

Au-delà du transport, le projet du Grand Paris Express transforme les territoires

En Île-de-France, les transports en commun constituent le principal mode de déplacement des actifs occupés : 44 % d'entre eux les empruntent pour se rendre au travail, bien plus que dans les autres régions françaises. Cette prédominance reflète la forte densité de l'habitat et des activités économiques de la région.

Néanmoins, l'offre de transport reste relativement concentrée dans le cœur de la région. Depuis le lancement du projet de métro automatique du Grand Paris Express (GPE) en 2010, les 68 quartiers de gare autour des futures stations se sont inscrits dans un processus de transformation. À l'horizon 2031, la mise en service de l'ensemble du réseau du GPE devrait presque doubler le nombre d'emplois accessibles depuis les quartiers desservis et accélérer leur transformation.

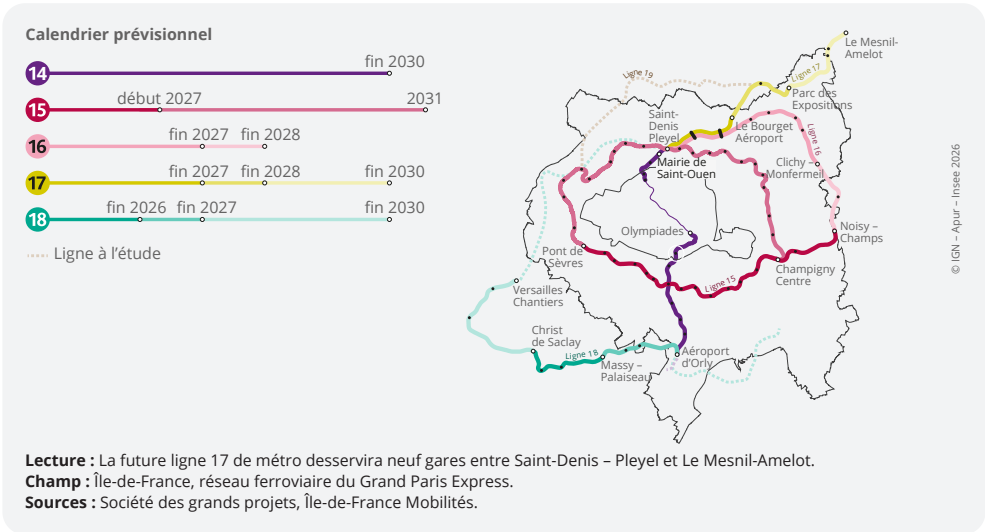
Ce projet illustre comment une infrastructure de transport peut être un levier de transformation territoriale. Il nourrit également les réflexions sur les Services express régionaux métropolitains (SERM) en projet dans d'autres grandes agglomérations françaises.

En Île-de-France en 2022, 44 % des actifs occupés de 15 ans ou plus utilisent les transports en commun pour aller travailler, soit plus que la voiture (39 %). Cette part est de loin la plus élevée parmi les régions françaises, devant Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur (11 % chacune). Le recours massif aux transports collectifs reflète la forte densité de la population et des activités économiques. Cependant, le réseau est organisé principalement en étoile autour de Paris et concentré au cœur de l'agglomération.

Dans ce contexte, l'Île-de-France apparaît comme un territoire contrasté, combinant une densité exceptionnelle, une forte attractivité économique et des inégalités territoriales persistantes. Face à ces défis structurels, le renforcement des infrastructures de transport apparaît comme un levier pour soutenir un développement territorial plus multipolaire, en accompagnant le passage d'une organisation en étoile à une desserte en rocade favorisant le polycentrisme.

Le **Grand Paris Express (GPE)**, lancé en 2010, est un projet d'infrastructure de transports publics dans la **métropole du Grand Paris (MGP)**, totalisant 200 kilomètres de lignes nouvelles de métro, soit un doublement du réseau existant, 68 gares et quatre nouvelles lignes de métro ► **figure 1** ► **encadré 1**. Sa mise en service est progressive : plusieurs gares et premiers tronçons sont d'ores et déjà en exploitation, tandis que l'achèvement de l'ensemble du réseau est annoncé à horizon 2031.

