent à déclencher une dynamique de mutation, de densification et de valorisation foncière. On constate ainsi la présence de nombreux programmes immobiliers récents dans ces secteurs qui viennent renforcer des points de centralité en les densifiant par mutation des tissus.

Sur ce territoire où le développement urbain est récent, le tissu constitué se situe plutôt dans des lieux de centralité, à proximité des équipements structurants tels que les gares RER (exemples Sevrans, Villepinte ou Tremblay-en-France), les hôtels de ville (comme à Drancy, Sevrans ou Tremblay-en-France), ou encore le long de certains axes routiers structurants.

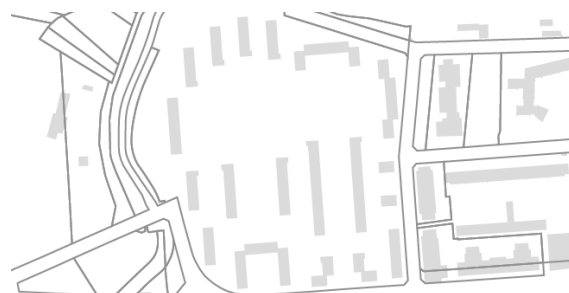


Rue Camille Dramart, le Bourget

### Les grands ensembles « traditionnels »

Les grands ensembles « traditionnels » sont caractérisés par :

- Des opérations de grande ampleur : logements, écoles, petits pôles commerciaux ; cette mixité fonctionnelle reste faible avec des problèmes de paupérisation, notamment sur le plan commercial ;
- Des immeubles d'habitat collectif uniquement, comportant souvent une majorité de logements sociaux ;
- Un tracé des rues souvent en boucle ou en impasse dont résulte un isolement de ces quartiers ;
- Un découpage parcellaire dans lequel les voies n'apparaissent pas, des bâtiments « posés » dans des espaces ouverts sans hiérarchie, sans espace extérieur privatif ; ces espaces extérieurs sont principalement occupés par des parkings ou par des espaces verts peu qualitatifs et sans ambiance paysagère ;
- Un plan « ouvert » accueillant des typologies de barres et de tours, aux toits plats et aux matériaux de construction faisant souvent intervenir la préfabrication et le béton.



Place Niépce, Dugny

Ces grands ensembles à dominante de logement social font pour la plupart l'objet de programmes de rénovation urbaine (PRU). Une deuxième génération de PRU, le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU), est en cours d'engagement dans le cadre de la nouvelle géographie prioritaire de la Politique de la Ville.

## A.4 Analyse urbaine : occupation du sol et formes urbaines

### Des formes urbaines variées

#### Les grands ensembles « de la ville-parc »

Les grands ensembles dits de « la ville-parc » sont fondés sur les mêmes principes que les grands ensembles dits « traditionnels » mais en donnant plus de place au végétal avec des immeubles qui :

- Sont implantés dans de vastes îlots boisés ;
- disposent de davantage d'espaces extérieurs privatifs (balcons, terrasses).

L'intérieur des îlots est desservi par des impasses, des rues sinueuses et de nombreuses voies piétonnes.

Ce type de tissu est principalement présent à Tremblay-en-France, Villepinte, Sevrans et Dugny :

- Dans le centre-ville de Tremblay-en-France, où le Grand Ensemble est inséré dans la trame boisée ;
- À proximité de la gare de Sevrans-Livry, avec trois grandes opérations entre le Parc des Sœurs et le Parc de la Poudrerie ;
- En centre-ville de Sevrans, dans le quartier Perrin au cœur très arboré ;
- À Villepinte, dans les « Pyramides » du quartier des Mousseaux qui s'inscrivent dans cette logique ;
- À Drancy, la Cité des Moulins, située dans la continuité du Parc Georges Valbon.



Avenue Gilbert Berger, Tremblay-en-France



Av. du Général de Gaulle, Sevrans



RD 115, Villepinte

#### Les opérations de logements collectifs récentes

Ce type d'opérations s'est développé fin du vingtième siècle, dans le cadre d'opérations de construction ou d'extension des zones résidentielles.

Ces ensembles pouvant accueillir des centaines de logements se distinguent des grands ensembles des années 60 par :

- le retour à une plus petite échelle de bâti,
- des volumétries respectueuses des voisinages,
- le choix d'implantation à l'alignement.

Ils conservent en revanche de larges espaces communs dont la fonction n'est pas toujours clairement établie.

Ces tissus se caractérisent notamment par :

- Une mono fonctionnalité fréquente ;
- La recherche de tranquillité conduisant à des systèmes de voiries en impasse ;
- Un stationnement automobile aménagé en sous-sol mais peu utilisé car insuffisamment sécurisé et/ou avec des possibilités de se garer en extérieur ; le stationnement traditionnel de surface devient donc la norme.



## A.4 Analyse urbaine : occupation du sol et formes urbaines

### Des formes urbaines variées

**Les tissus construits non résidentiels** : les équipements et les activités concentrés au nord du territoire dans le corridor de l'autoroute A1

Les tissus non résidentiels occupent **17%** du territoire soit environ **1 330 hectares** dont 900 hectares d'activités et 430 hectares d'équipements.

Les grandes zones d'activités sont situées au Nord du territoire, dans le corridor de l'autoroute A1, entre les deux aéroports.

Les équipements viennent principalement ponctuer le tissu résidentiel. Les plus grands équipements, les parcs des expositions notamment, se sont cependant installés à proximité des zones d'activités et Musée de l'Air et de l'Espace au sein de l'aéroport de Paris-Le Bourget.

La répartition des tissus d'activités et d'équipements est inégale sur le territoire. Le Bourget, avec 36%, et Le Blanc-Mesnil, 23%, ont une part importante de tissus non résidentiels, due notamment à la présence de grandes zones d'activités, tandis que Drancy et Sevran sont des communes principalement résidentielles.

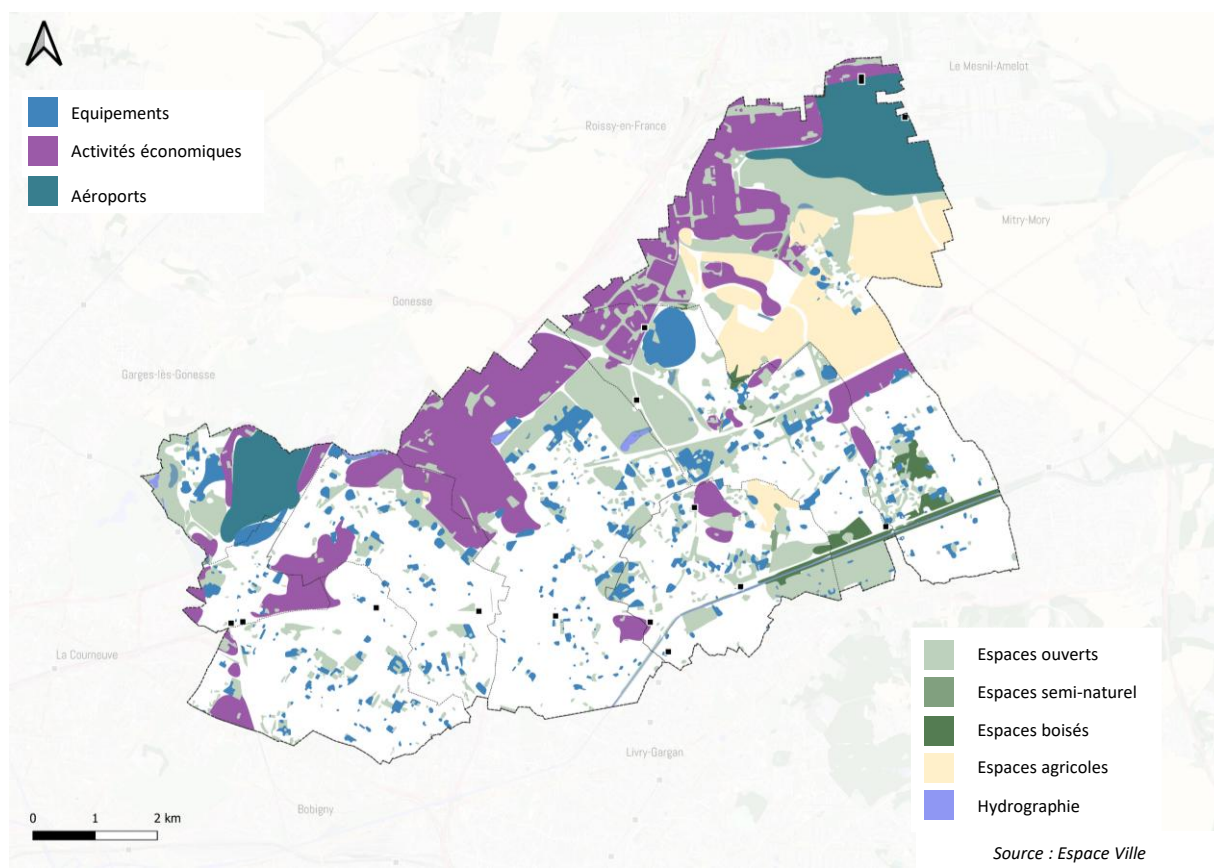
Les communes de Tremblay-en-France et d'Aulnay-sous-Bois comptent les plus grandes surfaces non résidentielles avec respectivement 332 et 292 hectares.



*Équipement, Le Blanc-Mesnil*



*Activités économiques, Tremblay-en-France*



## A.4 Analyse urbaine : occupation du sol et formes urbaines

### Des formes urbaines variées

#### Les tissus à dominante d'activités

Les zones d'activités fonctionnent comme des lotissements et se caractérisent par :

- De grandes emprises foncières, notamment au Nord du territoire ;
- Des bâtiments avec une emprise au sol souvent importante qui varie selon le type d'activités (industrielles, d'entrepôts ou de bureaux...) ;
- Une implantation généralement à proximité des grands axes routiers ou dans certains cas des réseaux de transports collectifs lourds ;

Un système de voiries intérieures largement dimensionnées, souvent privées tout en restant ouvertes au public, et parfois très végétalisées.

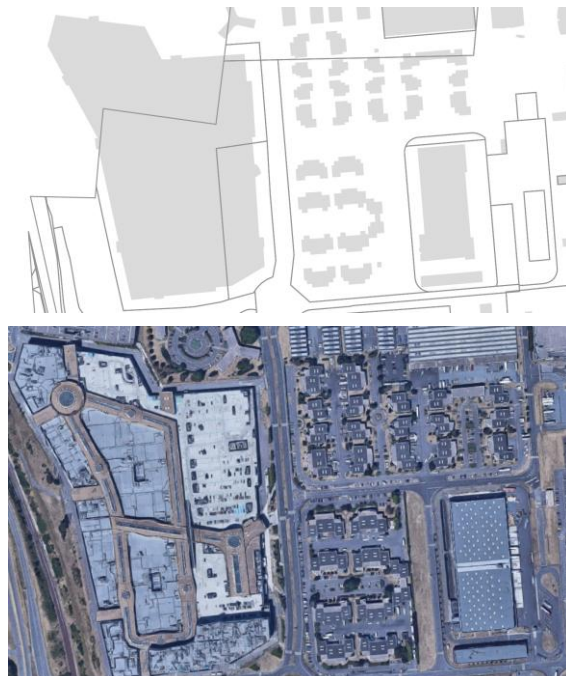
Des différences selon la localisation :

- En partie Sud du territoire les îlots d'activités côtoient l'habitat ;
- Au Nord, ils constituent en revanche une interface entre les zones habitées et les zones non urbanisées.

Les centres commerciaux sont quant à eux situés à proximité des grandes voies de circulation et occupent de grandes emprises foncières.

L'activité occupe 11,5 % du territoire soit 902 hectares (entre 10 et 13% en petite couronne).

La part des tissus d'activités est importante sur les communes du Bourget (25,0%), du Blanc-Mesnil (17%), de Tremblay-en-France (13%) et d'Aulnay-sous-Bois (12,6%).



*Aéroville, Tremblay-en-France*



## A.4 Analyse urbaine : occupation du sol et formes urbaines

### Des formes urbaines variées

#### Les grands équipements du territoire

Les équipements publics sont souvent présents dans la trame parcellaire du pavillonnaire ancien. Ils participent davantage à l'animation de la ville lorsqu'ils disposent d'une façade sur rue.

Dans les secteurs d'urbanisation récente, ils sont au contraire disposés en très grandes emprises foncières et peuvent alors former de grandes enclaves. Ainsi sont-ils parfois peu visibles depuis l'espace public, malgré les flux importants qu'ils génèrent.

L'ensemble des équipements représente 429 hectares, soit 5,5% du mode d'occupation du sol du territoire (en moyenne 7% en petite couronne).

Avec respectivement 11% et 10,4%, Le Bourget et Villepinte comptent les plus grandes parts de leurs territoires dédiées aux équipements notamment en raison de la présence de deux parcs des expositions.



Av. du Maréchal Juin, Aulnay-sous-Bois



Parc des expositions, Villepinte

## A.4 Analyse urbaine : occupation du sol et formes urbaines

### Synthèse

|                                 |                                             |             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Un tissu pavillonnaire important, véritable marqueur de l'identité du territoire et participant à la trame verte | Un territoire fracturé par de grandes infrastructures de transports mais également par de larges emprises monofonctionnelles | Une animation des centres villes du territoire difficile à maintenir                           |
| De grands parcs, véritables atouts pour la qualité de vie et l'environnement                                     | Un développement du territoire avec une véritable séparation des fonctions                                                   | Une tendance à la minéralisation et à l'imperméabilisation des formes bâties                   |
| De nombreux espaces verts dans les quartiers de collectifs.                                                      | Une présence de la nature mal répartie sur le territoire                                                                     | De nombreux projets d'atténuation de coupures urbaines ou de franchissements d'infrastructures |

### Enjeux

- Préserver le tissu pavillonnaire dans sa forme urbaine et éviter les divisions parcellaires
- Renforcer la mixité fonctionnelle
- Réduire les coupures urbaines du territoire telles que celles provoquées par les infrastructures de transport, le Canal de l'Ourcq, les grandes emprises dédiées à l'activité et aux équipements
- Préserver et renforcer l'attractivité des centralités existantes : centres villes, centres anciens, pôles gares, etc.
- Renforcer la place des espaces verts, notamment la pleine terre, dans les nouvelles opérations.



## A.5 Analyse urbaine : patrimoine

### Le patrimoine

#### Les monuments historiques :

9

**monuments sont classés et/ou inscrits** au titre des monuments historiques dont l'église Saint-Charles-Borromée classée en 2021.

Le récapitulatif des monuments historiques inscrits et/ou classés est reporté dans le tableau ci-contre.

De plus, la commune de Drancy est également impactée par les périmètres de protection de deux monuments historiques situés sur la commune de Bobigny :

- Hôpital franco-musulman (ancien) mosquée et cimetière ;
- Gare de la Grande Ceinture.

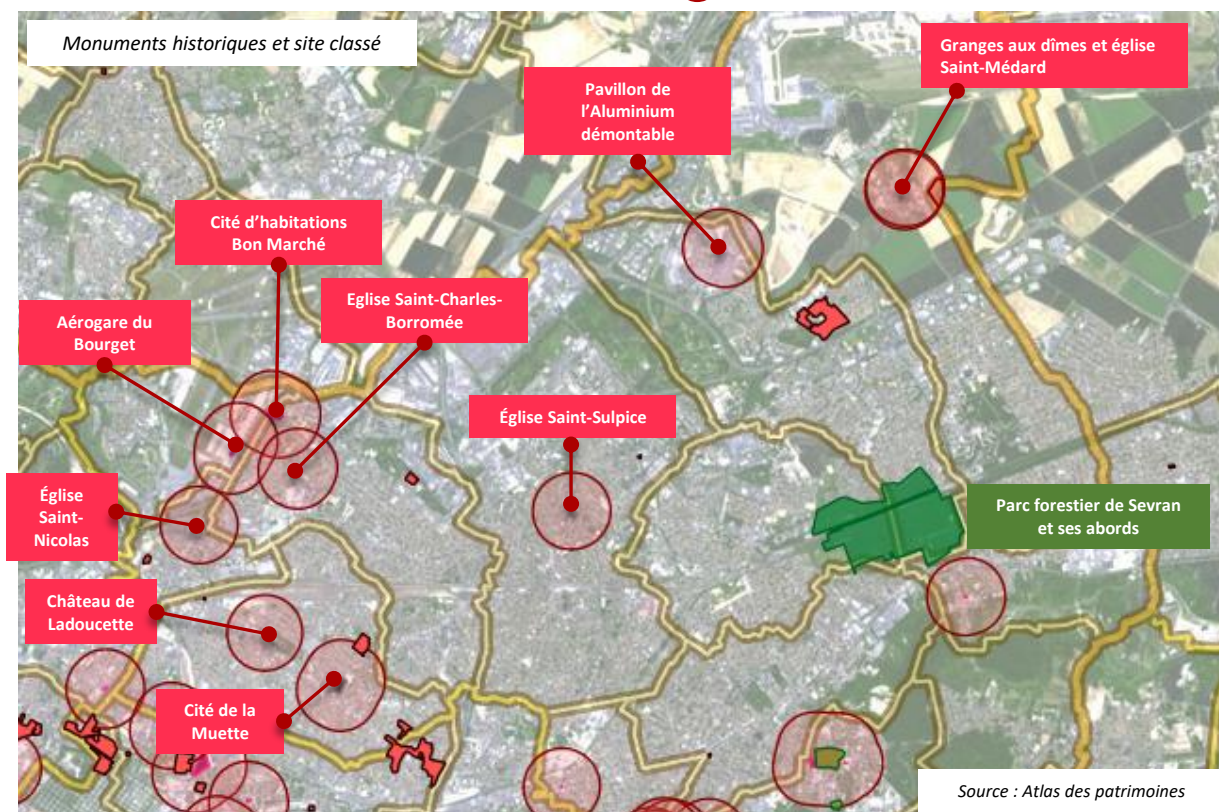
#### Les sites classés/inscrits :

1

**site classé** sur 161 hectares de part et d'autre du Canal de l'Ourcq (Sevan et Villepinte) :  
le Parc naturel et forestier de la Poudrerie.

| Nom                                         | Classé / Inscrit         | Commune            | Communes impactées par le périmètre de protection |
|---------------------------------------------|--------------------------|--------------------|---------------------------------------------------|
| Granges aux dîmes, dans la ferme du château | Inscrit                  | Tremblay-en-France | Tremblay-en-France<br>Mitry-Mory                  |
| Eglise Saint-Médard                         | Classé                   |                    | Tremblay-en-France<br>Mitry-Mory                  |
| Pavillon de l'Aluminium démontable          | En partie Inscrit        | Villepinte         | Villepinte<br>Tremblay-en-France                  |
| Eglise Saint-Sulpice                        | En partie Classé-Inscrit | Aulnay-sous-Bois   | Aulnay-sous-Bois                                  |
| Résidence Germain Dorel                     | En partie Inscrit        | Le Blanc-Mesnil    | Le Blanc-Mesnil<br>Dugny<br>Bonneuil-en-France    |
| Eglise Saint-Charles-Borromée               | Classée                  |                    | Le Blanc-Mesnil                                   |
| Aérogare du Bourget                         | Inscrit                  | Dugny              | Dugny<br>Le Bourget<br>Le Blanc-Mesnil            |
| Eglise Saint-Nicolas                        | Classé                   | Le Bourget         | Le Bourget<br>Le Blanc-Mesnil<br>Dugny            |
| Château de Ladoucette                       | En partie Inscrit        | Drancy             | Drancy                                            |
| Cité de la Muette                           | En Partie Classé         |                    | Drancy<br>Le Blanc-Mesnil                         |

Monument historique Site classé



## A.5 Analyse urbaine : patrimoine

### Le patrimoine



*Granges aux dîmes*



*Eglise Saint-Nicolas*



*Résidence Germain Dorel*



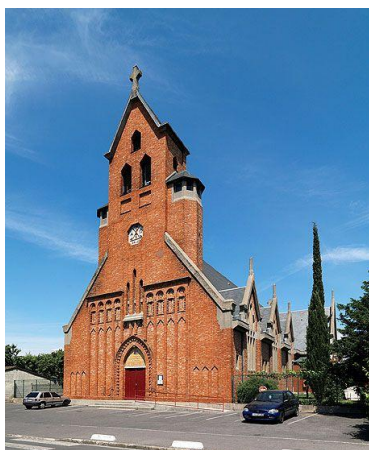
*Château de Ladoucette*



*Pavillon de l'Aluminium démontable*



*Eglise Saint-Sulpice*



*Eglise Saint-Charles-Borromée*



*Eglise Saint-Médard*



*Cité de la Muette*



*Aérogare du Bourget*



## A.5 Analyse urbaine : patrimoine

### Le patrimoine

Les bâtiments et ensembles bâtis labélisés « Architecture contemporaine remarquable » :

8

**bâtiments et ensembles bâtis** labélisés « Architecture Contemporaine Remarquable »

1. Lotissement concerté des Mousseaux (Villepinte)
2. Secteur urbain concerté des Pyramides (Villepinte)
3. Chapelle Saint-Paul d'Ambourget (Aulnay-sous-Bois)
4. Lycée Wolfgang Amadeus Mozart (Le Blanc-Mesnil)
5. Lycée Eugène Delacroix (Drancy)
6. Cité de l'Abreuvoir (Drancy)
7. Eglise Saint-Jean l'Evangéliste (Drancy)
8. Lycée Germaine Tillon (Le Bourget)

Le label est attribué aux immeubles, aux ensembles architecturaux, aux ouvrages d'art et aux aménagements faisant antérieurement l'objet du label « Patrimoine du XXe siècle » qui ne sont pas classés ou inscrits au titre des monuments historiques, parmi les réalisations de moins de 100 ans d'âge, dont la conception présente un intérêt architectural ou technique suffisant.

À ce jour, près de 1 400 immeubles, ensembles architecturaux, ouvrages d'art et aménagements sont labélisés en France.



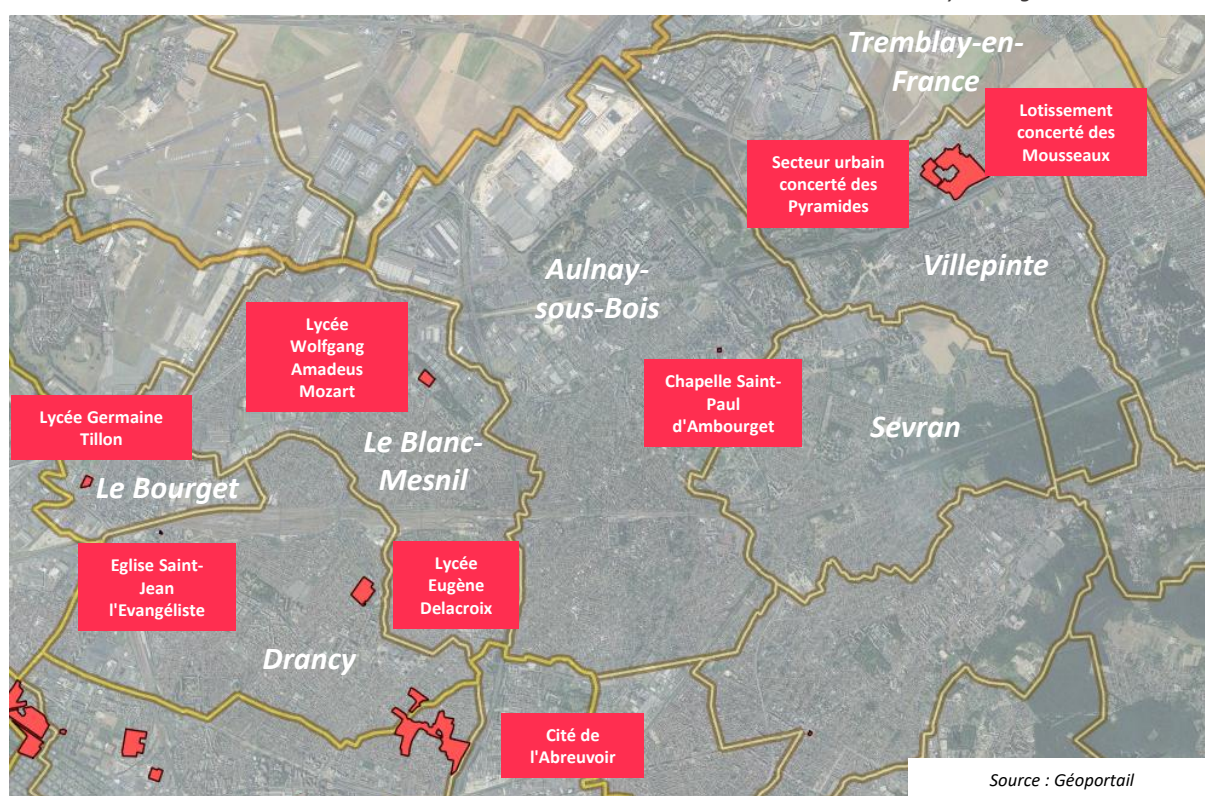
*Lotissement concerté des Pyramides*



*Chapelle Saint-Paul d'Ambourget*



*Lycée Eugène Delacroix*



Source : Géoportail

## A.5 Analyse urbaine : patrimoine

### Le patrimoine

#### Le patrimoine remarquable :

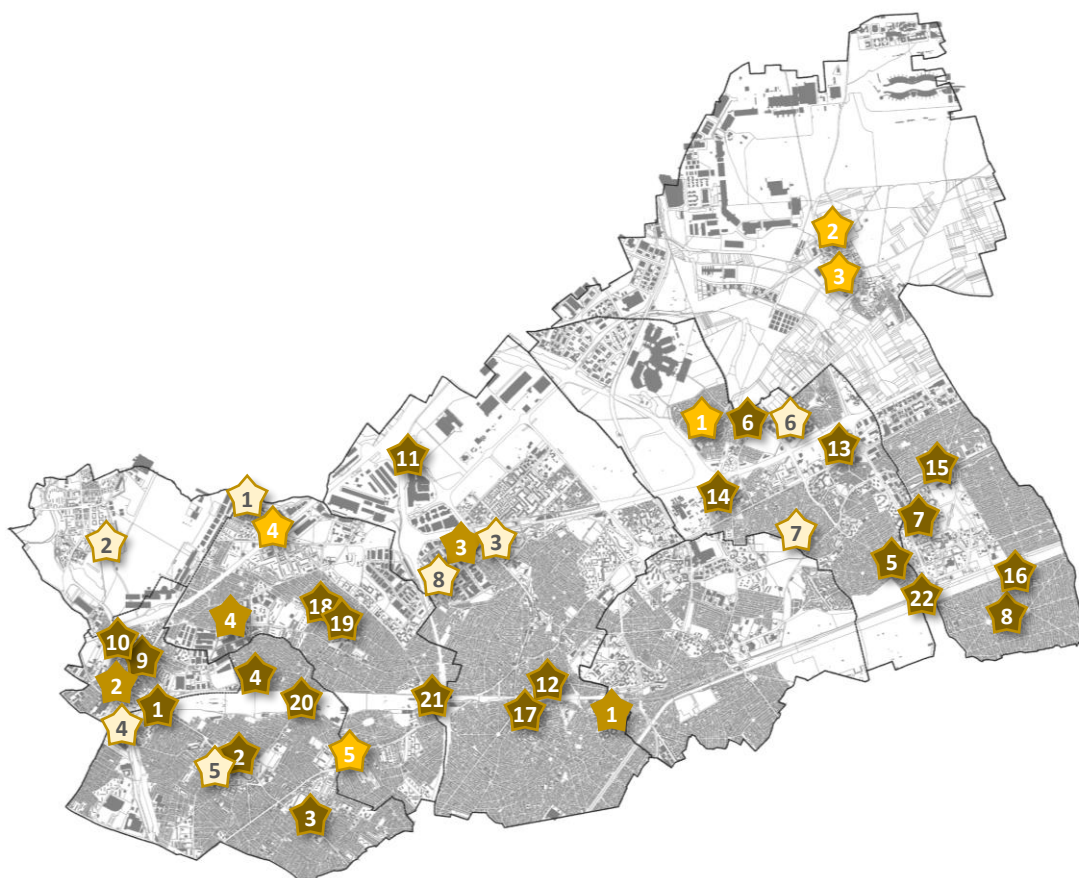
6

catégories de patrimoine remarquable bâti identifiées dans le PLUi.

Le patrimoine remarquable correspond aux édifices et sites non protégés au titre des monuments historiques, présents au sein du tissu urbain et repérés par les acteurs locaux. Il recouvre des formes entre le monumental et le vernaculaire et représente différentes époques de construction.

Les enjeux : révéler ces patrimoines et maintenir les caractéristiques en fonction des intérêts historique, architectural et paysager identifiés.

- ★ Le patrimoine religieux et civil
- ★ Le patrimoine industriel
- ★ Le patrimoine agricole
- Les maisons de maître
- Les immeubles de rapport
- ★ bâti de faubourg



Source : Espace Ville



## A.5 Analyse urbaine : patrimoine

### Le patrimoine

- **Le patrimoine religieux et civil**

#### Les édifices religieux

Une part importante des églises du territoire date du XXème siècle. L'église la plus ancienne repérée comme élément remarquable est l'Eglise Notre-Dame de l'Assomption à Villepinte, construite en 1760 et restaurée en 1849.

Des matériaux variés sont utilisés et apportent une véritable diversité au patrimoine religieux du territoire : béton, briques, pierres, toiture en zinc, granit, etc.



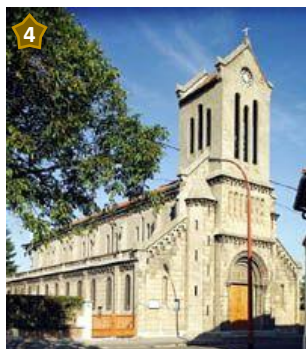
Eglise Saint-Jean l'Evangéliste, DRANCY



Eglise Sainte-Louise de Marillac, DRANCY



Chapelle Notre-Dame de Liesse, DRANCY



Eglise Saint-Louis du Progrès DRANCY



Eglise Saint-Vincent de Paul, VILLEPINTE



Eglise Notre-Dame de l'Assomption, VILLEPINTE



Mosquée, TREMBLAY-EN-FRANCE



Eglise Sainte-Thérèse du Vert Galant, TREMBLAY-EN-FRANCE

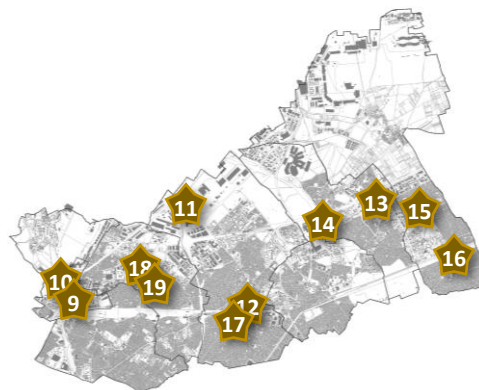
## A.5 Analyse urbaine : patrimoine

### Le patrimoine

#### Les établissements et services publics :

De nombreux équipements et services publics ont été repérés afin que soit préservé leur composition architecturale représentative d'un style ou d'une politique : groupes scolaires, hôtels de ville, équipements sanitaires, culturels, sportifs et de loisirs, etc.

Il s'agit principalement de préserver leur valeur historique et/ou architecturale, la perception des volumes, certaines techniques constructives et les matériaux.



Hôtel de Ville, LE BOURGET



Lycée Germain Tillon, LE BOURGET



Ancien cinéma le Prado, AULNAY-SOUS-BOIS



Hôtel de Ville, AULNAY-SOUS-BOIS



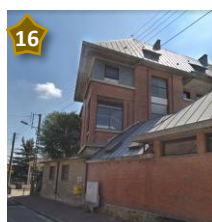
Médiathèque, VILLEPINTE



Centre administratif, VILLEPINTE



Palais des Sports, TREMBLAY-EN-FRANCE



Annexe du collège Romain Rolland, TREMBLAY-EN-FRANCE



Collège du Parc, AULNAY-SOUS-BOIS



Hôtel de ville, LE BLANC-MESNIL



Ancien bureau de Poste, LE BLANC-MESNIL



## A.5 Analyse urbaine : patrimoine

### Le patrimoine

#### Les gares :

Quelques-unes des gares et des constructions qui ont accompagné le développement ferroviaire sont aussi témoins de l'histoire du territoire :

- La première gare « Le Blanc-Mesnil - Drancy », construite en 1913 : architecture typique des gares construites par la compagnie des Chemins de fer du Nord.
- La seconde gare, ainsi que celle du Vert Galant à Villepinte et Tremblay-en-France : façades d'un style architectural des années 1930 (Art Déco) à la géométrie rigoureuse.



Première gare « Le Blanc-Mesnil – Drancy », DRANCY



Seconde gare « Le Blanc-Mesnil – Drancy », DRANCY



Gare du Vert Galant, VILLEPINTE



## A.5 Analyse urbaine : patrimoine

### Le patrimoine

- **Le patrimoine industriel**

Le passé et l'identité industriels de Paris Terres d'Envol ont marqué le territoire. Après la désindustrialisation des années 1970, une grande partie de ces locaux industriels a été détruite ou transformée. Une ancienne usine de fonderie, caractéristique de l'architecture type « halle Freyssinet » a été repérée pour sa structure en béton et ses éléments de couverture spécifiques à Aulnay-sous-Bois. L'atelier Hang'Art au Bourget a été reconverti en logements.

D'autres constructions plus récentes viennent marquer le territoire par leur qualité architecturale. L'usine l'Oréal a été réalisée dans un style architectural très contemporain.



Ancienne fonderie, AULNAY-SOUS-BOIS



Usine l'Oréal, AULNAY-SOUS-BOIS



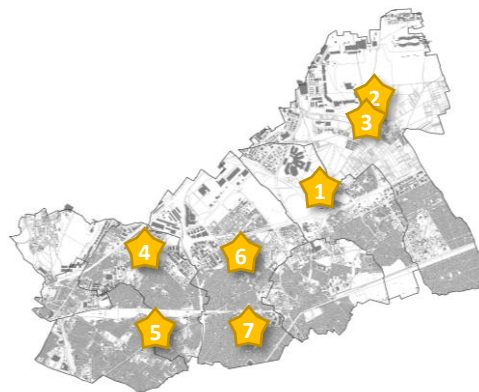
Atelier Hang'Art, LE BOURGET

## A.5 Analyse urbaine : patrimoine

### Le patrimoine

- **Le patrimoine agricole**

Le territoire resta jusqu'au début du XXème siècle un territoire agricole qui a progressivement disparu avec l'urbanisation. Quelques témoins de ce passé subsistent comme des corps de fermes qui ont gardé leur fonction ou qui ont été reconvertis en logements ou en équipements culturels.



Ferme Godier, VILLEPINTE



Corps de ferme, TREMBLAY-EN-FRANCE



Ancien corps de ferme, TREMBLAY-EN-FRANCE



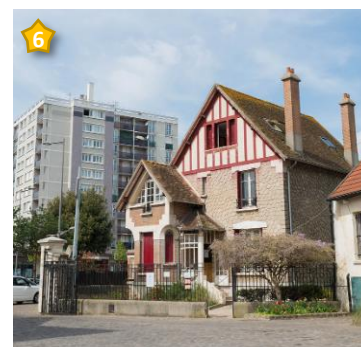
Ferme Notre-Dame, LE BLANC-MESNIL



Laiterie Garcelon, AULNAY-SOUS-BOIS



Ferme le Petit Grosloy,  
LE BLANC-MESNIL



Ferme du Vieux Pays, AULNAY-SOUS-BOIS



## A.5 Analyse urbaine : patrimoine

### Le patrimoine

- **Les maisons de maître**

Le territoire accueille de nombreuses maisons remarquables de type maisons de maître ou bourgeoises dont les plaques d'architecte ou éléments de décoration doivent être préservés. Souvent en pierre de taille ou en meulière, elles présentent un gabarit important et arborent différents styles.

#### Les maisons bourgeoises

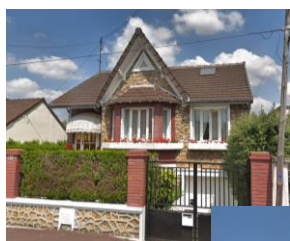
Ces maisons datent de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle ou de l'entre-deux guerres. Elles sont souvent isolées au milieu d'une propriété, précédées d'une cour et complétées d'un jardin. Leur architecture est particulièrement soignée : éléments de décors sur la façade, ferronneries travaillées, etc.

#### Les maisons meulières

C'est un entre-deux de la maison ouvrière et de la grande demeure dont elle reprend les caractéristiques mais dans des dimensions moindres.



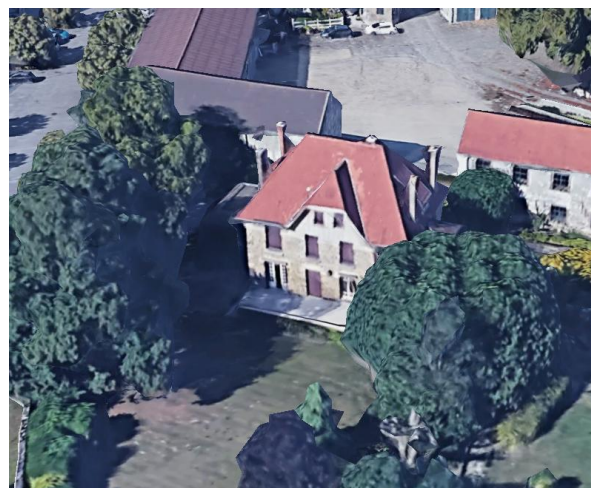
*Villa Henri Dunant, AULNAY-SOUS-BOIS*



*Maison de maître, TREMBLAY-EN-FRANCE*



*Maisons meulières, TREMBLAY-EN-FRANCE*



*Maison de maître, TREMBLAY-EN-FRANCE*



## A.5 Analyse urbaine : patrimoine

### Le patrimoine

- **Les immeubles de rapport**

De nombreux immeubles sont réalisés entre le milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle et les années 1930 et implantés le long des axes principaux. Ils peuvent être dédiés uniquement aux logements ou intégrer des commerces en rez-de-chaussée.



*Immeuble, DRANCY*



*Immeuble, DRANCY*



*Immeuble, LE BOURGET*

## A.5 Analyse urbaine : patrimoine

### Le patrimoine

- **bâti de faubourg**

Très présent sur le territoire, en particulier en centre-ville, ce type de bâti accueille une diversité urbaine et fonctionnelle participant à l'identité de Paris Terres d'Envol.

### Les immeubles de rapport populaires

Ce sont des immeubles datant du milieu du XIXème siècle, liés aux mutations économiques et sociales de l'époque. Ils sont implantés à l'alignement des rues, le long des grandes artères. Leur façade est généralement en plâtre avec des décorations et des modénatures simples.

### Les maisons en bande

Ces sont des maisons construites au milieu du XIXème siècle, liées aux mutations économiques et sociales de l'époque. Elles viennent s'implanter à l'alignement des rues ou en retrait avec un jardinet à l'avant. Elles utilisent des matériaux variés mais les pentes de toit sont quasi identiques.

### Les maisons ouvrières

Ces maisons, très présentes sur le territoire, se sont développées de la fin du XIXème siècle aux années 1950 et constituent un marqueur de l'identité du territoire et de son histoire industrielle. Ces maisons sont enduites pour les plus modestes ou en meulière et possèdent peu de décor.



*Immeubles de rapport populaires, DRANCY*



*Immeubles de rapport populaires, DRANCY*



*Maison meulière, LE BOURGET*



*Maison en bande Jules Prinet, AULNAY-SOUS-BOIS*



*Maison individuelle, TREMBLAY-EN-FRANCE*



## A.5 Analyse urbaine : patrimoine

### Le patrimoine

#### Le patrimoine contemporain : les grands ensembles et autres quartiers d'habitat collectif

Ces constructions, datant du XXème siècle, constituent un aspect incontournable du patrimoine de Paris Terres d'Envol.



*Cité du Pont Yblon des années 1920-1930, DUGNY*



*Cité Jardin l'Eguiller des années 1920-1930, DUGNY*



*Cité Nouvelle, AULNAY-SOUS-BOIS*



*Cité Thaïs, DRANCY*



*Cité Paul Bert des années 1920-1930, DRANCY*



*Les Pyramides, VILLEPINTE*



*Les Solaires, VILLEPINTE*



*Résidence Balagny, AULNAY-SOUS-BOIS*



## A.5 Analyse urbaine : patrimoine

### Synthèse

|                                                             |              |                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Un patrimoine bâti remarquable et diversifié : patrimoine agricole, religieux, civil, industriel, bâti de faubourg, maisons de maîtres, etc. | Des bâtiments remarquables pas toujours bien identifiés notamment dans le tissu pavillonnaire | Les éléments patrimoniaux du territoire pourraient davantage être mis en valeur                                                                     |
| Un territoire doté d'une histoire riche : des vestiges archéologiques, des monuments historiques classés/inscrits, un site classé, etc.      | Certains éléments remarquables du patrimoine contemporain fortement dégradés                  | Pas d'inventaire exhaustif du patrimoine à l'échelle du territoire ce qui entraîne un manque de cohérence dans les typologiques des bâtis protégés. |
| Des éléments de patrimoine datant du XX-ème siècle                                                                                           |                                                                                               |                                                                                                                                                     |

### Enjeux

- Préserver le patrimoine bâti riche et diversifié afin de conserver la mémoire et l'histoire du territoire mais également de préserver des points d'accroche pour valoriser le paysage urbain environnant.
- Mettre en valeur le patrimoine dans toute sa diversité (ancien, moderne, historique...)

## B.1 Fonctionnement urbain : équipements et services

### La répartition des équipements sur le territoire

Le territoire est doté d'un nombre important d'équipements et services rendus à la population. Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, la Base permanente des équipements (BPE) de l'INSEE dénombrait environ 780 structures.

Ces équipements sont répertoriés en trois gammes :

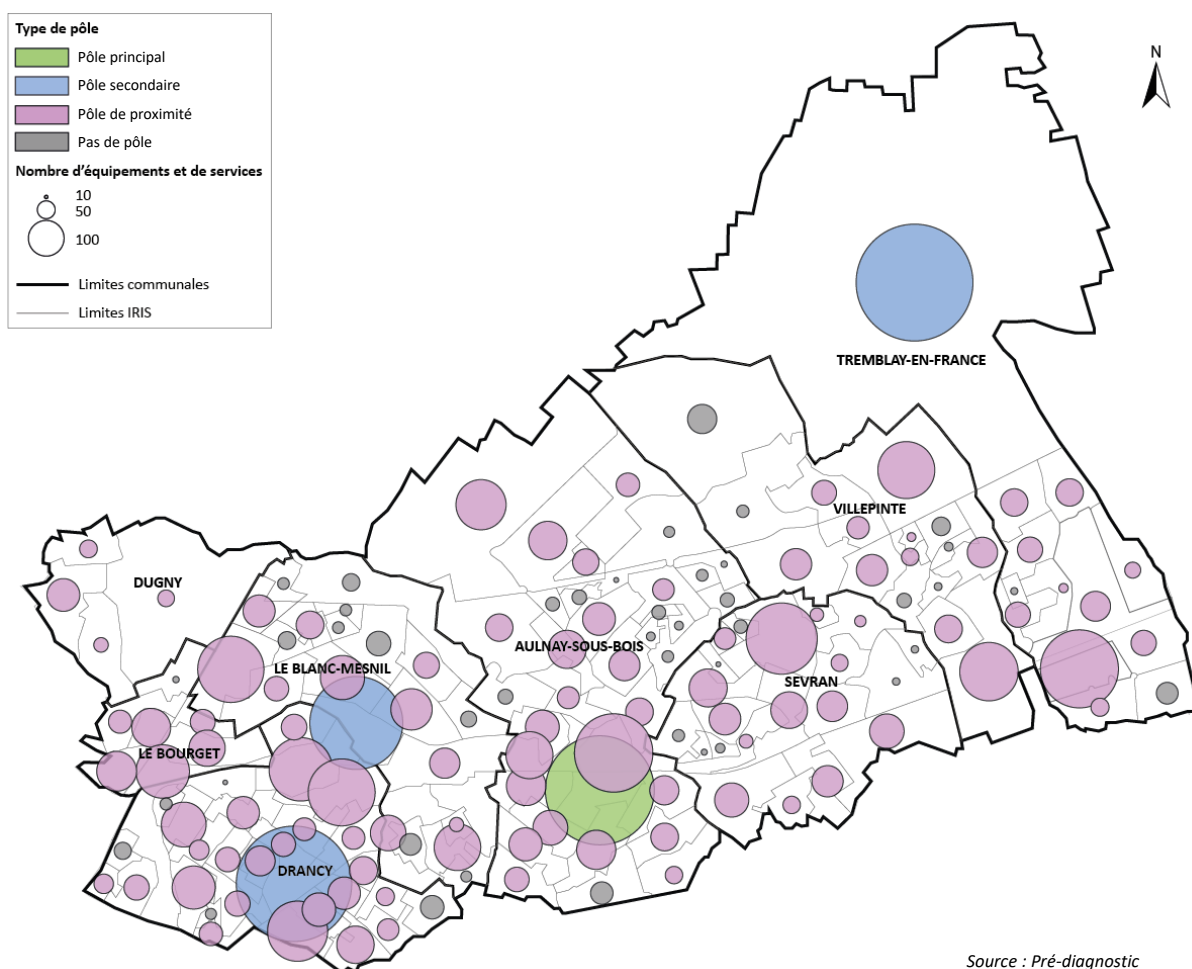
- 228 équipements principaux liés à l'enseignement (secteur public et privé) ;
- 186 équipements liés à la santé comme les hôpitaux, centres de santé, pharmacie etc. ;
- 168 équipements et services de l'action sociale ;
- 130 équipements liés aux transports et/ou au tourisme ;

A l'échelle des villes, le territoire Paris Terres d'Envol compte :

- Un pôle principal situé dans le centre d'Aulnay-sous-Bois, centre-gare, à proximité de la gare RER ;
- Trois pôles secondaires constitués des centres-villes de Drancy, du Blanc-Mesnil et du Vieux Pays de Tremblay-en-France.
- Un grand nombre de pôles de proximité, dont les plus importants, sont situés à proximité des gares RER ou des centres villes.

**Ces différents pôles d'équipement et de services sont complémentaires les uns avec les autres.**

### Pôle d'équipements par commune et quartier :



## B.1 Fonctionnement urbain : équipements et services

### Une forte carence en équipements petite enfance

En 2020, l'INSEE recense à Paris Terres d'Envol 68 équipements dédiés à l'accueil d'enfants. Les équipements d'accueil collectif de la petite enfance sont principalement situés au sud du territoire, au sein du tissu résidentiel.

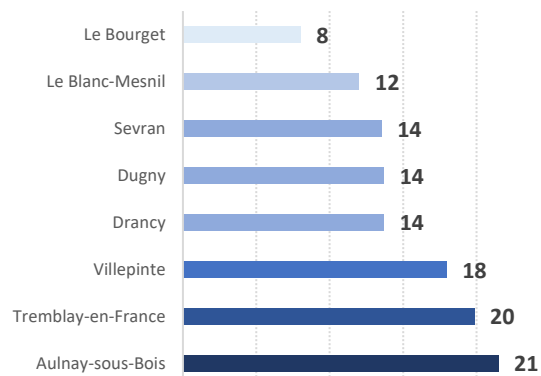
Selon les données du département (recensement crèches, les haltes garderies, les jardins d'enfants et les centres multi-accueil) et de l'INSEE :

- 2 850 places (-50 places par rapport à 2015) ;
- 18 000 enfants de moins de 3 ans.