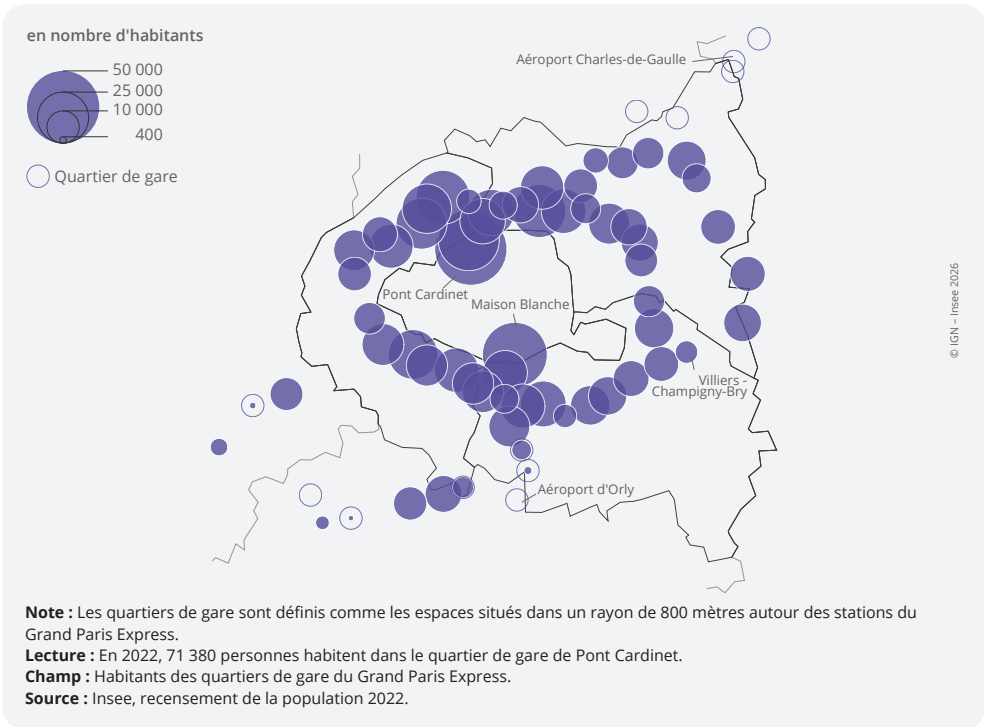
► 1. Le réseau du futur Grand Paris Express : lignes et gares



Les quartiers de gare du Grand Paris Express ont des profils très variés en matière d'emploi et de population

Les 68 **quartiers de gare** du GPE abritent près de 1,2 million d'habitants et plus de 900 000 emplois salariés ► **figure 2**. Si les quartiers ont la même superficie, leurs populations diffèrent très fortement : certains n'ont aucun habitant (aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'Orly) tandis que plusieurs dizaines de milliers d'habitants résident dans d'autres, jusqu'à 70 000 à Pont Cardinet, dans le 17^e arrondissement de Paris.

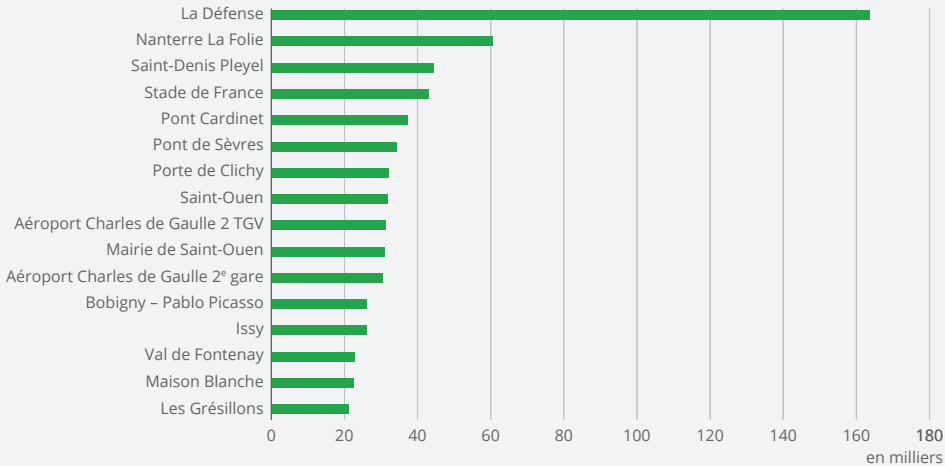
► 2. Population des quartiers de gare du Grand Paris Express en 2022