Cela représente 16 places pour 100 enfants de moins de 3 ans (contre 30 places à l'échelle métropolitaine et 25 places en Ile-de-France). Dernier territoire de la MGP en 2018 en nombre de places d'accueil pour les jeunes enfants.

Les communes les mieux dotées sont Aulnay-sous-Bois avec 21 places pour 100 enfants et Tremblay-en-France avec 20 places. A l'inverse, avec moins de 14 places le Blanc-Mesnil et le Bourget sont les communes les plus carencées.

### Nombre de places pour 100 enfants :

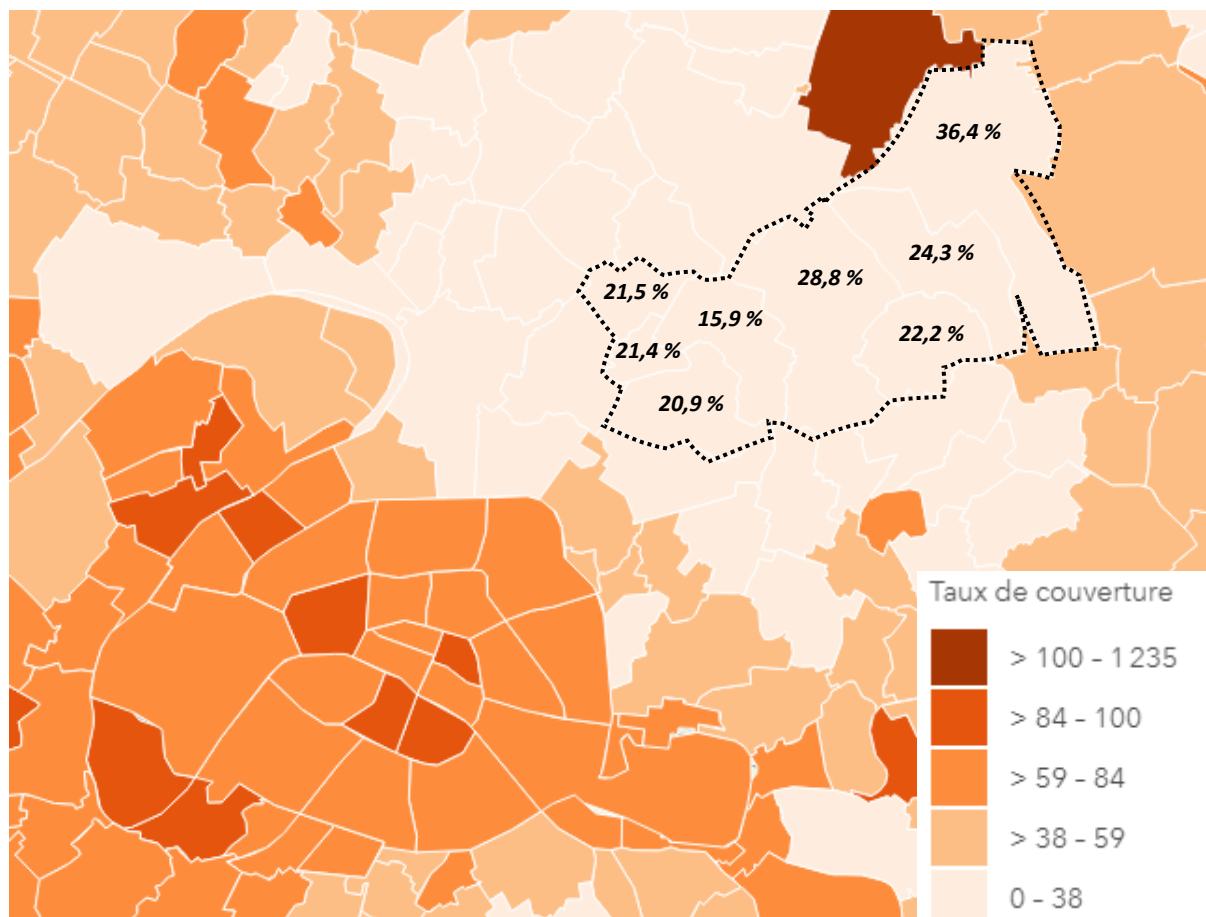


La Caisse d'Allocations Familiales recense les capacités théoriques d'accueil par les EAJE pour 100 enfants de moins de 3 ans.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, seule la commune de Tremblay-en-France, avec un taux de couverture de 36,4% est au-dessus de la moyenne départementale (31,3%) mais qui reste très inférieur à la moyenne métropolitaine (54,4%).

D'une manière générale, le territoire est en très forte carence.

### Taux de couverture par commune en 2020 :





## B.1 Fonctionnement urbain : équipements et services

### Les équipements de l'enseignement

#### Un taux de scolarisation globalement inférieur au département et à la région

Si en 2015, les taux de scolarisation de la population du territoire sont élevés, similaires à ceux de la Seine-Saint-Denis et de l'Île-de-France pour les habitants de 6 à 18 ans oscillant entre 95% et 98%, en revanche, 1 jeune sur 2 de 18-24 ans est scolarisé soit moins qu'à l'échelle du département (53,7%) et de la région (60,8%).

Sur la tranche 25-30 ans, les habitants ne sont plus que 7% à être scolarisés, taux inférieur au département (10%) et à la région (11,6%).

#### Des équipements scolaires du premier degré en tension :

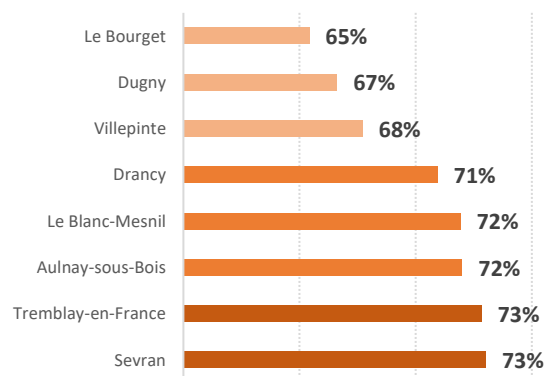
En 2019-2020, environ 45 350 enfants sont scolarisés dans les équipements scolaires du premier degré. Le territoire compte :

- 93 écoles maternelles (17 000 enfants), soit 182 élèves par école ;
- 122 écoles élémentaires (28 350 enfants) soit 232 élèves par école.

En moyenne, les effectifs par établissement sont similaires à ceux du département. Ils sont en revanche supérieurs à la moyenne régionale (143 et 234 élèves par établissement).

Entre 2013 et 2018, les effectifs scolaires ont augmenté de 7%. Les équipements de l'enseignement du premier degré sont à saturation.

#### Le taux de scolarisation par commune des habitants de 2 à 30 ans en 2020 :



Source : INSEE

### Établissements de l'enseignement

#### Enseignement du premier degré

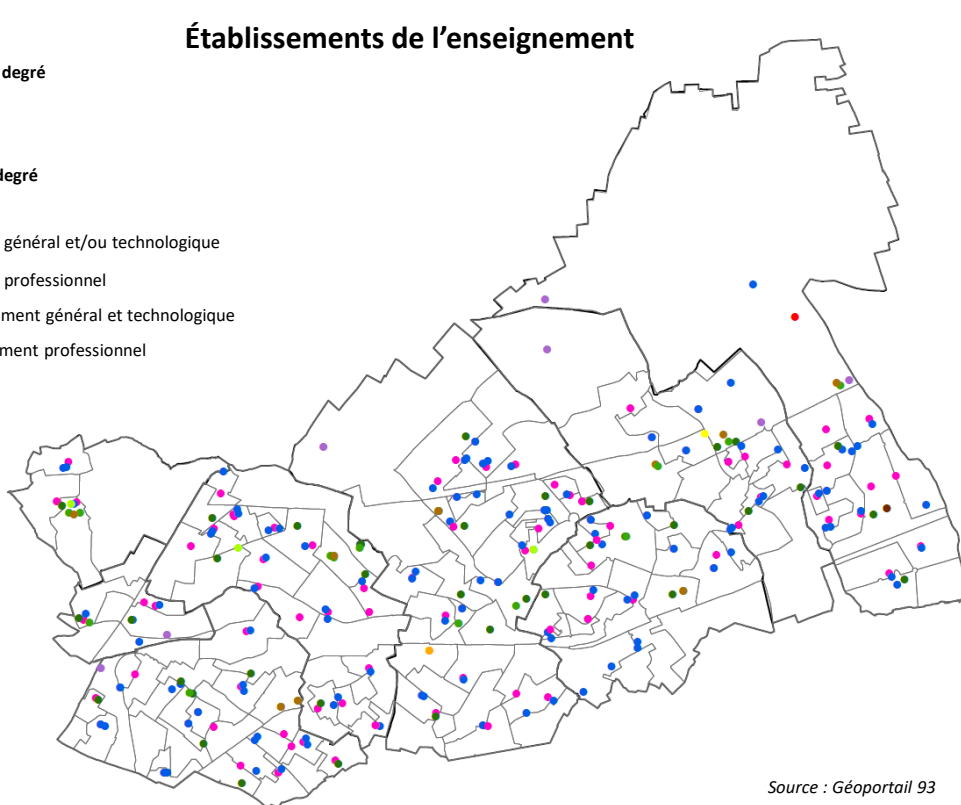
- Ecole maternelle
- Ecole élémentaire

#### Enseignement du second degré

- Collège
- Lycée d'enseignement général et/ou technologique
- Lycée d'enseignement professionnel
- SGT : Section enseignement général et technologique
- SEP : Section enseignement professionnel

#### Enseignement supérieur

- Formation santé
- Institut universitaire
- Centre de formation d'apprentis (hors agriculture)
- Résidence universitaire



Source : Géoportail 93

## B.1 Fonctionnement urbain : équipements et services

### Les équipements de l'enseignement

#### Les établissements classés en « Réseau d'Education Prioritaire » :

- 82 écoles en Réseau d'Education Prioritaire (REP) ;
- 26 écoles en Réseau d'Education Prioritaire Renforcé (REP+).

Ce classement limite règlementairement le nombre d'élève par classe (23 en maternelle et 25 en élémentaire), ce qui induit des besoins en nombre de classes plus importants qu'ailleurs.

En outre, une part importante des établissements scolaires du territoire est vieillissante.

#### Les établissements labellisés « génération 2024 » :

Sur le territoire un total de 40 écoles ont été labellisées « générations 2024 » qui permet de promouvoir l'activité physique et sportive et utiliser le sport à des fins pédagogiques.

#### Des établissements publics du second degré, collège et lycées, également sous pression :

En 2019-2020, le territoire compte 64 établissements scolaires du second degré :

- 35 collèges (21 950 élèves) soit une moyenne de 627 élèves par collège ;
- 21 lycées (15 250 élèves) soit 726 élèves par lycée.

En moyenne, les effectifs par établissement sont légèrement inférieurs à ceux du département avec respectivement 650 et 860 élèves par établissement. En revanche, cet indicateur est largement supérieur par rapport à l'échelle de la région avec 470 et 545 élèves par établissement.

**D'une manière générale, les établissements de l'enseignement du 1<sup>er</sup> et 2<sup>nd</sup> degrés ont des effectifs trop élevés par rapport à la capacité d'accueil.**

#### L'enseignement supérieur et la formation : une offre à développer

Avec 60 000 étudiants, la Seine-Saint-Denis est le deuxième pôle universitaire de l'Île-de-France. Mais cette offre de formation et d'enseignement supérieur est quasi inexistante à Paris Terres d'Envol qui ne compte qu'un seul IUT, à Tremblay-en-France.



Source : IUT de Tremblay-en-France, université Paris 8

Les universités les plus proches sont Paris 8 à Saint-Denis et Paris 13 à Villetaneuse. Elles comprennent des IUT dont celui de Tremblay-en-France (Paris 8).

Le territoire est inclus dans le Hub de l'aéroportuaire et des échanges internationaux. Ce Campus se donne pour ambition :

- D'ajuster et enrichir l'offre de formation et d'anticiper ses évolutions en lien avec les pôles d'activités porteurs du territoire ;
- De favoriser l'insertion professionnelle des populations ;
- De viser l'excellence et l'innovation.

Le territoire accueille d'autres cycles de formations spécialisées dont :

- L'Institut régional de la Soudure à Villepinte,
- L'Institut de formation en soins infirmiers situé au sein de l'hôpital Ballanger à Villepinte

#### Un projet d'avenir

Le projet Val Francilia (ex-site PSA) à Aulnay-sous-Bois prévoit la création d'un Campus de formation.

## B.1 Fonctionnement urbain : équipements et services

### Les équipements culturels et sportifs

La plupart des équipements culturels et sportifs sont gérés au niveau communal. La compétence a cependant été transférée au territoire pour les équipements culturels et sportifs d'intérêt territorial ayant plus de 1 000 places.

#### Les équipements culturels

##### Un bon taux d'équipements culturels à l'échelle du territoire...

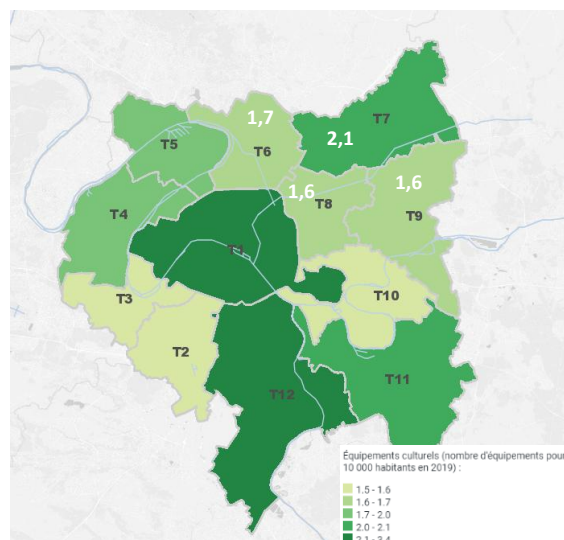
Environ 2,1 équipements culturels pour 10 000 habitants, soit un indicateur supérieur par rapport aux EPT qui sont limitrophes.

Paris Terres d'Envol est le seul territoire à avoir deux parcs d'expositions d'envergure internationale :

- Le Bourget ;
- Villepinte.

Le site culturel et de loisirs le plus visité de la Seine-Saint-Denis est le Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget avec près de 185 000 visiteurs en 2017 (source CRT).

##### Nombre d'équipements culturels pour 10 000 habitants en 2019 :



Source : APUR

##### ...mais contrasté à l'échelle communale :

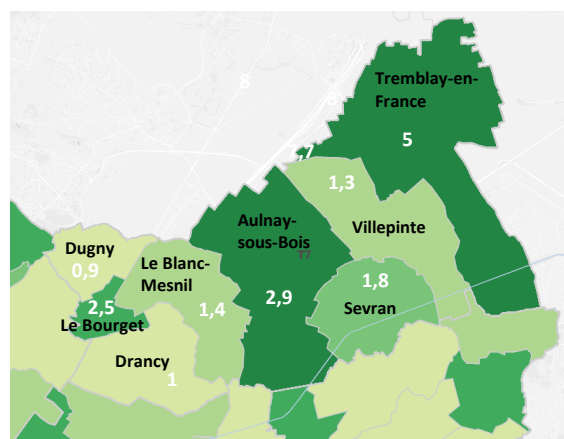
Tremblay-en-France (5), Aulnay-sous-Bois (2,9) et Le Bourget (2,5) sont les communes les mieux équipées. En revanche, les communes de Dugny (0,9) et Drancy (1) disposent de peu d'équipements culturels.

##### Les grands projets :

De nouveaux équipements de compétence territoriale devraient venir renforcer cette offre d'équipements culturels de grande capacité :

- L'Aréna Grand Paris, à Tremblay-en-France, salle de sports et de spectacles de 10 000 places au cœur d'AeroliansParis, qui sera réalisé en 2024 ;
- Un espace culturel à Drancy, dans le nouveau quartier du Baillet, théâtre de 750 places destiné aux grandes productions, comprenant également 3 salles de cinéma et une salle polyvalente de plus de 1000 places.

##### Nombre d'équipements culturels pour 10 000 habitants en 2019 :



Source : APUR



## B.1 Fonctionnement urbain : équipements et services

### Les équipements culturels et sportifs

#### Les équipements sportifs

##### La pratique des habitants de Paris Terres d'Envol

Plus de la moitié des habitants (55%) de plus de 15 ans pratiquent une activité sportive au moins une fois par semaine (62% en Île-de-France).

Les disciplines les plus pratiquées sont :

- les activités de forme et bien-être telles que gym/fitness/musculation (17% des activités) ;
- la pratique de la marche et du vélo présente un potentiel de développement (16 %) ; 24% à l'échelle régionale.

La pratique sportive au sein des Quartiers politique de la ville (QPV) est particulièrement faible.

##### Un déficit d'équipements sportifs :

Environ 8 équipements sportifs pour 10 000 habitants, niveau moyen à l'échelle de la MGP et s'inscrit dans un même niveau que les EPT limitrophes. Ce constat est particulièrement marqué dans les QPV avec seulement 6,8 équipements pour 10 000 habitants.

Les communes de Villepinte (11,3), Dugny (11,2) et le Bourget (9,9) sont les mieux équipées. Drancy et Le Blanc-Mesnil ont un indicateur situé en dessous de 7 équipements pour 10 000 habitants.

##### Les atouts et faiblesses du territoire :

Quelques équipements remarquables et structurants sont présents comme le golf de la Poudrerie et le Parc d'Équitation du Château Bleu.

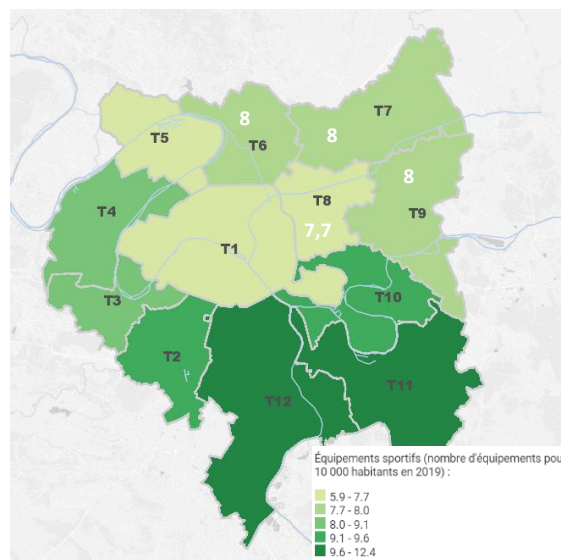
Certains types d'équipements sportifs sont surreprésentés par rapport à l'échelle régionale :

- Les terrains extérieurs de petits jeux collectifs (16,2%) ;
- les salles de combat (7,3%) ;

A contrario, les boulodromes, les équipements équestres, les équipements de sports de raquette et les golfs sont sous-représentés.

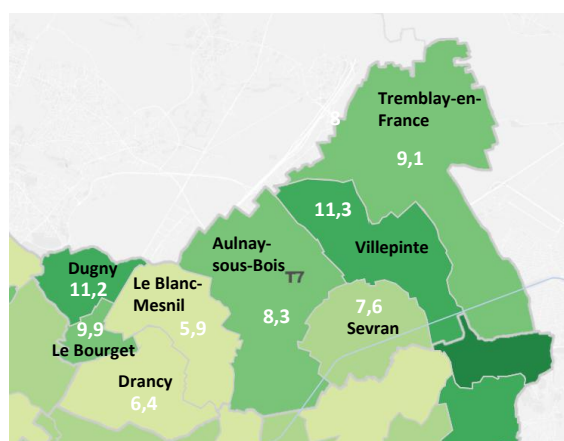


##### Nombre d'équipements sportifs pour 10 000 habitants en 2019 :



Source : APUR

##### Nombre d'équipements sportifs pour 10 000 habitants en 2019 :



Source : APUR

## B.1 Fonctionnement urbain : équipements et services

### Les équipements sportifs

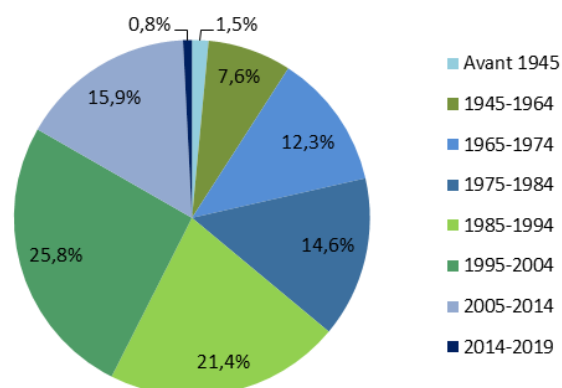
#### Des équipements vieillissants :

Les équipements ont été construits pour :

- 36,0 % avant 1984
- 21,4 % avant 1974.

Les communes les plus concernées sont Drancy (54% avant 1984), Aulnay-sous-Bois (49%) et Dugny (45%). Ces dernières années, il existe une dynamique dans la réhabilitation des structures.

#### Date de construction des équipements sportifs :



#### Carte des projets structurants :



#### Projet structurant

- Création
- Rénovation

#### Fond de plan

- Quartier prioritaire de la politique de la Ville (QPV)
- Zone habitée
- Limite communale

© L'INSTITUT PARIS REGION, IRDS 2019

Sources : INJEP-MEDES / recensement des équipements sportifs 2017, Service des sports des communes de PTE 2019

Source : Institut Paris Région



## B.1 Fonctionnement urbain : équipements et services

### L'offre en équipements sanitaires et sociaux

Selon la Base Permanente des Equipements (BPE), le territoire dispose de 168 équipements sociaux (dont 73 crèches).

#### Un bon maillage en centres sociaux et socioculturels

Face aux problématiques sociales du territoire, les villes se sont dotées de véritables espaces de solidarité et de citoyenneté : les centres sociaux ou socioculturels.

Au total, Paris Terres d'Envol compte 17 centres sociaux soit un taux de 0,48 pour 10 000 habitants, proche de celui du département (0,44) et largement supérieur à celui de l'Ile-de-France (0,31).

Le Bourget est la seule commune qui ne dispose pas de centre social. Dugny et Tremblay-en-France sont les communes les mieux dotées avec des taux de 0,95 et 0,85.

#### Des équipements permettant un accompagnement des familles et du public spécifique :

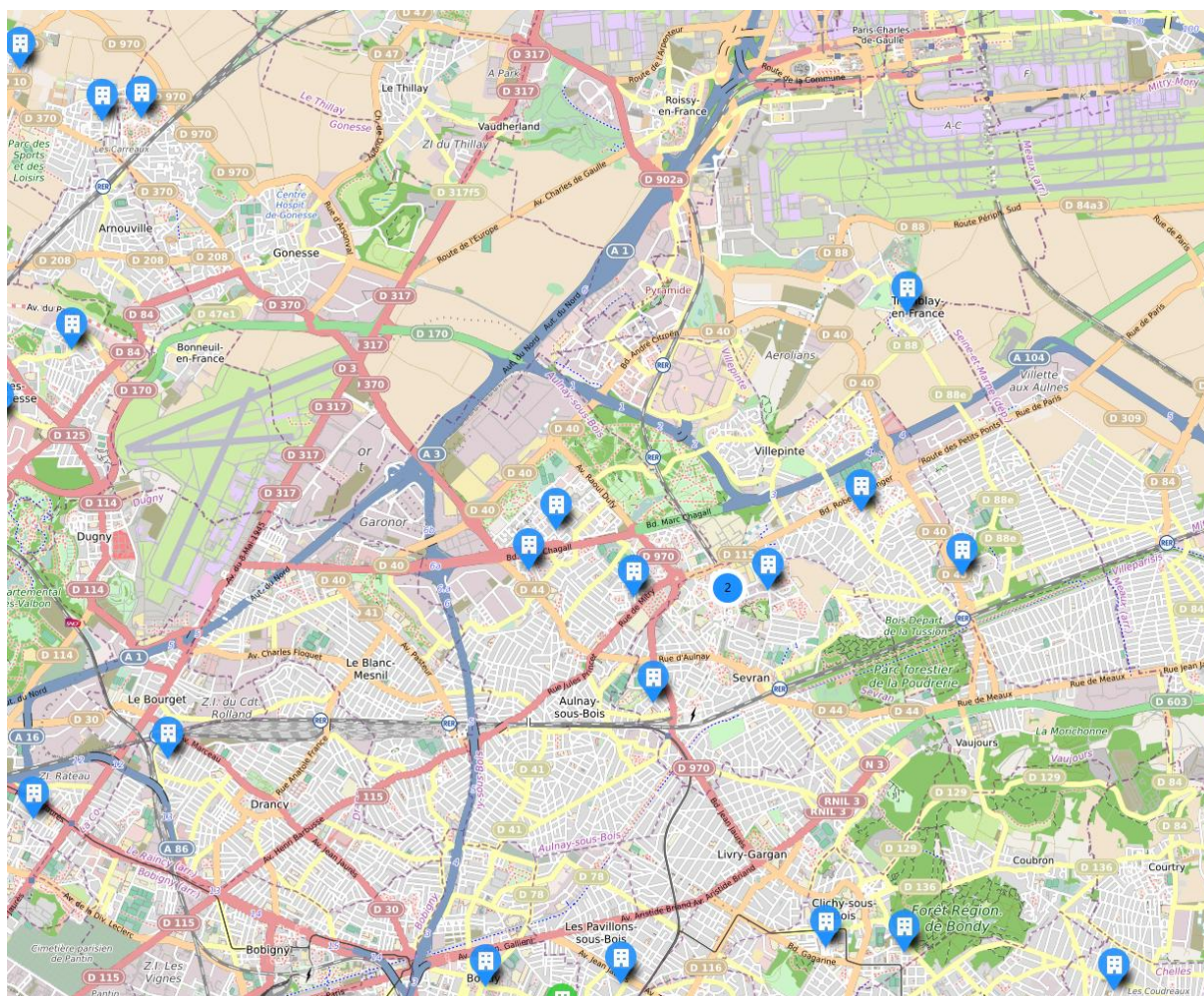
En 2021, le territoire compte :

- 73 crèches ;
- 12 hébergements et/ou services pour les enfants handicapés ;
- 6 centres d'aide sociale à l'enfance.

Les communes de Sevran et Aulnay-sous-Bois disposent d'un centre d'hébergement et de réinsertion sociale pour les adultes en difficulté.

En matière de personnes âgées, 10 EHPAD, 10 foyers logements et une unité de soin longue durée sont recensés sur le territoire. Une carence est constatée avec 4,41 lits pour 100 personnes de plus de 75 ans comparée à la métropole (5,51) et à la région (7,37).

Carte de localisation des centres municipaux :



Source : centres sociaux



## B.1 Fonctionnement urbain : équipements et services

### L'offre en équipements sanitaires et sociaux

#### Les infrastructures et l'offre liées à la santé :

Le territoire compte 33 établissements hospitaliers dont :

- le centre hospitalier régional René Muret à Sevran ;
- le centre hospitalier intercommunal Robert Ballanger à Aulnay-sous-Bois/Villepinte ;
- 4 cliniques/hôpitaux privés.

Une spécificité forte : 30 centres de santé sur le territoire dont 12 de gestion communale. Un niveau de 0,87 établissement pour 10 000 habitants supérieur au département (0,77) et à la région (0,47).

#### Une offre médicale carencée :

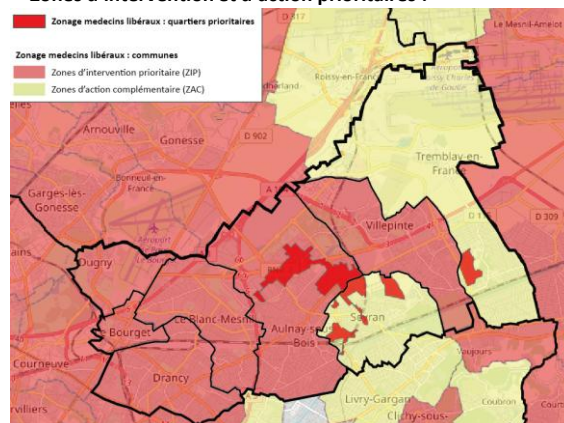
A l'instar du département, le territoire souffre d'un déficit en termes d'offre de soins.

L'Agence régionale de santé (ARS) d'Ile-de-France a publié en 2018 la carte des zones carencées de la région éligibles aux aides à l'installation et au maintien des médecins :

- 4 communes sont classées Zones d'Intervention Prioritaire ;
- 2 communes en Zone d'Action Complémentaire ;

De plus, 4 quartiers prioritaires d'intervention du territoire, Tremblay Grand Ensemble, les Beaudottes, Montceuleux – Pont Blanc et Rougemont sont identifiés.

#### Zones d'intervention et d'action prioritaires :



Source : INSEE

Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, le niveau de l'offre de santé est le suivant :

- 217 médecins généralistes soit 59 pour 100 000 habitants (58,5 département) ;
- 252 médecins spécialistes soit 69 pour 100 000 habitants (53,4 département) ;
- 121 chirurgiens dentistes soit 33 pour 100 000 habitants (30,6 département) ;
- 241 infirmiers soit 66 pour 100 000 habitants (59 département).

#### EQUIPEMENTS DE SANTE DE PROXIMITE

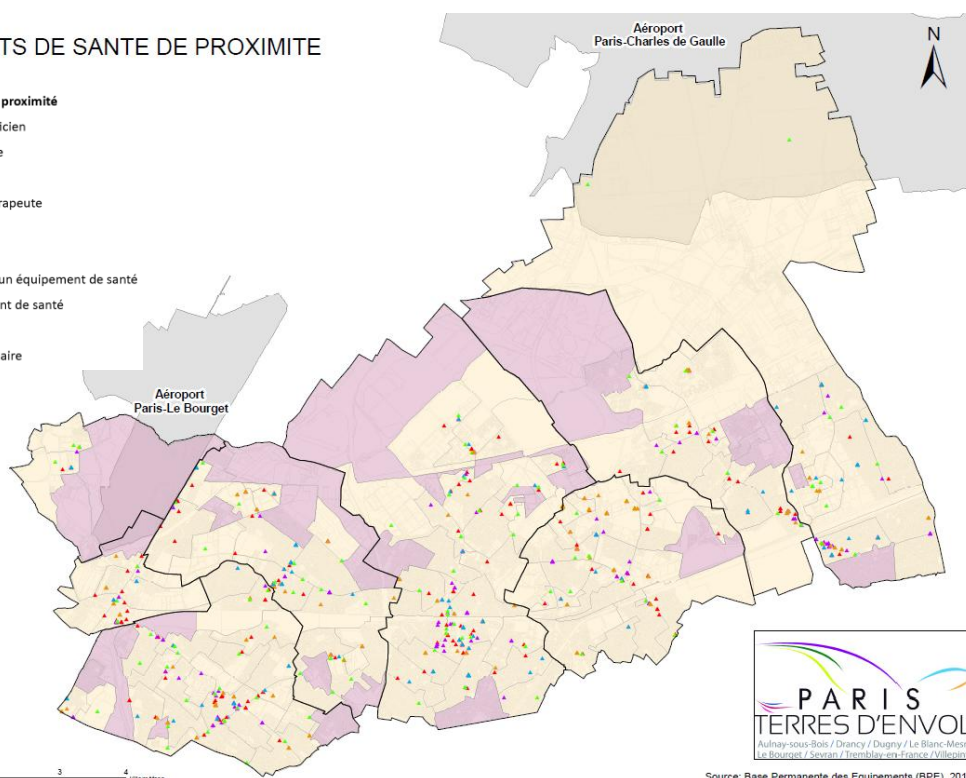
##### Equipements de santé de proximité

- ▲ Médecin omnipraticien
- ▲ Chirurgien-dentiste
- ▲ Infirmier
- ▲ Masseur kinésithérapeute
- ▲ Pharmacie

##### Iris

- Iris avec au moins un équipement de santé
- Iris sans équipement de santé

Emprise aéroportuaire



Source : Base Permanente des Equipements (BPE), 2017

## B.1 Fonctionnement urbain : équipements et services

### LES ESPACES VERTS

**Une offre en espaces verts publics importante mais peu accessible :**

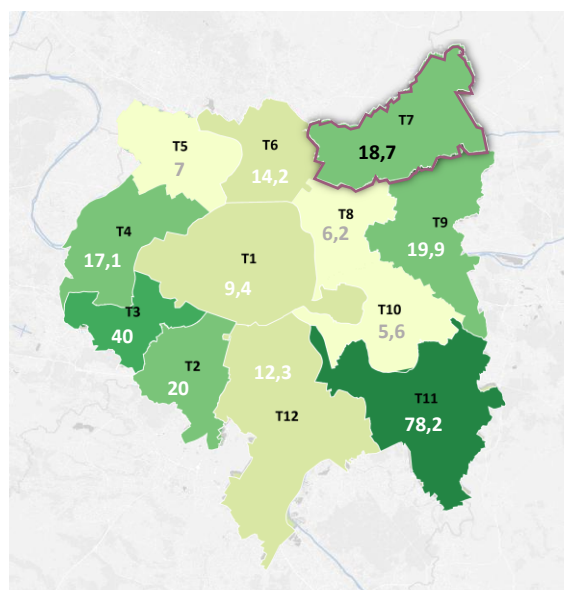
- **18,7 m<sup>2</sup> d'espaces verts publics par habitant** sur le territoire – MGP (16,1 m<sup>2</sup>)
- **5<sup>e</sup> territoire en matière d'espaces verts publics par habitant en 2019** (trois fois supérieur à Est Ensemble).
- Des espaces verts publics de grande taille et **très polarisés** sur le territoire (La Poudrerie, Le parc du Sausset...).
- **44% des habitants résident à moins de 500m** d'une entrée d'un espace vert en 2018 (plus faible taux de la MGP derrière GPSEA - 57,1%).

Malgré la présence de grands parcs le Territoire souffre d'une carence en espaces verts de proximité et d'une accessibilité insuffisante à ces espaces notamment à l'ouest du territoire (hors Dugny). Cette offre devrait être néanmoins accrue dans les prochaines années avec plusieurs projets de création d'espaces verts en cours de réflexion (Villepinte, Sevrans...).

Les communes carencées sont le Bourget, Drancy et le Blanc-Mesnil.

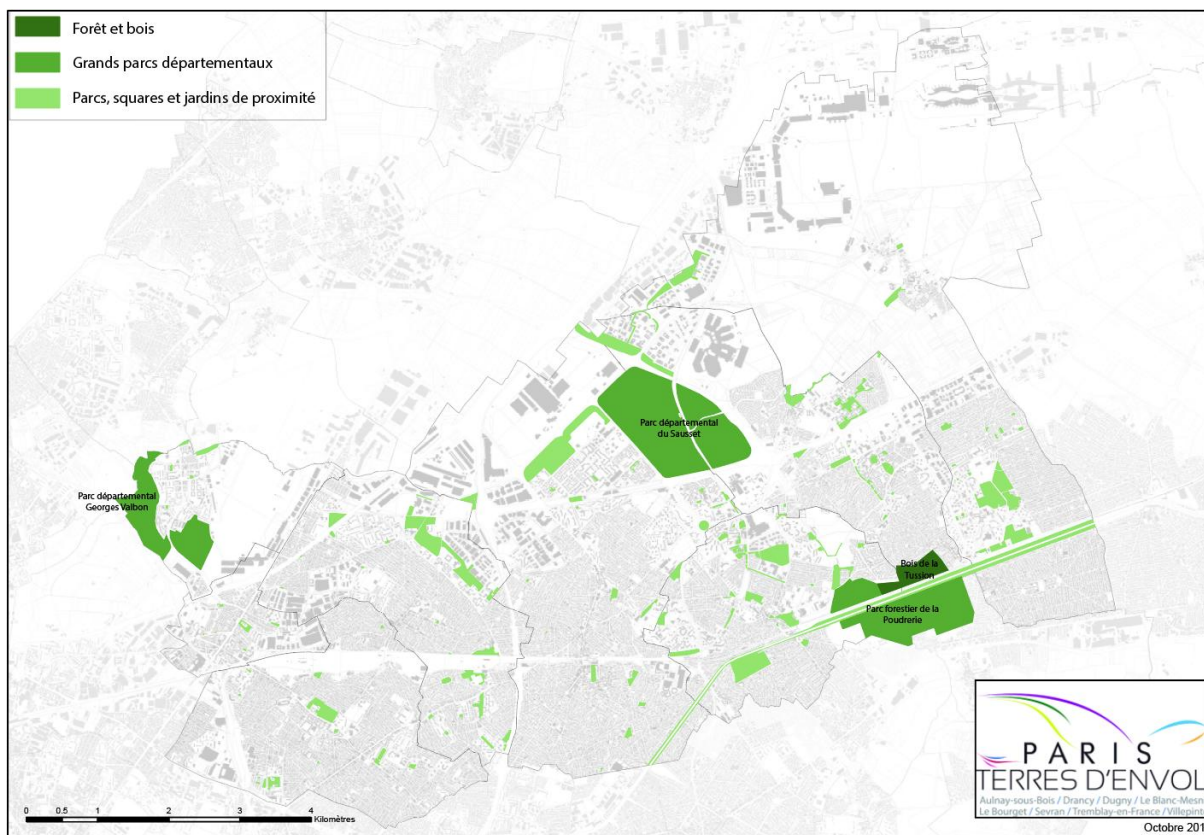
**Un nombre de m<sup>2</sup> d'espaces verts publics par habitant supérieur à la moyenne métropolitaine :**

Nombre de m<sup>2</sup> d'espaces verts publics par habitant en 2019 :



Source : IPR / cartographie EV

### Carte de localisation des centres municipaux :



## B.1 Fonctionnement urbain : équipements et services

### De grands parcs départementaux peu identifiés

Les grands parcs du territoire sont peu utilisés et identifiés par les habitants. Ils sont globalement peu ouverts sur les quartiers résidentiels et peu accessibles.

Ces grands parcs bénéficient cependant de différentes fonctions : écologique, équipements de proximité, accueil de manifestations, etc.

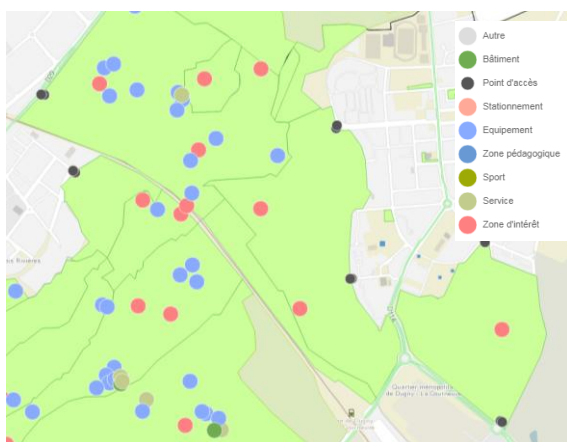
#### Le parc de l'Aire des Vents et Georges Valbon

Le parc de l'Aire des Vents à Dugny accueille des manifestations de grande ampleur comme la Fête de l'Humanité. Le parc est accessible depuis les quartiers résidentiels de Dugny au Nord et les zones d'activités au Sud.



Source : France Bleu

La partie du Parc Georges Valbon située sur le territoire présente un fort intérêt écologique avec des espaces accueillant une grande biodiversité dont notamment l'Étang des Brouillards et le Vallon qui accueillent le Blongios nain, emblème du site Natura 2000 dont le Parc Georges Valbon fait partie.

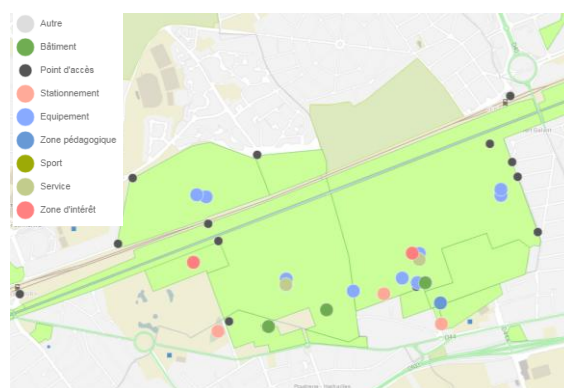


Equipements dans le Parc Georges Valbon et l'Aire des Vents (Source : Géoportail du 93)

Le Parc national et forestier de la Poudrerie accueille diverses fonctions :

- Des équipements locaux à destination des habitants du territoire (jardins familiaux, aires de jeux, buvettes, disc-golf, etc.) ;
- Des équipements culturels et historiques (le musée des Poudres, le Jardin des Merveilles...) ;
- Des lieux d'accueil de manifestations comme la Cartoucherie et le Forum.

Ce Parc est par ailleurs traversé d'Est en Ouest par les voies ferrées du RER B et le Canal de l'Ourcq qui le fracturent en deux parties peu connectées entre elles.



Equipements dans le Parc forestier de la Poudrerie (Source : Géoportail du 93)

Le Parc départemental du Sausset présente un intérêt écologique (grand marais...). Des équipements de proximité sont répartis sur l'ensemble du parc. Ce Parc est accessible depuis la gare de Villepinte (RER B) située au centre du parc, et depuis sa façade Ouest (RD401). Il est isolé à l'est et au sud par des axes routiers qui créent de véritables coupures.



Equipements dans le Parc du Sausset (Source : Géoportail du 93)



## B.1 Fonctionnement urbain : équipements et services

### Synthèse

|  |  |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Des sites culturels d'envergure nationale et internationale                       | Une forte carence en équipements petite enfance                                   | Des difficultés à répondre aux besoins croissants de la population en matière d'équipements. |
| Des équipements culturels de proximité                                            | Un vieillissement de certaines infrastructures, notamment sportives               |                                                                                              |
| Un bon maillage de centres sociaux et socio culturels                             | Une offre médicale carencée                                                       |                                                                                              |
| Une présence de grands parcs publics                                              | Des grands parcs publics peu utilisés ou identifiés par les habitants             |                                                                                              |

### Enjeux

- Développer l'offre de logements en rapport avec les capacités de financement des écoles
- Développer et valoriser l'offre culturelle du territoire
- Maintenir et valoriser l'offre en équipements culturels de proximité existante
- Renforcer et redynamiser l'offre en équipements sportifs, notamment en s'appuyant sur l'héritage des JOP 2024
- Améliorer l'accès à la santé en rendant le territoire attractif pour les professionnels de santé
- Renforcer, lorsque cela est possible, l'offre en espaces verts et de loisirs de proximité

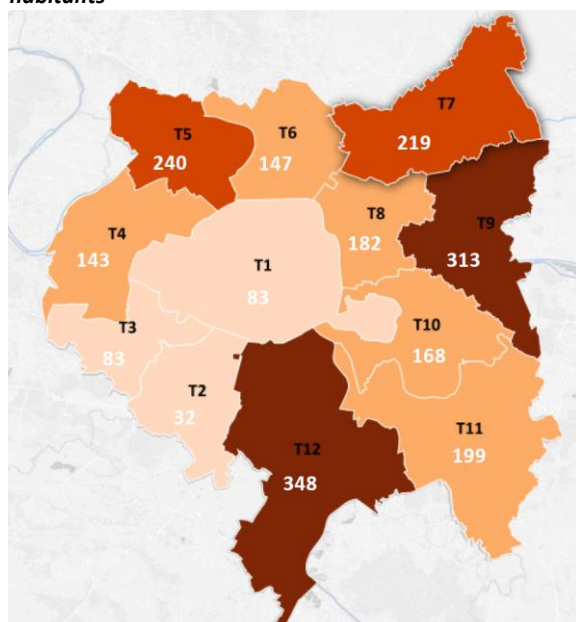
## B.2 Fonctionnement urbain : les commerces

### 2) Les commerces

Avec 8 cellules commerciales pour 1 000 habitants contre une moyenne de 16 pour 1 000 à l'échelle de la métropole, l'offre commerciale est faible malgré une forte densité de centres-commerciaux.

#### Les centres commerciaux

Densité en m<sup>2</sup> de centre commerciaux pour 1 000 habitants

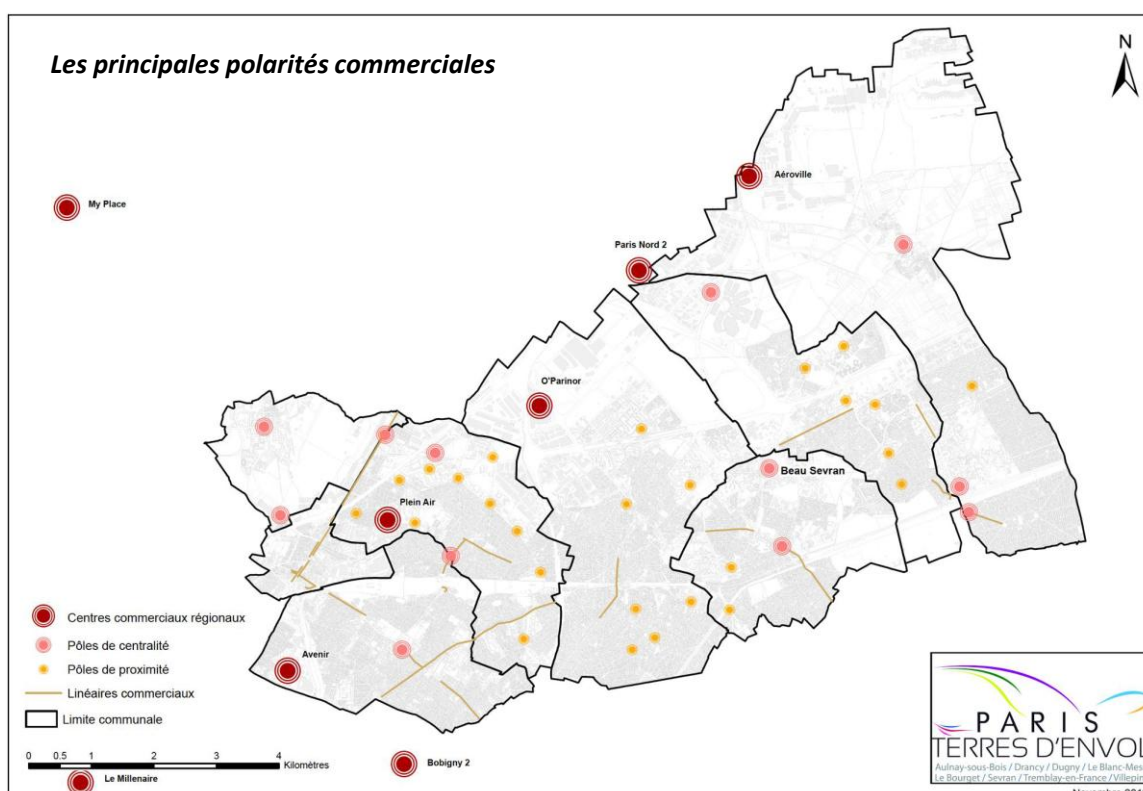


Paris Terres d'Envol comporte la **4<sup>ème</sup> plus forte densité de centres commerciaux** de la métropole avec 219 m<sup>2</sup> de centres commerciaux pour 1 000 habitants.