Ces fortes disparités s'observent également dans le tissu économique des quartiers de gare, notamment au regard des emplois salariés, de quelques centaines à plus de 160 000 emplois à La Défense ► **figure 3**. Les 68 quartiers étudiés se répartissent en trois grands profils du point de vue du nombre d'emplois et d'habitants : économiques, résidentiels et équilibrés.

► 3. Emplois salariés dans certains quartiers de gare du Grand Paris Express en 2022

a. Nombre d'emplois salariés



Note : Sont ici représentés les quartiers du Grand Paris Express (GPE) comprenant plus de 20 000 emplois salariés.

Lecture : Fin 2022, 163 600 salariés travaillent dans le quartier de gare de La Défense.

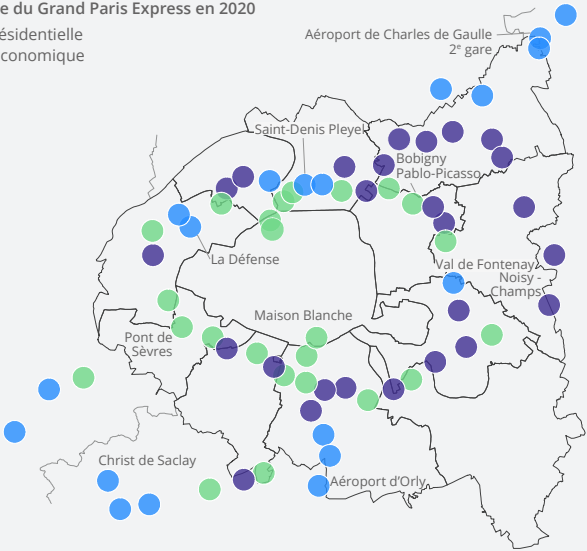
Champ : Salariés des établissements employeurs au 31 décembre 2022, hors salariés des particuliers employeurs, intérimaires et salariés du secteur de la défense.

Source : Insee, recensement de la population 2020, Flores 2022.

b. Types de quartiers

Typologie selon l'équilibre entre emplois salariés et population dans les quartiers de gare du Grand Paris Express en 2020

- Quartier à dominante résidentielle
- Quartier à dominante économique
- Quartier équilibré

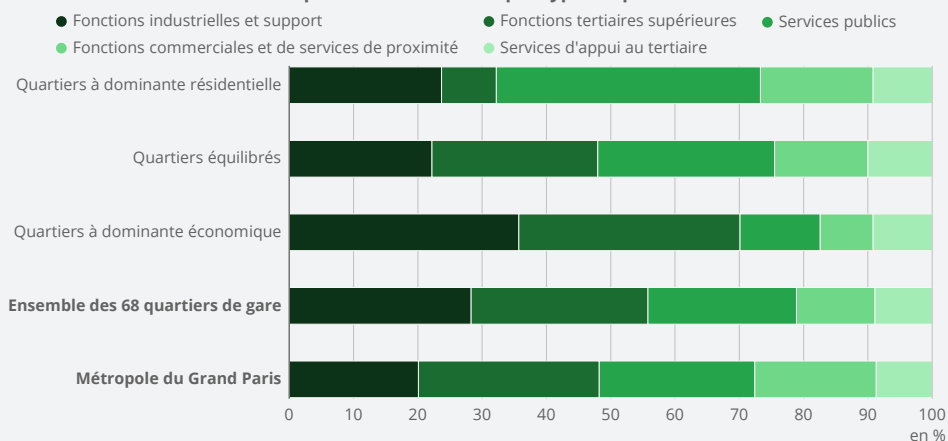


Lecture : Fin 2022, le quartier de gare de La Défense a une dominante économique au regard du nombre d'habitants et d'emplois.

Champ : Salariés des établissements employeurs au 31 décembre 2022, hors salariés des particuliers employeurs, intérimaires et salariés du secteur de la défense.

Source : Insee, recensement de la population 2020, Flores 2022.

c. Répartition des salariés par type de quartier



Note : Les quartiers ont été classés selon leur équilibre entre emplois salariés et population.

Lecture : 34,4 % des salariés des quartiers à dominante économique travaillent dans les fonctions tertiaires supérieures.

Champ : Salariés des établissements employeurs au 31 décembre 2022, hors salariés des particuliers employeurs, intérimaires et salariés du secteur de la défense.

Source : Insee, recensement de la population 2020, Flores 2022.

Les 18 quartiers qualifiés d'« économiques » comptent en moyenne 40 emplois pour 10 habitants, avec 48 % des emplois dans les secteurs d'activité de la sphère productive ► [encadré 2](#). Ces quartiers sont ainsi très orientés vers les secteurs d'activité des fonctions industrielles ou de support et les fonctions tertiaires supérieures. Ils se situent souvent dans des zones d'activité majeures comme La Défense, Roissy-Charles-de-Gaulle, Orly, Saint-Denis, Rungis ou Saclay.

24 quartiers qualifiés d'« équilibrés » présentent en moyenne 7 emplois pour 10 habitants, dont 47 % relèvent de la sphère productive. Les secteurs d'activité des établissements implantés sont proches de ceux de l'ensemble des quartiers de gare. Ces quartiers équilibrés sont plus denses en emplois (87 emplois par hectare) et en population (129 habitants par hectare) que les autres quartiers de gare du GPE. Les trois quarts d'entre eux (18 sur 24) sont déjà connectés à un mode de transport lourd (métro, Réseau express régional – RER, train), autre que le GPE, alors que ce n'est le cas que de la moitié des autres quartiers.

Enfin, 26 quartiers sont qualifiés de « résidentiels », avec 2 emplois pour 10 habitants en moyenne, majoritairement (75 %) dans la sphère présentielle (c'est-à-dire tournés vers la satisfaction des besoins des personnes présentes). Ces quartiers se caractérisent par une prédominance des activités relevant des services publics. Ils ont une densité cumulée de population et d'emplois plus faible que dans les autres quartiers et sont situés surtout en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne.

Les territoires accueillant les gares du GPE, dont les 9 stations de la ligne 14 déjà mises en service, connaissent d'ores et déjà des transformations, parfois nombreuses. Entre 2010 et 2021, près de 17 millions de m² de [surfaces de plancher](#) ont été autorisées à la construction dans les 68 quartiers de gare, avec une intensité particulièrement marquée : la construction y est en effet plus forte qu'ailleurs dans la métropole du Grand Paris, affichant en moyenne chaque année 2 000 m² supplémentaires par km², soit un quart de plus que la moyenne. Dans les quartiers de gare, 45 % des surfaces autorisées ont été dédiées à l'habitat et 55 % à l'activité. Près de la moitié (47 %) de ces surfaces sont situées dans des quartiers qui aujourd'hui sont qualifiés d'équilibrés. L'autre moitié se partage entre les quartiers à dominante résidentielle (25 %) ou économique (27 %).