**6 grands centres commerciaux composent l'offre du territoire** : Aéroville, O'Parinor, Paris Nord 2, Plein Air, Avenir et Beau Sevran. Ils totalisent une superficie de 300 000 m<sup>2</sup> en 2018, soit 30 % des surfaces en centres-commerciaux de la Seine-Saint-Denis.

En dix ans, **33 000 m<sup>2</sup>** de nouvelles surfaces se sont ajoutés ce qui représente **15 %** des surfaces créées dans le département sur la période.

Cette forte densité favorise un environnement économique particulièrement concurrentiel, non seulement entre les centres commerciaux, mais aussi vis-à-vis du tissu commercial de proximité sur l'ensemble du territoire.



## B.2 Fonctionnement urbain : les commerces

### 2) Les commerces

#### Les principales polarités commerciales

L'armature commerciale de Paris Terres d'Envol s'appuie sur plusieurs polarités aux rayonnements plus ou moins larges et permettant d'assurer un service commercial aux habitants :

- Les centres commerciaux, qui sont situés en franges du territoire, à l'exception du centre commercial BeauSevrans ;
- Les linéaires sur les axes structurants (RD 115, 40, 88 et 44) et les pôles commerciaux comme l'avenue de la Division Leclerc au Bourget, les centres-villes de Dugny et du Blanc-Mesnil, l'avenue Henri Barbusse à Drancy, le boulevard de Strasbourg à Aulnay-sous-Bois, le boulevard Robert Ballanger et le quartier du Vert-Galant à Villepinte, l'avenue de Livry à Sevrans et l'avenue Pasteur ainsi que l'avenue Barbusse à Tremblay-en-France ;
- Les pôles de quartier et de proximité, organisés autour de petites et moyennes surfaces alimentaires, qui permettent d'irriguer le reste du territoire ;

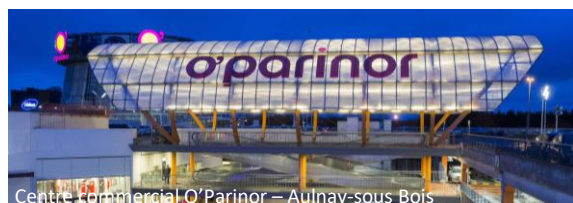
#### Aulnay-sous-Bois

Ratios : 0,17 commerce alimentaire pour 100 habitants ; 0,14 commerce non alimentaire de proximité pour 100 habitants ; 1,13 m<sup>2</sup> de centre commercial par habitant

- 900 commerces
- Un pôle régional (O'Parinor)
- Un pôle communal (centre-ville)
- Plusieurs polarités de quartier

En dehors de O'Parinor, les commerces répondent essentiellement à des besoins courants : bars, restauration, alimentaire, services en agence, hygiène, santé, beauté, coiffeurs, pharmacies, etc. Ils proposent une certaine complémentarité avec le centre commercial et enrichissent le tissu commercial de proximité, l'équipement de la personne étant majoritairement présent à O'Parinor, alors que les services et l'alimentaire sont davantage présents sur le reste de la ville.

L'appareil commercial de la ville apparaît cependant fragilisé, en particulier dans les pôles de proximité. Le centre-gare Sud est moins touché compte tenu de la qualité de l'offre et de son organisation, véritable point fort et réel facteur d'autres activités.



Centre commercial O'Parinor – Aulnay-sous-Bois

- Des activités plus diffuses dans les zones résidentielles, commerces isolés et quelques activités artisanales parmi lesquels des cafés, hôtels, restaurants, services et établissements automobiles sont fortement représentés.

Plusieurs de ces pôles commerciaux sont complétés par des marchés qui constituent un véritable atout pour leur attractivité notamment lorsqu'ils sont peu développés dans les centres-villes.

Selon l'IPR, le territoire accueillerait 0,16 commerce alimentaire pour 100 habitants (contre 0,26 à l'échelle de la MGP), 0,15 commerce non alimentaire de proximité (contre 0,27 pour la MGP) et 0,77 m<sup>2</sup> de centre commercial par habitant (contre 0,41 m<sup>2</sup> pour la MGP).

Cette armature commerciale est un atout pour le territoire et permet d'irriguer les quartiers en profondeur. Toutefois, une analyse par commune et par pôle montre des situations plus disparates.

#### Le Blanc-Mesnil

Ratios : 0,14 commerce alimentaire pour 100 habitants ; 0,13 commerce non alimentaire de proximité pour 100 habitants ; 0,58 m<sup>2</sup> de centre commercial par habitant

- 460 commerces
- Un centre commercial majeur (Plein Air)
- Un pôle communal majeur (centre-ville)
- Un pôle secondaire (Leclerc Express)
- Des pôles relais (Centres commerciaux des Tilleuls, Danielle Casanova, quartier Pierre Sémar)
- Des linéaires commerciaux spécifiques le long des axes (Avenue Paul Vaillant-Couturier)

Le petit commerce souffre d'une forte concurrence extra ou intra-communale. L'évasion commerciale est sensible vers les communes voisines et est notamment liée à la présence du centre commercial O'Parinor, qui constitue une attraction commerciale difficile à contre balancer.



Ave. Henri Barbusse – Le Blanc-Mesnil



## B.2 Fonctionnement urbain : les commerces

### 2) Les commerces

#### Le Bourget

Ratios : 0,25 commerce alimentaire pour 100 habitants ; 0,22 commerce non alimentaire de proximité pour 100 habitants ; pas de centre-commercial

- 187 commerces
- Polarisation autour de l'avenue de la Division Leclerc, de l'avenue Jean Jaurès et autour de la Gare.

L'offre globale est discontinue et peu attractive. Le très faible nombre de magasins d'habillement, 2 seulement, limite le potentiel de chalandise. De plus, les centres commerciaux situés à proximité (Plein Air au Blanc-Mesnil et Drancy-Avenir), à 1,5 et 3 km du centre-ville, constituent une offre attractive concurrente des commerces installés le long de l'avenue de la Division Leclerc.



Carrefour Avenues Jean Jaurès et Division Leclerc – Le Bourget

#### Drancy

Ratios : 0,2 commerce alimentaire pour 100 habitants ; 0,21 commerce non alimentaire de proximité pour 100 habitants ; 0,33 m<sup>2</sup> de centre commercial par habitant

- 805 commerces
- 2 axes historiques (RD115 et RD30)

Sur ces deux linéaires, les commerces éprouvent des difficultés et parviennent difficilement à remplir leur rôle de commerces de proximité. Cependant, sur certains secteurs de l'avenue Jean Jaurès, la rénovation du tissu urbain a pour effet de faire disparaître les dents creuses et d'assurer une continuité de l'axe commercial. C'est également le cas avec la requalification de l'avenue Marceau, où des commerces en pied d'immeuble sont prévus.

A proximité de l'avenue Henri Barbusse, le secteur Hôtel de Ville constitue pour sa part un pôle autonome.



Carrefour Avenues Jean Jaurès et Henri Barbusse – Drancy

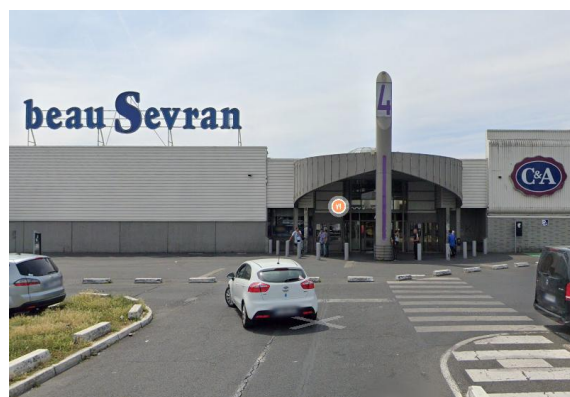
#### Sevran

Ratios : 0,15 commerce alimentaire pour 100 habitants ; 0,1 commerce non alimentaire de proximité pour 100 habitants ; 0,86 m<sup>2</sup> de centre commercial par habitant

- Un centre commercial (Beau Sevran)
- Petite polarité dans le centre-ville (Place Gaston Bussière) et la route d'Aulnay.
- Des pôles de proximité bien insérés dans les quartiers.

L'avenue Liégeard traverse une crise depuis la fermeture de l'usine Kodak et Westinghouse. Avec la reconversion de cette dernière et l'arrivée du Tramway T 4 une redynamisation de ce pôle traditionnel a lieu.

Le centre-ville de Sevran est sous-dimensionné du point de vue commercial. Il propose essentiellement des commerces alimentaires et de services. Des locaux souvent obsolètes empêchent de répondre aux besoins sur les normes, des espaces de stockage qui sont insuffisants, et laissent présager des difficultés de reprise faute de réaménagement. Pourtant, le centre-ville bénéficie d'une bonne vitalité commerciale grâce aux artisans et au marché.



Centre commercial beau Sevran – Sevran

## B.2 Fonctionnement urbain : les commerces

### 2) Les commerces

#### Dugny

Ratios : 0,21 commerce alimentaire pour 100 habitants ; 0,14 commerce non alimentaire de proximité pour 100 habitants ; pas de centre-commercial

Le centre-ville de Dugny concentre 80% de l'offre commerciale communale autour de laquelle gravitent des pôles de quartiers. Ce tissu commercial de proximité ne répond qu'en partie aux besoins quotidiens, l'offre étant peu suffisante et pas assez diversifiée.

#### Tremblay-en-France

Ratios : 0,11 commerce alimentaire pour 100 habitants ; 0,16 commerce non alimentaire de proximité pour 100 habitants ; 2,3 m<sup>2</sup> de centre commercial par habitant

- Le centre-ville ;
- Le centre-commercial Aéroville à proximité de l'aéroport Charles-de-Gaulle ;
- Les avenues Pasteur et du Général de Gaulle, dans le quartier du Vert Galant, au sud de la voie ferrée et du canal de l'Ourcq ;
- Le Vieux Pays, où les deux tiers des commerces relèvent de la restauration ;
- Les Cottages, quartier structuré autour de trois axes commerciaux géographiquement dissociés les uns des autres, l'avenue Henri Barbusse, le centre commercial Berlioz et la route des Petits Ponts (RD 115), et très différents par la nature qualitative de leur offre commerciale

#### Villepinte

Ratios : 0,11 commerce alimentaire pour 100 habitants ; 0,14 commerce non alimentaire de proximité pour 100 habitants ; pas de centre-commercial

- 270 cellules commerciales
- 11 pôles commerciaux
- Zone d'activité Paris Nord 2

Le quartier du Vert-Galant, proche de la gare RER B, constitue la polarité principale de la commune devant le boulevard Robert Ballanger (RD 115). Ce dernier fait l'objet d'une requalification urbaine importante, avec notamment la mise en œuvre de la ZAC de la Pépinière, au sein de laquelle la transformation de la ligne de bus 15 en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) constituera dans les prochaines années un levier de transformation urbaine et commerciale.

Les pôles de quartiers et les micro-polarités proposent une offre de « dépannage » répondant aux besoins immédiats.

L'offre de commerces et de services est globalement présente dans chaque quartier. Cependant, elle manque de dynamisme et d'attractivité en raison de sa fragmentation. Cette offre est dominée par les services et a tendance à s'appauvrir.



Avenue Ambroise Croizat – Dugny



Centre commercial Aéroville – Tremblay-en-France



Zone d'activité Paris Nord 2 – Villepinte

## B.2 Fonctionnement urbain : les commerces

### Synthèse

|  |  |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Un territoire dynamique et stratégique.                                           | Équipement commercial assez modeste.                                              | Un environnement commercial très concurrentiel.                                     |
| Une armature commerciale multipolaire bien répartie sur le territoire             | Des locaux commerciaux pas toujours adaptés aux besoins.                          | Une fragilité du commerce de proximité.                                             |
|                                                                                   | Surreprésentation des agences, banques, cabinets d'assurance.                     | Baisse de la diversité commerciale.                                                 |

### Enjeux

- Conforter les pôles commerciaux existants, des centres commerciaux régionaux aux micro-centralités.
- Encourager la diversité commerciale.
- Disposer d'une offre commerciale de qualité.
- Réduire la vacance commerciale.
- Répondre à la fois à la clientèle résidentielle et aux usagers et salariés du territoire.



## B.3 Fonctionnement urbain : mobilités

### Le réseau routier

#### Des infrastructures routières et autoroutières :

Le territoire est traversé par 4 infrastructures majeures:

- A1
- A3
- A86
- A104

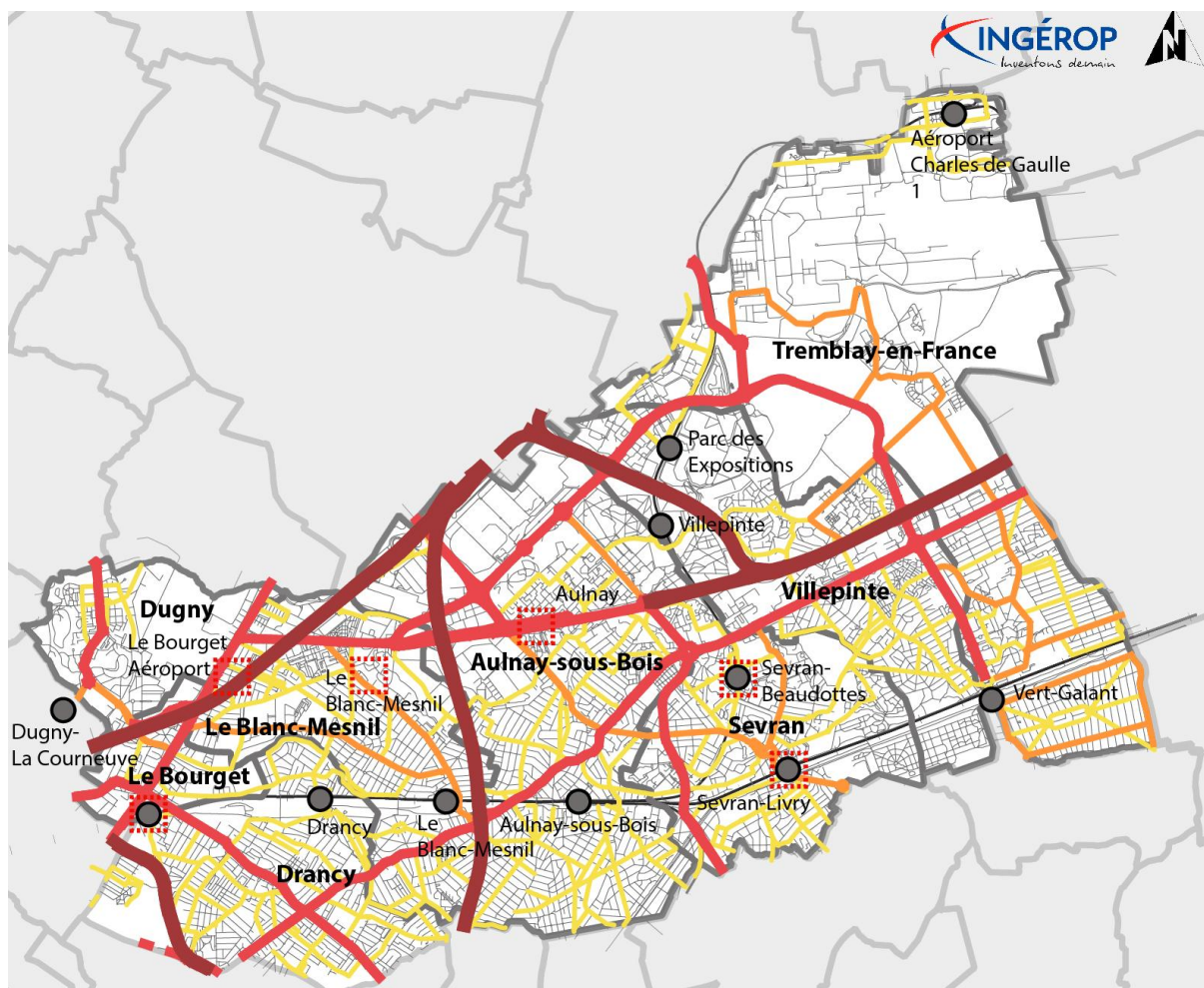
D'autres axes structurent le territoire :

- RD 115
- N2
- RD 30
- RD 40

Ces axes génèrent d'importantes coupures urbaines.

#### Quelques données clés :

- Un taux d'équipement des ménages possédant au moins une voiture à **71,6%** (66,2% MGP ; 62% département). **3<sup>ème</sup> territoire le plus motorisé ;**
- Ce taux est en croissance de +5,2% depuis 2013, **plus forte augmentation de la métropole ;**
- **Environ 39,3%** des habitants utilisent la voiture pour réaliser leurs déplacements (travail, loisirs...) ;
- Une portée moyenne des déplacements internes en voiture d'environ **7,7 km** (5,3 km département).



### Hiérarchisation du réseau viaire

Réseau viaire

- Réseau à caractère magistral
- Réseau à caractère structurant
- Réseau intercommunal

- Réseau de desserte locale
- Maillage local

Réseau ferré

- Gare
- Ligne
- Gare GPE

Source : INGÉROP

## B.3 Fonctionnement urbain : mobilités

### Le réseau routier

#### Des axes fortement fréquentés :

Globalement, la fréquentation des grands axes routiers en heures de pointe est plus importante au sud-ouest du territoire.

Les axes autoroutiers ont un trafic élevé pouvant se reporter sur le réseau local :

- A 3 en traversée du Blanc-Mesnil et d'Aulnay-sous-Bois ;
- A 104 à hauteur de Tremblay-en-France et Villepinte ;
- La section de l'A 86 à hauteur de Drancy.

Localement, les points de congestion récurrents les plus importants sont :

- RD 40 au niveau du Vert-Galant, le franchissement du RER B du canal de l'Ourcq ;
- RD 40 (avenue de la Résistance) à Tremblay-en-France ;
- RD 115 (rue Jean Charcot) à Aulnay-sous-Bois ;
- RN 370 (avenue J.F. Kennedy) et RD 44 (avenue R. Ballanger) à Sevran ;

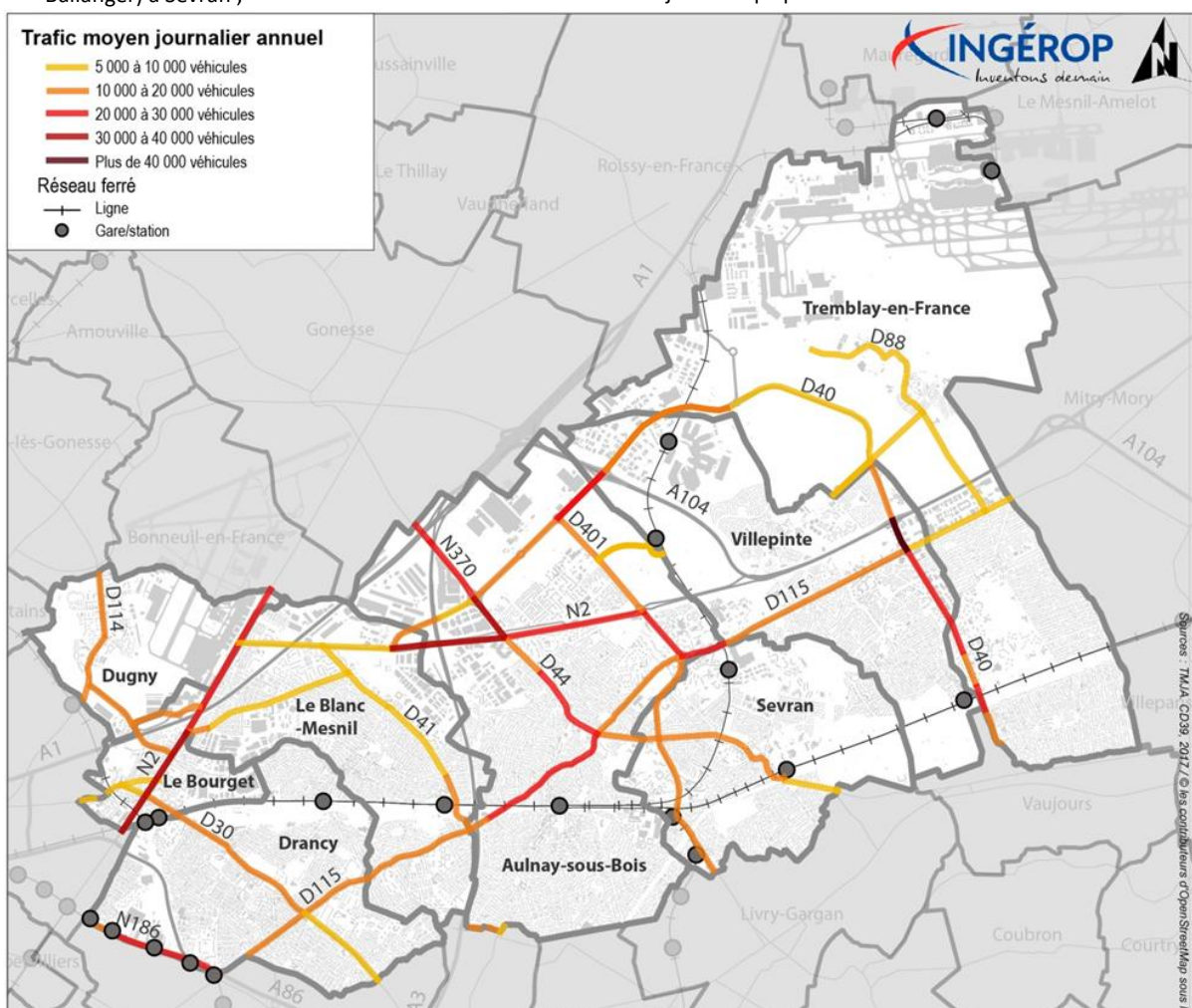
- Avenue Henri Barbusse et D 115 (avenue Paul Vaillant Couturier) au Blanc-Mesnil.
- Le franchissement du canal et de la voie ferrée provoque aussi des effets entonnoirs dans les communes concernées

Cette fréquentation importante du réseau routier aux heures de pointe est à l'origine de difficultés de circulation, notamment en centre-ville.

Les projets urbains devraient accentuer cette augmentation du trafic :

- Val Francilia à Aulnay-sous-Bois,
- Sevran Terre d'Avenir,
- AeroliansParis à Tremblay-en-France,
- Cluster des Médias à Dugny.
- La re qualification du périphérique Sud

Environ 14 000 nouveaux déplacements sur une journée qui pourraient avoir lieu en voiture.



Source : INGÉROP 2018



## B.3 Fonctionnement urbain : mobilités

### Les transports en commun

#### Les infrastructures de transports en commun :

Trois lignes de réseaux lourds traversent le territoire et desservent 11 gares :

- Le **RER B** : composé de deux embranchements, il draine d'Est en Ouest l'ensemble du territoire en desservant 7 communes sur 8 en 11 gares ;
- Le **tramway T11 Express** : il relie le Bourget à Epinay-sur-Seine en desservant les communes du Bourget, son terminus, et Dugny ;
- Le **tramway T4** : relie Aulnay-sous-Bois et Bondy et marque 3 points d'arrêt sur le territoire. Il permet de rejoindre le RER E en environ 20 minutes depuis la gare d'Aulnay-sous-Bois.
- Le **transilien K** reliant Paris Gare du Nord au Crépigny en Vallois

Deux autres lignes de réseaux lourds se trouvent à proximité du territoire, sans le traverser :

- Le RER D à l'Ouest ;
- le RER E au Sud.

#### La fréquentation :

- **266 000 voyageurs par jour** dans les 11 gares de Paris Terres d'Envol soit 34% des flux de Seine-Saint-Denis en 2019
- **-54% en période de crise sanitaire en 2020.**

La fréquence des lignes est globalement plus élevée à l'approche de Paris. Les gares les plus fréquentées du territoire sont :

- Aulnay-sous-Bois : 28 000 montants par jour ;
- le Bourget : 18 613 montants par jour.

Ces gares bénéficient d'une fréquence élevée des trains.

Les gares avec les moins de montants sont :

- Villepinte ;
- Parc des Expositions

Elles sont situées dans une zone de densité d'habitat faible. Des pics de fréquentation sont constatés au moment des salons.

#### L'aménagement des pôles gare :

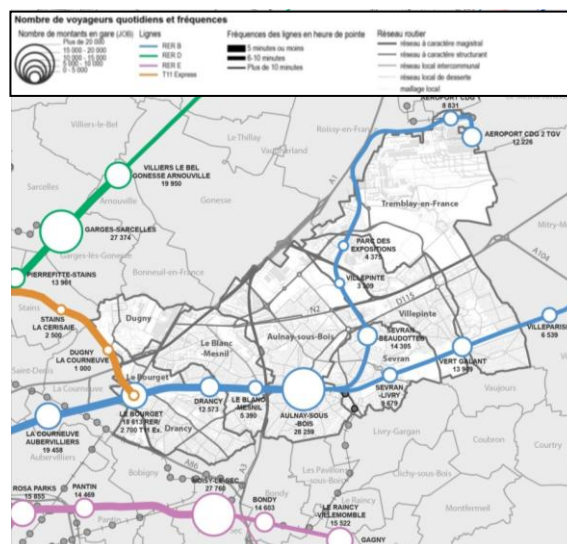
Pour améliorer l'accessibilité de ces nombreuses gares, certains pôles d'échanges ont été aménagés tels ceux du Vert Galant, du Bourget, d'Aulnay-sous-Bois et de Dugny-La Courneuve.

#### L'offre routière de transports collectifs :

Un total de 49 lignes de bus, avec 3 transporteurs principaux. L'attractivité de cette offre est pénalisée par la congestion de la circulation.

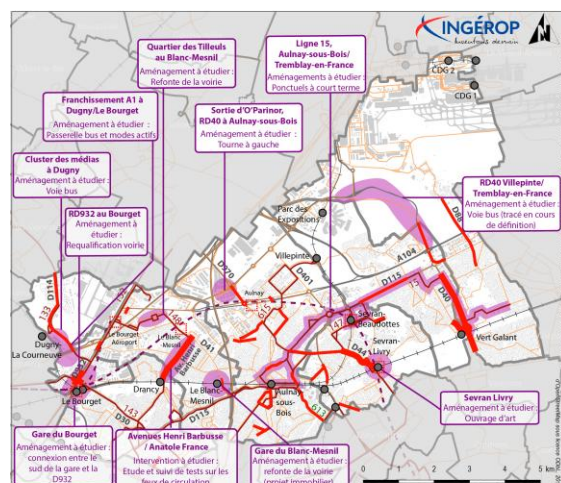
L'amplitude horaire est relativement importante

#### Etat des lieux de l'offre existante :

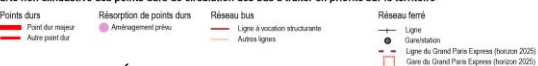


Source : INGÉROP - 2018

#### Points durs de circulation sur le territoire :



Carte non exhaustive des points durs de circulation des bus à traiter en priorité sur le territoire



Source : INGÉROP - 2018



## B.3 Fonctionnement urbain : mobilités

### Les transports en commun

#### Un faible taux de couverture du réseau de transports collectifs :

La couverture géographique du territoire par le réseau de transports collectifs a été analysée à partir des aires d'attraction des différents points d'arrêt :

- 300 mètres pour les arrêts de bus ;
- 500 mètres pour les stations de tramway ;
- 1 000 mètres pour les gares.

**28,6 % de la population en 2016 réside à moins de 500 mètres d'un TC structurant, un des plus faibles taux de la MGP.**

La majorité du territoire est desservie par les transports collectifs dont notamment les zones résidentielles.

Des « zones blanches » correspondent essentiellement à des zones non résidentielles :

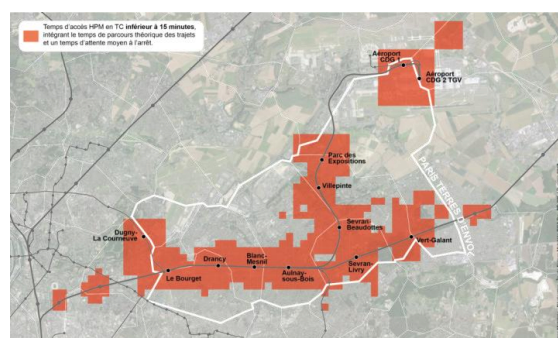
- des emprises aéroportuaires
- des liaisons autoroutières
- des espaces verts et l'ex-site PSA.

Si l'essentiel du territoire est bien desservi par le réseau de bus, assurant son rôle de rabattement, certains secteurs ont une faible fréquence.

La couverture des zones d'activités du territoire apparaît satisfaisante, à l'exception de l'ex-site PSA.

De vastes zones demeurent cependant « éloignées » des transports collectifs lourds avec des temps de trajet supérieurs à 15 minutes pour rejoindre les gares (quartiers Nord du Blanc-Mesnil et d'Aulnay-sous-Bois, Sud de Tremblay-en-France, moitié Sud de Drancy).

#### Zones accessibles en moins de 15 min en bus autour des gares actuelles :



Source : Île-de-France mobilités

#### Converture géographique des zones d'emplois par le réseau de transports

##### Zone tampon

- 1 000 mètres pour les gares
- 500 mètres pour les stations tramway
- 300 mètres pour les arrêts de bus

##### Réseau de transport

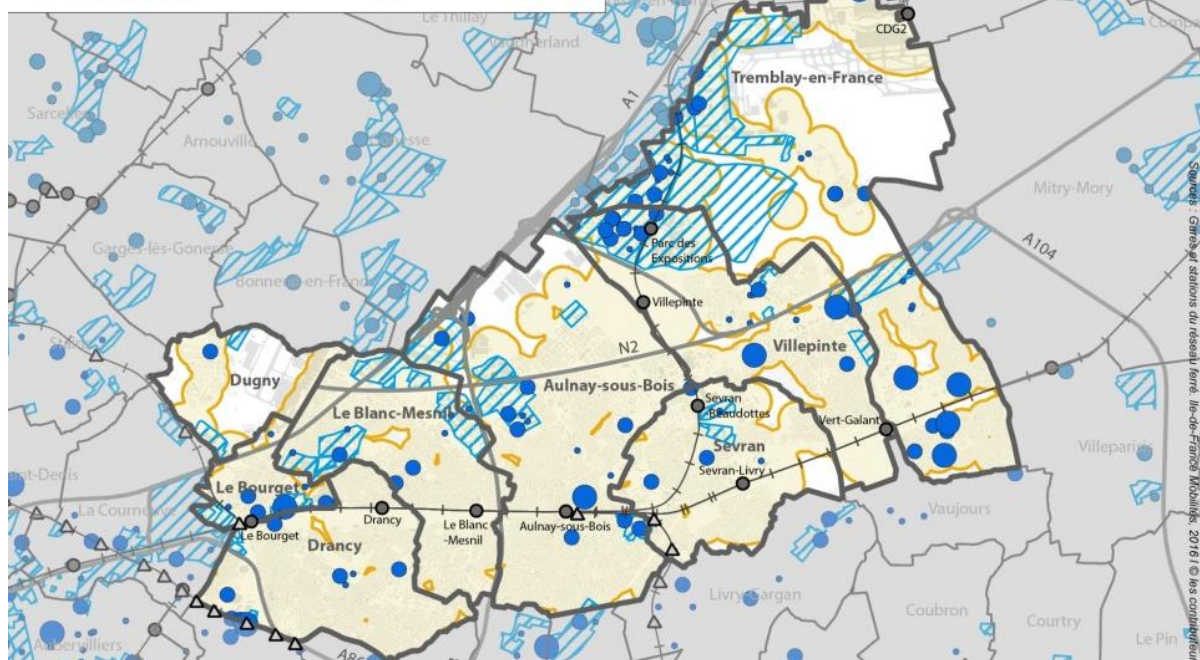
- Voie ferrée
- Gare
- Station de tramway

##### Activités

- Zone d'activités
- Employeur de 50 à 100 salariés
- Employeur de 100 à 1 000 salariés
- Employeur de plus de 1 000 salariés

##### Réseau routier

- Principaux axes



Source : INGÉROP

## B.3 Fonctionnement urbain : mobilités

### Les transports en commun

#### Des projets de transports collectifs qui vont modifier considérablement la desserte du Territoire :

Le Grand Paris Express (GPE), projet de 4 nouvelles lignes de métro à horizon 2025 et 2030, desservira les grands pôles d'activités métropolitains et renforcera la desserte de tous les territoires aujourd'hui pénalisés.

Ce nouveau métro permettra de se rendre plus facilement d'un point à l'autre de l'Ile-de-France sans passer par Paris.

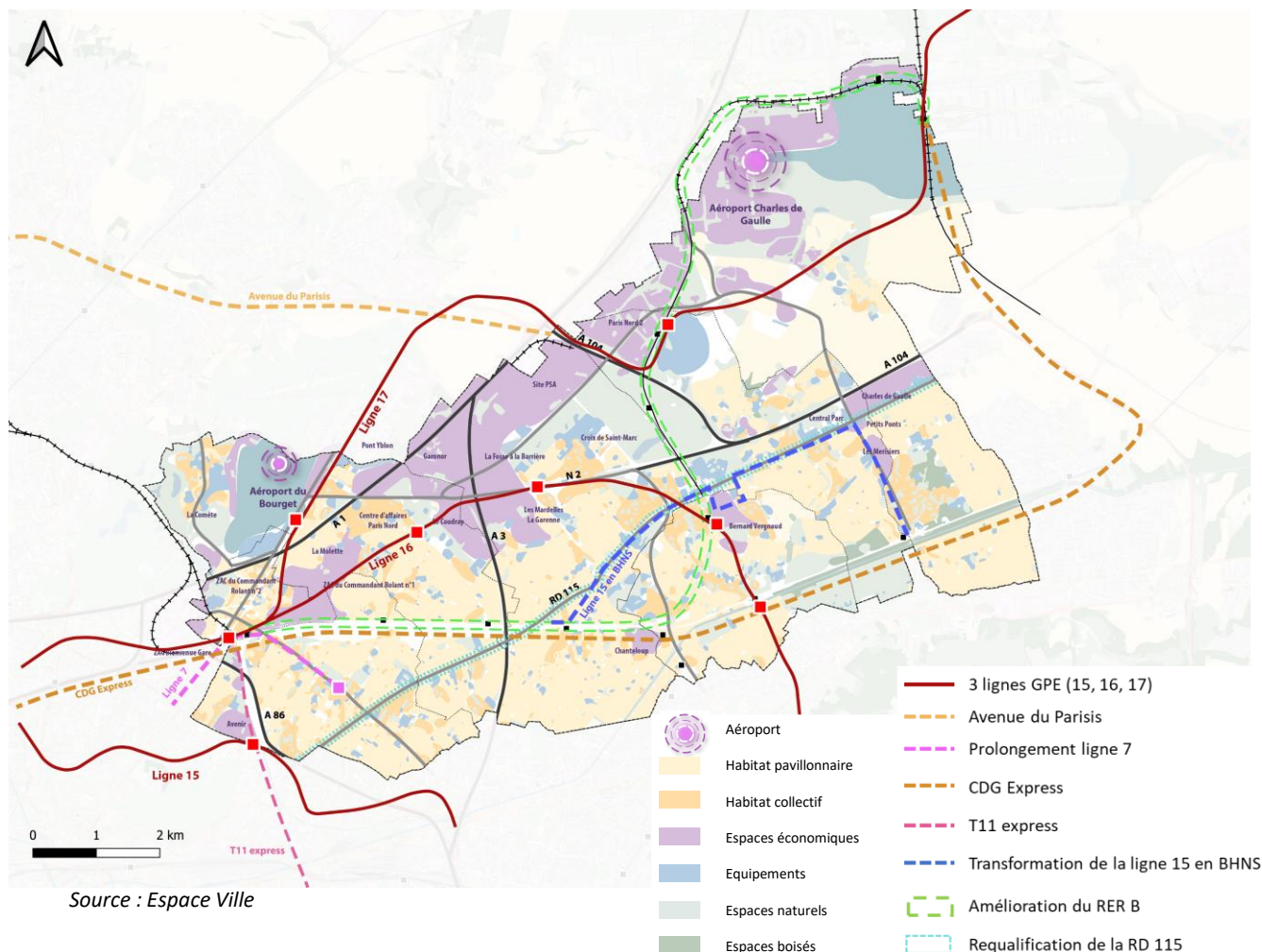
Paris Terres d'Envol accueillera plusieurs gares des lignes 15, 16 et 17, des nouvelles gares ou en correspondance avec le RER B.

Ces nouvelles lignes de métro et notamment la ligne 17 permettront d'accompagner le développement économique du territoire et notamment au Nord (Paris Nord 2, Aérolians, à proximité de l'aéroport Charles de Gaulle).

| Ligne | Parcours                               | Gares en correspondance avec le RER B                     | Nouvelle gare                       |
|-------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| 15    | De Pont de Sèvres à Noisy – Champs     | -                                                         | Drancy Bobigny                      |
| 16    | De Saint-Denis Pleyel à Noisy – Champs | Le Bourget RER<br>Sevran<br>Beaumont<br>Sevran Livry      | Le Blanc-Mesnil<br>Aulnay-sous-Bois |
| 17    | de Saint-Denis Pleyel au Mesnil-Amelot | Le Bourget RER<br>Parc des Expositions<br>Aéroport CDG T2 | Le Bourget Aéroport                 |

Source : Île-de-France mobilités

#### Carte des projets en cours :



## B.3 Fonctionnement urbain : mobilités

### Les transports en commun

#### Les autres projets en cours de transports collectifs :

- Les travaux d'amélioration de la robustesse et de la fiabilité du RER B entre le Bourget et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ;
- Le prolongement du T 11 Express entre le Bourget et Noisy-le-Sec,
- Le projet d'évolution de la ligne 15 en transports en commun en site propre (TCSP) reliant Tremblay-en-France (pl. J. Jaurès et Vert-Galant) à la gare d'Aulnay-sous-Bois ;
- Le Charles de Gaulle Express, future liaison ferroviaire directe entre Paris et l'aéroport à échéance 2025 ;
- Un site propre bus sur l'autoroute A 3 à l'horizon 2025.

#### Les projets à l'étude sont :

- Un Bus à haut niveau de service (BHNS) sur la RD40 reliant le RER B Vert Galant au parc des expositions de Villepinte ;
- Trois lignes de BHNS du Grand Roissy (Goussainville-PIEX, Villiers-le-Bel-Roissypôle et Garges-lès-Gonesse-Roissypôle), dont les lignes proposent une liaison entre le PIEX et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et qui sont inscrites au SDRIF-E. Le Département du Val-d'Oise a réalisé une concertation préalable sur ces trois lignes du 5 juin au 1er juillet 2023 qui a confirmé le soutien du public aux aménagements prévus. Les travaux pourraient démarrer en 2026 après une enquête publique et une déclaration d'utilité publique en 2025. La mise en service de ces trois lignes est prévue pour fin 2029 ;
- Le projet de prolongement de la ligne 7 du métro entre La Courneuve Huit Mai 1945 et la mairie de Drancy.



## B.3 Fonctionnement urbain : mobilités

### Les modes actifs

#### Des déplacements à pied fortement liés à l'occupation du sol

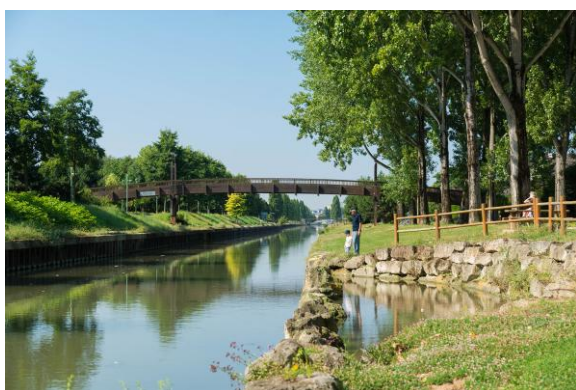
La marche à pied constitue l'un des modes de déplacements privilégiés des modes actifs sur le territoire avec une part modale de 3,9% (contre 8,4% à l'échelle de la Métropole du Grand Paris).



Source : Cité Pierre Sépard, Le Blanc-Mesnil

#### Des sites favorisent la pratique de la marche :

- Les centres-villes;
- les grands parcs du territoire (Sausset, Poudrerie, Aire des vents...);
- les berges du Canal de l'Ourcq;
- le Chemin des parcs.



Source : Canal de l'Ourcq à Aulnay-sous-Bois

Les nombreuses infrastructures (routières, ferroviaires et certains équipements) représentent des coupures urbaines et un frein pour le développement de la marche à pied (inconfort, insécurité).

Certains cheminements manquent de continuité.

#### L'accessibilité piétonne depuis les gares existantes :

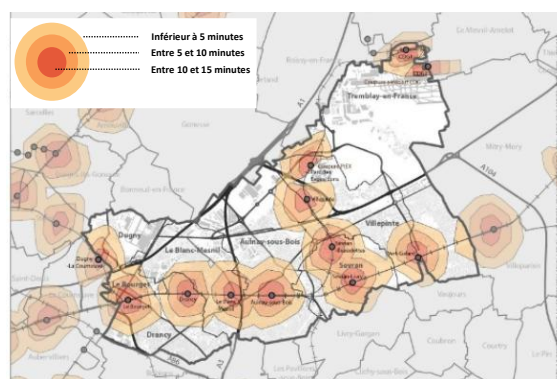
Une bonne accessibilité à l'ensemble du territoire depuis les gares en moins de 15 minutes à pied.

Quelques secteurs restent encore exclus des aires de rabattement :

- le Nord et l'Est de Dugny
- le Nord du Blanc-Mesnil
- Le Nord d'Aulnay-sous-Bois.

Des zones d'activités (plateformes aéroportuaires et les centres commerciaux O'Parinor et Plein Air) sont peu accessibles en raison de l'éloignement des gares ou par effets de coupures urbaines.

#### Accessibilité piétonne aux gares existantes :

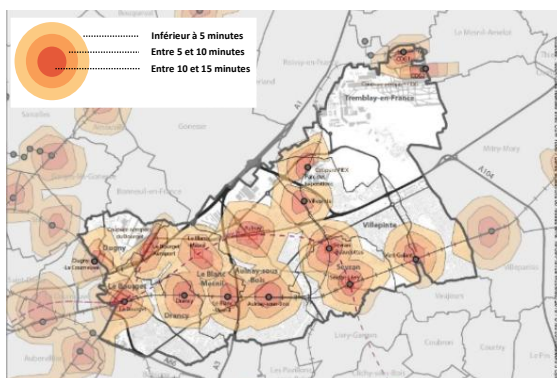


Source : diagnostic PLD

La réalisation du Grand Paris Express va permettre la couverture des secteurs aujourd'hui inaccessibles par les transports lourds.

D'autres secteurs resteront en revanche inaccessibles en 15 minutes (Est de Villepinte, le Nord de Dugny, le centre de Drancy et une partie de Tremblay-en-France) qui nécessiteront alors un renfort du réseau de bus.

#### Accessibilité piétonne aux gares existantes et du Grand Paris Express :



Source : diagnostic PLD

## B.3 Fonctionnement urbain : mobilités

### Les modes actifs

#### Un réseau cyclable en cours de constitution

##### Deux grands axes cyclables :

- Le canal de l'Ourcq ;
- Le long de la RD 40.

##### Quelques facteurs limitant l'usage de vélo :

- Itinéraires cyclables globalement discontinus ;
- Faible présence de liaisons cyclables ;
- De nombreuses coupures urbaines ;
- Des zones de voirie apaisée peu développées.

De plus, dans certains cas, l'étroitesse des voiries ne permettra pas la réalisation d'aménagements dédiés.

#### L'accessibilité piétonne depuis les gares existantes :

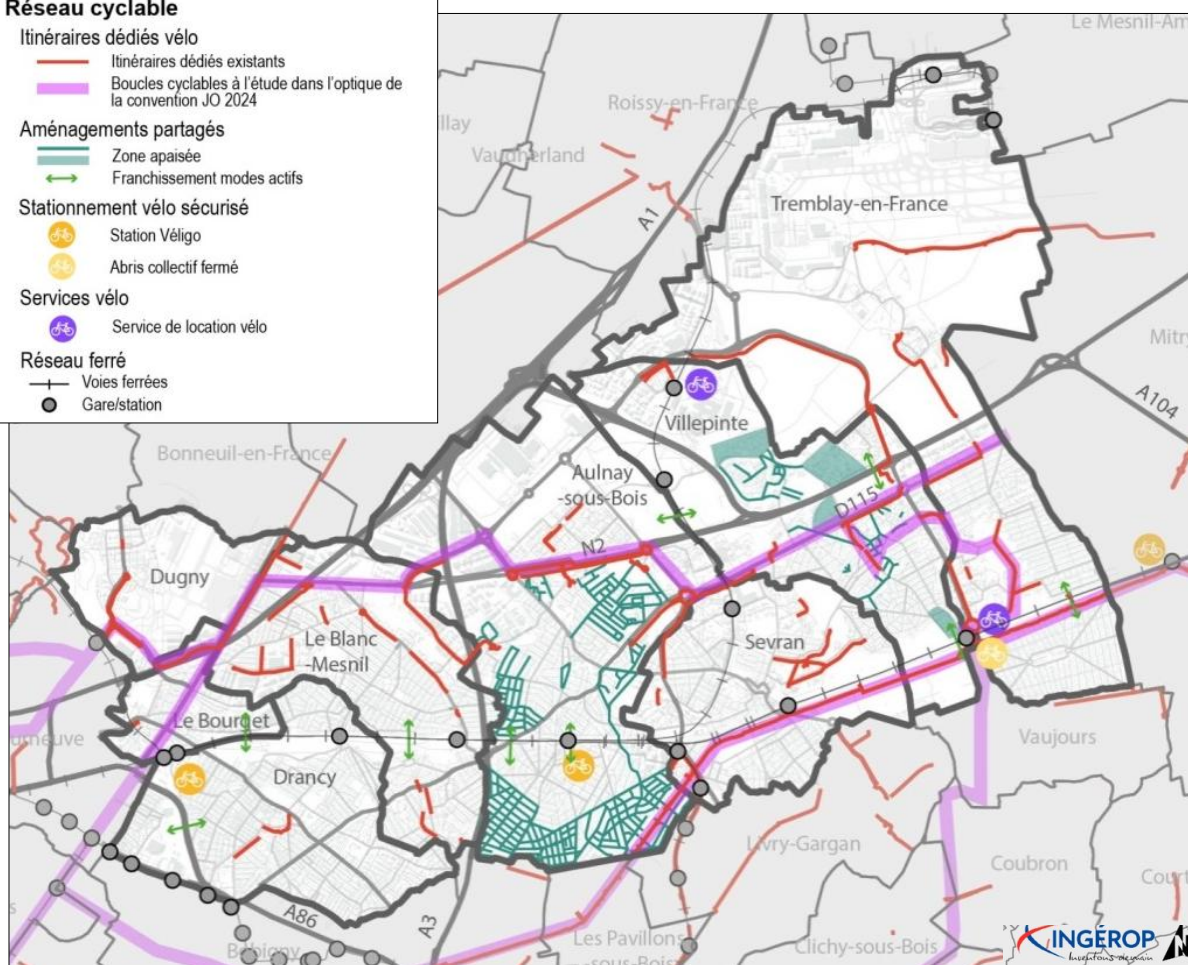
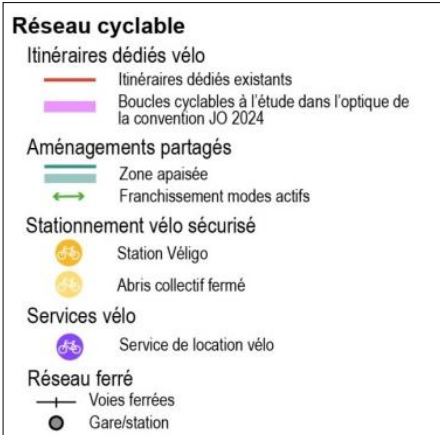
Toute la partie Sud du territoire est aujourd'hui accessible à vélo en moins de 10 minutes depuis les gares du RER B.