Les surfaces d'activité de certains quartiers à dominante résidentielle ont crû significativement depuis 2010, comme à Noisy-Champs où 75 % des surfaces construites sont des locaux d'activité, et d'autres à dominante économique connaissent un renforcement de l'offre de logements, comme à Chevilly-Larue où 70 % des surfaces construites sont des logements. Ces évolutions s'inscrivent dans une volonté de mixité fonctionnelle portée par les **documents de planification** établis par les collectivités locales. Ainsi, les projets d'aménagement situés dans les quartiers de gare du GPE contribuent à recomposer les tissus urbains et socio-économiques. En rapprochant habitat et emplois, ils améliorent progressivement l'accessibilité des territoires, portée par la mise en service complète du réseau.

Le nombre d'emplois accessibles pour les habitants des quartiers de gare devrait presque doubler grâce au Grand Paris Express

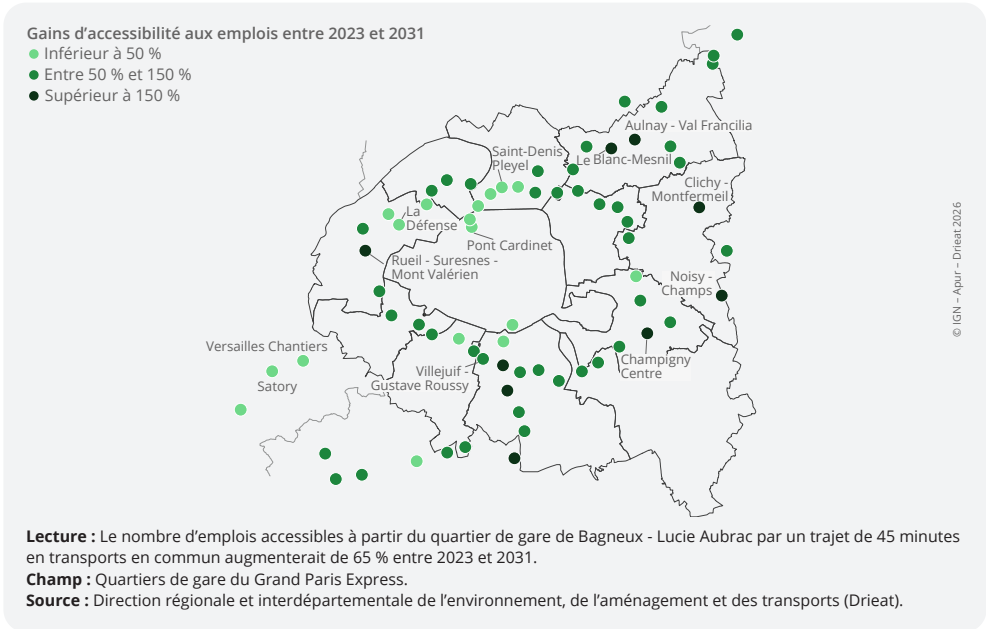
Selon les **études d'impact** réalisées par la Société des grands projets, le GPE placerait, une fois achevé, environ 90 % des Franciliens à moins de 2 kilomètres d'une gare de transport public, facilitant leurs trajets vers les pôles économiques de la région. Les projections indiquent également que le nombre d'emplois accessibles aux habitants des quartiers de gare par un trajet de 45 minutes au plus devrait augmenter de 88 %.

Si l'accessibilité à l'emploi progresserait pour tous les quartiers, les gains seraient variables selon le type de quartier. Le nombre d'emplois accessibles devrait augmenter de 67 % pour les habitants des quartiers à dominante économique ou équilibré, et plus fortement encore pour les habitants des quartiers résidentiels (+124 %).