A horizon 2024, la mise en service partielle du Grand Paris Express augmentera cette couverture du territoire où seuls quelques secteurs resteront éloignés :

- le Nord d'Aulnay-sous-Bois (secteurs ex-site PSA, Garonor et O'Parinor) ;
- le Nord de Tremblay-en-France.



Source : Le Blanc-Mesnil



Source : diagnostic PLD



## B.3 Fonctionnement urbain : mobilités

### Les modes actifs

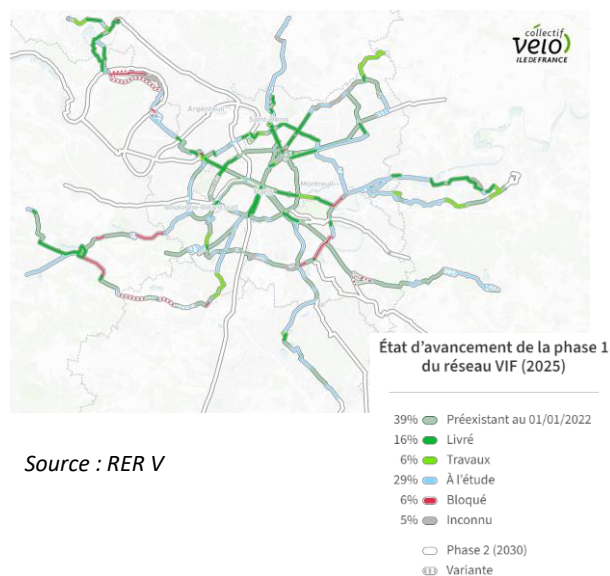
#### Le RER V, un projet citoyen :

Les 39 associations du Collectif « Vélo Île-de-France » ont appelé tous les élus de la région Île-de-France à construire un « Réseau Express Régional Vélo » sur le modèle des transports en commun, le RER V. Le projet est soutenu financièrement par la région.

Un total de 9 lignes cyclables reliera les grands pôles de l'Île-de-France. 2 branches permettront de relier le territoire Paris Terres d'Envol avec la capitale :

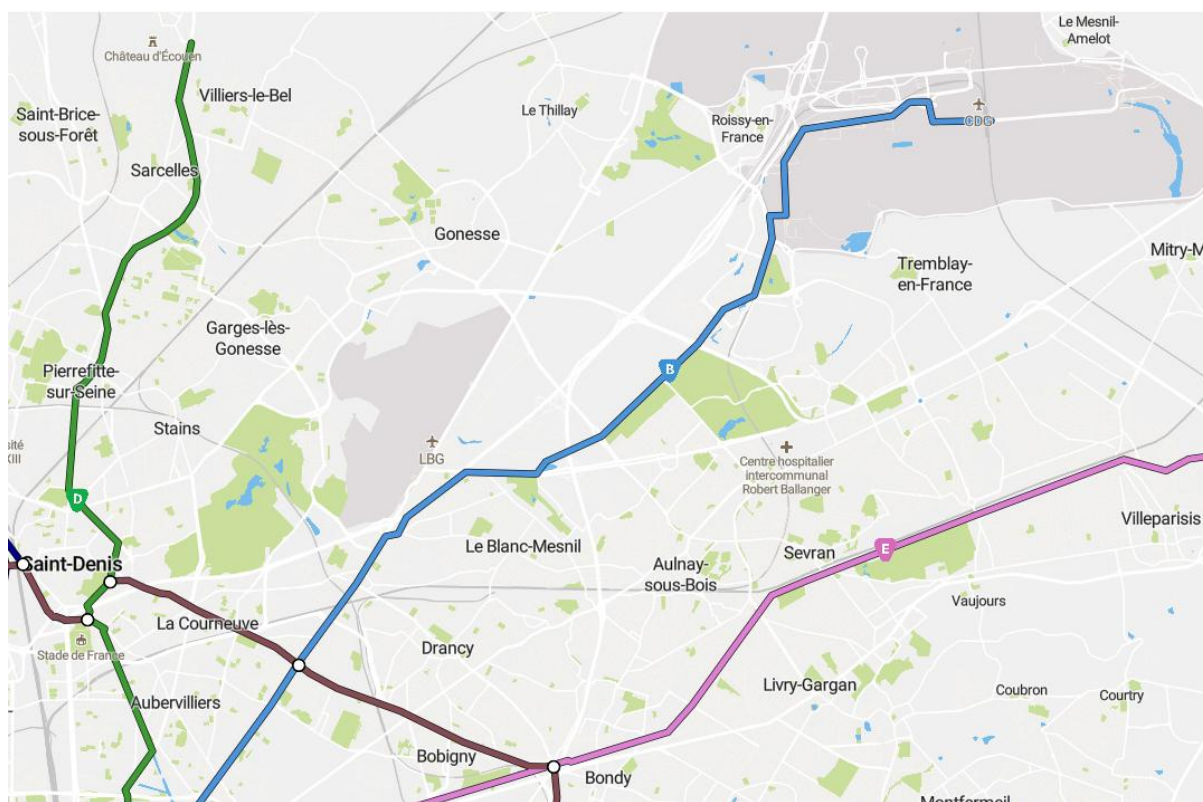
- Drancy – aéroport Charles-de-Gaulle : le long de la N2 et de la RD 40 ;
- Bobigny – Claye-Souilly via Aulnay-sous-Bois, Sevran, Villepinte et Tremblay-en-France : le long du canal de l'Ourcq.

#### Plan général du RER V :



Source : RER V

#### Cartographie des futures pistes cyclables du RER V :



Source : RER V



### B.3 Fonctionnement urbain : mobilités

#### Synthèse

|                             |                                  |                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Un territoire desservi par des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales majeures.                | Nombreuses coupures urbaines.                                                                                     | Un développement de projets urbains d'envergure induisant de nouveaux besoins en déplacements et en stationnement.                                  |
| Des initiatives locales menées pour pacifier et sécuriser la voirie.                                         | Flux de marchandises routiers importants                                                                          | Un risque d'augmentation de la congestion au niveau des franchissements des voies ferrées et du canal de l'Ourcq, impactant la circulation des bus. |
| Maillage fin par le réseau bus                                                                               | Manque de continuité des liaisons douces                                                                          | Un développement de zones d'activités entraînant de nouveaux flux de véhicules lourds.                                                              |
| De nombreux projets de transports collectifs dont ceux de GPE.                                               | Certains secteurs éloignés des transports                                                                         |                                                                                                                                                     |
| Présence de nombreux emplois sur le territoire et à proximité favorable aux déplacements de courte distance. | Incertitudes sur la réalisation effective de la modernisation du RER B et de la restructuration des lignes de bus |                                                                                                                                                     |

#### Enjeux

- Faciliter le rabattement vers les pôles gare actuels et futurs et définir des espaces d'intermodalité de qualité.
- Favoriser la pratique des modes actifs, développer des continuités territoriales.
- Requalifier l'espace public, en priorité le long des anciennes routes nationales et grandes départementales ainsi dans les quartiers de gare
- Encadrer les flux générés par le transport de marchandises et anticiper l'évolution de l'activité de la logistique sur le territoire
- Réduire les impacts liés à la logistique urbaine du dernier kilomètre (véhicules adaptés, centres de redistribution locaux, etc.).
- Limiter les effets entonnoirs provoqués avec le franchissement du canal et de la voie ferrée pour les communes concernées

## B.4 Fonctionnement urbain : le stationnement

### L'offre en stationnement

**De grands parkings principalement situés dans les quartiers gares mais qui n'empêchent pas la saturation du stationnement sur l'espace public**

Le territoire compte douze parkings d'intérêt régional (PIR) à proximité des gares (Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Sevrans-Livry, Sevrans-Beaudottes, Villepinte et Vert-Galant) représentant un total de **3 150 places**.

#### Deux cas de figure :

- Sous utilisation : 3 parkings barriérés ;
- Saturation : les parcs de stationnement gratuit au niveau des gares.

Le stationnement autour des gares fait l'objet de nombreux conflits d'usages soulevant ainsi l'enjeu de la tarification du stationnement.

#### Plusieurs projets de création de parkings sont en cours :

- le parking de la piscine
- le projet de parking du futur pôle culturel à Drancy.

Des réflexions autour de l'offre de stationnement à créer au niveau des futures gares du Grand Paris Express sont en cours notamment au niveau de la gare du Blanc-Mesnil.

#### Stationnement sur voirie au Bourget :



Source : Espace Ville

#### Le stationnement sur voirie, des politiques hétérogènes :

- Saturé au niveau des quartiers proches des gares ;
- Sous pression dans les quartiers pavillonnaires (la multi-motorisation, division pavillonnaire...).
- Souvent délaissés et dégradés : les parkings au sein des résidences de grands ensembles, notamment ceux en superstructures ou en souterrain peuvent être sous-utilisés au profit du stationnement sur voirie.

#### Les réglementations concernant le stationnement sur voirie divergent selon les communes :

- Le stationnement est payant uniquement au niveau de la gare d'Aulnay-sous-Bois ;
- Le stationnement rotatif gratuit est instauré dans certaines communes principalement au niveau des rues commerçantes et autour des gares ;
- Le stationnement est gratuit sans limitation de durée à Dugny ;
- Système de stationnement résidentiel (macaron résident et zone de stationnement temporaire...) au Blanc-Mesnil.

Ces réglementations ont vocation à répondre aux conflits d'usages mais elles sont également l'occasion de traiter la saturation sur voirie en incitant les résidents à utiliser l'offre de stationnement privée.

## B.4 Fonctionnement urbain : le stationnement

### L'offre en stationnement

#### Le stationnement privé

Les ménages du territoire possèdent plus de **121 000 véhicules** mais seuls **67 000 ménages** sont dotés d'au moins une place de parking. Le débordement du stationnement résidentiel privé est de près de **54 000 places**. Ce déficit est particulièrement marqué dans les quartiers de grands ensembles.

La majorité des projets situés sur le territoire présente un léger excédent de l'offre de stationnement privé. Les projets qui présenteront les excédents les plus importants sont le secteur du Baillet à Drancy, la ZAC Cluster des Médias à Dugny et Val Francilia à Aulnay-sous-Bois. Seul le projet de l'écoquartier de la Pépinière à Villepinte présente un léger déficit de l'offre de stationnement privé.

#### L'offre publique de stationnement vélo

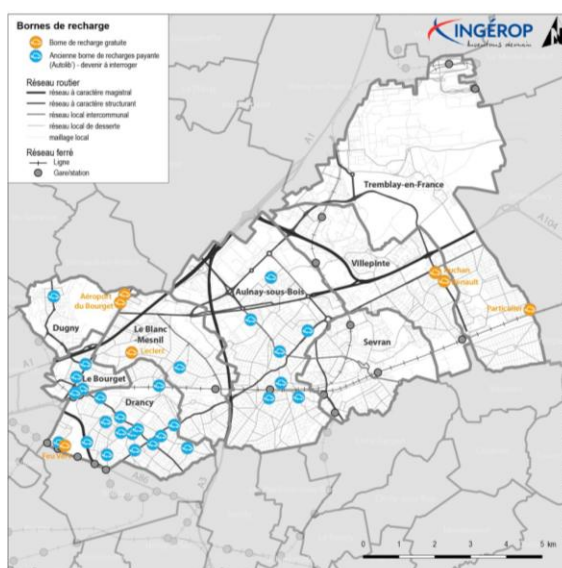
Les différents pôles d'échanges du territoire ne disposent que partiellement de dispositifs de stationnement vélo dans un rayon proche. Des consignes Véligo ont été installées à proximité des pôles gare du Bourget et d'Aulnay-sous-Bois et une offre de stationnement fermée et sécurisée est disponible en gare du Vert Galant.

Une offre de stationnement vélo est également présente sur l'espace public, la plupart du temps sous forme d'arceaux. Ils sont principalement situés à proximité des pôles de générateurs de déplacements (équipements publics, commerces, etc.) et dans les centres villes.

#### Le développement des bornes de recharge

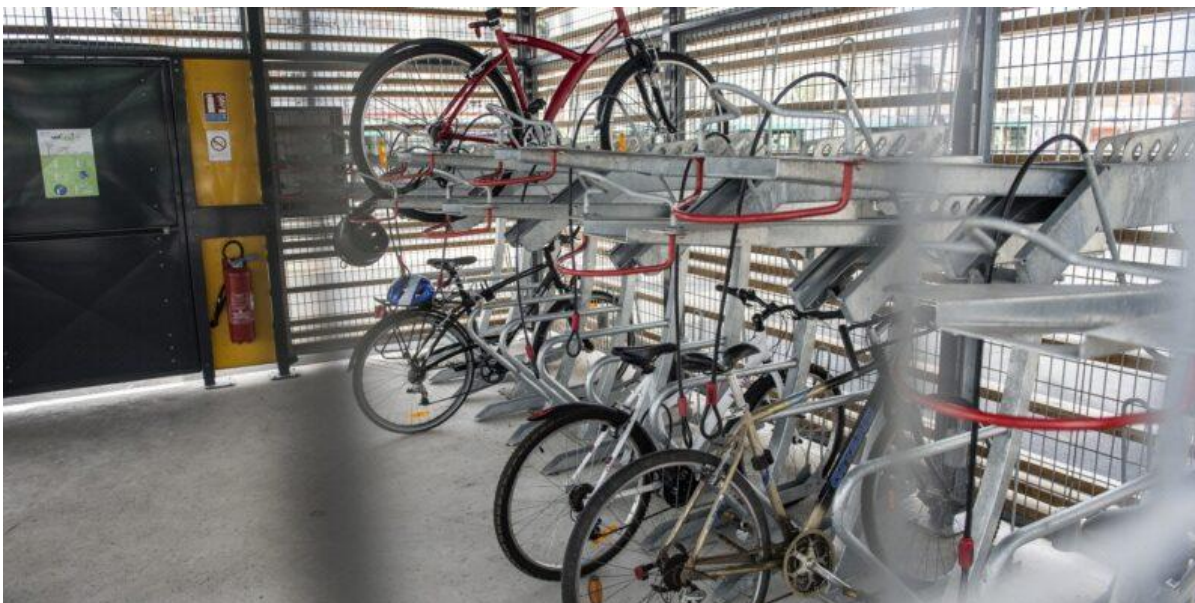
Au-delà des bornes Autolib', il existe également sept bornes de recharge gratuites sur le territoire : deux à proximité de l'aéroport du Bourget, chez des commerçants (Feu Vert, Leclerc, Auchan, Renault) et chez un particulier (cf. carte ci-dessous).

#### Carte de localisation des bornes de recharge :



Source : Ingérop

#### Stationnement sécurisé à la gare du Bourget (espace véligo)



Source : Le blog du RER B



## B.4 Fonctionnement urbain : le stationnement

### Synthèse

|                                                                                       |       |                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Des secteurs proposant une offre de stationnement sur voirie réglementée pour pallier les conflits d'usages et à la saturation de l'offre en stationnement sur voirie. | Une réglementation de l'offre de stationnement sur voirie hétéroclite et insuffisante. | Une offre en stationnement qui doit être soutenue dans les secteurs stratégiques pour éviter un encombrement des voies |
| Des gares en partie équipées de parkings voitures et vélos et proposant ponctuellement des services de mobilité ou d'information.                                      |                                                                                        |                                                                                                                        |
| Des projets en cours ou futurs qui prennent en compte les besoins en stationnement                                                                                     |                                                                                        |                                                                                                                        |

### Enjeux

- Faciliter le rabattement vers les pôles gares actuels et futurs et définir des espaces d'intermodalité de qualité.

## B.5 Principaux sites de projet

### Un territoire « de » et « en » projet

#### Des leviers majeurs de transformation urbaine

Paris Terres d'Envol s'inscrit comme un territoire « de » et « en » projets. Une part significative du territoire est en effet concernée par des projets en cours, à venir (programmés ou à l'étude) et concernant environ 1/5<sup>ème</sup> de sa superficie.

**Le territoire va donc s'engager dans les prochaines années dans une démarche globale de transformation urbaine, notamment sous l'impulsion de plusieurs leviers :**

- Un potentiel de mutation et de valorisation important (Val Francilia, Sevran Terre d'Avenir, le Cluster des Médias...);
- La mise en œuvre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU);
- Le dynamisme des plateformes aéroportuaires;
- Le développement, la densification et la requalification de zones d'activités économiques;
- La requalification des centres-anciens;
- De nombreux projets portés par les villes;
- De nombreux projets de transports structurants.

#### Des projets vecteurs d'attractivité

Paris Terres d'Envol peut s'appuyer sur ces différents projets structurants et à fort potentiel de rayonnement métropolitain, voire international, pour développer une image plus positive et valorisante.

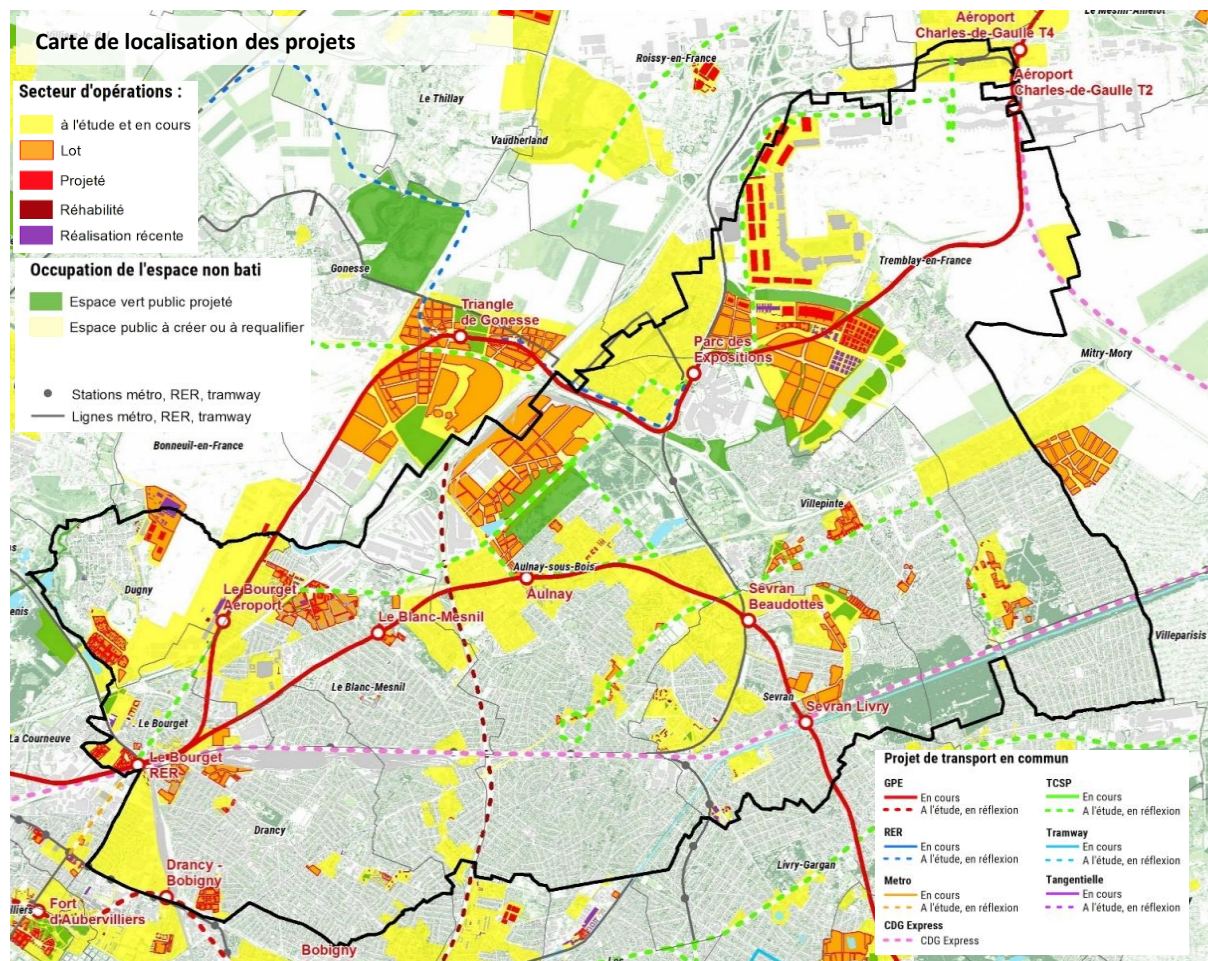
L'ensemble de ces projets doit permettre de renforcer son attractivité, économique et résidentielle mais également d'en faire bénéficier ses habitants.

#### Des projets diversifiés

Ces différents projets sont également une opportunité d'innover et d'expérimenter.

Pour nombre de ces projets, leur programmation est en lien avec les projets de transports collectifs structurants qui vont être développés, notamment dans les secteurs autour des gares (existantes, GPE...).

L'accompagnement de ces gares donnera lieu à la création de nouveaux quartiers ou à la densification et la revalorisation des polarités existantes, et concernera également des mutations des zones d'activités situées à proximité de ces futures gares.



Source : Ingérop

## B.5 Principaux sites de projet

### Les projets liés aux jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024

#### La ZAC Cluster des Médias à Dugny et au Bourget

##### Localisation :

Le Bourget et Dugny : à proximité du parc des expositions.

##### Description :

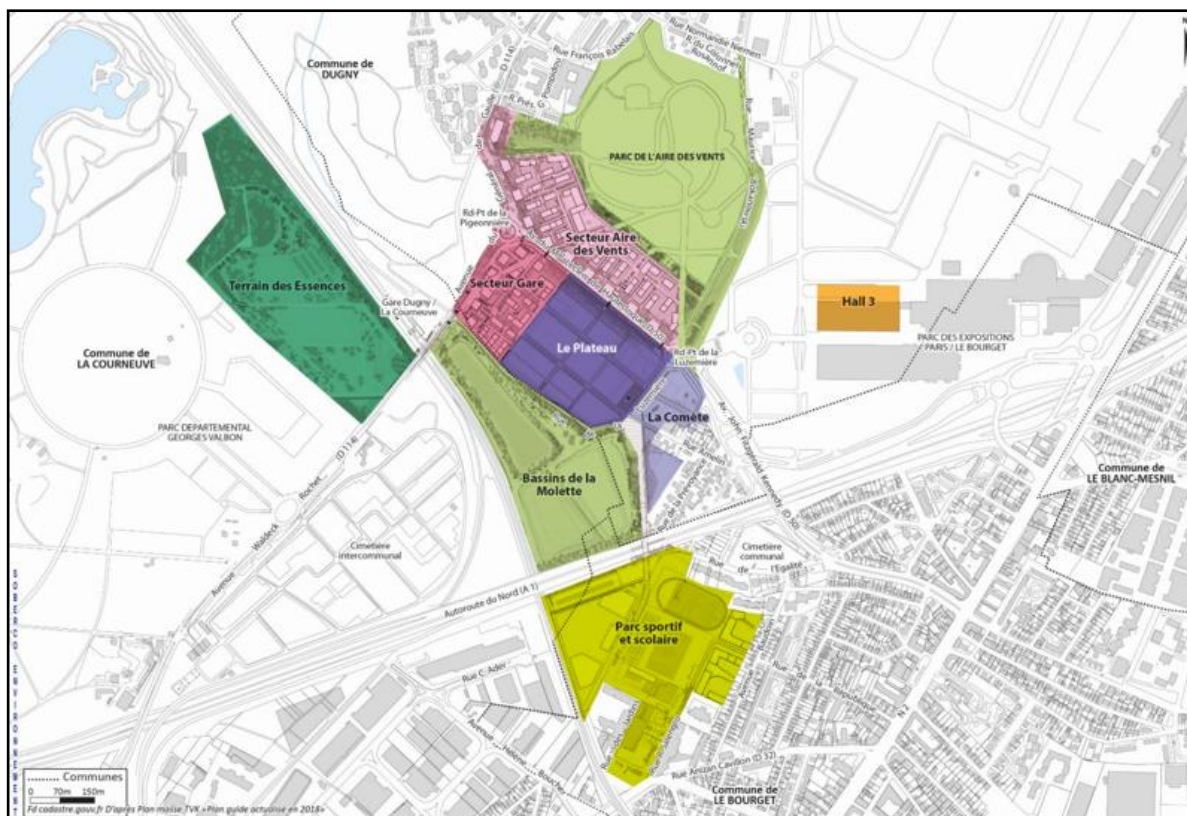
La Zone d'aménagement concerté Cluster des Médias, de 70 ha, accueillera :

- l'hébergement de 4 000 journalistes le temps des Jeux, au sein d'un Village des Médias (Dugny) ;
- le Centre Principal des Médias qui offrira un lieu de travail aux 25 000 journalistes (Le Bourget).

Un franchissement sera réalisé au-dessus de l'A1 pour permettre aux journalistes de rejoindre le parc sportif depuis le village.



#### Périmètre du projet d'aménagement du Cluster des Médias





## B.5 Principaux sites de projet

### Les secteurs « Inventons la métropole du Grand Paris »

#### Appel à projet « Inventons la Métropole du Grand Paris 1 » :

**Localisation :** Sevran : terrains Montceaux

#### Programmation :

Création d'un parc métropolitain sur 32,8 ha

#### Description :

Projet « Terre d'Eaux » : création d'un parc habité et ouvert sur son environnement comprenant de nombreuses aménités.



Périmètre du site Montceaux  
(Source Métropole du Grand Paris)



#### Appel à projet « Inventons la Métropole du Grand Paris 2 » : deux sites

##### Le projet «Abbé Niort »

#### Localisation :

Le Bourget : à proximité du parc des expositions et de l'aéroport

#### Programmation :

Création de deux hôtels, d'espaces de sport, de loisirs et de services à destination des habitants.

#### Description :

En phase avec la future gare du Grand Paris Express, ligne 17. L'objectif est de favoriser les continuités urbaines et d'améliorer la liaison ville-aéroport.



Périmètre du site Abbé Niort  
(Source Métropole du Grand Paris)



## B.5 Principaux sites de projet

### Les secteurs « Inventons la Métropole du Grand Paris »

#### Le projet d'Entonement Est – Incubateur culturel

##### Localisation :

Le Bourget : à proximité du pôle gare (RER B, T11 et futures lignes 16 et 17 du Grand Paris Express)

##### Programmation :

Constructions à destination d'équipement culturel

##### Description :

Projet de constituer un lieu de formation aux métiers de la médiation culturelle et de l'ingénierie culturelle, ainsi qu'un vecteur de lien social et d'accès à la culture.



Périmètre du site Entonement Est  
(Source Métropole du Grand Paris)



Source : pré-diagnostic



## B.5 Principaux sites de projet

### Les projets d'envergure métropolitaine

Plusieurs projets d'envergure métropolitaine trouvent leurs fondements dans le développement des deux aéroports internationaux et des métiers autour de l'aéronautique, et des échanges internationaux et du tourisme d'affaire qu'ils induisent.

#### Le Cluster des échanges internationaux – événementiel de Paris Charles de Gaulle

Le cluster des échanges internationaux ambitionne de développer une économie nouvelle qui gravite essentiellement autour de trois fonctions :

- les affaires ;
- la technologie ;
- la logistique à haute valeur ajoutée.

Ces fonctions ont en commun le besoin de la proximité des aéroports et de lieux de formation et de recherche pour monter en charge.

L'objectif du Cluster est de conforter les secteurs économiques à rayonnement international, en lien avec les aéroports : l'aéronautique, l'aviation d'affaires.

Pour cela, plusieurs projets sont en cours, tels que :

- l'opération AeroliansParis ;
- la densification de Paris Nord 2 ;
- le projet de fret européen à grande vitesse ;
- un centre de congrès international ;
- la création du Terminal T4 de Paris CDG.

Ce cluster sera desservi par la future ligne 17 du Grand Paris Express.

#### Le Cluster aéronautique du Bourget : développement et modernisation de l'aéroport

La modernisation de la plateforme du Bourget permet de répondre à la demande des entreprises qui souhaitent implanter ou étendre leurs activités sur l'aéroport.

Le projet a pour objectifs le renforcement de l'identité aéroportuaire, la requalification du secteur du Parc des Expositions et du Musée de l'Air et de l'Espace.

La stratégie de développement et d'aménagement vise à promouvoir un projet d'ensemble pour le pôle du Bourget :

- La constitution d'un pôle multimodal : RER et Grand Paris Express, prolongement de la ligne 7 du métro et tramway T 11 et bus ;
- La création d'une autre gare au droit du Musée. Elle sera intégrée dans un bâtiment accueillant le Musée en façade sur l'ex-RN 2 ;

- La requalification de l'ex-RN 2, afin d'y développer des promenades paysagères reliant les deux gares Le Bourget et Le Bourget Aéroport ;
- Le réaménagement de la partie Sud de l'aéroport, afin de créer un ensemble urbain singulier ;
- La création d'une nouvelle façade Ouest de l'aéroport en aménageant de nouveaux espaces de développement économique et donc des emplois ;
- La mutation progressive des zones d'activités industrielles de la Molette et de Mermoz ;
- La création de nouvelles liaisons Est-ouest, permettant les déplacements entre les communes, grâce à de nouvelles avenues connectées aux deux futures gares du Grand Paris Express ;
- Le franchissement des voies ferrées entre Drancy et le Blanc-Mesnil.

Ces différents projets contribueront à faire émerger un pôle d'excellence aéronautique et d'aviation d'affaires.



État d'avancement des projets en 2016 (APUR, Document préparatoire à l'atelier n°2 « Développement économique et commerces » du 21 mai 2019



## B.5 Principaux sites de projet

## Les projets d'envergure métropolitaine

## L'Opération d'Intérêt Métropolitain de la Molette

### Localisation :

## Le Blanc-Mesnil

## Programmation :

- 5 000 logements
- 35 000 m<sup>2</sup> de nouveaux espaces publics de qualité
- 5 000 m<sup>2</sup> d'activités
- 4 000 m<sup>2</sup> de commerces
- Parc de 7 hectares
- Campus trilingue de 4 000 m<sup>2</sup>

**Description :**

Le projet d'aménagement de La Molette a été déclaré Opération d'intérêt métropolitain (OIM) en avril 2023. Il vise à transformer la zone industrielle en un lieu résidentiel et commercial.



## L'Opération d'Intérêt Métropolitain de la Molette



Source : vue aérienne de google maps

## B.5 Principaux sites de projet

### Les projets d'envergure métropolitaine

#### Densification et extension du parc d'affaires international Paris Nord 2

##### Localisation :

Villepinte et Tremblay-en-France

##### Programmation :

Densification et extension du parc d'affaires

##### Description :

Le parc d'affaires Paris Nord 2 est appelé à accueillir 50 000 emplois à l'horizon 2030, soit 30 000 emplois supplémentaires. Le projet de densification concerne plusieurs projets à plus ou moins long terme.

Les deux grands objectifs poursuivis sont :

- La valorisation du patrimoine foncier et immobilier (réaménagement de certains sites) ;
- Le maintien de la qualité du cadre de vie et de travail (mutualisation responsable des entreprises concernant la gestion des déchets ; amélioration et élargissement des services aux entreprises et aux salariés).



#### Parc d'affaires international de Paris Nord 2



Source : vue aérienne de google maps



## B.5 Principaux sites de projet

### Les projets d'envergure métropolitaine

#### Aerolians Paris

##### Localisation :

Tremblay-en-France

##### Programmation :

Création d'un parc d'activités, 850 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP) constructibles, sur 200 hectares.

Extension du parc d'exposition et création d'un hôtel (environ 350 000 m<sup>2</sup> de surface).

Construction d'une « Cité de l'exposition »

Construction du « Colisée », complexe multifonctionnel

##### Description :

Ce projet, en cours d'aménagement, permettra principalement de créer un parc d'activités à vocation internationale destiné à des entreprises recherchant la proximité de la plateforme aéroportuaire :

- Création d'un parc d'activités mixte, sur 150 ha, pour accueillir des entreprises innovantes;
- Extension du parc d'exposition avec pour objectif de devenir l'un des plus grands au monde ;
- La « Cité de l'exposition » permettra de recevoir des entreprises orientées vers la logistique des salons d'activités tertiaires ;
- Création du Colisée, complexe multifonctionnel, pour les grands événements sportifs et culturels, comprenant une salle de 10 000 places.



#### Plan masse du projet



Source : pré-diagnostic



## B.5 Principaux sites de projet

### Les projets d'envergure métropolitaine

#### Le projet Val Francilia

##### Localisation :

Aulnay-sous-Bois : ex site PSA

##### Programmation :

Réalisation d'un nouveau quartier mixte à destination de logements diversifiés (environ 2 500), d'activités économiques, de commerces de proximité et d'équipements.

##### Description :

Le site sera desservi par la ligne 16 du Grand Paris Express, station Aulnay, à son extrémité Sud-ouest. La mutation du site permet de profondes transformations avec l'émergence d'un nouveau quartier mixte :

- À terme, les activités économiques développées dans ce quartier devraient permettre la création de près de 11 000 emplois (en incluant les 1 400 emplois déjà créés).
- Le cœur du futur quartier sera constitué d'un campus dédié à la formation professionnelle.
- Le nord du site accueillera également le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, implanté sur 20 hectares le long de l'autoroute A 1 ; il accueillera plus de 1 000 employés.

Ce quartier verra aussi l'extension du Parc Robert Ballanger, qui sera agrandi de 15 hectares, au-delà du boulevard André Citroën en devenant le cœur de Val Francilia.

La programmation est conditionnée notamment par la servitude liée au Plan d'Exposition au Bruit (PEB) du Bourget, qui interdit la construction de logements dans la moitié Nord-Est de ce site.



Plan masse projet  
(Richez Associés, 2018)



Vue d'ensemble du futur quartier  
(Richez Associés, 2018)

## B.5 Principaux sites de projet

### Les projets d'envergure métropolitaine

#### Sevran Terre d'Avenir

##### Localisation :

Sevran

##### Programmation :

Réalisation sur 50 hectares d'une programmation diversifiée à destination de logement (environ 3 200), d'activités autour de la nature et du sport et d'équipements publics à horizon 2033.

##### Description :

L'objectif est de revitaliser la ville par un ambitieux programme urbain, environnemental et de loisirs et de contribuer à l'essor économique et à l'attractivité du territoire :

- Le secteur Terres d'Eaux sur les terrains Montceux permettra la réalisation d'un projet avec une mixité de fonctions ;
- Les quartiers « centre-ville » à proximité de la gare de Sevran-Livry et « Montceux » à l'est de la ville et au nord du Parc de la Poudrerie permettront la réalisation des logements et équipements publics ;
- La modernisation du centre-commercial.

Par ailleurs, le projet veille à s'inscrire et à valoriser l'arc paysager existant en créant un corridor écologique entre les parcs du Sausset et de la Poudrerie.



Sevran Terre d'Eaux (Seine-Saint-Denis Tourisme)

## B.5 Principaux sites de projet

### Les projets d'envergure métropolitaine

#### Le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU)

Les quartiers des grands ensembles souffrent souvent d'un enclavement important, d'espaces communs peu qualitatifs voire d'un manque de mixité des fonctions. Les projets de requalification, notamment dans le cadre de l'ANRU 2, devraient permettre de répondre à ces problématiques, y compris au niveau de la qualité architecturale et paysagère et de leur insertion urbaine vis-à-vis des tissus environnants. L'un des objectifs est d'améliorer la qualité de vie et l'image de ces quartiers.

Cinq périmètres du territoire sont retenus dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU).

#### Les hauts du Blanc-Mesnil (PRIN)

##### Localisation :

Le Blanc-Mesnil : quartiers Nord notamment les Tilleuls

##### Programmation :

Réalisation d'équipements publics, de logements diversifiés et requalification des espaces publics

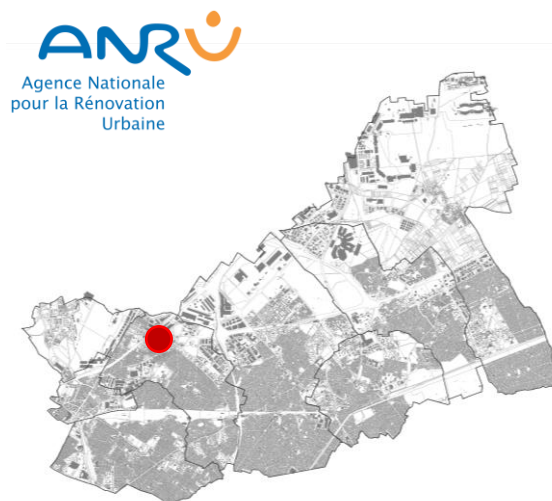
##### Description :

Le Haut du Blanc-Mesnil dispose d'atouts pour se réinventer, notamment la proximité de deux futures gares du métro du Grand Paris Express (lignes 16 et 17).

Il est marqué par une volonté forte de changer l'image du quartier par une nouvelle architecture.

Plusieurs objectifs sont poursuivis à travers le projet de renouvellement urbain du Haut du Blanc-Mesnil :

- Rendre le quartier plus attractif, notamment en désenclavant et en améliorant la mobilité des habitants, en renforçant l'offre d'équipements et en revitalisant les commerces et l'artisanat ;
- Améliorer le cadre de vie, en créant des espaces publics de qualité et en proposant une architecture qualitative, facilement identifiable, mais présentant une large diversité de formes, de matériaux et de typologies ;
- Rééquilibrer l'habitat en développant une offre de logements diversifiée et qualitative pour répondre aux besoins de mobilités résidentielles des ménages et en luttant contre l'habitat privé dégradé ;
- Développer l'offre d'équipements publics et renouveler les espaces publics ;
- Promouvoir le développement durable en visant notamment une haute qualité environnementale et la création de nombreux espaces verts.



Plan d'aménagement du Quartier des Tilleuls



## B.5 Principaux sites de projet

### Les projets d'envergure métropolitaine

#### Quartier Gaston Roulaud – Centre-ville à Drancy (PRIN)

##### Localisation :

Drancy : cité Gaston Roulaud

##### Programmation :

Rénovation urbaine d'une superficie de 8 hectares :

- Destruction des immeubles d'habitation (hormis une tour conservée) et reconstruction avec des formes urbaines d'une volumétrie classique.
- Requalification des fonctions urbaines (habitat, commerces...) et des espaces publics.

##### Description :

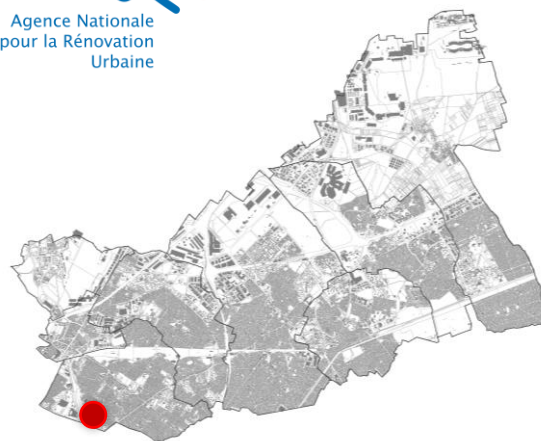
Ce site est situé à proximité de la future gare du Grand Paris Express Drancy-Bobigny.

Les enjeux majeurs de la démarche de renouvellement sont de marquer sa position d'entrée de ville et d'affirmer un caractère résidentiel et une mixité des fonctions (commerces, développement d'activités tertiaires, valorisation des équipements publics).

Le projet permettra notamment :

- une intervention sur le patrimoine bâti ;
- la redéfinition des trames internes au quartier ;
- l'ouverture du quartier sur son environnement (futur pôle gare).

Le quartier aura des formes urbaines classiques, d'une volumétrie semblable à celle des quartiers voisins, mixte dans ses fonctions et diversifiée dans l'offre de logement.



Plan d'aménagement du Quartier Gaston Roulaud (Ville de Drancy)

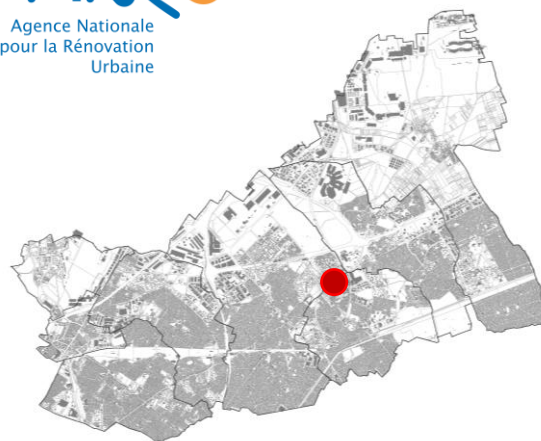
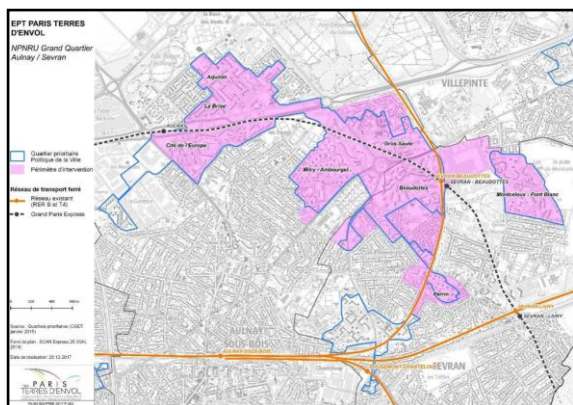
## B.5 Principaux sites de projet

### Les projets d'envergure métropolitaine

#### Grand Quartier Aulnay-sous-Bois et Sevran (PRIN)

##### Localisation :

Aulnay-sous-Bois et Sevran : Grand quartier



##### Programmation :

- Réhabilitation du parc social et d'équipements
- Démolition et reconstruction de logements
- Développement d'activités économiques
- Requalification de l'espace public

##### Description :

Le Grand quartier est un NPNRU qui se décline en une dizaine de sites projet sur deux communes. L'approche territoriale du renouvellement urbain est privilégiée. L'objectif est de disposer d'un schéma de cohérence et d'une vision d'ensemble.

Le périmètre regroupe près de 55 000 habitants. De profondes restructurations ont déjà été engagées qu'il convient de poursuivre ou de renforcer.

Le programme prévoit notamment :

- La diversification de l'offre de logements ;
- La démolition de logements ;
- La réhabilitation du parc social ;
- Le développement d'activités économiques (offre immobilière adaptée à la micro-économie, à l'économie résidentielle, au secteur de la santé) ;
- La refonte des équipements publics : équipements de proximité, parcours éducatif de la petite enfance à l'enseignement supérieur, équipements sportifs et de santé, offre de services.

Les gares du Grand Paris Express viendront mailler le territoire.

## B.5 Principaux sites de projet

### Les projets d'envergure métropolitaine

#### Le Parc de la Noue à Villepinte (PRIR)

##### Localisation :

Villepinte : quartier du Parc de la Noue

##### Programmation :

Rénovation urbaine d'une superficie de 10 hectares :

- Réhabilitation du parc de logements ;
- Destruction et reconstruction d'immeubles les plus dégradés ;
- Requalification des espaces extérieurs ;
- Implantation de commerces et services.

##### Description :

Le quartier est situé au cœur de la commune de Villepinte, sur l'un des axes routiers les plus structurants du territoire, la RD115.

Il s'agit de la plus grande copropriété privée de la ville (757 logements, 2 500 habitants, soit 6% du parc de logements communal). Cet ensemble se compose également d'une polarité commerciale.

Le projet repose essentiellement sur le traitement de ce vaste ensemble résidentiel sur la mise en valeur de la qualité environnementale et l'intervention sur le patrimoine bâti :

- Transformation de la copropriété avec de la réhabilitation, scission, résidentialisation et démolition des bâtiments les plus problématiques ;
- L'aménagement, sur la base d'un nouveau schéma urbain permettant de :
  - désenclaver le quartier ;
  - renforcer son attractivité (développement de la bande Ballanger...)
  - créer de nouveaux logements, commerces et services (cabinet médical en rez-de-chaussée)
  - rendre lisibles les espaces publics,
  - créer un parc et un équipement publics.



Projet d'aménagement cadre 2018-2030  
(Dossier d'élaboration de la convention territoriale –  
Comité d'Engagement ANRU – Février 2019)



## B.5 Principaux sites de projet

### Les projets d'envergure métropolitaine

#### Grand Ensemble à Tremblay-en-France (PRIR)

##### Localisation :

Tremblay-en-France

##### Programmation :

Rénovation urbaine :

- Destruction de 7 tours de collectif et reconstruction d'immeubles de 4 à 5 niveaux ;
- Diversification de l'offre en logements ;
- Requalification des espaces extérieurs ;
- Développement des énergies renouvelables.

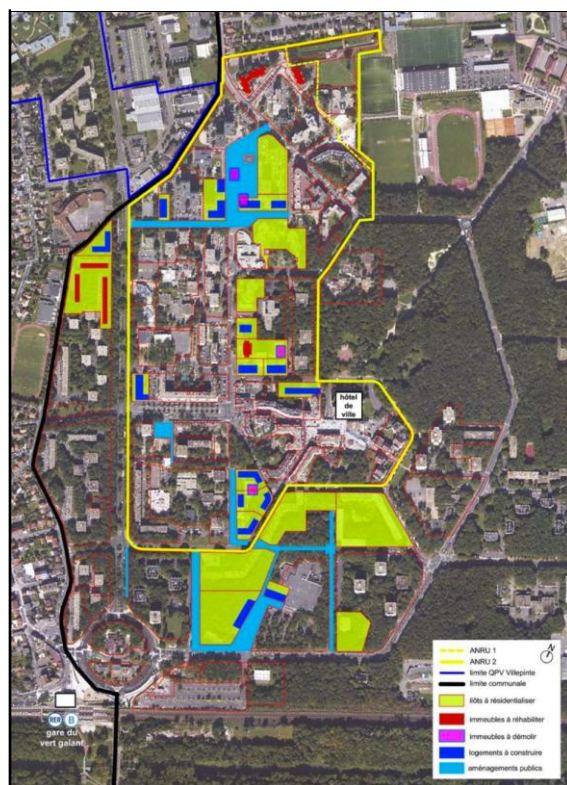
##### Description :

Le quartier rassemble près de 8 600 habitants et environ 3 000 logements, dont 83% relèvent du patrimoine social.

Porté dès le début des années 2000, le programme actuel s'inscrit donc dans le prolongement d'une restructuration déjà engagée de longue date.

Les objectifs du NPRNU sur le quartier Grand Ensemble sont :

- Ramener la part du logement social de 72% à 56% du parc d'habitation ;
- Le regain d'attractivité du quartier, à travers de nombreuses interventions :
  - Le remplacement des sept tours les plus hautes par des résidences de 4 à 5 niveaux ;
  - La recomposition du Grand Ensemble autour de trois pôles urbains dotés de commerces, services, équipements de proximité ;
  - Le renforcement de l'identité paysagère, en augmentant sensiblement les espaces verts, tant sur le domaine public (alignements d'arbres le long des rues) que privé (résidentialisation) ;
  - La promotion d'un quartier « éco-responsable » : nouveaux immeubles raccordés au réseau de chaleur géothermique, réseau de liaisons douces vers la gare RER, réhabilitation thermique du bâti, gestion des déchets.



Programme 2016-2024

(Dossier d'élaboration de la convention territoriale – Comité d'Engagement ANRU – Février 2019)

## B.5 Fonctionnement urbain : principaux sites de projet

### Synthèse

|                                                                                 |                                  |                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Des projets de natures diverses, permettant une approche transversale dans les champs de l'urbain, du social, de l'environnement, de l'économie, des transports. | Incertitudes sur la réalisation effective de la modernisation du RER B et de la restructuration des lignes de bus | Des projets urbains pouvant provoquer l'augmentation globale des flux automobile                   |
| Amélioration du cadre de vie et de la qualité de vie pour les habitants, usagers et salariés du territoire                                                       |                                                                                                                   | Les projets de mutation des zones d'activités économiques, vers une vocation plus mixte            |
| Des projets qui assurent un rayonnement et une visibilité à ce territoire, à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, voire internationale                      |                                                                                                                   | Des projets apportant un changement d'image du territoire, et donc plus valorisante                |
| Des projets qui vont se concrétiser à l'horizon 2030-2034, par le biais de procédures de ZAC ou de conventionnements dans le cadre du NPNRU.                     |                                                                                                                   | Les incertitudes sur les retards ou la réalisation effective des projets de transports collectifs. |

### Enjeux

- Accélérer les projets de transports collectifs structurants, métro du Grand Paris Express, RER B, lignes de bus structurantes qui conditionnent la mise en œuvre de la grande majorité des projets.
- Prendre en compte l'augmentation des flux automobiles liés notamment aux grands projets urbains.
- Accompagner l'accueil des Jeux Olympiques et les gares du Grand Paris Express par des projets urbains.
- Faire bénéficier les habitants, les salariés et les entreprises du territoire de cette dynamique de projet.
- Conserver de l'activité économique dans les zones d'activités en mutation vers des tissus plus mixtes, mais compatible avec le tissu résidentiel.
- Préserver le cadre de vie en maîtrisant les nuisances temporaires liées à ces projets.
- Envisager la complémentarité et la cohérence des projets tels que la requalification de la RD 115, mais aussi en lien avec les projets du Grand Roissy.
- Favoriser l'émergence de projets innovants.

## B.6 Structure urbaine

### Les grands éléments structurants et fracturant le territoire

Paris Terres d'Envol s'inscrit dans la géographie physique de la Plaine de France qui forme au Nord de Paris un vaste territoire de 300 km<sup>2</sup> s'étendant jusqu'aux confins de l'Oise. La plaine est caractérisée par un faible relief.

Au fur et à mesure de son urbanisation, des infrastructures de transports et de grandes emprises monofonctionnelles sont venues structurer le territoire avec pour effet de le morceler et de produire de nombreuses et importantes coupures urbaines, perturbant le fonctionnement urbain.

De même, certains espaces ouverts artificialisés, naturels, agricoles et forestiers peuvent également être perçus comme des limites au sein du territoire.

#### Les infrastructures de transports structurantes

Les infrastructures ferroviaires (RER B, gares de triage), les deux aéroports (Paris-Le Bourget et Paris-Charles de Gaulle) et les axes routiers majeurs (autoroutes A 1, A 3, A 86, A 104, et certaines voies départementales principales) structurent le territoire.

Ces infrastructures représentent également des coupures urbaines sans ouvrages ou aménagement de franchissements spécifiques ou fréquents.

#### Le canal de l'Ourcq

Bien que véritable atout paysager, le Canal de l'Ourcq, par le faible nombre de franchissements, constitue également une coupure urbaine.

Cet effet est par endroits accentué par des espaces résidentiels lui tournant parfois le dos.

#### Les grandes emprises dédiées à l'activité et aux équipements

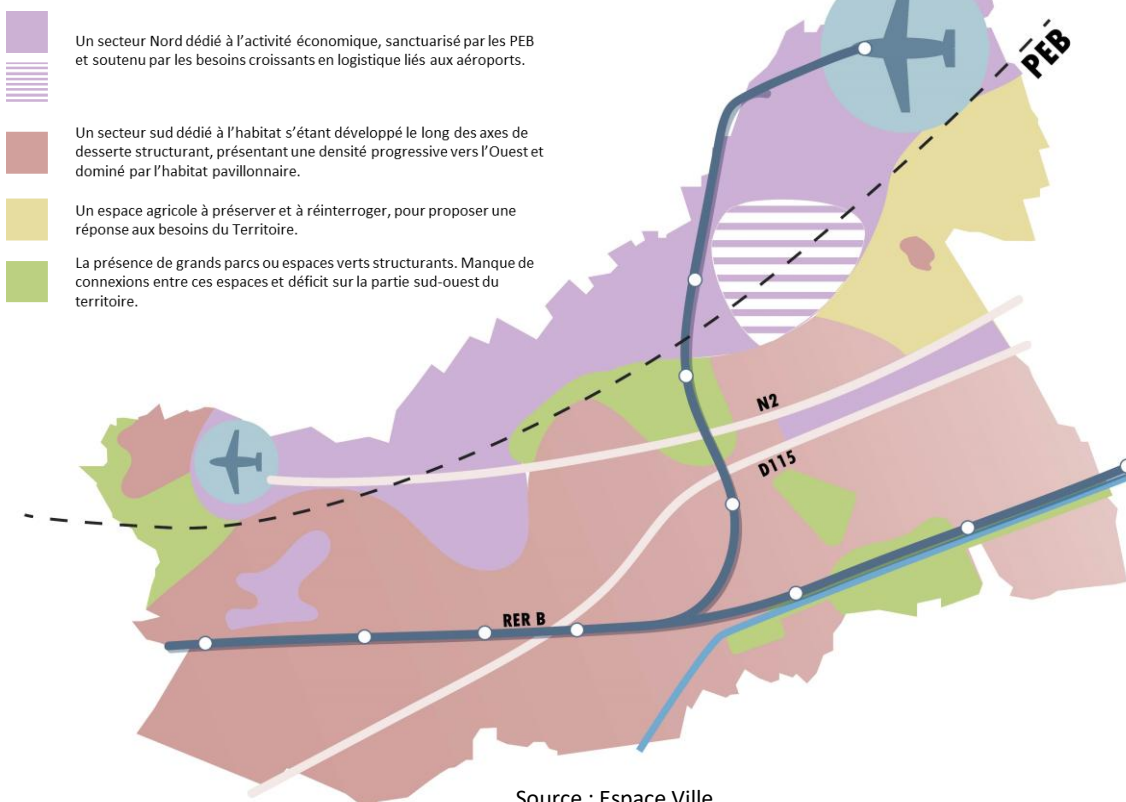
Nombreuses, et occupant de larges emprises fermées, certaines grandes zones d'activités économiques et certains grands équipements publics créent aussi des limites aux pratiques du territoire. C'est principalement le cas des grandes emprises d'activités du Nord du territoire, des aéroports, des parcs des expositions, de la Maison d'Arrêt de Villepinte, du centre hospitalier intercommunal Robert Ballanger, de stades, etc.

#### Les espaces naturels et agricoles

Les grands parcs et espaces verts sont structurants avec néanmoins des manques de connexions entre ces espaces.

La place des espaces agricoles dans l'armature du territoire est à réinterroger.

#### Carte de l'armature urbaine





## B.6 Structure urbaine

### Les grands éléments structurants fracturant le territoire

#### Les projets de résolution des coupures urbaines du territoire

Actuellement, de nombreux projets de résolution des coupures urbaines du territoire sont à l'étude et/ou programmés : requalification de franchissements, nouveaux franchissements.

#### Les nouveaux franchissements :

- 1 - Le franchissement de l'autoroute A 1 destiné aux modes doux dans le quartier de la Comète reliant le parc Georges Valbon à la Gare du Bourget ;
- 2 - Le franchissement sur l'ex-RN 2 qui relierait le nouveau quartier de la Pépinière à Villepinte et le Parc du Sausset. Une liaison verte est identifiée dans les Contrat de Développement Territoriaux (CDT) ;
- 3 - Le franchissement Nord-sud de l'Autoroute A 86 sur l'îlot Saint-Gobain à Drancy pour connecter les différents secteurs du quartier de l'Avenir ;

4 - Le franchissement sous les voies ferrées reliant la Cité du Nord à la gare du Bourget ;

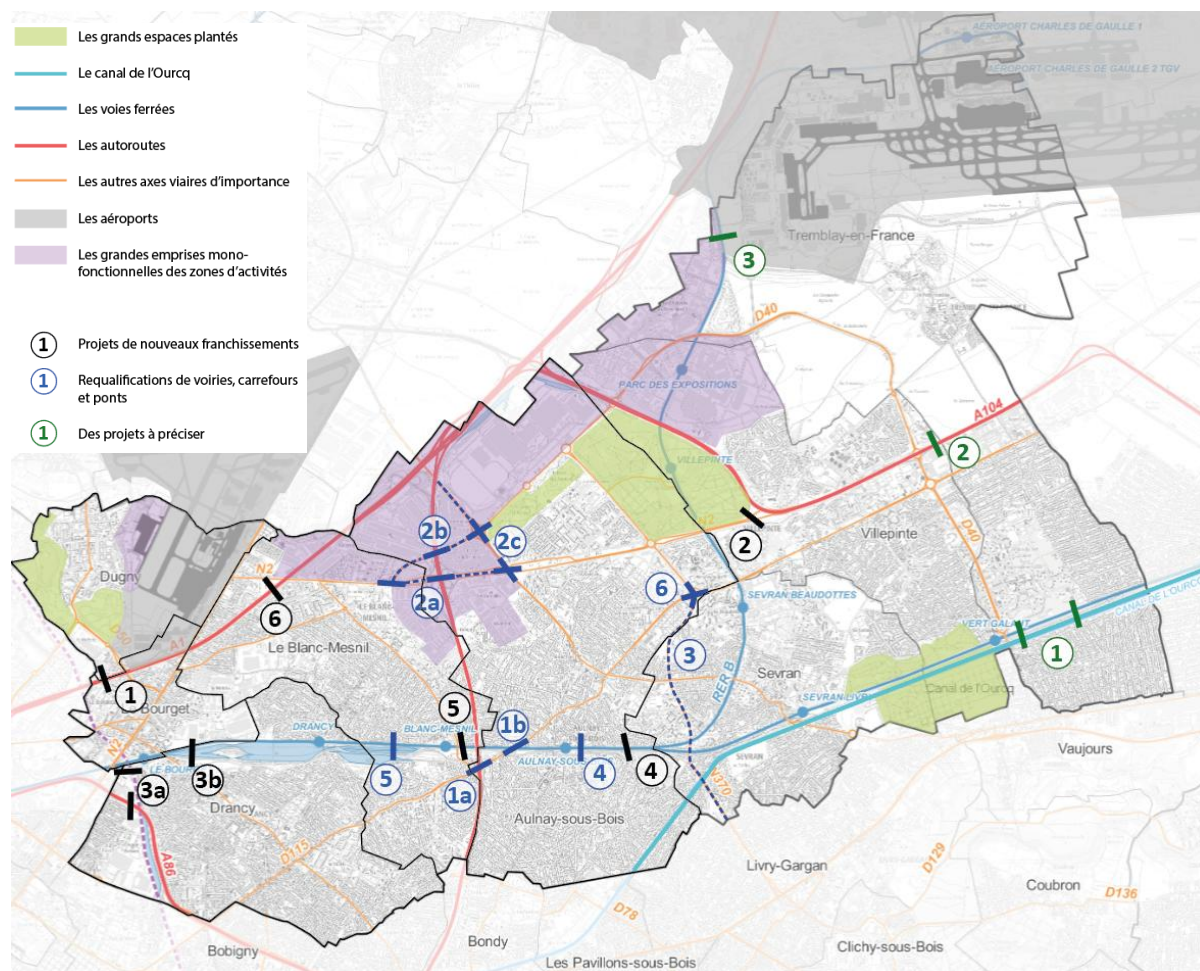
5 - Le franchissement tous modes de la gare de triage du Bourget pour mieux relier le Bourget et le Blanc-Mesnil ;

6 - L'élargissement/doublement du Pont de la Croix Blanche afin d'aménager un site propre qui se poursuivrait le long de la voie ferrée vers la gare RER d'Aulnay-sous-Bois ;

7 - L'élargissement du Pont des Sables (RD 41) au Blanc-Mesnil pour y intégrer les circulations douces ;

8 - La couverture de l'autoroute A1 au Blanc-Mesnil dans le cadre du projet de requalification du Quartier politique de la ville des Tilleuls.

#### Identification des projets et réflexions en cours sur les franchissements



Source : pré-diagnostic

## B.6 Structure urbaine

### Les centralités du territoire

#### La structure des centres-villes

Les centres villes, généralement centres anciens ou secondaires, sont repérables par le fait d'un tissu urbain au bâti continu, ancien ou en renouvellement.

Ils sont généralement caractérisés par une mixité des fonctions (commerces, services, équipements publics), et une certaine densité de population.

Situés au centre de maillages de rues commerçantes, l'«animation» n'est pas toujours lisible lorsque le commerce de rue peine à résister. Ces centralités sont souvent bien connectées aux gares du RER B. Certaines villes comprennent plusieurs centralités s'appuyant sur des centres anciens secondaires, des centres « administratifs » ou des gares.

#### Aulnay-sous-Bois

Outre le Vieux Pays, le centre-ville se situe autour de la gare RER, le long de l'axe Nord-Sud formé par l'avenue Anatole France (jusqu'à la rue Louis Coutant), la route de Bondy, puis le boulevard de Strasbourg (jusqu'à la Place du Général Leclerc).

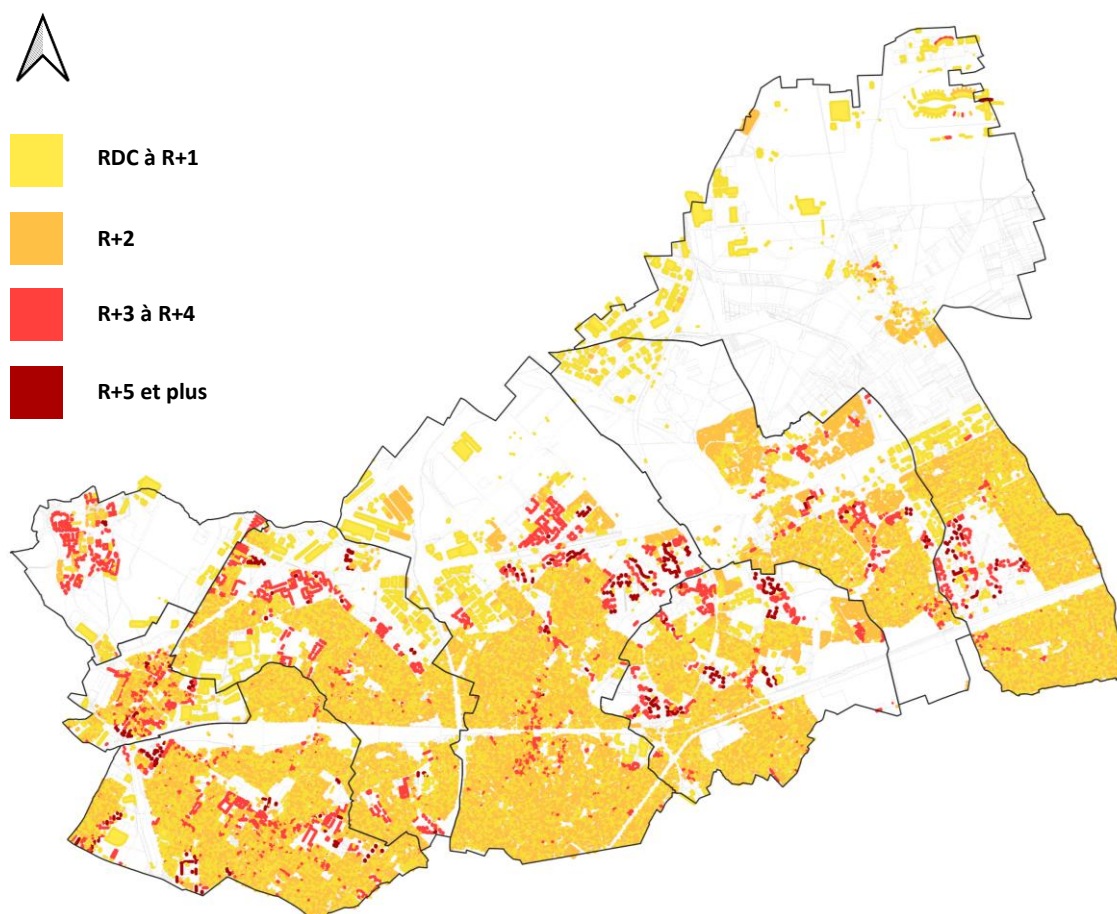
Le secteur dense, notamment en raison de la présence de la gare, constitue un véritable lieu de vie et d'animation. Des polarités secondaires viennent répondre aux besoins des habitants dans les quartiers résidentiels du Nord de la commune.

#### Drancy

A Drancy, les deux axes principaux de la commune, les RD 30 et 115, ont une véritable fonction structurante et d'animation urbaine.

Si le centre-ville constitue bien le pôle administratif de la commune, le carrefour des « Quatre Routes » semble constituer le véritable cœur de ville.

Dans les huit quartiers autour du centre-ville, des polarités secondaires concentrent équipements et commerces et répondent à des besoins de proximité. Une certaine absence ou faible polarisation de certains quartiers dominés par de l'habitat pavillonnaire est observée.



Source : BD Topo



## B.6 Structure urbaine

### Les centralités du territoire

#### Dugny

Le centre-ville de Dugny se situe autour de la place Gabriel Péri.

Il est composé de volumes simples et fonctionnels de maisons de ville et de petits collectifs mitoyens (R+2 maximum) associant commerces et équipements.

Autour de la place Gabriel Péri et le long de l'Avenue Louis Larivière, l'alignement des bâtiments est propice au développement d'un linéaire commercial en rez-de-chaussée.

Une étude en cours a pour objet la requalification de ce centre-ville, notamment à travers un travail sur les espaces publics.

Le secteur de Sevrans-Beaudottes, au nord, est une centralité d'envergure intercommunale avec une forte mixité fonctionnelle (centre commercial Beau Sevrans, quartiers d'habitat collectif, hôpital R. Ballanger, zone d'activités B. Vergnaud, zone hôtelière...). De plus, ce secteur est situé sur un axe routier structurant, la RD 115.

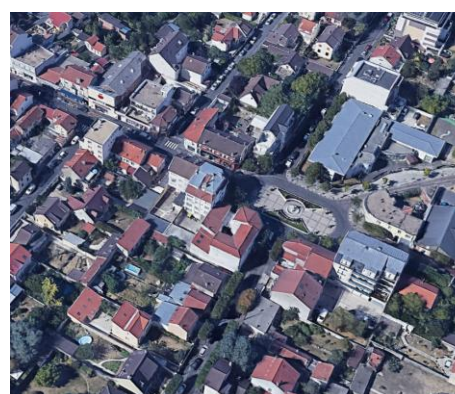
Sevrans est également marquée par plusieurs autres centralités de proximité qui peinent à s'affirmer pleinement, à structurer la commune et à attirer les usagers au-delà de ceux du quartier.

#### Dugny



Source : google maps

#### Le Blanc-Mesnil



Source : google maps

#### Sevrans



Source : google maps

#### Le Blanc-Mesnil

Il prend place le long des avenues Henri Barbusse et de la République (entre l'avenue Barbusse et l'avenue Massenet).

La polarité débute au niveau de la rue Victor Hugo et se prolonge sur Drancy jusqu'à la gare RER, ce qui lui confère un positionnement stratégique.

Le centre-ville regroupe les fonctions administratives, commerciales, de services et résidentielles. Un projet d'aménagement et de requalification de ce centre-ville est en cours de réalisation pour permettre sa revitalisation. Le centre-ville du Blanc-Mesnil se déploie sur des axes structurants que sont l'avenue Henri Barbusse, l'avenue Pierre et Marie Curie et l'avenue de la République. Les deux principaux axes structurants du centre-ville font l'objet d'une revitalisation par le biais d'une procédure de ZAC ayant vocation à accueillir de nouveaux commerces, une offre de restauration renouvelée et diversifiée et des services pour les habitants, avec notamment la relocalisation de la halle de marché et du centre de santé municipal. Ce projet s'accompagne d'une reprise des espaces publics qui permettra de mieux déambuler dans le centre-ville et d'accueillir des modes doux. La nature en ville et la végétalisation permettra de remédier aux effets d'îlots de chaleurs urbains et de pallier le manque d'espaces verts en centre-ville.

#### Sevrans

Le centre-ville de Sevrans se concentre à proximité de la gare RER Sevrans-Livry, le long de la RD 44. Il souffre d'un déficit d'urbanité et d'une identité urbaine peu valorisée. Les éléments qui le composent ne créent pas une forte intensité urbaine et les espaces publics ne communiquent pas entre eux.



## B.6 Structure urbaine

### Les centralités du territoire

#### Villepinte

Villepinte ne possède pas de centre-ville en tant que tel. Son centre ancien, le Vieux Pays, se développe autour de l'Hôtel de Ville, et se caractérise par une trame viaire sinueuse dégageant des micros-espaces publics, le tout ne présentant pas d'organisation précise.

Deux polarités sont en revanche très actives :

- le quartier du Vert-Galant, au contact direct avec la gare RER Vert-Galant (le tiers de l'offre commerciale de la ville) ;
- le boulevard Robert Ballanger (près de 12% l'offre commerciale de la ville).

#### Tremblay-en-France

Le centre-ville historique de Tremblay-en-France se situe dans le Vieux Pays, desservi par la RD 88.

Plus récemment, deux pôles sont identifiés :

- le long du cours de la République et de l'avenue Nelson Mandela au cœur du « Grand Ensemble » construit dans les années 1960-1970. Les commerces sont en rez-de-chaussée d'immeubles implantés à l'alignement.
- le quartier du Vert-Galant situé au sud du canal de l'Ourcq et du RER B. Il est constitué de commerces de rue, d'équipements comme le théâtre l'Odéon et le cinéma Jacques Tati qui le rendent dynamique.

#### Le Bourget

Le centre-ville du Bourget se situe de part et d'autre de l'avenue de la Division Leclerc (ex-RN 2), entre la rue de l'Abbé Niort et l'avenue Jean Jaurès, puis se poursuit sur l'avenue Francis de Pressensé jusqu'à la gare RER Le Bourget. Il se compose d'un tissu urbain constitué, de volumétrie et gabarit hétérogènes (R+1 à R+7). De nouvelles constructions viennent ponctuellement créer une plus grande continuité du bâti.

**A l'échelle du territoire, de nouvelles centralités devraient s'organiser autour des futures gares du Grand Paris Express et des projets en cours ou à venir.**

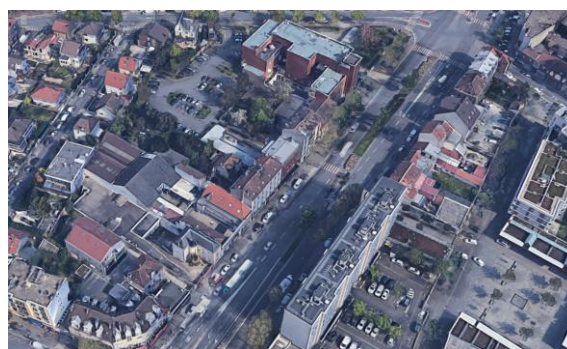
**De plus, un renforcement de centralités s'effectuera pour les gares existantes du RER B.**

Tremblay-en-France : le vieux village



Source : Espace Ville

Le Bourget



Source : google maps

## B.6 Fonctionnement urbain : structure urbaine

### Synthèse

|         |               |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Un faible relief facilitant les projets d'aménagement et le développement des transports | D'importantes coupures urbaines liées aux infrastructures de transports et au canal de l'Ourcq | Un manque de franchissements pour réduire l'effet de coupure urbaine                |
| Le Canal de l'Ourcq est un véritable atout paysager                                      |                                                                                                | Des centres-villes pas toujours bien définis.                                       |

### Enjeux

- Poursuivre les projets de résolution des coupures urbaines du territoire ;
- Réinterroger le rôle des espaces agricoles au sein du territoire ;
- Conforter l'attractivité des polarités principales et secondaires et notamment l'attractivité des centres-villes.

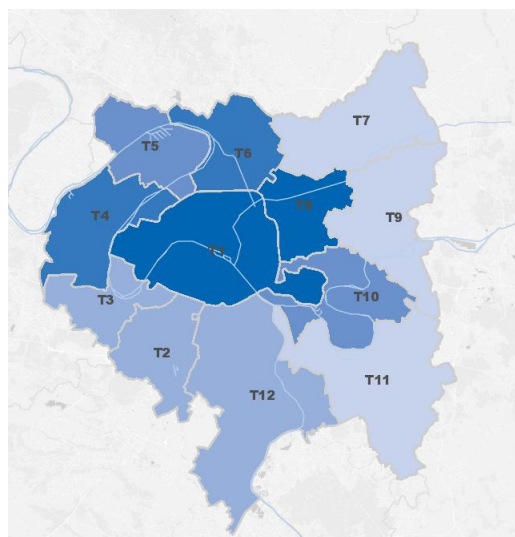




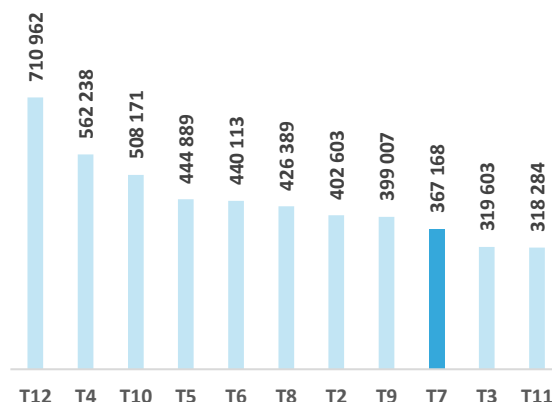
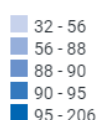
## A. Les habitants

### 1) Dynamiques démographiques

Le nombre d'habitants par EPT en 2018



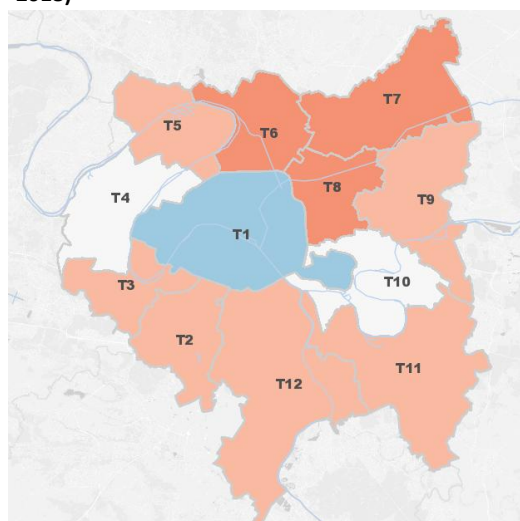
Nombre d'habitants à l'hectare (bois compris) en 2018 :



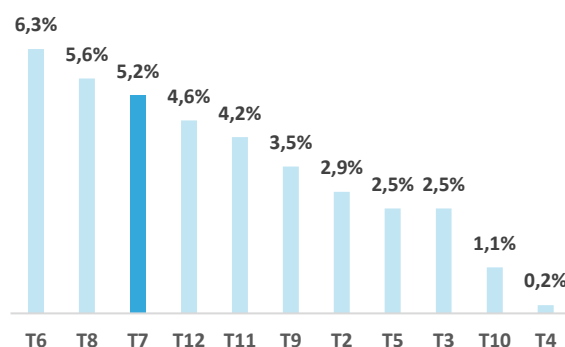
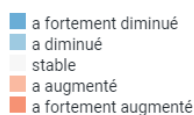
En 2019, la population de l'EPT est de 369 729 habitants. À l'échelle de la Métropole, pour les données 2018, Paris Terres d'Envol est le troisième territoire le moins peuplé avec 367 168 habitants en 2018. Il se situe derrière Grand Paris – Sud Ouest et devant Grand Paris Sud-Est-Avenir.

Source: Apur Chiffres clés 10-2021

La variation annuelle de la population par EPT (2013-2018)



Évolution 2013-2018 du nombre d'habitants :



Paris Terres d'Envol est l'un des territoires les plus dynamiques de la Métropole du Grand Paris en termes de démographie. Paris Terres d'Envol est l'un des trois territoires du nord de la Métropole à connaître une évolution annuelle de sa population supérieure à 5 %.

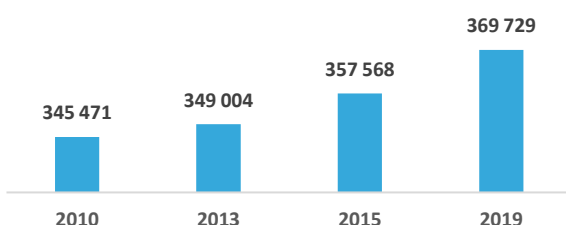
Source: Apur Chiffres clés 10-2021

## A. Les habitants

### 1) Dynamiques démographiques

#### L'évolution du nombre d'habitants à Paris Terres d'Envol

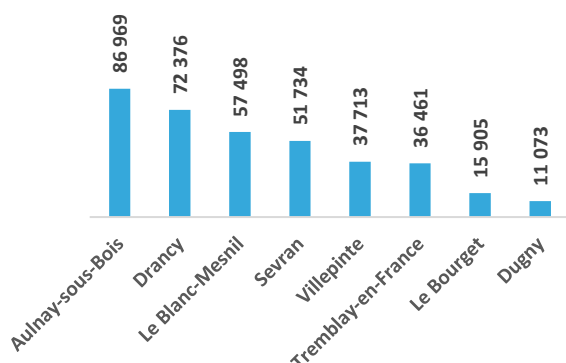
On constate une croissance démographique continue à l'échelle du territoire intercommunal, nuancée par des taux d'évolution différents selon les périodes. Après une période de forte évolution démographique entre 1968 et 1982, marquée notamment par le développement résidentiel des communes d'Aulnay-sous-Bois, Sevrans, Tremblay-en-France et Villepinte, le territoire connaît une période de plus faible croissance jusqu'en 1999.



Source: Insee

À partir de 2010, le taux d'évolution s'intensifie. Entre 2013 et 2019, la population a augmenté d'environ 6%. Le taux d'évolution atteint une variation annuelle de 0,62 % sur la période 2013-2019 (soit près de 21 000 habitants supplémentaires).

#### Le nombre d'habitants par commune en 2019



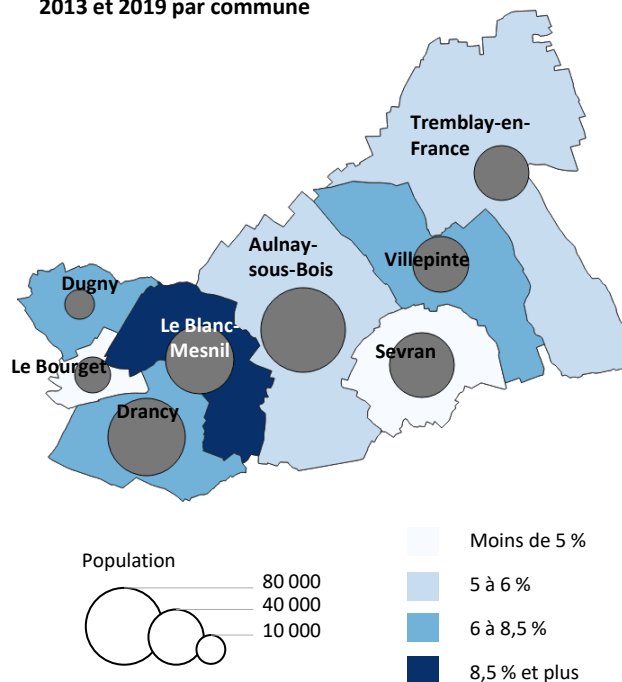
La commune la plus peuplée est Aulnay-sous-Bois avec 86 969 habitants.

4 communes comptent plus de 50 000 habitants : Aulnay-sous-Bois, Drancy, Le Blanc-Mesnil et Sevrans.

Les communes les moins peuplées sont Le Bourget et Dugny, avec moins de 20 000 habitants.

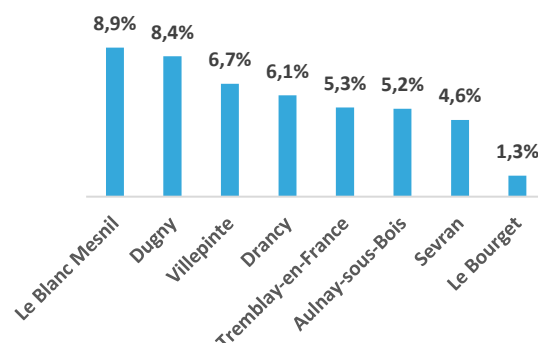
Source: Apur Chiffres clés 10-2021

#### Population en 2019 et variation de la population entre 2013 et 2019 par commune



Source: Apur Chiffres clés 10-2021

#### La variation de la population par commune (2013-2019)



À l'échelle communale, Le Blanc-Mesnil connaît la plus forte évolution sur la période 2013-2019 avec 8,9 %. Forte de ses 57 498 habitants, la commune porte la croissance démographique du territoire.

La commune ayant connu la plus faible évolution démographique sur la période est Le Bourget avec 1,3 %.

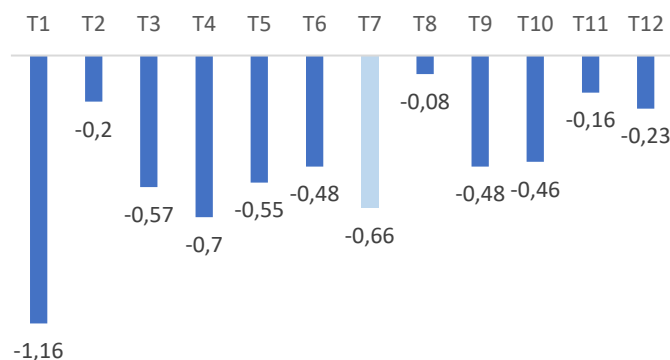
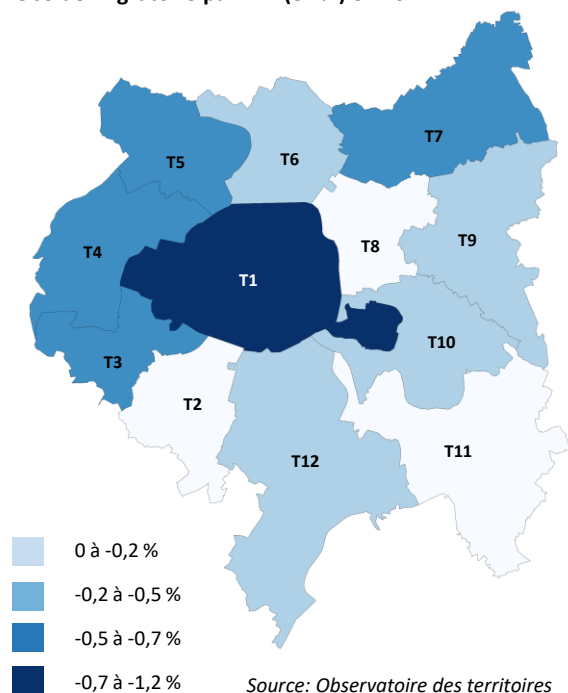
L'ensemble des communes du territoire suit une évolution démographique positive.

Source: Apur Chiffres clés 10-2021

## A. Les habitants

### 1) Dynamiques démographiques

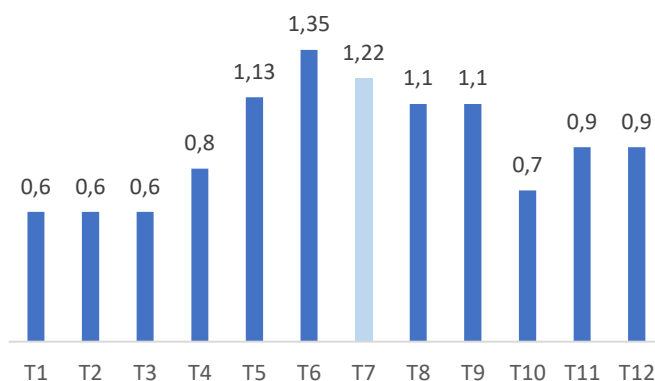
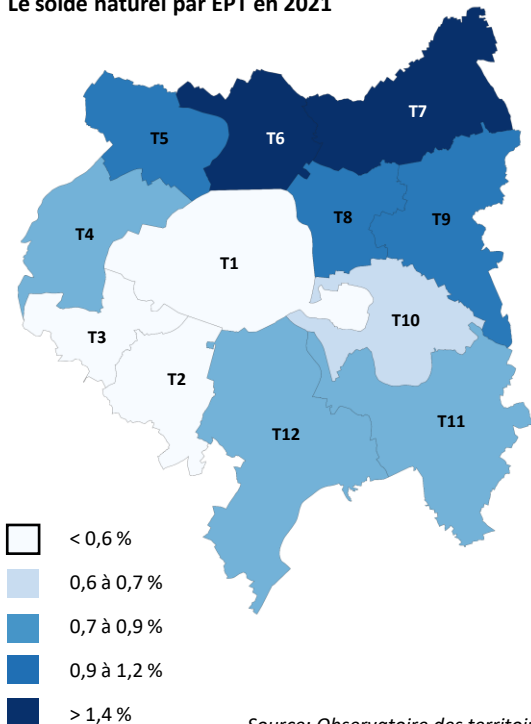
Le solde migratoire par EPT (en %) en 2021



Les soldes migratoires de l'ensemble des EPT de la métropole sont négatifs.

**À Paris Terres d'Envol, le solde migratoire est égal à -0,66 %. Il est plus élevé que la moyenne de ceux à l'échelle de la Métropole.**

Le solde naturel par EPT en 2021



**Le solde naturel de Paris Terres d'Envol est le deuxième plus important des EPT de la métropole, il est de 1,22 %.**

Ce solde important permet de compenser la faiblesse du solde migratoire et d'assurer une croissance démographique au territoire.

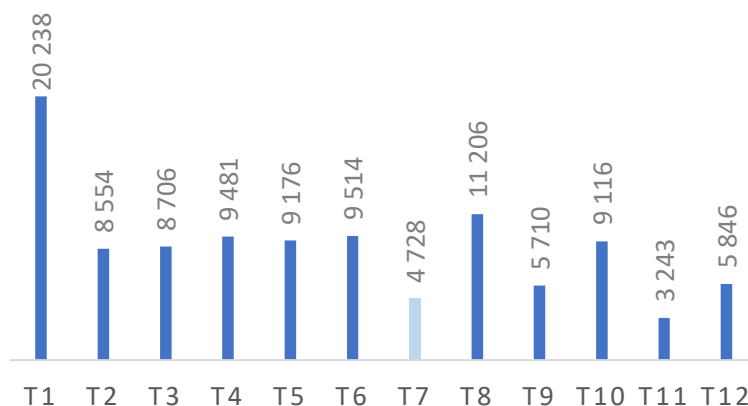
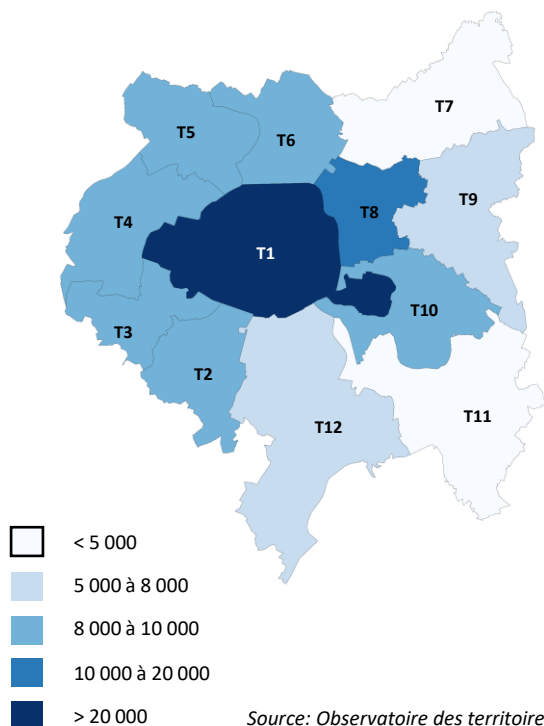




## A. Les habitants

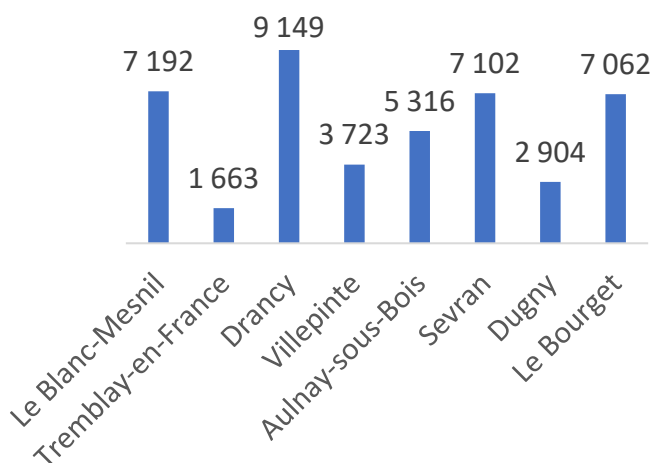
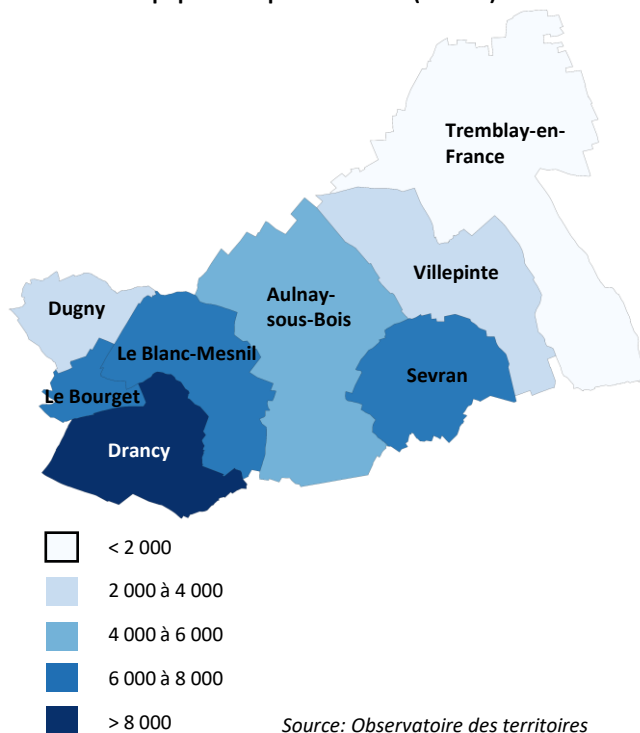
### 1) Dynamiques démographiques

Densité de population par EPT (en km<sup>2</sup>) en 2021



La densité de population moyenne de Paris Terres d'Envol est de 4 728 habitants par kilomètre carré, il est l'un des moins densément peuplés des EPT de la Métropole.

Densité de population par commune (en km<sup>2</sup>) en 2021



La densité de population par kilomètre carré à Paris Terres d'Envol est très variée d'une commune à l'autre.

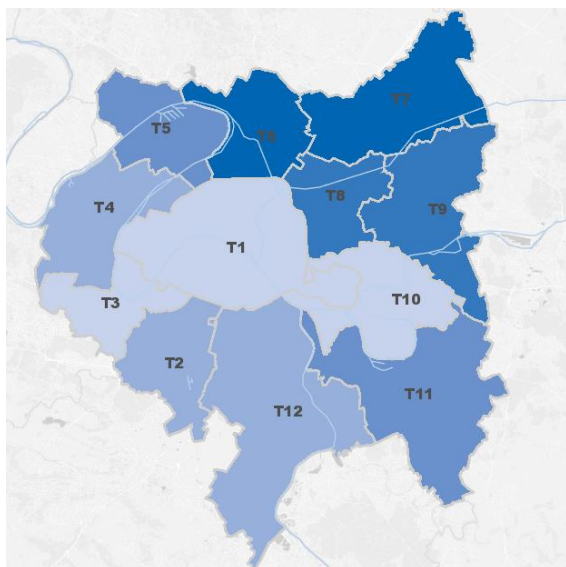
Les communes les plus proches de Paris ont une densité de population plus importante. La commune de Drancy est la plus dense du territoire avec 9 149 habitants par kilomètre carré.

À l'inverse, Tremblay-en-France est la commune la moins densément peuplée avec 1 663 habitants par kilomètre carré. La commune est en partie occupée par l'aéroport Charles-De-Gaulles et dispose de terres agricoles.

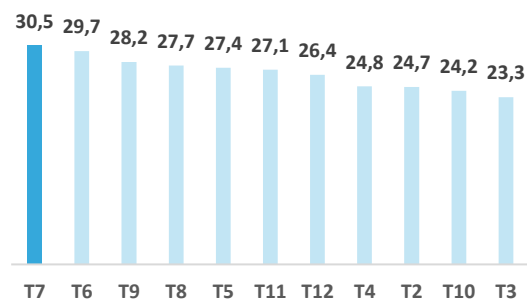
## A. Les habitants

### 2) Structure de la population

Population de moins de 20 ans par EPT en 2018



Source: Apur Chiffres clés 10-2021

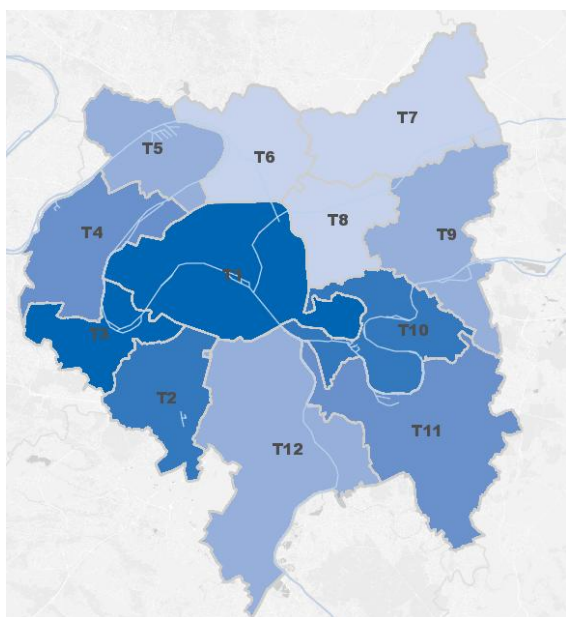


À Paris Terres d'Envol, les jeunes de moins de 20 ans représentent près d'un tiers de la population globale. Il s'agit ainsi du territoire le plus jeune de la métropole.

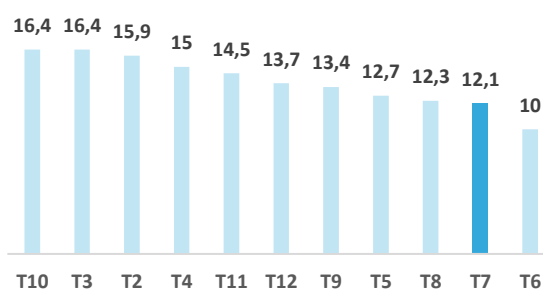
L'indice de jeunesse équivaut à 180 jeunes de moins de 20 ans pour 100 personnes 65 ans ou plus.

L'indice de jeunesse très important du territoire explique en partie l'importance du solde naturel et le fort déficit du solde migratoire.

Population de 65 ans ou plus par EPT en 2018



Source: Apur Chiffres clés 10-2021



La part des 65 ans ou plus est de fait parmi les plus faibles de la métropole avec 12,1 %.

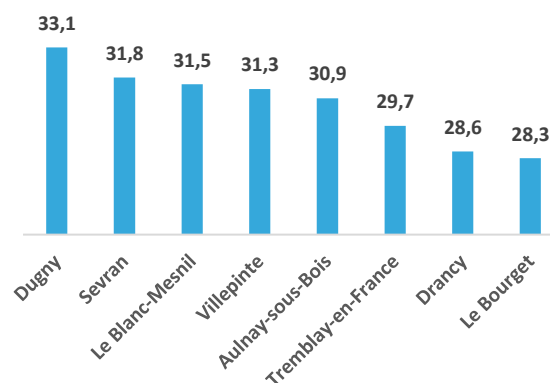
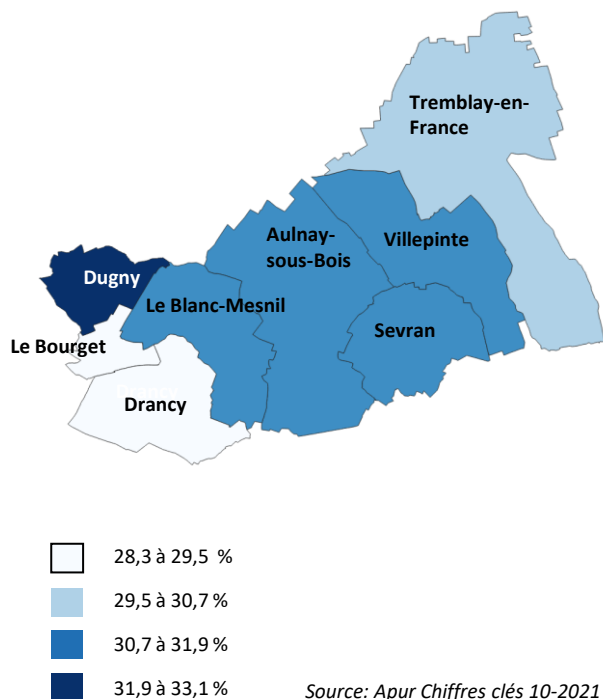
L'indice de vieillissement du territoire est par conséquent de 40 personnes de 60 ans ou plus pour 100 jeunes de moins de 20 ans.



## A. Les habitants

### 2) Structure de la population

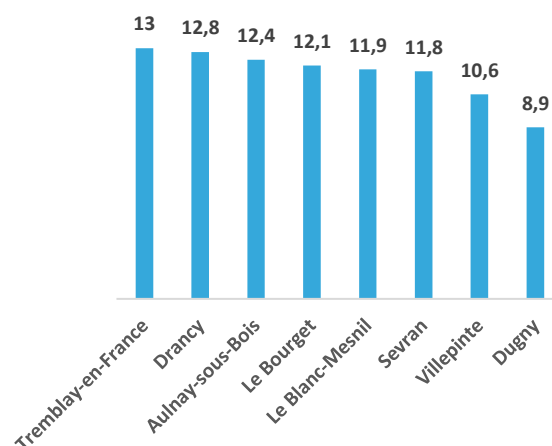
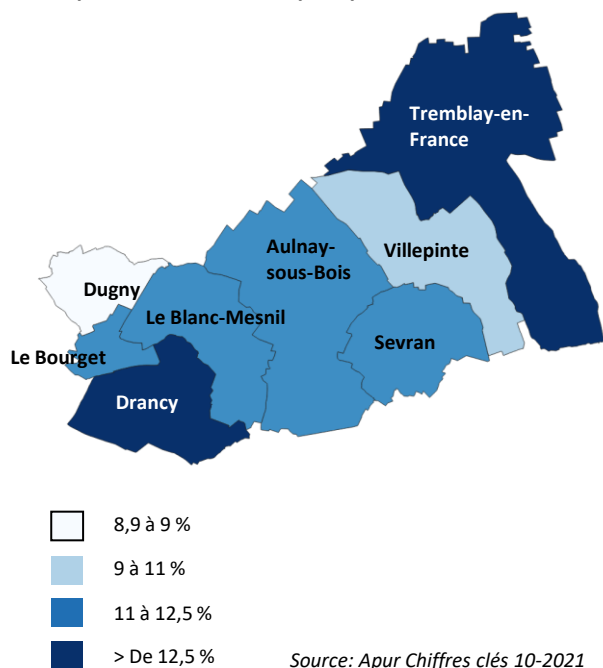
Population de moins de 20 ans par commune en 2018



À l'échelle de Paris Terres d'Envol, la commune de Dugny présente la plus forte proportion de jeunes, avec un tiers de sa population âgée de moins de 20 ans. Le Bourget présente la proportion la plus faible avec 28,3 %.

La proportion de jeunes à Paris Terres d'Envol reste relativement homogène d'une commune à l'autre.

Population de 65 ans ou plus par commune en 2018

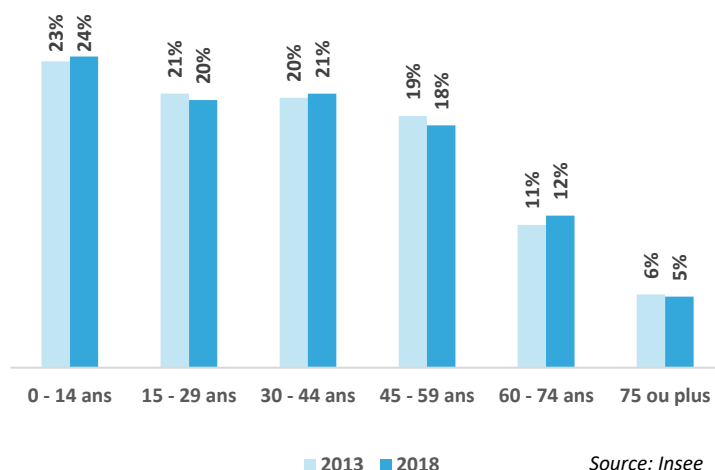


La commune présentant la plus importante proportion de personnes âgées de 65 ans ou plus est Tremblay-en-France avec 13 % de sa population. Dugny présente la plus faible avec seulement 8,9 %.

## A. Les habitants

### 2) Structure de la population

Évolution de la population par tranche d'âge 2013-2018 de l'EPT

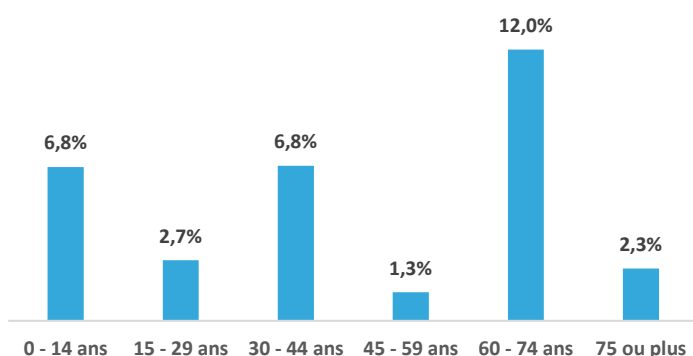


**Une population très jeune : près d'un habitant sur deux a moins de 30 ans (45 %).**

Les moins de 15 ans représentent 24 % de la population de l'EPT soit près de 88 500 personnes, il s'agit de la classe d'âge la plus représentée. De plus, cette part est en progression notamment pour les communes de Drancy et Villepinte qui comptabilisent la plus forte progression avec respectivement 9,3 % et 9,2 % d'évolution entre 2013 et 2018.

Les plus de 60 ans ne représentent que 17 % de la population soit environ 12 500 personnes. Cependant cette proportion est en forte hausse.

Taux d'évolution de chaque tranche d'âge entre 2013-2018



**Un vieillissement de la population marqué par une augmentation importante de la part des 60-74 ans.**

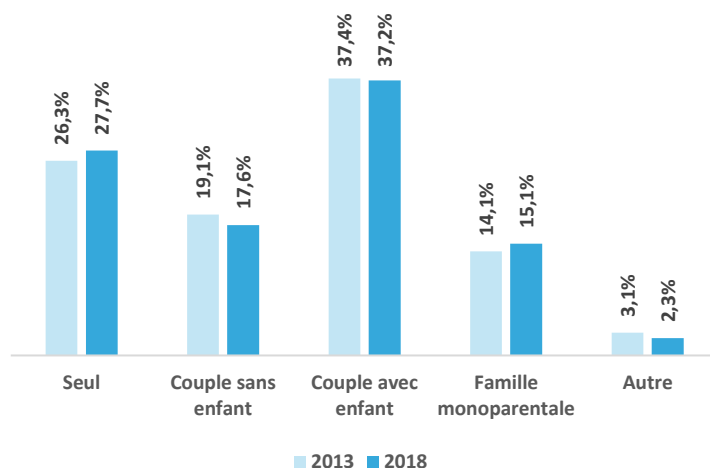
Le taux d'évolution de chaque tranche d'âge entre 2013 et 2018 met en évidence une augmentation de 12 % de la part des 60-74 ans. Les communes de Dugny et Sevran dominent le classement avec une augmentation respective de cette classe d'âge de 19,5 % et 18,4 %.

Ainsi malgré une population marquée par son extrême jeunesse, le territoire est sujet à un vieillissement de sa population.

## A. Les habitants

### 2) Structure de la population

#### Évolution de la structure des ménages de l'EPT

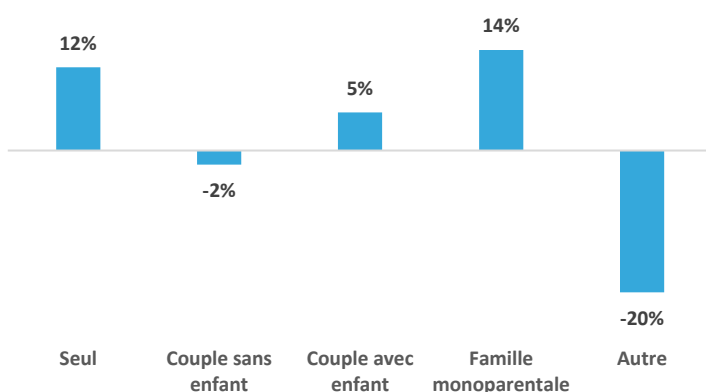


**Les familles** (couples avec enfant(s) et familles monoparentales) **représentent plus de la moitié des ménages (55 %) soit un peu plus de 68 500 ménages.**

Ces chiffres, croisés avec ceux sur les tranches d'âges présentes sur le territoire, permettent de dessiner le portrait d'un territoire familial.

Source: Insee

#### Taux d'évolution de la structure des ménages sur la période 2013-2018



L'évolution de la structure des ménages entre 2013 et 2018 montre une progression importante des personnes vivant seules et des familles monoparentales, respectivement +12 % et 14 %.

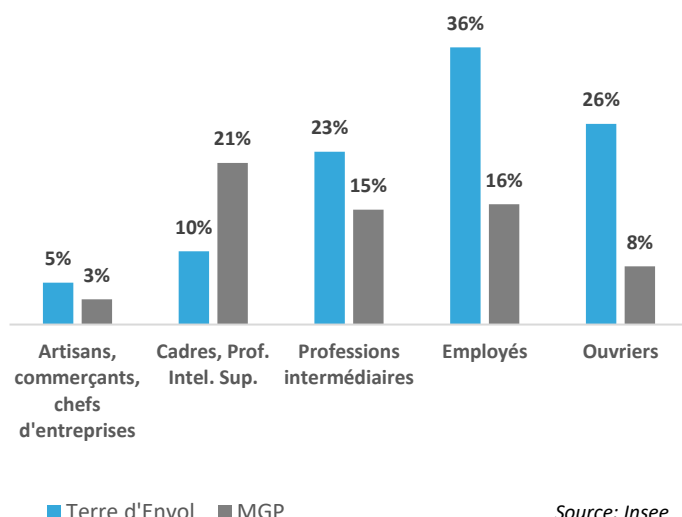
Source: Insee



## A. Les habitants

### 3) Profil socio-économique

Catégories socio-professionnelles de l'EPT en 2018



Les catégories socio-professionnelles de Paris Terres d'Envol ne sont pas représentatives des moyennes de la Métropole.

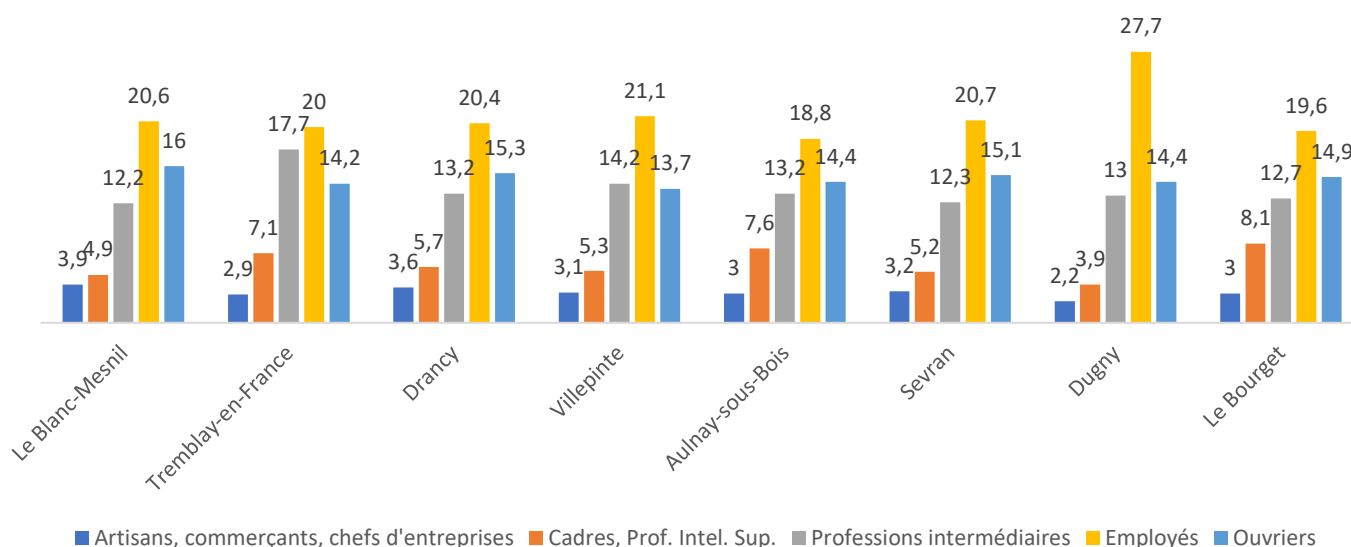
Le profil socio-économique des actifs de Paris Terres d'Envol est dominé par les employés et les ouvriers.

La catégorie socio-professionnelle la plus répandue à Paris Terres d'Envol correspond aux employés, qui représentent 36 % des actifs.

Les deuxièmes et troisièmes catégories socio-professionnelles les plus représentées sont celles des ouvriers et des professions intermédiaires avec respectivement 26 % et 23 %.

La part des cadres et professions intellectuelles supérieures est moitié moindre qu'à l'échelle de la Métropole où cette catégorie est la plus représentée parmi les actifs.

Catégories socio-professionnelles par commune en 2021



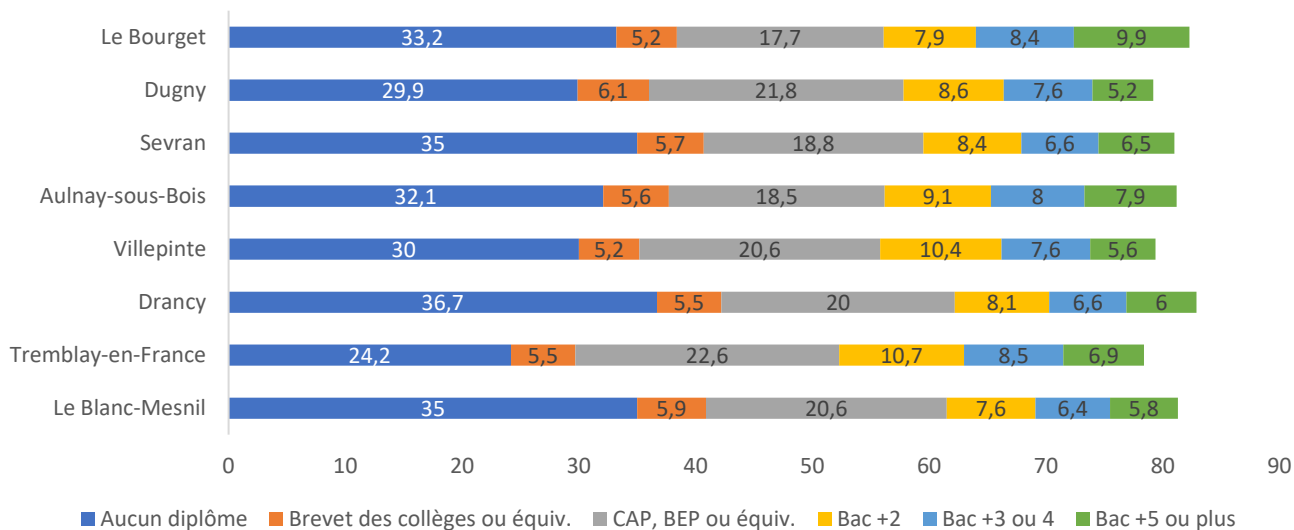
Le profil socio-économique est similaire dans l'ensemble des communes.

Les employés et les ouvriers sont majoritaires dans l'ensemble des communes de l'EPT. Les cadres, et artisans, commerçants et chefs d'entreprises sont minoritaires.

## A. Les habitants

### 3) Profil socio-économique

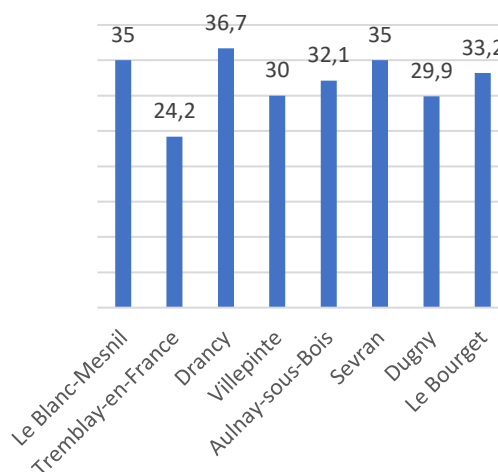
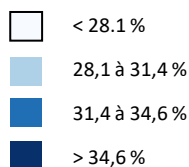
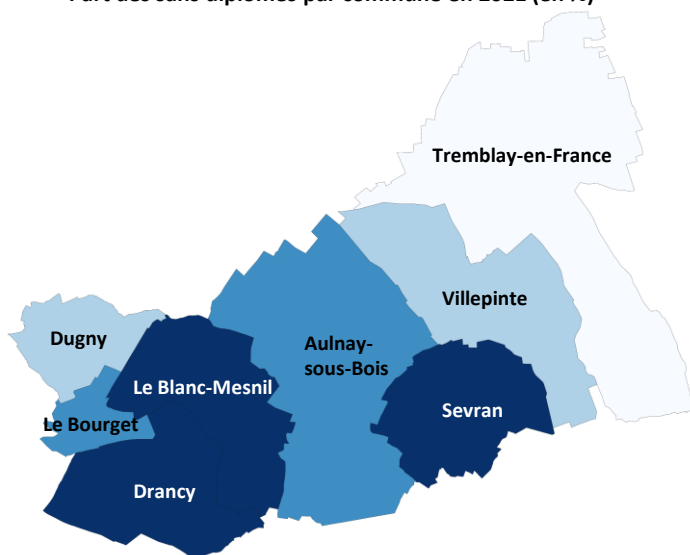
#### Les niveaux de diplôme en 2021 (en %)



Les personnes sans diplôme représentent un tiers de la population de Paris Terres d'Envol. Toutes les communes se situent largement au-dessus de la moyenne de la Métropole du Grand Paris, s'élevant à 17,9 en 2021.

La part des personnes diplômées d'un baccalauréat ou plus oscille autour de 40 % dans l'ensemble des communes. La commune disposant de la plus importante part de diplômés du baccalauréat est Tremblay-en-France.

#### Part des sans diplômes par commune en 2021 (en %)



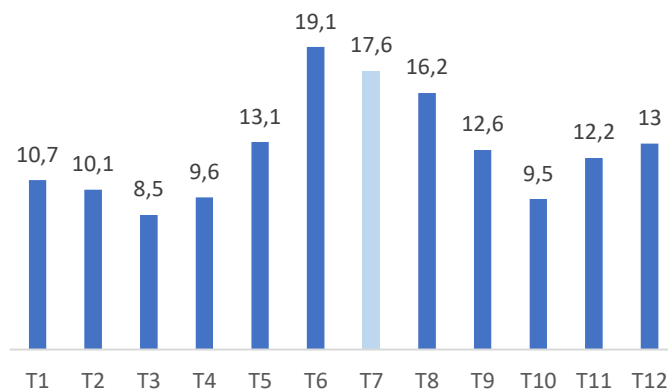
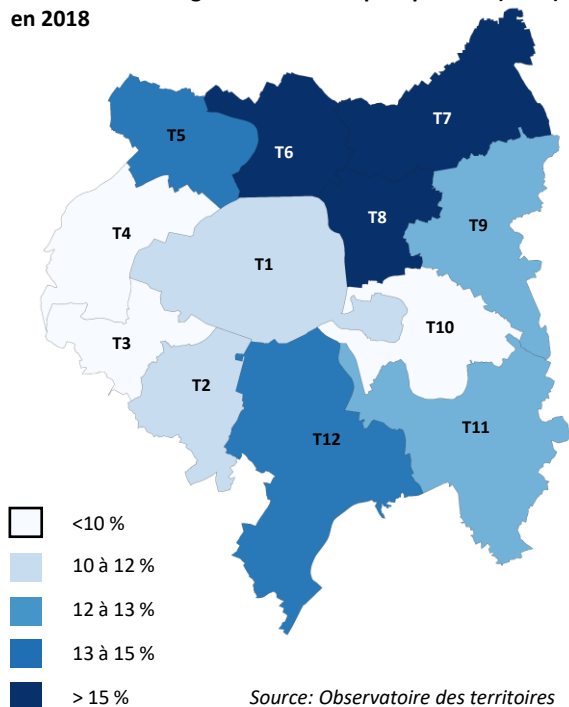
Les communes de Drancy, Le Blanc-Mesnil et Le Bourget comptabilisent la plus forte proportion de personnes sans diplômes.

Source: Insee

## A. Les habitants

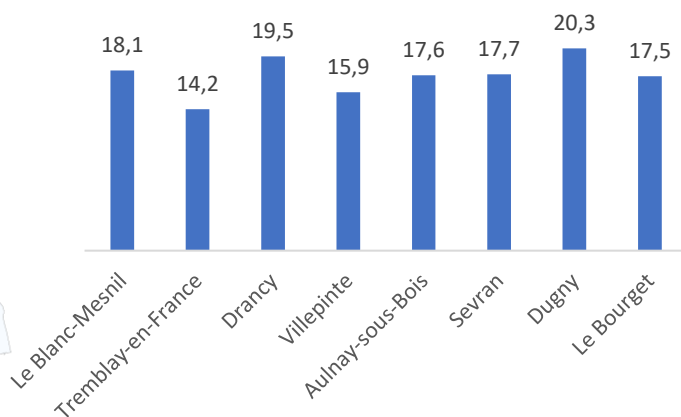
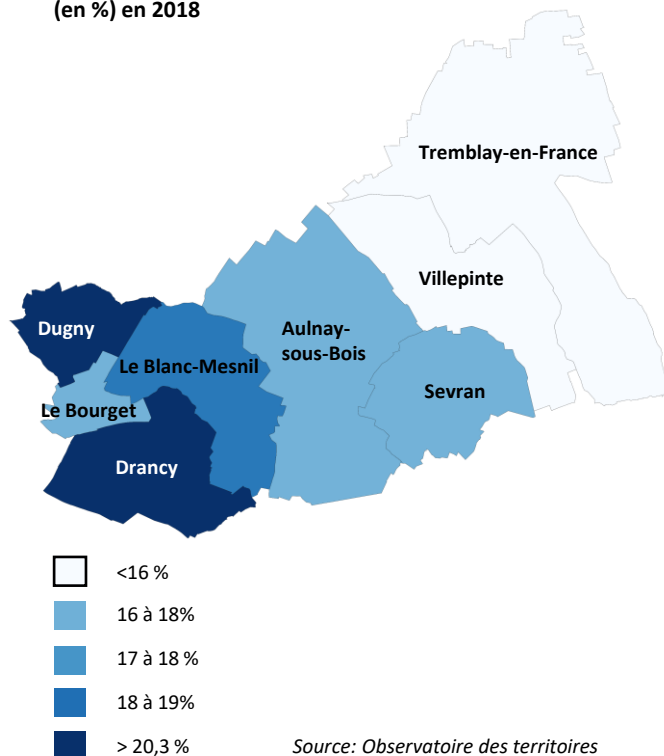
### 3) Profil socio-économique

Le taux de chômage des 15 ans et plus par EPT (en %) en 2018



Le taux de chômage à Paris Terres d'Envol est de 17,6 %, il s'agit d'un des taux les plus élevés de la métropole, après Plaine Commune. Le taux de chômage moyen de la Métropole est de 12,6 %.

Le taux de chômage des 15 ans et plus par commune (en %) en 2018



Plus de la moitié des communes du territoire ont un taux de chômage supérieur ou égal à 17% en 2021.

La commune confrontée au taux de chômage le plus important est Dugny avec 20,3 %.

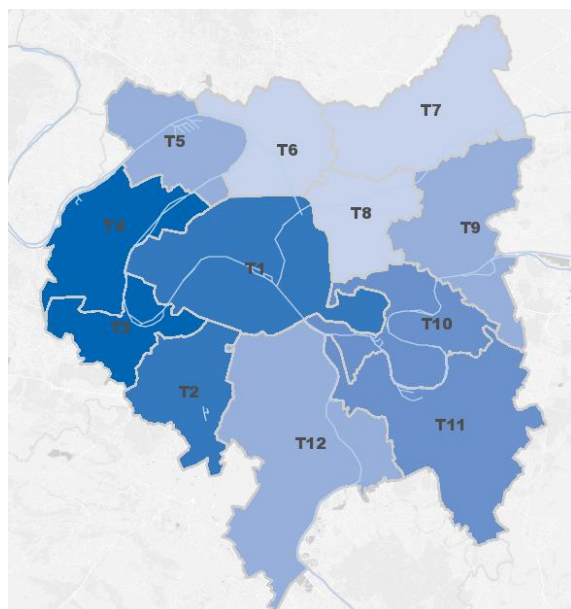
Tremblay-en-France est la commune ayant le taux de chômage le plus faible avec 14,2 %.



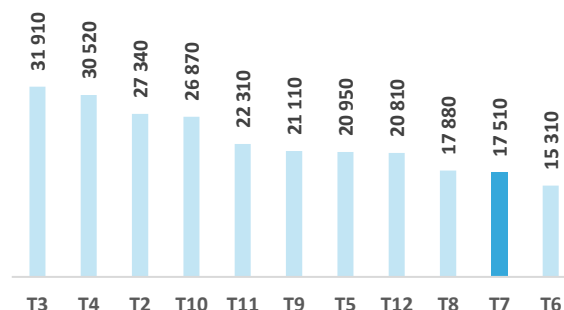
## A. Les habitants

### 3) Profil socio-économique

Les revenus médian par ménage et par EPT en 2018



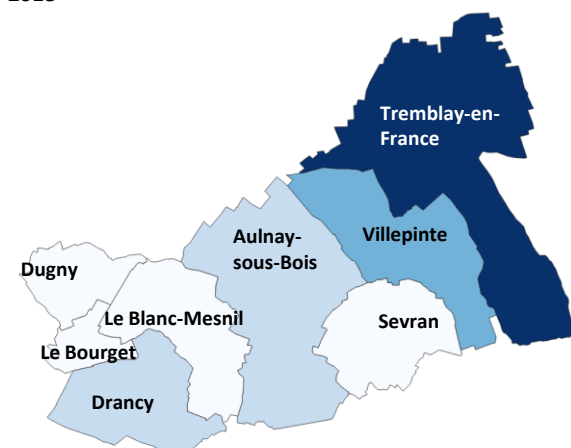
Source: Apur Chiffres clés 10-2021



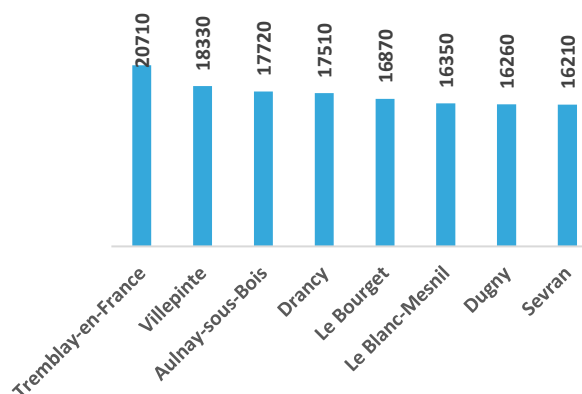
Le revenu médian net par unité de consommation à Paris Terres d'Envol est de 17 500 €, il compte parmi les moins importants de la métropole.

Le revenu médian de la Métropole est de 23 540 €.

Les revenus médian par ménage et par commune en 2018



Source: Apur Chiffres clés 10-2021



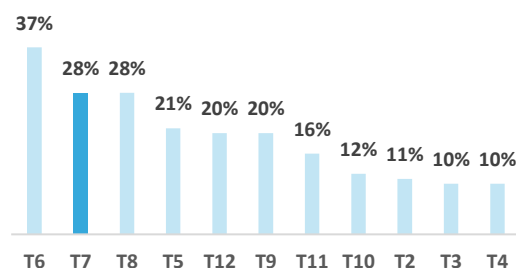
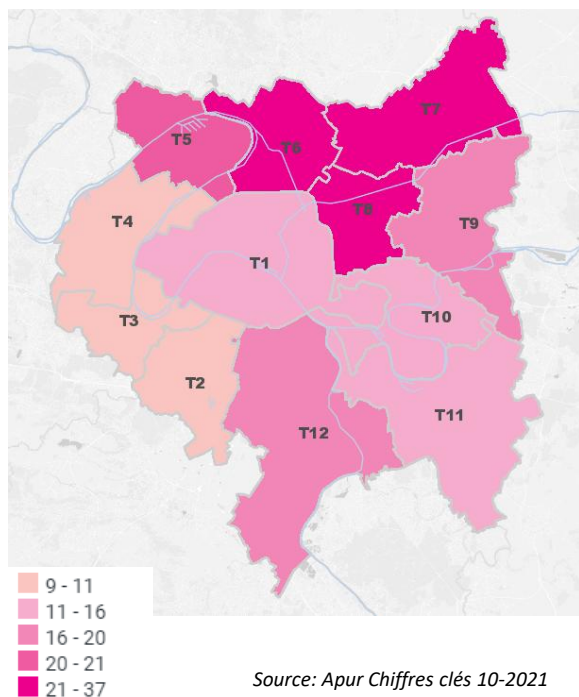
À Paris Terres d'Envol, le revenu médian des communes est assez homogène et moyenne autour de 17 500 €.

Seule la commune de Tremblay-en-France se démarque avec un revenu médian supérieur à 20 000 €.

## A. Les habitants

### 3) Profil socio-économique

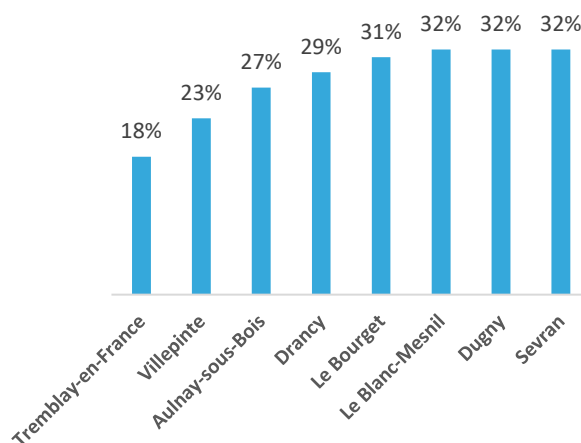
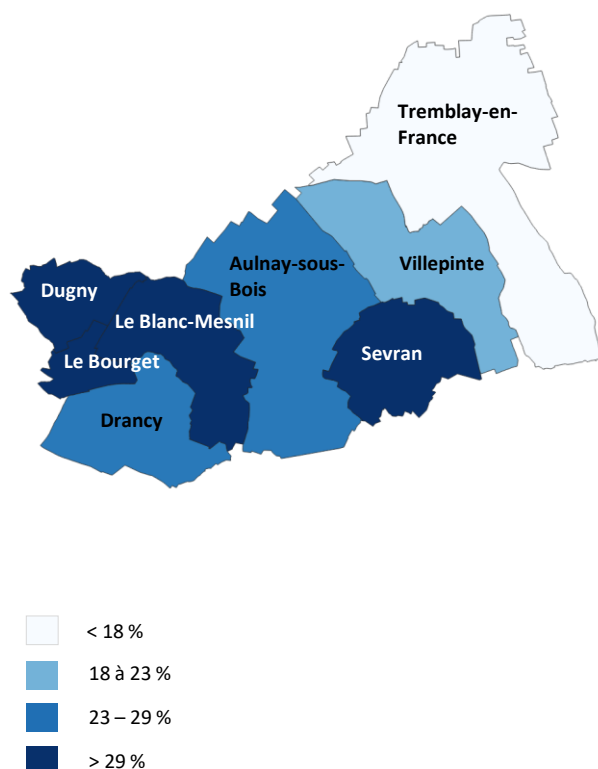
Le taux de pauvreté par EPT (en %) en 2018



Le taux de pauvreté correspond au pourcentage des ménages vivant avec des revenus inférieurs à 60 % du revenu médian.

À Paris Terres d'Envol, 28 % des ménages vivent sous le seuil de pauvreté, c'est l'un des plus forts taux de la métropole. Le taux de pauvreté de la métropole est de 18 %.

Le taux de pauvreté par commune en 2018



Le taux de pauvreté du territoire est hétérogène d'une commune à l'autre.

Quatre communes ont un taux dépassant les 30 % : Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Dugny et Sevrans.

Seule la commune de Tremblay connaît un taux de pauvreté inférieur à 20 % et égal à la moyenne de la métropole.

## A. Les habitants

### Synthèse

|                               |                                                                                      |                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Une démographie parmi les plus dynamiques de la Métropole du Grand Paris, avec une croissance annuelle de 5 %. | Un solde migratoire négatif, mais compensé par un solde naturel très important.                                                                                       | Un niveau d'équipement à maintenir voire à augmenter pour répondre aux besoins des habitants et à la croissance démographique                                 |
| Le territoire le plus jeune de la métropole du Grand-Paris.                                                    | Un profil socio-démographique peu qualifié par rapport à la Métropole du Grand Paris. Un tiers de la population ne dispose d'aucun diplôme.                           | Un vieillissement en cours de la population malgré la jeunesse globale de la population. La part des personnes de 65 ans ou plus a augmenté de 12 % en 5 ans. |
| Une population « familiale »                                                                                   | Le revenu disponible des ménages est parmi les plus faibles de la Métropole du Grand Paris. Le taux de pauvreté concerne 28 %, soit près d'un tiers de la population. | Une situation socio-économique qui se dégrade.                                                                                                                |
| Une densité moyenne de la population par kilomètre carré parmi les plus faibles de la Métropole.               | Le deuxième plus fort taux de chômage de la métropole.                                                                                                                | Des inégalités persistantes.                                                                                                                                  |
| Attachement des habitants au territoire.                                                                       |                                                                                                                                                                       | Corrélation entre la taille des ménages et des logements, ce qui conditionne l'accueil de certaines populations.                                              |
|                                                                                                                |                                                                                                                                                                       | Accentuation des écarts avec le reste de la Métropole, part des cadres notamment.                                                                             |

### Enjeux

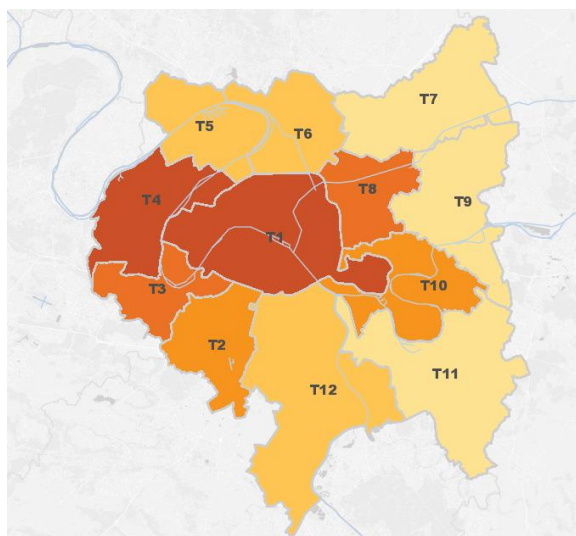
- Conjuguer les dynamismes économiques et démographiques par une adéquation entre le profil des habitants et l'emploi pour faire reculer le taux de pauvreté et résorber le déficit migratoire ;
- Maintenir une évolution démographique positive, compatible avec les caractéristiques du territoire et notamment une offre conséquente d'équipements, de services, d'emplois, de commerces, une qualité de vie et des réserves foncières mobilisables ;
- Renforcer l'attractivité résidentielle pour maintenir une croissance démographique positive, attirer les actifs cadres qui habitent le territoire, réduire le départ des jeunes.
- Anticiper les évolutions démographiques liées au vieillissement de la population ;
- Favoriser l'accès à l'emploi local et à la formation, afin que les emplois du territoire bénéficient à ses habitants ;
- Atténuer les fragilités socio-économiques.



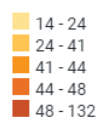
## B. Le parc de logements

### 1) Caractéristiques et occupation du parc de logements

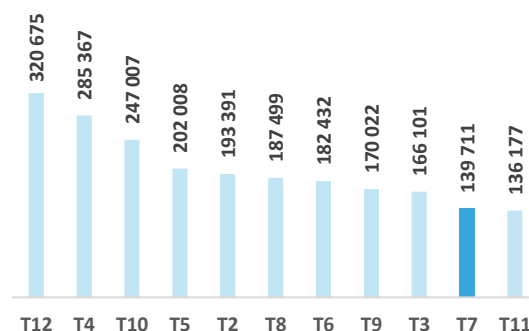
#### Le nombre de logements par EPT en 2018



Nombre de logements à l'hectare en 2018 :



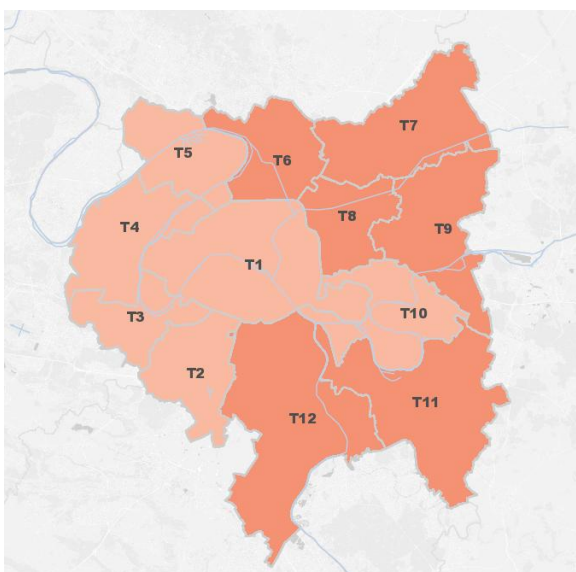
Source: Apur Chiffres clés 10-2021



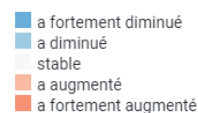
Paris Terres d'Envol compte près de 140 000 logements en 2018, il s'agit du territoire de la métropole comportant le moins de logements après Grand Paris Sud Est Avenir. Environ 38 000 logements sont des copropriétés soit plus du quart du parc de logements total. Seulement 8% des copropriétés comprennent plus de 25 logements mais représentent 65% du total des logements en copropriété.

Les logements de Paris Terres d'Envol représentent 6,3 % du parc de logements de la Métropole (hors Paris).

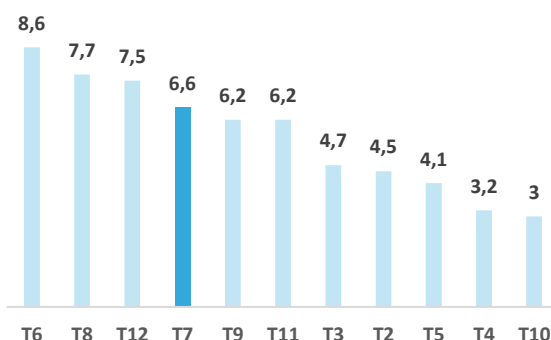
#### Taux d'évolution des logements par EPT entre 2013 et 2018 (en %)



Évolution 2013-2018 du nombre de logements :



Source: Apur Chiffres clés 10-2021



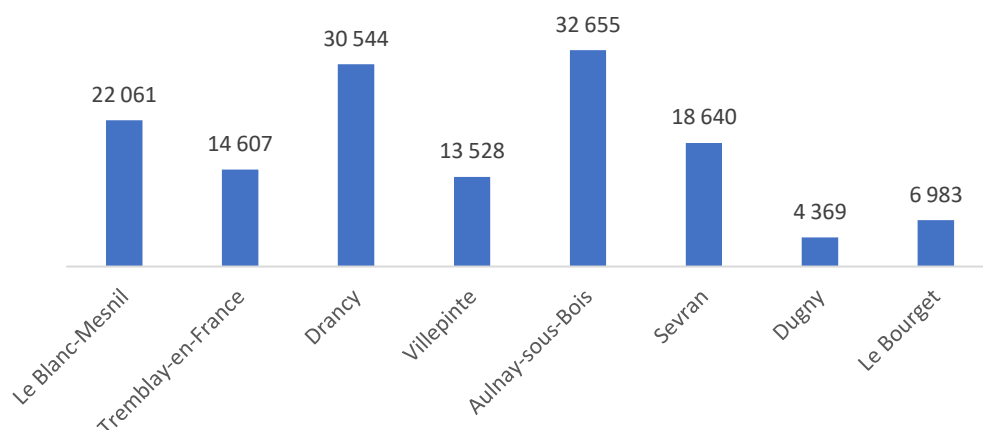
Le nombre de logements a évolué de 6,6 % entre 2013 et 2018, cela représente 8 632 nouveaux logements.

Le territoire est le quatrième plus dynamique de la Métropole en termes de création de logements.

## B. Le parc de logements

### 1) Caractéristiques et occupation du parc de logements

Le nombre de logements par commune en 2021



Source: Insee

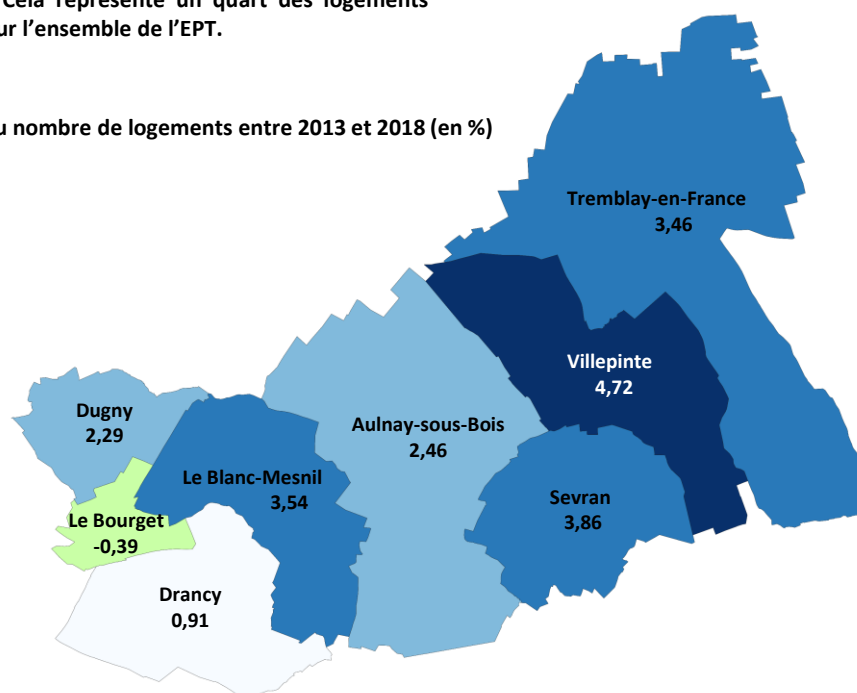
Deux communes comportent plus de 30 000 logements : Aulnay-sous-Bois et Drancy.

Dugny et Le Bourget disposent d'un parc de logements inférieur à 10 000 unités.

Avec une évolution de 9,3 % du nombre de logements entre 2013 et 2018, Le Blanc-Mesnil est la commune qui a connu l'évolution la plus significative. Cela représente 1 813 nouveaux logements.

Toutefois, c'est sur la commune de Drancy que le plus de logements ont été créés, soit 2 141 nouveaux logements. Cela représente un quart des logements construits sur l'ensemble de l'EPT.

Évolution du nombre de logements entre 2013 et 2018 (en %)

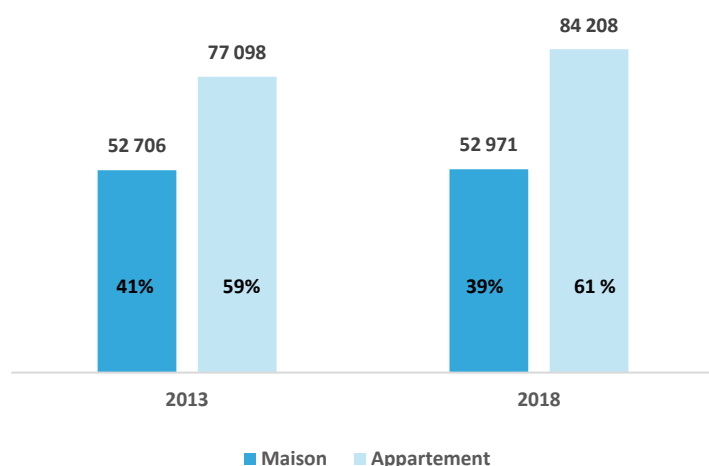


Source: Insee

## B. Le parc de logements

### 1) Caractéristiques et occupation du parc de logements

Évolution du type d'habitat entre 2013 et 2018 de l'EPT



Source: Insee

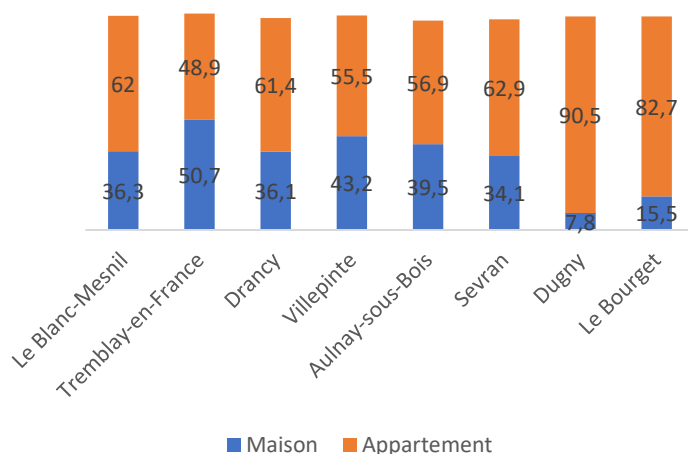
**Le parc de logements de l'EPT est composé à 61 % d'appartements et à 39 % de maisons.**

La part de l'habitat individuel à Paris Terres d'Envol est important en comparaison aux autres EPT.

Le parc de logements de la Métropole du Grand Paris est à 86 % sous forme d'habitats collectifs.

La tendance depuis 2013 montre une augmentation de la part de l'habitat collectif (+7 110). Si la part de l'habitat individuel baisse, le nombre de maisons augmente légèrement sur la période (+265).

Le type d'habitat par commune de l'EPT en 2021 (en %)



Source: Insee

La proportion de maisons dans le parc de chaque commune varie fortement : 8 % à Dugny contre 51 % à Tremblay-en-France.

L'habitat collectif forme le type d'habitat majoritaire de 7 communes sur 8.

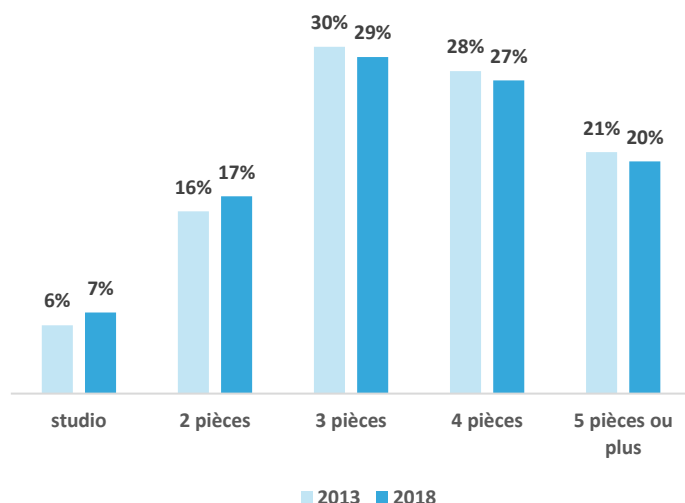
Tremblay-en-France est la seule commune du territoire où les maisons forment le type d'habitat majoritaire.



## B. Le parc de logements

### 1) Caractéristiques et occupation du parc de logements

Évolution de la taille des résidences principales en nombre de pièces entre 2013 et 2018



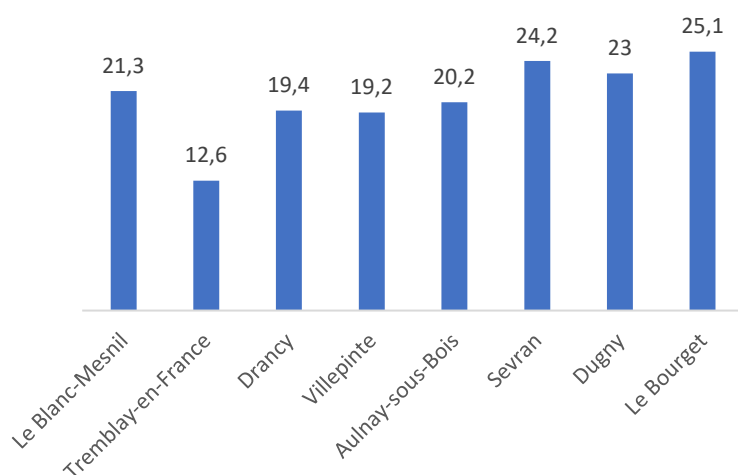
**Une part importante de grands logements :** les 4 pièces ou plus représentent près de la moitié (47 %) du parc de logements de l'EPT.

Les petits logements (studios et 2 pièces) représentent moins d'un quart (24 %) du parc de logements.

La tendance depuis 2013 montre un rattrapage des petits logements. La part de cette catégorie est la seule à progresser sur la période et leur proportion est passée de 22 à 24 % en 5 ans.

Source: Insee

### Suroccupation des logements en 2021 (en%)



Un logement est considéré comme suroccupé lorsque le nombre de pièces est inférieur au nombre d'occupants.

**À Paris Terres d'Envol, la suroccupation moyenne est de 20 %.** La suroccupation atteint 25 % dans la commune du Bourget alors qu'elle n'est que de 12 % à Tremblay-en-France.

La suroccupation des logements à Paris Terres d'Envol est cependant inférieure à la moyenne de la Métropole qui concerne 14,8% des logements.

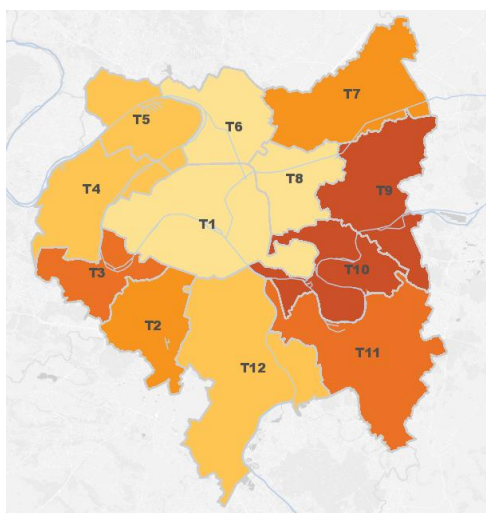
Source: Insee

## B. Le parc de logements

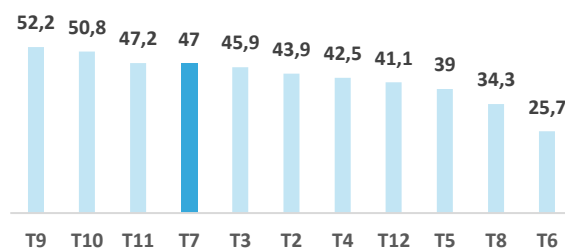
### 1) Caractéristiques et occupation du parc de logements

#### Statut d'occupation des résidences principales

##### Part des propriétaires par EPT en 2018 (en%)



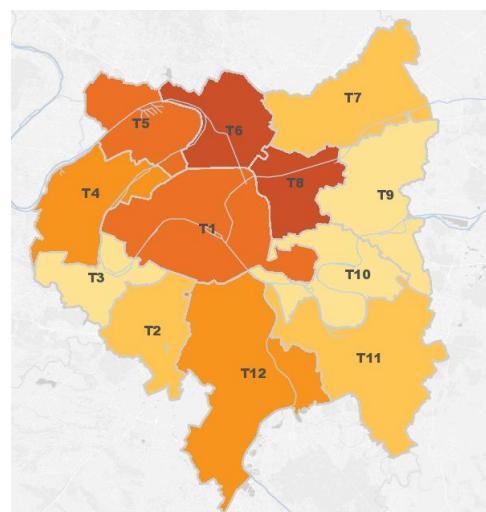
Source: Apur Chiffres clés 10-2021



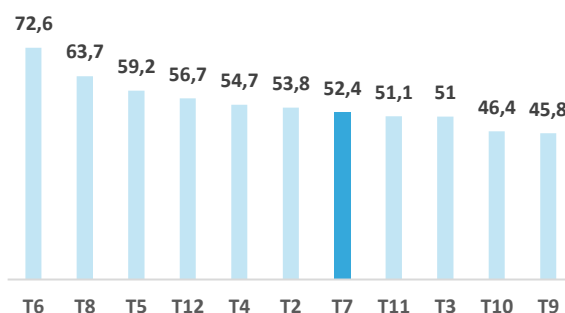
**Les logements sont occupés à 47 % par des propriétaires.**

Paris Terres d'Envol se situe dans la moyenne haute de la métropole du Grand Paris (40 %). Parmi les propriétaires occupants, 2/3 sont éligibles aux aides de l'ANAH (soit plus de 10 000 ménages) et disposent donc de ressources modestes ou très modestes. Pour les autres types d'occupation, environ 1/3 des habitants sont locataires du privé et 20 % locataires du public.

##### Part des locataires par EPT en 2018 (en %)



Source: Apur Chiffres clés 10-2021



**Le statut de locataire est majoritaire sur le territoire mais reste inférieur à la moyenne de la métropole (57,7 %).**

La part des locataires est dominée par la place importante qu'occupe le logement social à Paris Terres d'Envol. 62 % des locataires occupent un logement social.

## B. Le parc de logements

### 1) Caractéristiques et occupation du parc de logements

#### Statut d'occupation des résidences principales

La part de propriétaires oscille entre 57 % à Tremblay-en-France et 11 % à Dugny.

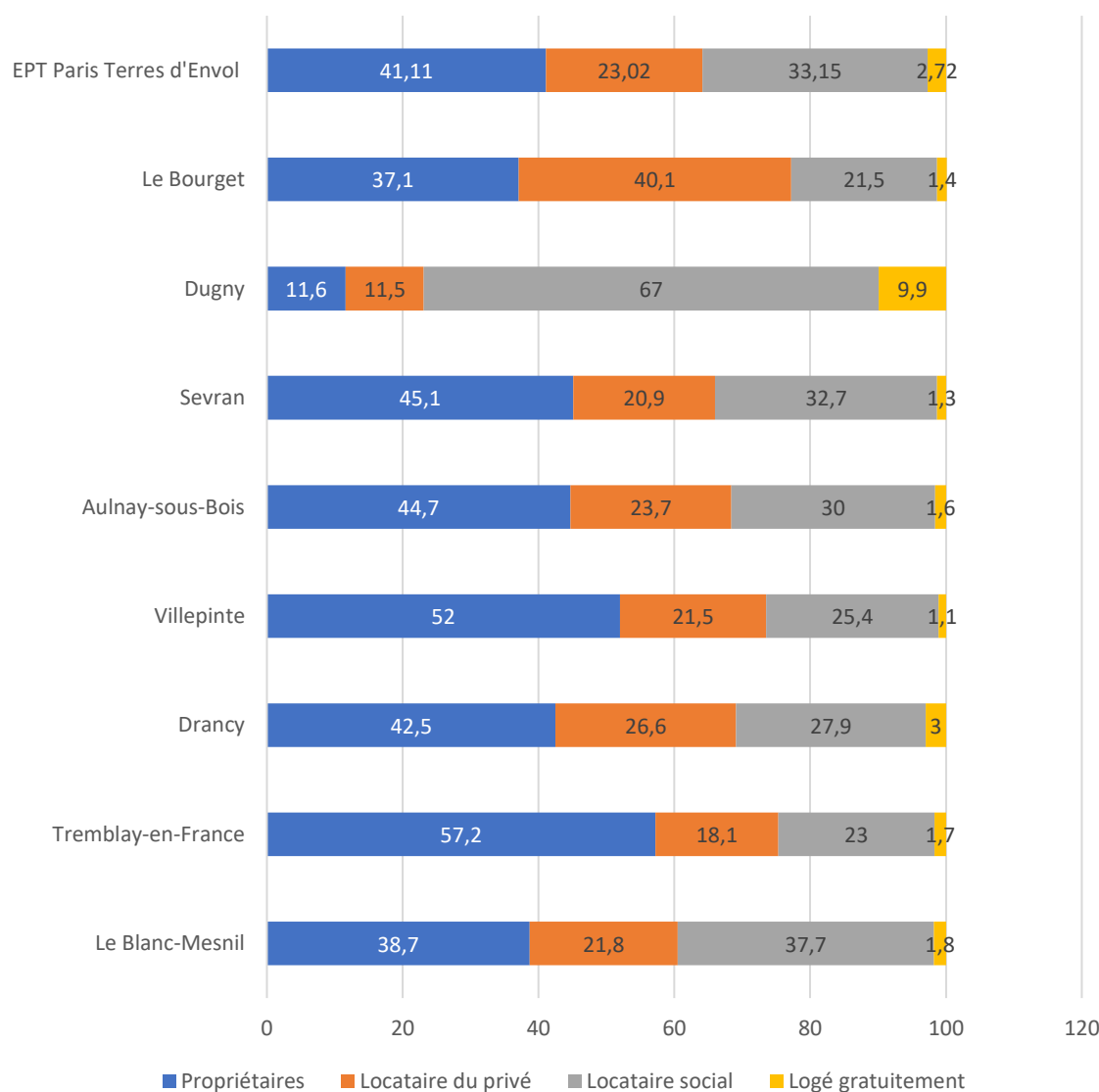
Le parc locatif privé concerne 40 % des ménages au Bourget.

Le parc locatif social représente en moyenne 23 % des ménages à Paris Terres d'Envol.

**La commune de Dugny se démarque avec une tendance générale très différente.**

Le parc social y représente 67 % du statut d'occupation des résidences principales et le logement locatif privé y est quasi inexistant. La part de propriétaires dans la commune est trois fois inférieure à celle des autres communes de l'EPT, et celle des logés à titre gratuit est quatre fois supérieure.

#### Le type d'occupation par commune de l'EPT en 2021 (en %)



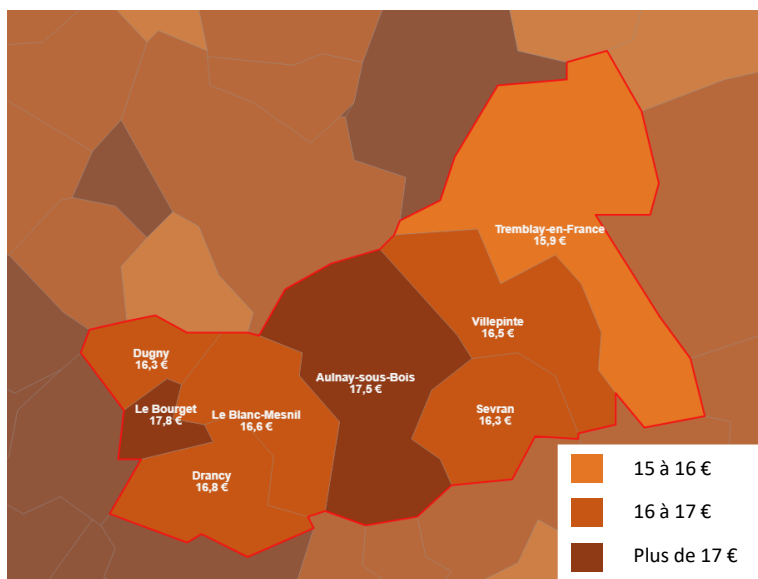
Source: Insee



## B. Le parc de logements

### 2) Équilibre social de l'habitat

Loyer d'annonce par m2 charges comprises dans le parc privé locatif en 2022

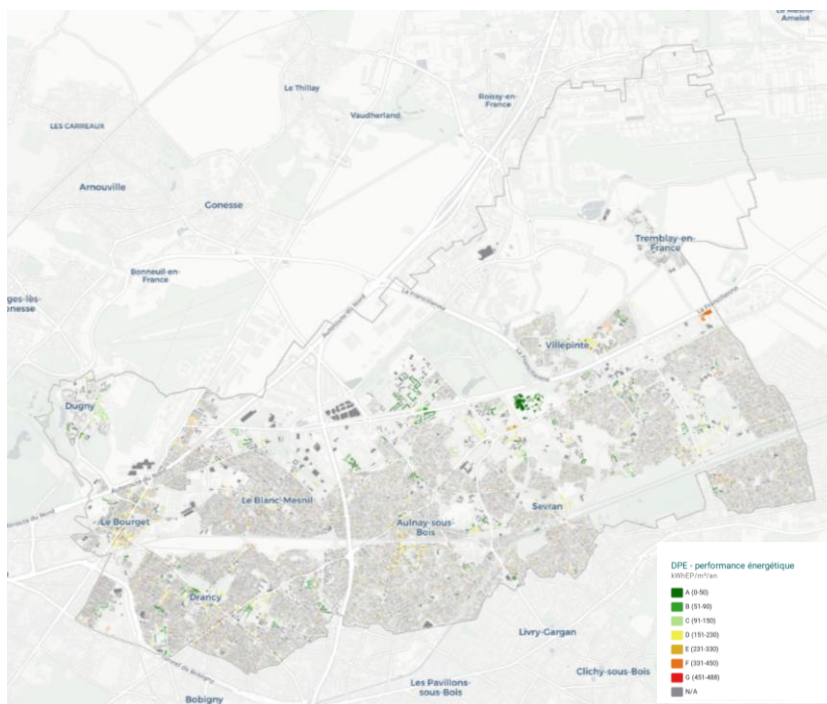


A l'échelle de Paris Terres d'Envol, et selon une estimation de l'ANIL, le loyer d'annonce par m2 **serait compris entre 15,9 € et 17,5€ selon les communes en 2022.**

A titre de comparaison, il est de 15,5€ (Villetaneuse) à 20,1€ (Saint-Ouen) dans Plaine commune et de 16,6 € (Marly-la-Ville à 18€ (Roissy-en-France).

Source: Observatoire des territoires

### DPE performance énergétique



La carte de l'observatoire national des bâtiments est en cours de finalisation.

Sur l'ensemble du territoire, certains grands ensembles ont fait l'objet d'une réhabilitation et obtiennent de fait une étiquette A pour la performance énergétique.

En revanche, le long de certains axes et en centre-ville des constructions anciennes n'ont pas fait l'objet d'une réhabilitation et peuvent parfois être considérées comme « vétustes ».

Ces projets, notamment menés avec l'ANRU, sont conséquents mais nécessaires pour permettre de constituer un parc de logements moins énergivore et baisser les charges pour les habitants.

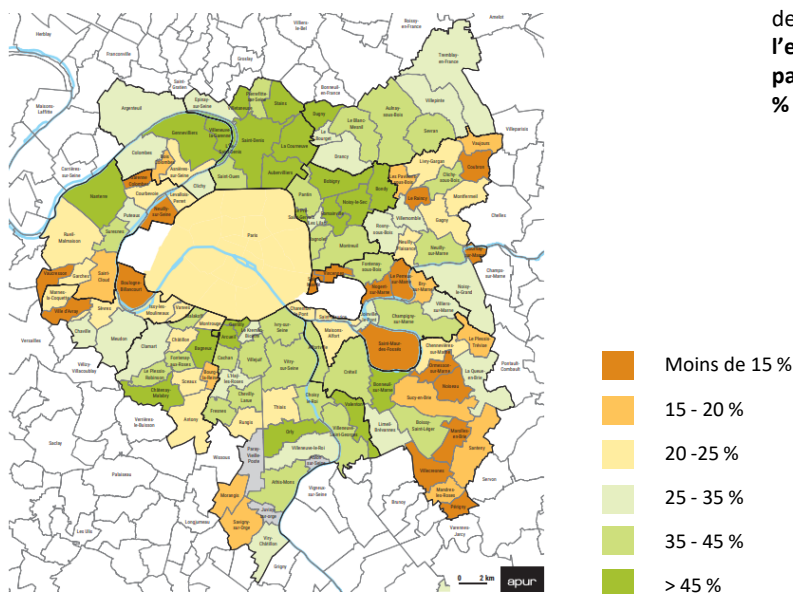
Source: Observatoire national des bâtiments

## B. Le parc de logements

### 2) Équilibre social de l'habitat

#### Le logement social

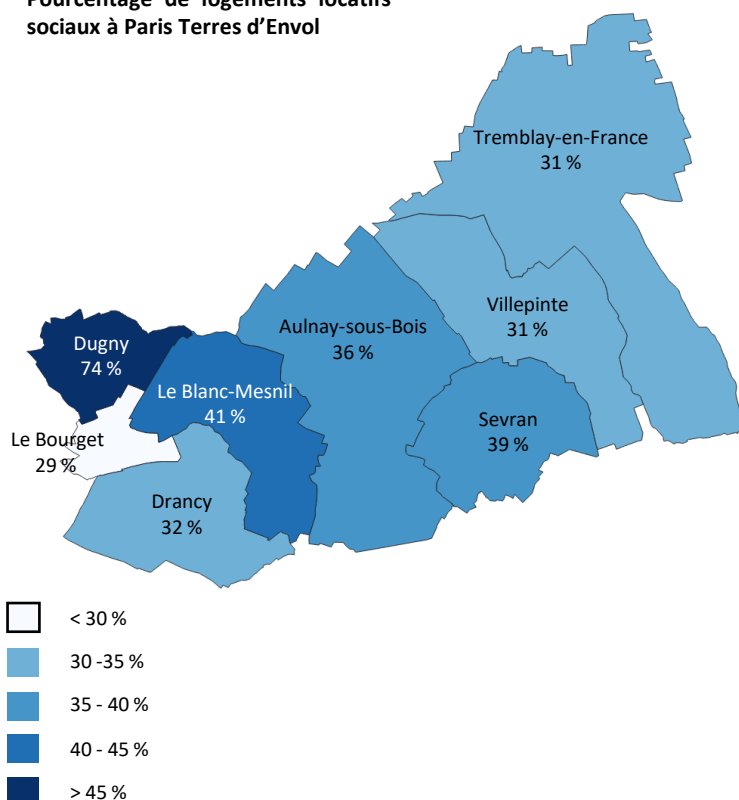
#### Pourcentage de logements locatifs sociaux de la métropole du Grand Paris



À l'échelle de la métropole du Grand Paris, Paris Terres d'Envol apparaît comme l'un des quelques territoires dans lequel **l'ensemble des communes dispose d'un parc en logements sociaux supérieur à 25 % du nombre de logements.**

*Source: Cartographie du logement social – Apur 2019*

#### Pourcentage de logements locatifs sociaux à Paris Terres d'Envol



**Le nombre de logements locatifs sociaux à Paris Terres d'Envol en 2018 était de 47 020, soit une moyenne de 36 % du parc de logements.**

Le parc de logements sociaux se répartit de la manière suivante :

- 1 pièce : 5%
- 2 pièces : 18%
- 3 pièces : 42%
- 4 pièces : 29%
- 5 pièces et plus : 6%

Seule la commune du Bourget n'atteint pas l'objectif de 30 % de logements sociaux fixé par le SDRIF à l'horizon 2030.

Deux communes ont un taux de logements sociaux supérieur à 40 % : Le Blanc-Mesnil (41 %) et Dugny (74 %).

**Près des trois quarts des logements de la commune de Dugny sont des logements locatifs sociaux.**

*Source: Inventaire SRU des logements locatifs sociaux (LLS) au 1<sup>er</sup> janvier 2018 – DRIHL 93)*

## B. Le parc de logements

### 2) Équilibre social de l'habitat

#### Politique de la ville

Les Quartiers de la Politique de la Ville (QPV) sont des territoires retenus par l'État sur le critère de la concentration urbaine de la pauvreté. Le revenu par habitant y est inférieur à 60 % du revenu médian de l'agglomération pour une concentration d'un minimum de 1 000 habitants dans cette situation. Cette nouvelle approche ne comprend pas de référence à la forme du bâti ou à des difficultés relatives à l'habitat.

Ils remplacent depuis 2015 les Zones Urbaines Sensibles (ZUS) et les Contrats Urbains de Cohésion Sociale (CUCS) ; l'objectif étant de simplifier les zonages contractuels et réglementaires. Les périmètres actuels portent sur la période 2014-2022.

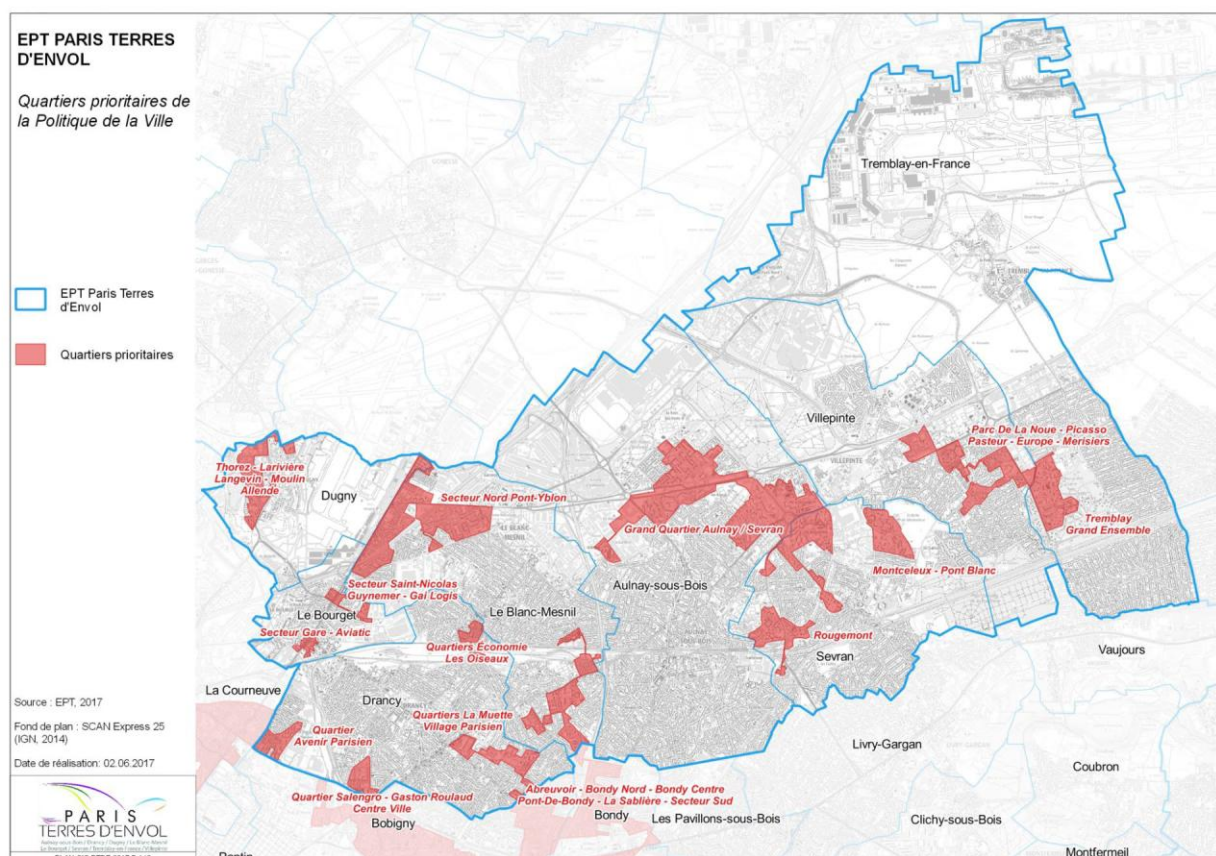
Compte tenu du faible revenu de ses ménages, Paris Terres d'Envol est particulièrement concerné par des Quartiers Politique de la Ville. Il en compte 14 (Cf. carte ci-dessous).

Parmi les 8 copros sur 10 immatriculées au registre des copropriétés en avril 2021, 30% (soit plus de 350 copropriétés) présentent des taux d'impayés supérieurs à 24% (seuil alerte communément retenu).

37 % des habitants du territoire, soit environ 130 000 habitants, sont concernés par la géographie prioritaire actuelle.

Ces quartiers font l'objet d'une contractualisation entre l'État et les Villes du territoire, regroupées en 4 Contrats de Ville : Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, l'ex-Communauté d'Agglomération qui rassemblait les villes de Dugny, Drancy et Le Bourget, et l'ex-Communauté d'Agglomération qui regroupait les villes de Sevrans, Tremblay-en-France et Villepinte.

La contractualisation avec l'Etat donne lieu à la constitution d'un programme d'actions annuel financé principalement par les villes et l'Etat sur une enveloppe spécifique de crédits Etat de 3 706 000 € pour plus de 300 actions par an. Elles sont regroupées en trois axes principaux : la cohésion sociale, le cadre de vie et l'environnement, le développement économique, l'emploi et l'insertion. S'ajoutent à ceux-ci des axes transversaux comme, la lutte contre les discriminations, l'égalité femmes/ hommes, la jeunesse, la mobilité et les Conseils Citoyens.

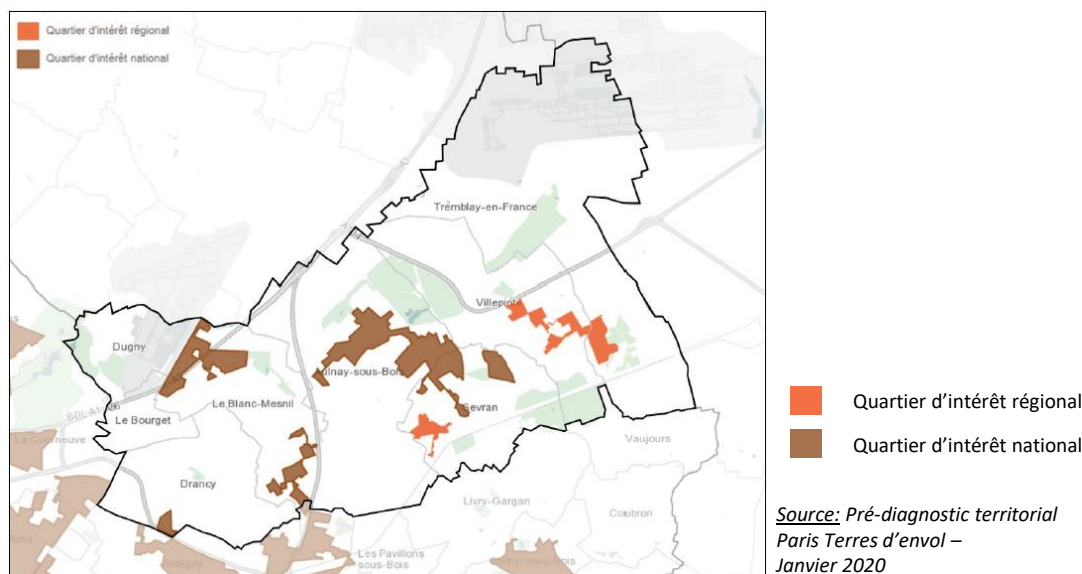




## B. Le parc de logements

### 2) Équilibre social de l'habitat

#### Le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU)



Le Nouveau Programme National de renouvellement Urbain (NPNRU) est lancé en 2014 et vise à l'horizon 2030 en la réduction des écarts de développement entre les quartiers défavorisés et leurs unités urbaines, et en l'amélioration du cadre de vie des habitants.

6 périmètres NPNRU sont concernés sur le territoire :

- **3 Projet d'intérêt Régionaux (PRIR)**  
*Quartier Rougement à Sevran*  
*Parc de la Noue à Villepinte*  
*Grand Ensemble à Tremblay-en-France*
- **3 Projets d'intérêt Nationaux (PRIN)**  
*Les Hauts du Blanc-Mesnil*  
*Quartier Gaston Roulaud et Centre-ville à Drancy*  
*Grand Quartier Aulnay-sous-Bois et Sevran*

#### Quartier Rougement à Sevran

Le quartier est concerné par un Programme de Renouvellement Urbain (PRU) lancé en 2005.

L'intervention sur le quartier Rougement, qui compte près de 6 000 habitants, s'inscrit dans la continuité du précédent programme de rénovation. Il s'agit de parfaire les restructurations déjà engagées en prenant pour axes d'intervention la redynamisation des commerces de proximité et des équipements, ainsi que la diversification de l'offre de logements.

Les objectifs poursuivis dans le NPNRU confortent les objectifs du projet visés dans le premier PRU :

- Poursuivre le désenclavement et créer des continuités urbaines inter-quartiers ;
- Améliorer les performances énergétiques du bâti ;
- Améliorer la sécurité autour des habitations, équipements et sur les espaces publics ;
- Soutenir et adapter les équipements commerciaux de proximité pour répondre à l'évolution des besoins et apporter une offre nouvelle de locaux dédiés à l'activité économique.



Source: Paris Terres d'Envol

## B. Le parc de logements

### 2) Équilibre social de l'habitat

#### Le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU)

##### Les hauts du Blanc-Mesnil

Ce projet concerne les quartiers Nord de la ville du Blanc-Mesnil, notamment les Tilleuls.

Il a pour ambition : l'amélioration du cadre de vie, le renforcement de la cohésion sociale, l'introduction de la mixité urbaine et la redynamisation économique. Le projet est marqué par une volonté forte de changer l'image du quartier par une nouvelle architecture.

Le Haut du Blanc-Mesnil dispose d'atouts pour se réinventer, notamment la proximité de deux futures gares du métro du Grand Paris Express (lignes 16 et 17). Plusieurs objectifs sont poursuivis à travers le projet de renouvellement urbain du Haut du Blanc-Mesnil :

- Rendre le quartier plus attractif, notamment en désenclavant et en améliorant la mobilité des habitants, en renforçant l'offre d'équipements et en revitalisant les commerces et l'artisanat ;

Améliorer le cadre de vie, en créant des espaces publics de qualité et en proposant une architecture qualitative, facilement identifiable, mais présentant une large diversité de formes, de matériaux et de typologies ;

- Rééquilibrer l'habitat en développant une offre de logements diversifiée et qualitative pour répondre aux besoins de mobilités résidentielles des ménages et en luttant contre l'habitat privé dégradé ;

- Développer l'offre d'équipements publics et renouveler les espaces publics ;
- Promouvoir le développement durable en visant notamment une haute qualité environnementale et la création de nombreux espaces verts.

Dans le cadre du NPNRU du Blanc Mesnil, et de la convention signée avec l'ANRU, le projet de la requalification du quartier des 4 tours notamment pour son désenclavement est en cours de réflexion.



Source: Projet de renouvellement urbain, Quartier des Tilleuls – Ville du Blanc-Mesnil

## B. Le parc de logements

### 2) Équilibre social de l'habitat

#### Le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU)

##### Quartier Gaston Roulaud – Centre-ville à Drancy

Le périmètre du projet s'étend sur 8 ha et accueille 800 logements, soit 2 000 habitants. Le projet de rénovation urbaine ne concerne pas uniquement l'intervention sur le patrimoine bâti et la redéfinition des trames internes au quartier, mais également l'ouverture du quartier sur son environnement (futur pôle gare).

Les enjeux majeurs de la démarche de renouvellement sont de marquer sa position d'entrée de ville et d'affirmer un caractère résidentiel et une mixité des fonctions (commerces, développement d'activités tertiaires, valorisation des équipements publics).

Le projet sur la cité Gaston Roulaud prévoit la démolition quasi-totale des immeubles (une seule tour est conservée) et la réalisation d'un quartier aux formes urbaines classiques, d'une volumétrie semblable à celle des quartiers voisins, mixte dans ses fonctions et diversifiée dans l'offre de logement. Ce site est situé tout près de la future gare du Grand Paris Express Drancy-Bobigny.

*Source: Plan d'aménagement du quartier  
Gaston Roulaud – Ville de Drancy*



##### Grand Quartier à Aulnay-sous-Bois et Sevran

L'approche territoriale du renouvellement urbain est privilégiée. Ainsi, le projet Grand Quartier s'affranchit des limites des communes des villes d'Aulnay-sous-Bois et de Sevran pour ne constituer qu'un seul périmètre de projet. Il ne s'agit pas de traiter une juxtaposition de quartiers mais de disposer d'un schéma de cohérence et d'une vision d'ensemble. Il s'agit ainsi d'un NPNRU multisites qui se décline en une dizaine de sites projet.

Le Grand Quartier d'Aulnay-Sevran regroupe près de 55 000 habitants. De profondes restructurations ont déjà été engagées qu'il convient de poursuivre ou de renforcer. Le projet s'inscrit dans la continuité d'une série d'actions antérieures développées depuis les années 1990 (Développement Social des Quartiers (DSQ), Grands Projets Urbains (GPU) à Aulnay-sous-Bois, Grand Projet de Ville (GPV) à Aulnay-sous-Bois et Sevran à partir de 2001, Programme de Rénovation Urbaine (PRU) dès 2004.

Outre l'intervention sur le patrimoine social et la recomposition des trames urbaines, des espaces publics et des équipements, le projet de renouvellement du

Grand Quartier peut compter sur plusieurs leviers d'envergure, au premier rang desquels la réalisation des gares du Grand Paris Express, qui viendront mailler le territoire. Ou encore le projet Sevran Terre d'Avenir, qui vise un aménagement multifonctionnel de 120 ha et comprendra la modernisation du centre commercial des Beaudottes.

Le programme prévoit notamment :

- La diversification de l'offre de logements ;
- La démolition de logements ;
- La réhabilitation du parc social ;
- Le développement d'activités économiques (offre immobilière adaptée à la micro-économie, à l'économie résidentielle, au secteur de la santé) ;
- La refonte des équipements publics : équipements de proximité, parcours éducatif de la petite enfance à l'enseignement supérieur, équipements fédérateurs sportifs et de santé, offre de services « hors les murs ».



## B. Le parc de logements

### 2) Équilibre social de l'habitat

#### Le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU)

##### Le parc de la Noue à Villepinte

Le quartier du Parc de la Noue est situé au cœur de la commune de Villepinte, sur l'un des axes routiers les plus structurants du territoire, la RD115. Il s'agit de la plus grande copropriété privée de la ville (757 logements, 2 500 habitants, soit 6% du parc de logements communal). Cet ensemble de 10 ha se compose également d'une polarité commerciale. Des actions ont été engagées depuis 2016 sur le site.

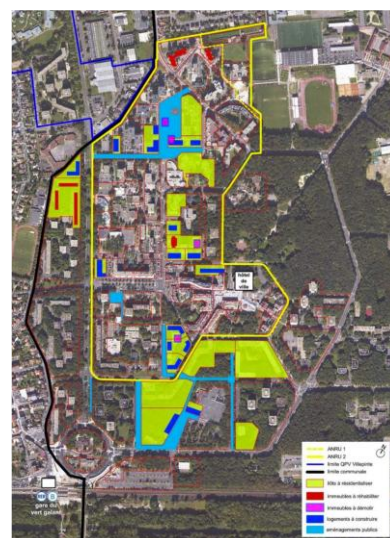
Le projet repose essentiellement sur le traitement de ce vaste ensemble résidentiel. La mise en valeur de la qualité environnementale, l'intervention sur le patrimoine bâti, ainsi que les opportunités foncières sont au centre des réflexions pour assurer un cadre de vie renouvelé. Les interventions porteront ainsi sur 2 grands volets :

- L'habitat, transformation de la copropriété : réhabilitation, scission, résidentialisation et démolition des bâtiments les plus problématiques ;
- L'aménagement, sur la base d'un nouveau schéma urbain permettant de désenclaver le quartier et de renforcer son attractivité, notamment le développement de la bande Ballanger (création de nouveaux logements et commerces / cabinet médical en rez-de-chaussée), la création d'espaces publics lisibles, d'un parc et d'un équipement public.



*Source: Projet d'aménagement cadre 2018-2030  
(Dossier d'élaboration de la convention territoriale –  
Comité d'Engagement ANRU – Février 2019)*

*Source: Programme 2016-2024 (Dossier  
d'élaboration de la convention territoriale –  
Comité d'Engagement ANRU – Février 2019)*



##### Grand Ensemble à Tremblay-en-France

Le quartier rassemble près de 8 600 habitants et environ 3 000 logements, dont 83% relèvent du patrimoine social.

Porté dès le début des années 2000, le projet de rénovation du Grand Ensemble a reçu le soutien de l'ANRU en 2011. Le programme actuel s'inscrit donc dans le prolongement d'une restructuration déjà engagée de longue date.

Les objectifs du NPNRU sur le quartier Grand Ensemble sont de ramener la part du logement social de 72% à 56% du parc d'habitation ainsi que le regain d'attractivité du quartier, à travers de nombreuses interventions :

- Le remplacement des sept tours les plus hautes par des résidences de 4 à 5 niveaux ;
- La recomposition du Grand Ensemble autour de trois pôles urbains dotés de commerces, services, équipements de proximité ;

- Le renforcement de l'identité paysagère, en augmentant sensiblement les espaces verts, tant sur le domaine public (alignements d'arbres le long des rues) que privé (résidentialisation) ;
- La promotion d'un quartier « éco-responsable » : nouveaux immeubles raccordés au réseau de chaleur géothermique, réseau de liaisons douces vers la gare RER, réhabilitation thermique du bâti, gestion des déchets.

## B. Le parc de logements

### Synthèse

|                                               |                                                              |                                                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Un territoire dynamique en termes de construction de logements. +6,6 % entre 2013 et 2018.                                     | Offre de logements faiblement diversifiée, qui ne favorise pas les mobilités résidentielles (petits logements et locatif privé insuffisants). | Un quart des logements construits sur le territoire a été créé à Drancy, la commune la plus densément peuplée avec plus de 9 000 habitants par kilomètre carré.                                   |
| Le plus fort taux de logements individuels de la métropole. 39 % de logements individuels                                      | Une suroccupation des logements inférieure à la moyenne de la métropole mais qui demeure importante (20%).                                    | Un parc locatif dominé par le logement social et inégalement réparti sur le territoire.                                                                                                           |
| Un territoire qui répond aux objectifs fixés par la loi SRU et le SDRIF en termes de logements sociaux (taux supérieur à 30%). | Une concentration importante de logements sociaux par endroits.                                                                               | Parc de logements vieillissant, exposant les habitants aux risques de précarité énergétique et engendrant d'importantes émissions de gaz à effet de serre, notamment dans le tissu pavillonnaire. |
| Une amélioration du parc de logements (privé et public).                                                                       | Parc privé présentant des signes de fragilité.                                                                                                | Marché immobilier bon marché dans l'ancien, qui peut attirer des « marchands de sommeil ».                                                                                                        |
|                                                                                                                                | Une faible offre en habitat spécifique.                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                   |

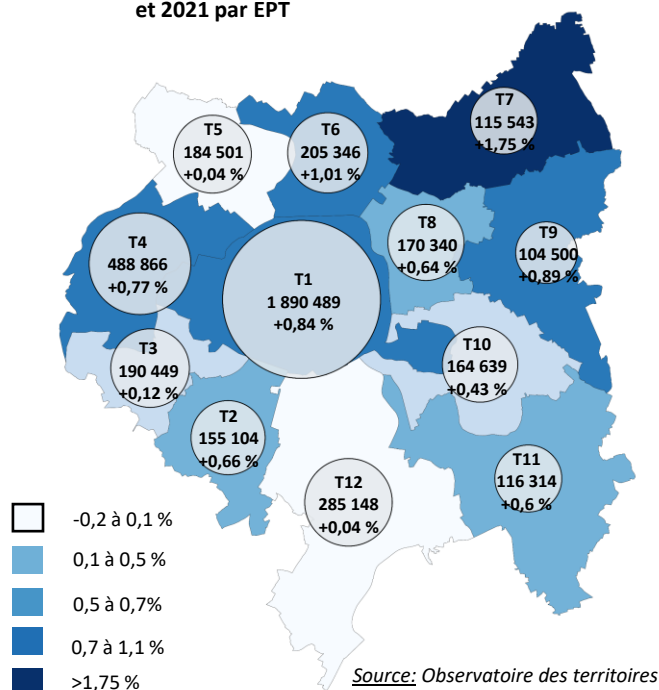
### Enjeux

- Maintenir le rythme de construction de logements pour répondre aux évolutions démographiques tout en diversifiant l'offre et en favorisant la mixité sociale.
- Répondre aux besoins en logements tout en équilibrant le développement résidentiel à l'échelle de l'EPT.
- Renforcer l'offre en logements et en hébergements à destination des publics spécifiques, notamment en direction des personnes âgées et étudiants.
- Porter une attention particulière à l'avenir du tissu pavillonnaire, au regard des phénomènes de mutation dont il fait l'objet (division de logements, division parcellaire, transformation d'annexes en pièces à vivre), qui conduisent au développement d'une offre parallèle et non structurée, difficile à contrôler par les collectivités, et qui pèsent sur les besoins en équipements, voire menacent la qualité des logements.
- Poursuivre et renforcer les interventions sur le parc de logements public et privé existant pour enrayer les dynamiques de dégradation et ainsi améliorer le cadre de vie des habitants et renforcer l'attractivité résidentielle du territoire.

## C. L'économie et l'emploi

### 1) L'emploi

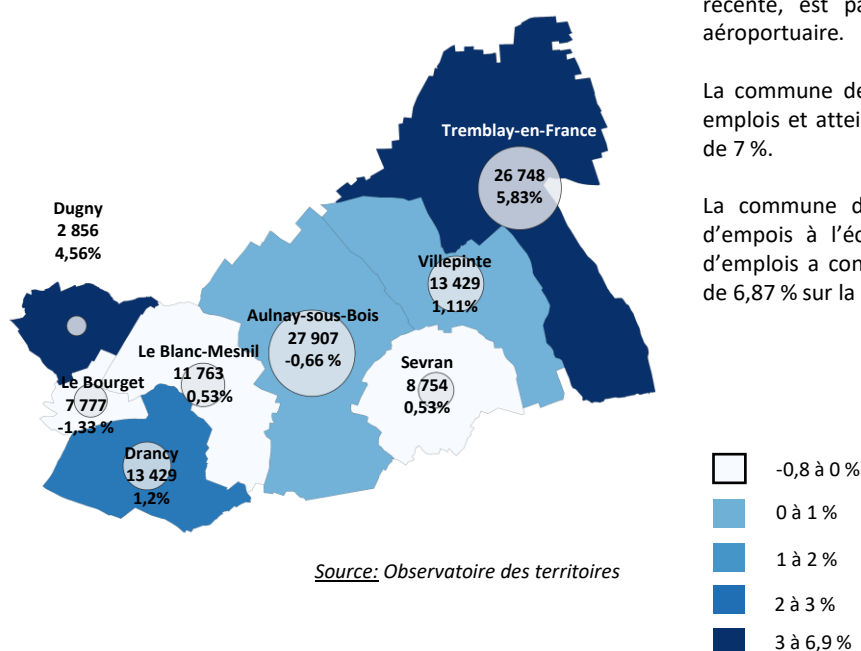
Nombre d'emplois et variation annuelle entre 2013 et 2021 par EPT



Le nombre d'emplois basés à Paris Terres d'Envol dépassait les 115 000 en 2018. Il s'agit du deuxième territoire concentrant le moins d'emplois derrière Grand-Paris-Grand-Est.

En revanche, avec une variation annuelle de 1,75 % sur la période 2013-2018, Paris Terres d'Envol est de loin le territoire le plus dynamique de la métropole en termes de création d'emplois.

Nombre d'emplois et variation annuelle entre 2013 et 2018 par commune



Aulnay-sous-Bois concentre en 2018, un quart des emplois de l'EPT, soit 27 236 emplois.

L'emploi sur le territoire, et notamment son évolution récente, est particulièrement marqué par le secteur aéroportuaire.

La commune de Tremblay-en-France offre ainsi 23 561 emplois et atteint une variation annuelle record de près de 7 %.

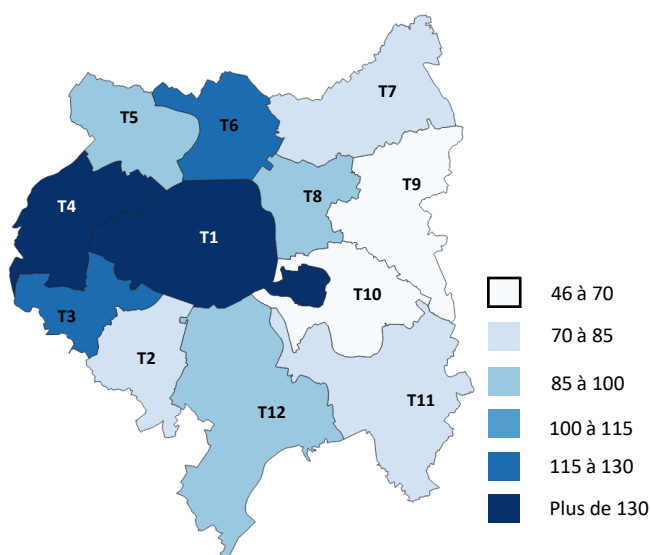
La commune de Dugny est celle qui offre le moins d'emplois à l'échelle de l'EPT. Néanmoins, le nombre d'emplois a connu une évolution annuelle spectaculaire de 6,87 % sur la période 2013-2018.



## C. L'économie et l'emploi

### 1) L'emploi

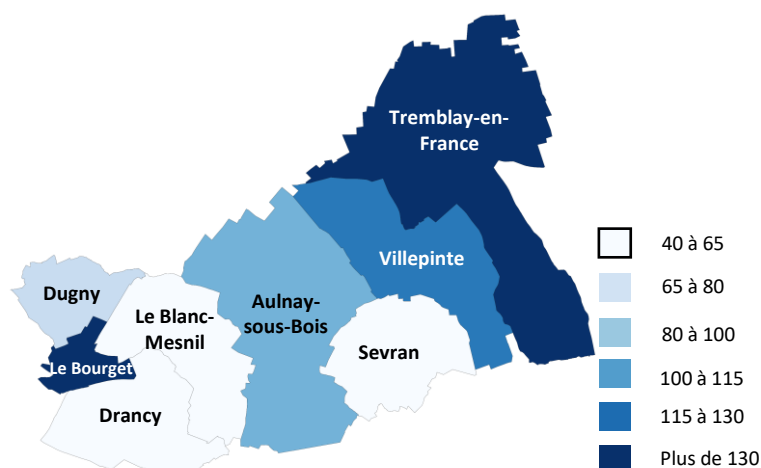
L'indice de concentration de l'emploi en 2018 par EPT



L'indice de concentration de l'emploi correspond au rapport entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs sur un territoire. Un indice de 100 signifie qu'autant d'emplois que d'actifs sont basés sur le territoire donné.

**L'indice de concentration de l'emploi à Paris Terres d'Envol est de 80,6 emplois pour 100 actifs.** À titre de comparaison, l'indice de la Métropole du Grand Paris est de 123,2 emplois pour 100 actifs.

L'indice de concentration de l'emploi en 2018 par commune

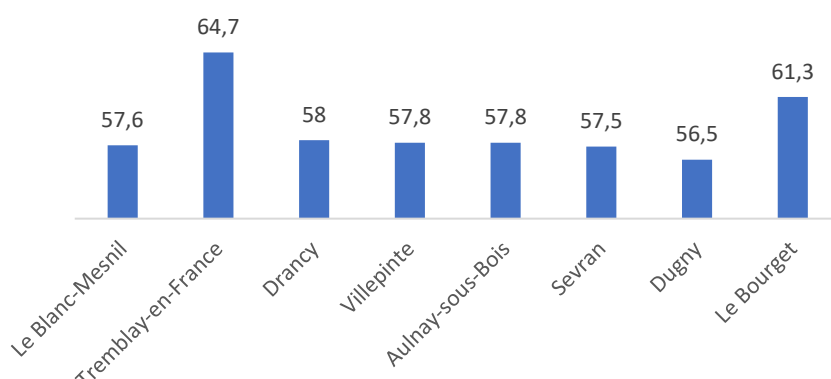


Source: Observatoire des territoires

À Paris Terres d'Envol, 3 communes ont un indice de concentration de l'emploi supérieur à 100, il s'agit de Tremblay-en-France, Le Bourget et Villepinte. Ces chiffres importants s'expliquent par la présence des aéroports du Bourget, de Roissy Charles-de-Gaulle et des zones d'activités de Villepinte, gros pourvoyeurs d'emplois d'échelle régionale.

Les communes de Drancy et Sevrans, plus résidentielles, ont un indice inférieur à 50 emplois pour 100 actifs.

Le taux d'emploi par commune en 2021 (en %)



Source: Observatoire des territoires

Le taux d'emploi correspond à la proportion de personnes disposant d'un emploi parmi celles en âge de travailler.

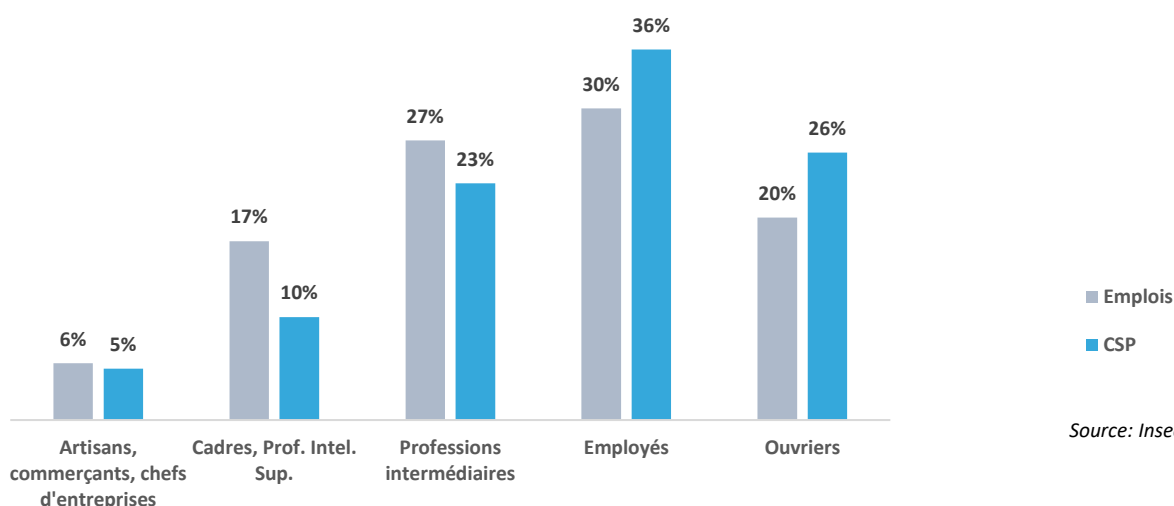
**À Paris Terres d'Envol, le taux d'emploi est de 58,9 %.**

Les communes de Tremblay-en-France et du Bourget, fortes de leur dynamisme de l'emploi dans le domaine aéroportuaire dominant ce classement avec un taux d'emploi supérieur à 60%.

## C. L'économie et l'emploi

### 1) L'emploi

Comparaison entre les actifs et les emplois sur le territoire en 2018



Les difficultés d'accès à l'emploi des habitants de Paris Terres d'Envol peuvent s'expliquer par **un décalage entre les emplois proposés sur le territoire et le profil socio-professionnel de la population active résidente.**

Ce constat concerne toutes les catégories socio-professionnelles, à l'exception des artisans, commerçants et chefs d'entreprises (6 % des actifs pour 5 % des emplois).

Les cadres et professions intellectuelles supérieures représentent 17 % des emplois sur le territoire alors que seuls 10 % des actifs répondent à ces qualifications. Il existe donc un important déficit de cette catégorie socio-professionnelle parmi les actifs de Paris Terres d'Envol.

Ce déficit se retrouve également parmi les professions intermédiaires qui représentent 27 % des emplois du territoire alors que 23 % des actifs possèdent ces qualifications.

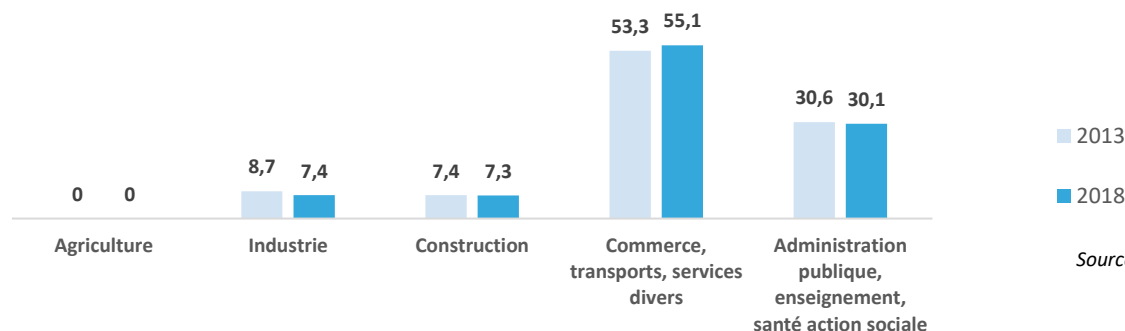
À l'inverse, la part des actifs employés sur le territoire est supérieure de 6 % aux emplois proposés. Il en va de même pour les ouvriers.

De manière générale, les emplois présents sur le territoire demandent des qualifications plus importantes que celles possédées par les habitants de Paris Terres d'Envol.

## C. L'économie et l'emploi

### 2) Le tissu économique

L'emploi par secteurs d'activités en 2018 (en %)



**Le secteur de l'emploi de Paris Terres d'Envol est dominé à 85 % par les activités tertiaires** marchandes (commerces, transports, services divers) et non marchandes (administration publique, enseignement, santé, action sociale). La proportion du tertiaire marchand tend à augmenter, sa part ayant progressé de 1,8 point en 5 ans.

Le tertiaire marchand est majoritaire sur l'ensemble des communes, à l'exception de Sevrans; Dans cette commune, c'est le tertiaire non marchand qui forme le secteur d'emploi majoritaire.

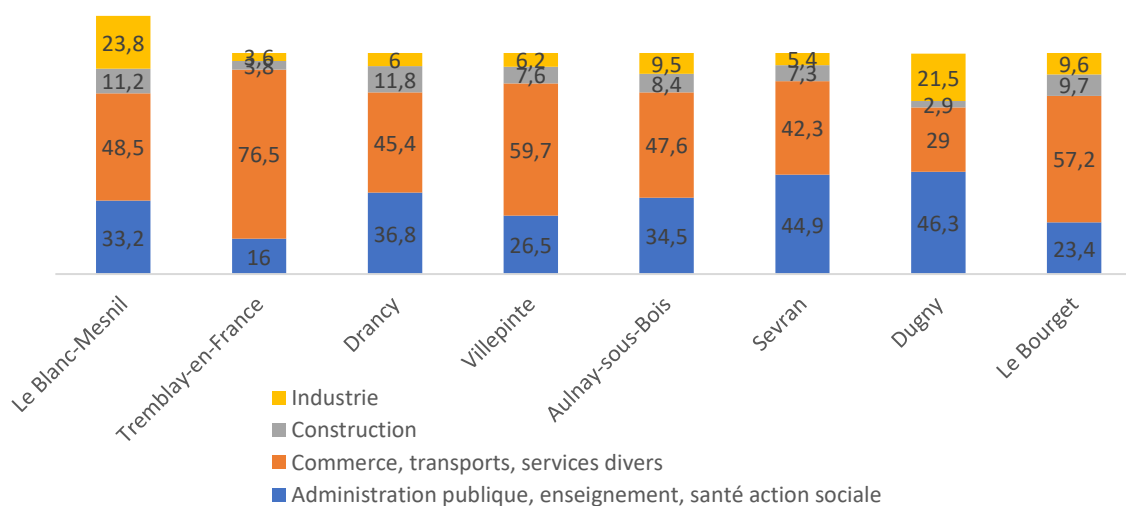
**L'évolution entre 2015 et 2021 montre une poursuite du recul de l'emploi dans le secteur industriel.** Cette diminution résulte en grande partie de l'évolution récente du secteur industriel à Aulnay-sous-Bois qui a perdu 660 emplois.

Dugny se distingue de la tendance générale avec un secteur de l'industrie qui représente 21 % de ses emplois en 2021. Le nombre d'emplois dans ce secteur a augmenté de presque 400 entre 2015 et 2021.

**Le nombre d'emplois dans le secteur de la construction augmente de 7 %** sur la période et se concentre principalement sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Drancy.

Le nombre d'emplois dans le secteur agricole reste stable mais marginal avec seulement 51 emplois en 2018. La commune de Tremblay-en-France dispose des dernières terres agricoles du territoire et concentre ainsi plus de la moitié des emplois agricoles.

Les secteurs d'activité de l'emploi par commune en 2021 (en %).



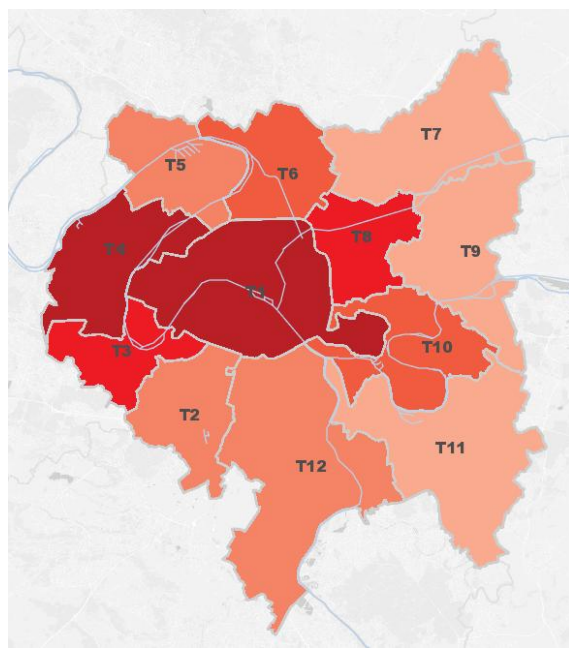
Source: Insee



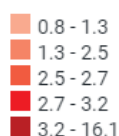
## C. L'économie et l'emploi

### 2) Le tissu économique

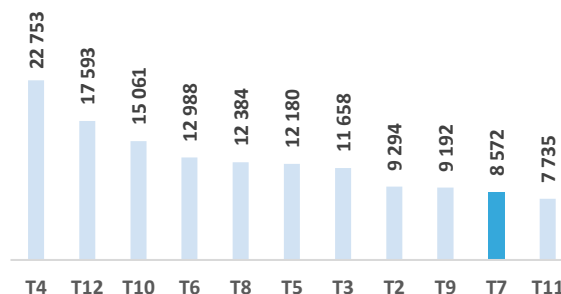
Le nombre d'entreprises par EPT



Nombre d'établissements à l'hectare en 2018 :

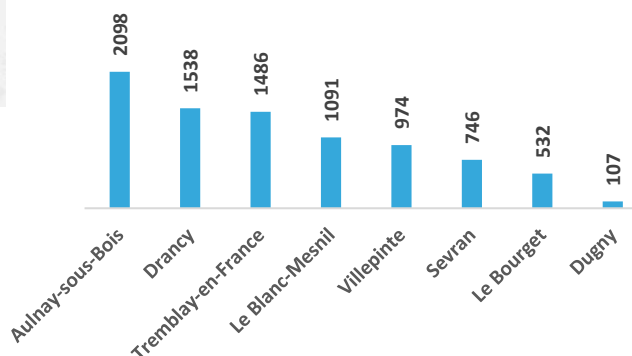


Source: Apur Chiffres clés 10-2021



Avec 8 572 entreprises, Paris Terres d'Envol est le deuxième territoire de la métropole qui concentre le moins d'entreprises.

Aulnay-sous-Bois domine le classement en comptabilisant près d'un quart des entreprises de l'EPT.



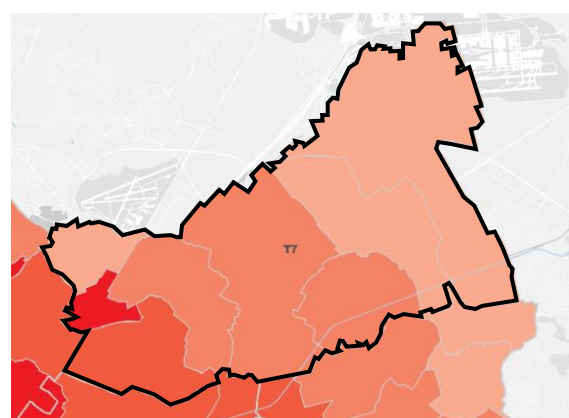
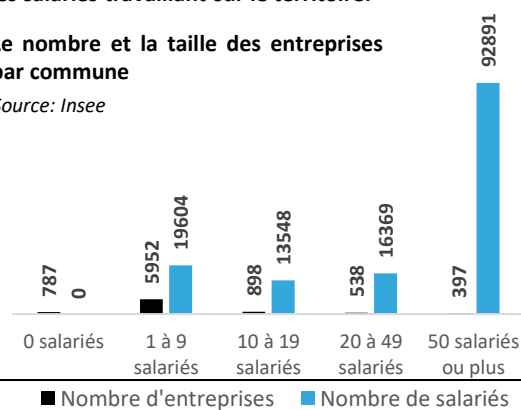
Parmi les 8 572 entreprises, 80 % ont moins de 10 salariés. Les petites entreprises sont majoritaires dans le tissu économique du territoire.

Cependant, parmi les 142 412 postes salariés offerts sur le territoire, 65 % le sont au sein d'établissements de 50 salariés ou plus.

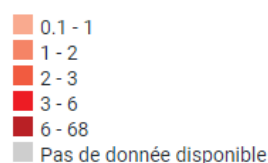
Malgré un tissu économique dominé par de petites entreprises, 397 grands établissements emploient 65 % des salariés travaillant sur le territoire.

Le nombre et la taille des entreprises par commune

Source: Insee



Nombre d'établissements à l'hectare en 2018 :



## C. L'économie et l'emploi

### 2) Le tissu économique

#### Un positionnement stratégique

Paris Terres d'Envol est un territoire économiquement dynamique qui bénéficie d'un positionnement stratégique au sein de la région Île-de-France, avec des zones d'activités créatrices, synonymes de développement et de rayonnement pour la Métropole du Grand Paris.

Ce territoire s'inscrit sur un axe économique structurant, le long de l'autoroute A1, entre les aéroports d'envergure internationale de Paris Le Bourget, 1<sup>er</sup> aéroport d'affaires européen (5<sup>ème</sup> mondial), et 4 500 emplois, et Paris Charles de Gaulle, 9<sup>ème</sup> aéroport mondial pour les passagers et le fret (2<sup>ème</sup> aéroport européen), et 90 000 emplois. Il est le pôle économique le plus dynamique d'Île-de-France.

Le territoire est également situé à proximité de plusieurs pôles d'emploi majeurs de l'agglomération parisienne :

- La Plaine-Saint-Denis, à l'ouest, environ 120 000 emplois ;
- Le pôle Bobigny-Pantin, au sud, environ 60 000 emplois ;
- Marne-la-Vallée, au sud, environ 110 000 emplois.

#### Une signature économique spécifique liée à la présence des deux aéroports

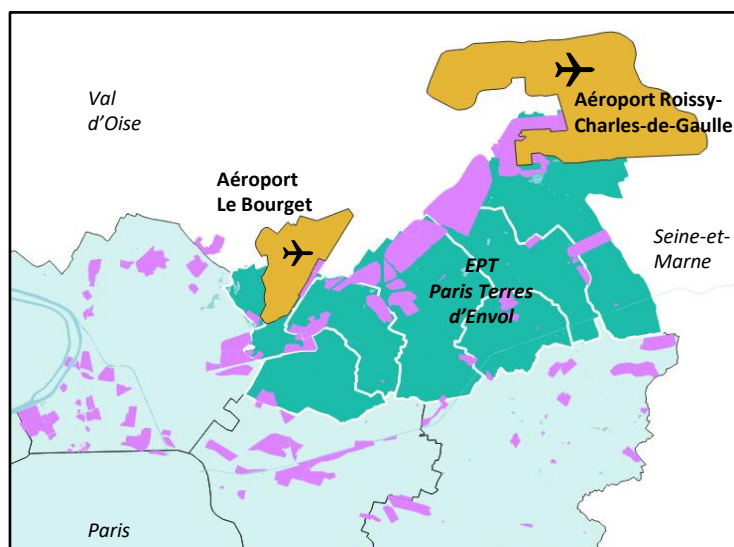
Fort de ses deux aéroports, Paris Terres d'Envol dispose d'une signature économique spécifique qui génère de nombreux emplois dans le domaine aéroportuaire et de l'aéronautique comme les services aéroportuaires, le transport, la logistique et le commerce international, mais aussi le tourisme d'affaires ou l'événementiel professionnel.

Le territoire forme ainsi un « cluster aéronautique et aéroportuaire » où existent et se développent dans ces domaines des filières d'excellence : aéronautique et aviation d'affaires, services aéroportuaires, fret et logistique, numérique, tourisme d'affaires (y compris les congrès et salons), la sûreté-sécurité, le transport et la mobilité. Cette spécialisation fait de Paris Terres d'Envol un territoire d'exception dans la mesure où les pôles métropolitains ou régionaux « spécialisés » sont peu nombreux contrairement aux pôles dit « généralistes ».

Marqué aussi par la présence de deux parcs d'expositions internationaux, du Musée de l'Air et de l'Espace et des zones d'activités qui sont les sièges de nombreuses entreprises internationales, ce territoire concentre d'importants flux de touristes d'affaires mais qui méconnaissent ses autres atouts comme notamment ses grands parcs naturels (Parc du Sausset et Parc Forestier de la Poudrerie), le canal de l'Ourcq, un certain degré de patrimoine bâti. Ce tourisme profite donc assez peu au reste du territoire.

Paris Terres d'Envol ambitionne de renforcer les activités et filières existantes, notamment par :

- Le développement de l'aviation d'affaires et des services qui lui sont liés ;
- La constitution d'un cluster aéronautique ;
- La constitution d'un pôle de formation professionnelle dans les domaines de l'aérien et de l'aéronautique ;
- Le renforcement des activités événementielles et la modernisation des équipements professionnels et grand public.



- Aéroports
- Zones d'activités

Source: Espace Ville

## C. L'économie et l'emploi

### 2) Le tissu économique

#### Le 2<sup>ème</sup> territoire à vocation logistique de la Métropole

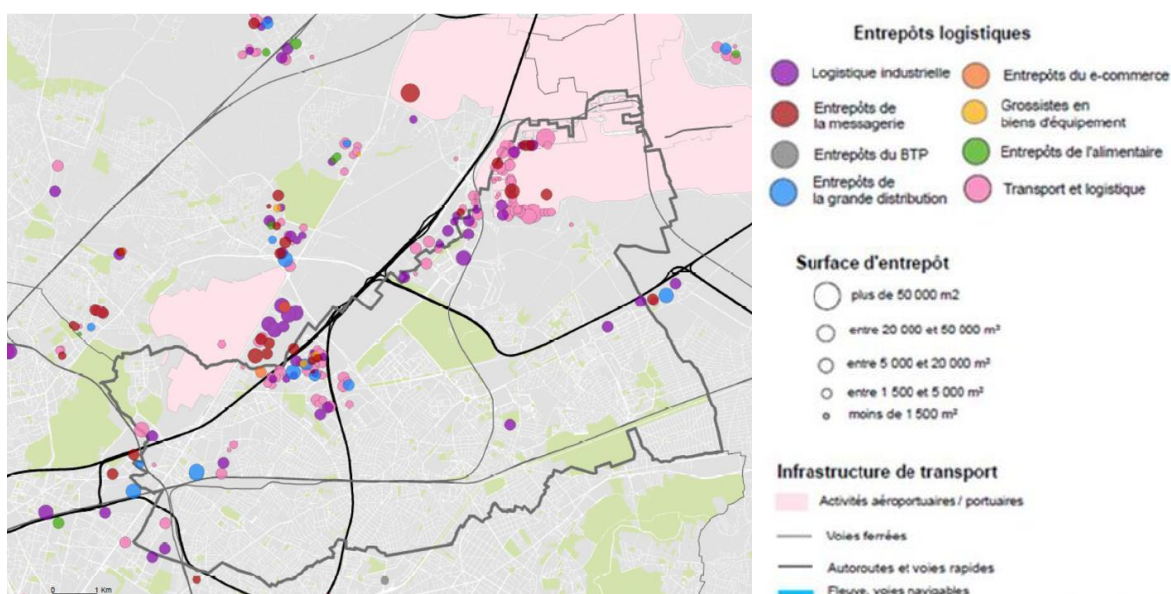
Paris Terres d'Envol présente également une réelle fonction logistique d'un secteur économique majeur du territoire, à l'échelle régionale et internationale, ceci grâce notamment à la présence des deux aéroports, et de sites logistiques majeurs comme Garonor à Aulnay-sous-Bois, et de ses connexions aux grandes voies routières d'approvisionnement en provenance et vers le Nord de l'Europe et le Nord-Est de la France. Il s'agit du 2<sup>ème</sup> territoire à vocation logistique de la Métropole du Grand Paris après Grand-Orly-Seine-Bièvre.

Le territoire compte notamment :

- **30 000 emplois salariés dans le secteur de la logistique et le commerce de gros**, dont 25 % directement liés aux activités de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.
- **150 entrepôts, soit 29 % des entrepôts et 38 % des surfaces en entrepôts de la métropole.** Les plus importants sont :
  - France Handling (65 000 m<sup>2</sup>) ;
  - Air Cargo International (58 000 m<sup>2</sup>) ;
  - Samada (46 000 m<sup>2</sup>) ;
  - Raja (42 000 m<sup>2</sup>).

L'ex-site industriel PSA à Aulnay-sous-Bois, en cours de reconversion, a d'ores et déjà une vocation logistique affirmée via la création de plateformes logistiques : Carrefour (500 emplois prévus) ; Chronopost (200 emplois). D'autres bâtiments à vocation logistique sont attendus avec le développement de parcs d'activités PME/PMI et, dans sa partie Ouest, le futur quartier Val Francilia qui sera constitué de bureaux, de commerces et d'un campus.

La présence de zones d'activités et logistiques, ainsi que la proximité avec l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, génère de nombreux mouvements de marchandises concentrés sur les grands axes du territoire (A 1, A 3, ex-RN 2 et RD 115). Ces mouvements par la route occasionnent chaque semaine environ 125 600 mouvements, représentant 4,5% des mouvements de marchandises dans la Métropole (41% ont lieu à Paris, 9% à Paris-Ouest-La Défense) qu'il convient de prendre en compte et de mieux maîtriser. Le Plan local de déplacements (PLD) en cours d'élaboration prend en considération cet aspect.



Source: Apur 2016



## C. L'économie et l'emploi

### 2) Le tissu économique

La stratégie économique du territoire, présentée au sein du PLUi et notamment de l'OAP développement économique, repose sur une analyse réalisée sur chaque espace économique (EE). Le schéma directeur des espaces économiques, réalisé par l'EPT et notamment prévu par la loi Climat et résilience, est issu de la volonté des élus, partagée avec les acteurs économiques, d'impulser et d'accélérer la transition écologique du territoire, tout en créant de nouvelles opportunités pour les habitants et les entreprises.

Il comprend une analyse du tissu économique, du foncier et de l'immobilier d'entreprises. Plusieurs chantiers ont été identifiés afin de mettre en œuvre la stratégie de transition des filières traditionnelles présentes sur le territoire (aérien, aéronautique, aéroportuaire, événement/tourisme d'affaire, construction, logistique) par l'implantation de filière stratégiques innovantes (énergies durables, écoconstruction, numérique et économie circulaire).

Ces chantiers visent ainsi un objectif de sanctuarisation des EE, une stratégie immobilière permettant l'arrivée de nouvelles entreprises innovantes et productives, le développement de clusters (campus filières innovantes, formation, entrepreneuriat, recherche, activité, production) et la montée en gamme des EE.

Le territoire de Paris Terres d'Envol a finalement besoin de se diversifier et de se densifier.

Les 28 EE identifiés représentent plus du quart du territoire mais présentent peu de nouvelles opportunités foncières mis à part au sein de la ZAC Aérolians à Tremblay-en-France et une partie du site Val Francilia à Aulnay-Sous-Bois.

La vacance est estimée à moins de 10% et existe principalement sur la zone Paris-Nord 2 qui abrite un pôle tertiaire datant des années 90, peu adapté aux nouveaux besoins des utilisateurs et subissant l'important développement d'immobilier tertiaire en première couronne. Les locaux d'activité sont pour leur part très demandés et les prix n'ont cessé d'augmenter du fait de la rareté croissante de locaux d'activité fonctionnels et adaptés.

Finalement, l'état des lieux réalisé a permis d'estimer finement les besoins des entreprises et met en lumière un besoin d'offre pour les petites entreprises. Le manque de locaux de petite taille, permettant l'entrepreneuriat et le développement des TPE/PME, réinterroge les besoins dans les espaces existants et autour des nouvelles gares.

Une analyse réalisée en 2023 a d'ailleurs montré que plus de la moitié des demandes de locaux concernait des surfaces de moins de 1 000 m<sup>2</sup> et pour 30% de moins de 500 m<sup>2</sup>. Par exemple, le Parc Proudreed « Veellage » (« Les Mardelles – La Garenne » à Aulnay-sous-Bois) a été construit à la fin de la crise sanitaire et a été entièrement commercialisé en moins d'une année avec des cellules proposées à partir de 300 m<sup>2</sup>.

Finalement le PLUi s'est largement appuyé sur le schéma directeur des espaces économiques afin de rendre les EE incitatifs et opérationnels :

- L'ensemble des prescriptions réglementaires, le système d'indices et de secteur a permis d'être au plus près des besoins et des ambitions de chaque EE.
- L'OAP « Développement économique » reprend les objectifs et ambitions du territoire selon 3 typologies permettant de décliner les objectifs du PADD et du schéma directeur.

#### Le corridor économique

Les EE situés le long du corridor économique entre les deux aéroports sont majoritairement constitués de cellules d'entrepôts logistiques. Présentant de grandes surfaces (4 000 m<sup>2</sup> à 10 000 m<sup>2</sup>), elles répondent aux besoins logistiques des grands groupes mais ne sont plus adaptées aux enjeux actuels de diversification, de densification et de décarbonation. Les dispositions réglementaires ainsi que les objectifs affichés dans l'OAP permettent d'atteindre le triple objectif de modernisation, de densification et de diversification. Par exemple, le PLUi prévoit sur différents secteurs une augmentation des hauteurs autorisées afin de permettre une densification verticale.

#### Les espaces économiques situés dans le diffus

Cette catégorie présente une plus grande mixité, avec la présence de grandes entreprises mais également de PME. Ce sont des zones anciennes avec de réels potentiels de développement mais également un fort enjeu de requalification des voiries, des accès, de végétalisation et de densification. L'OAP permet de mettre en avant les objectifs d'insertion du bâti et d'accompagner la multifonctionnalité de ces espaces.

#### Les espaces économiques en ville en lien avec les gares et le développement urbain

Certains EE sont voués à muter vers plus de mixité dans les prochaines années : Jean Mermoz au Bourget, FAB à Aulnay-Sous-Bois, La Molette au Blanc-Mesnil, Friche Saint Gobain à Drancy. Les enjeux de densification et de diversification doivent permettre de conduire une politique de décarbonation des filières traditionnelles.

### 3) Les sites économiques de rayonnement international

Paris Terres d'Envol compte sur son territoire plusieurs sites économiques au rayonnement international.

## Le parc d’Affaires Paris Nord 2

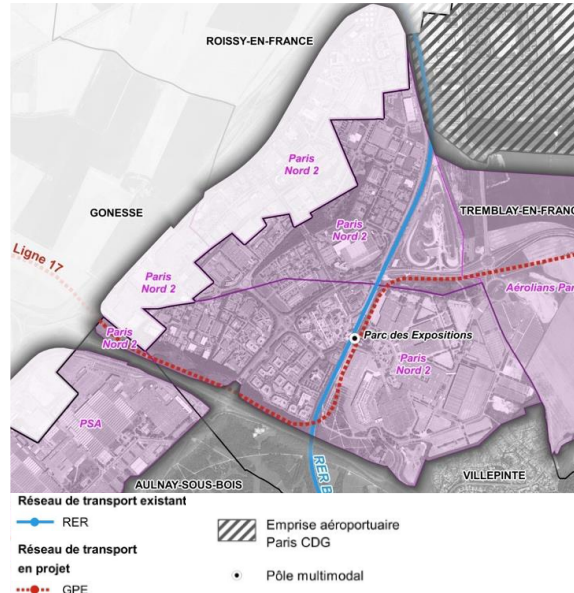
- 1<sup>er</sup> parc d'affaires privé européen ;
- 300 ha (70 ha d'espaces verts et paysagers) ;
- 550 entreprises
- 20 000 emplois
- Secteurs tertiaires de l'informatique, de l'électronique et des télécommunications.

### Les principales entreprises :

- Brézillon (BTP) ;
- FDJ ;
- Raja (commerce de gros, emballage etc.) ;
- LG Electronics
- Etc.

Situé au cœur d'un pôle économique majeur, Paris Nord 2 bénéficie de la proximité immédiate des aéroports Paris Charles de Gaulle et Paris Le Bourget. Il se trouve également aux portes du Parc des Expositions de Villepinte, ce qui renforce sa dimension internationale. De plus, il bénéficie d'un très bon niveau de desserte (4 entrées/sorties directes sur les autoroutes A1 et A104, une gare RER, de nombreuses lignes de bus et une tête de taxis), amené à s'enrichir dès 2030 avec la ligne 17 du métro du Grand Paris Express.

En lien avec la ligne 17 du Grand Paris Express, à l’horizon 2027, un projet de requalification et de densification de ce Parc d’activités est envisagé. L’objectif est d’y doubler l’offre foncière d’ici 2030, tout en préservant sa qualité paysagère. Paris Nord 2 pourra disposer en tout de plus de 2 millions de m<sup>2</sup> construits et accueillir entre 50 000 et 70 000 salariés.



Source: Paris nord 2. Pré-diagnostic – Paris Terres d’Envol (01-2020)

## Le parc des expositions de Villepinte

- 135 ha (plus grand parc de France et 6<sup>ème</sup> Européen) ;
- 9 halls et 242 000 m<sup>2</sup> de surfaces d'exposition ;
- 2 millions de visiteurs par an.

Un projet d'extension et de modernisation est en cours dans le cadre de l'opération AeroliansParis. La surface d'exposition atteindrait alors 350 000m<sup>2</sup> et le projet intégrerait également une Cité de l'Exposition et de la Communications ainsi qu'une offre nouvelle en hôtels et services.



Source: Vue aérienne du parc. Pré-diagnostic – Paris Terres d’Envol (01-2020)

## C. L'économie et l'emploi

### 3) Les sites économiques de rayonnement international

#### La ZAC Aérolians

Aménagement en cours au sud de l'aéroport Paris Charles de Gaulle :

- 198 hectares ;
- 850 000 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces d'activités orientées vers les PMI-PME, la logistique, les bureaux et l'hôtellerie ;
- 10 à 15 000 emplois prévus.

La finalisation de la ZAC est prévue pour 2033.



Source: Plan d'aménagement général de l'opération Aérolians Paris. Pré-diagnostic – Paris Terres d'Envol (01-2020)

#### Le pôle aéronautique de l'aéroport du Bourget

L'aéroport Paris-Le Bourget est exclusivement dédié à l'aviation d'affaires. Au sein d'une vaste zone d'activités, il intègre des équipements majeurs comme l'aérogare d'affaires, le parc des expositions de Paris-Le Bourget et le Musée de l'Air et de l'Espace, ainsi que plusieurs entreprises de services aéroportuaires et aéronautiques dont des grands groupes d'aviation d'affaires.

3 500 emplois générés par des entreprises liées à l'aviation d'affaire et dont les principales sont :

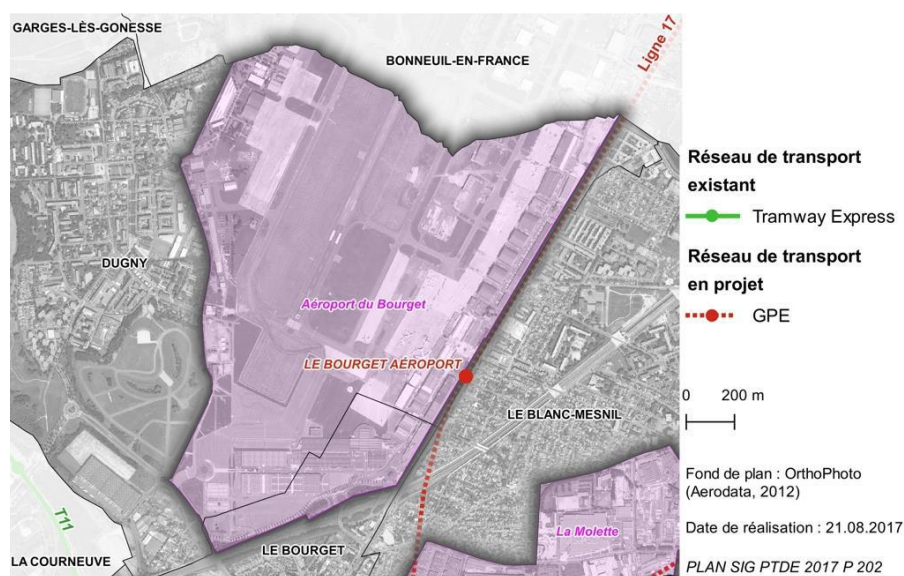
- Dassault
- Uniserval
- 6 FBO
- Jetex
- Etc.

Un pôle technologique en émergence via notamment l'installation d'Airbus Helicopters en 2017.

À Dugny, le développement de 45 000 m<sup>2</sup> d'activités économiques est prévu sur le site de l'ancienne base aéronavale.

#### Le parc des expositions du Bourget

- 3<sup>ème</sup> parc des expositions d'Île-de-France ;
- 350 000m<sup>2</sup> de surfaces d'exposition (80 000 m<sup>2</sup> couvertes) ;
- Une fréquentation qui atteint 1,4 million de visiteurs les années où se tient le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace.



Source: Zones d'activités de l'aéroport Paris-Le-Bourget. Pré-diagnostic – Paris Terres d'Envol (01-2020)



## C. L'économie et l'emploi

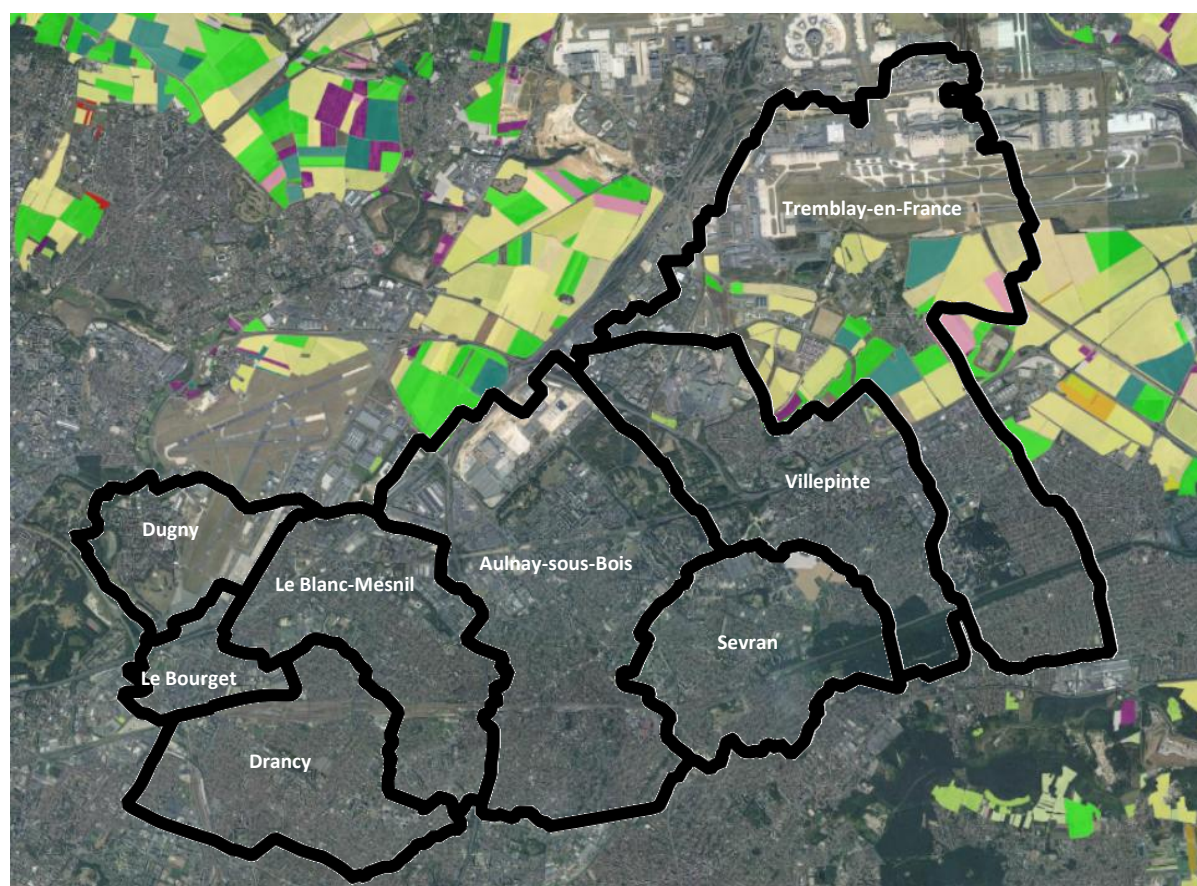
### 4) L'activité agricole

D'une superficie globale d'environ 400 hectares, les terres agricoles de Paris Terres d'Envol sont essentiellement localisées sur la commune de Tremblay-en-France et classées en zones A du Plan Local d'Urbanisme communal.

Bien que marginales à l'échelle du territoire, ces terres agricoles sont essentielles à l'échelle de la Métropole. Certaines sont d'ailleurs inscrites dans la ceinture verte régionale, « zone de tension entre l'agglomération parisienne et la couronne rurale, dont l'objectif est de pérenniser les espaces naturels situés en limite de l'agglomération ».

Cette présence de terres s'explique par le processus d'urbanisation de l'agglomération parisienne qui n'a pas atteint ce secteur, et par la nature des sols héritée de la Plaine de France, présence de limons et d'alluvions, leurs conférant une grande fertilité.

Les exploitations sont de grande taille et les cultures sont dominées par le blé tendre et d'autres céréales, de colza et de maïs. En 2014, ce secteur comptait 9 exploitations.



## C. L'économie et l'emploi

### 5) L'activité touristique

Paris Terres d'Envol possède plusieurs atouts pour le développement du tourisme comme par exemple les parcs des expositions du Bourget et de Villepinte, le Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget et son salon de l'aéronautique de renommée mondiale, son patrimoine bâti historique et ses grands parcs (classés Natura 2000) insuffisamment connus, et des sites comme le mémorial de la Shoah à Drancy.

Ce sont en premier lieu la proximité des aéroports, les rencontres professionnelles, les salons et les congrès internationaux de grande envergure et le tourisme d'affaires qui, par la restauration et l'hôtellerie, profitent au territoire.

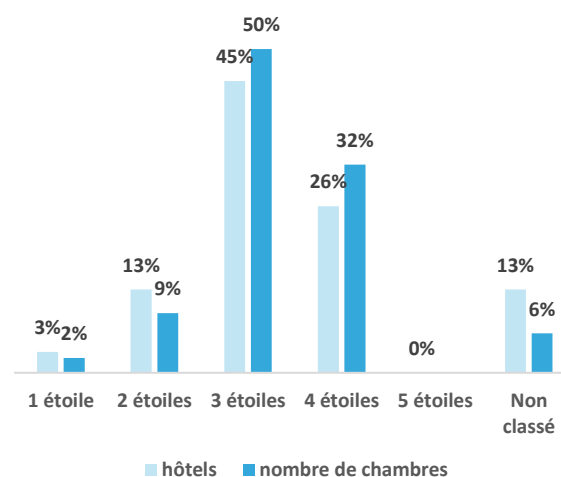
Le territoire voisin compte plusieurs hôtels et notamment une zone hôtelière aéroportuaire à Roissy-en-France, au Mesnil-Amelot et dans le parc d'affaires Paris Nord 2. Chaque hôtel est relié à l'aéroport par un système de navettes et de nombreux établissements sont situés à moins d'un kilomètre d'une aéroport.

En 2018, Paris Terres d'Envol comptait 31 hôtels pour plus de 4 000 chambres. 70 % des chambres sont classées 3 étoiles ou moins.

La concentration hôtelière est importante à Tremblay-en-France où le nombre de chambres offertes représente 50 % du total du territoire.

Sevran est la seule commune à ne disposer d'aucun hôtel.

Standing des hôtels et des chambres en 2018



## C. L'économie et l'emploi

### Synthèse

|                                                           |                                         |                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Territoire économiquement dynamique et stratégique qui bénéficie d'une forte attractivité liée notamment à son positionnement géographique | Le deuxième territoire qui compte le moins d'emplois et le moins d'entreprises.                                          | Mutation des zones d'activités concernées par l'arrivée d'une gare du Grand Paris Express : diminution des activités au profit du logement. |
| Le territoire le plus dynamique de la métropole en termes de création d'emploi.                                                            | Un secteur de l'emploi en décalage avec le profil socio-professionnel et les qualifications des habitants du territoire. | Une économie en grande partie dépendante des activités aéroportuaires.                                                                      |
| Un cluster d'entreprises très dynamique dans les domaines aéroportuaire et aéronautique, et d'envergure internationale                     | Trafic poids lourds important en raison des nombreuses zones logistiques                                                 | Un vieillissement et un déclin de certaines zones activités et centre commerciaux.                                                          |
| Pôle économique majeur, d'envergure métropolitaine. Plusieurs sites économiques au rayonnement international                               | Un volume important d'utilisateurs potentiels ne trouve pas de locaux adaptés à leur besoin                              | Dépendance à la plateforme aéroportuaire : pose la question de la diversification des activités sur le territoire.                          |
| Des zones d'activités nombreuses et diversifiées                                                                                           | Des zones d'activités peu connectées aux lieux de vie                                                                    |                                                                                                                                             |
| Présence des dernières terres agricoles de la Seine-Saint-Denis.                                                                           | Des activités liées au numérique et au tertiaire technologique peu présentes.                                            |                                                                                                                                             |

### Enjeux

- Affirmer le territoire comme un pôle économique structurant du Nord-Est francilien tout en confortant le tissu économique local et de proximité.
- Poursuivre le développement économique du territoire tout en créant une adéquation entre les emplois et le profil des habitants (1 emploi pour 1 actif).
- S'appuyer sur le potentiel de développement économique autour des gares existantes et futures gares du Grand Paris Express.
- Attirer de nouveaux secteurs d'activité pour diversifier une économie dépendante des activités aéroportuaires et anticiper le déclin de certaines zones commerciales.
- Rechercher une diversité des activités, notamment à forte valeur ajoutée.
- Redéfinir le mode de gouvernance des zones d'activités économiques, afin qu'elles ne mutent pas toutes seules, sans cohérence et sans prendre en compte les besoins existants.
- Retisser du lien entre les zones d'activités économiques et leur environnement.
- Attirer des entreprises innovantes et du secteur du numérique.