Ces gains d'accessibilité devraient permettre d'améliorer l'accès à l'emploi de 15 % dans le quartier de gare de Satory, dans les Yvelines, à près d'un quadruplement, soit une hausse de 273 %, dans le quartier des Hauts-de-Seine de Rueil-Suresnes-Mont Valérien ► **figure 4**. Les gains les plus significatifs sont prévus dans les territoires qui souffrent actuellement d'un fort enclavement, en particulier en Seine-Saint-Denis ou dans l'est parisien. Ainsi, les quartiers résidentiels de la gare d'Aulnay – Val Francilia, de Champigny Centre, Le Blanc Mesnil, Rueil-Suresnes-Mont Valérien et Clichy-Monfermeil sont ceux pour lesquels l'accessibilité à l'emploi serait nettement renforcée (de 3 à 4 fois). À Clichy-Monfermeil, l'emploi accessible devrait passer de 335 000 emplois à plus d'un million d'emplois. De même à Villejuif – Gustave Roussy, quartier équilibré, près de 1,2 million d'emplois seraient accessibles, contre 430 000 actuellement. En outre, parmi ceux qui devraient bénéficier d'un fort gain d'accessibilité, certains sont déjà desservis et pourraient tirer parti d'une interconnexion complétant la desserte existante. C'est le cas notamment de Noisy-Champs (+151 % de gain d'accessibilité), où la ligne 15 Sud et la ligne 16 viendront amplifier la desserte assurée jusqu'ici par le RER A. En revanche, dans les quartiers déjà bien desservis par les transports en commun, comme Versailles Chantiers, La Défense ou Saint-Denis Pleyel, les gains d'accessibilité devraient rester plus modestes (respectivement +19 %, +27 % et +29 %).

Depuis 2010, les 68 quartiers de gare du Grand Paris Express se transforment progressivement. Les évolutions en matière de population, de logement ou encore d'emploi ne sont pas similaires entre tous les quartiers et dépendent à la fois de l'avancement du projet, des dynamiques préexistantes et des choix locaux d'aménagement. Trois quartiers illustrent comment les infrastructures de transports peuvent être des leviers de développement pour les territoires, palliant certaines faiblesses identifiées ou renforçant leurs atouts.

► 4. Gains d'accessibilité aux emplois à l'horizon 2031 depuis les gares du Grand Paris Express



À Saint-Denis Pleyel, les infrastructures de transport amplifient le rôle de pôle stratégique

Le quartier de la gare Saint-Denis Pleyel est l'un des principaux pôles d'emplois en Île-de-France [Prévost et al., 2026]. Il se classe au troisième rang des quartiers de gare en nombre d'emplois salariés, derrière La Défense et Nanterre la Folie. Avec plus de 44 000 emplois en 2022, il compte quatre fois plus d'emplois que d'habitants, traduisant sa dominante économique, et 46 % des effectifs relèvent de la sphère productive contre 40 % en moyenne dans la MGP.

Entre 2010 et 2021, l'écart entre emplois et habitants s'est accentué : 490 000 m² de locaux d'activité ont été autorisés à la construction pour 97 000 m² de logements, renforçant la vocation économique du quartier. Des grandes entreprises (SFR, Generali, etc.) s'y sont implantées et le quartier a bénéficié d'une reconversion de friches industrielles, incluant la zone d'aménagement concertée (ZAC) Pleyel et le village olympique, prévu pour offrir 1 900 logements après les Jeux olympiques d'été de 2024, soit une hausse de 35 % du nombre de logements.

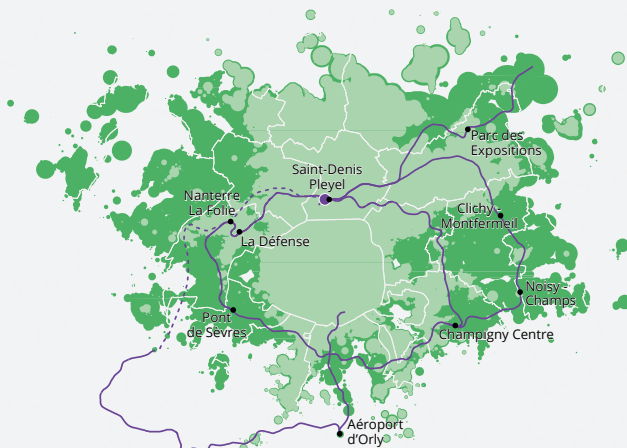
Situé à Saint-Denis, le quartier est un carrefour stratégique du GPE. La ligne 14, opérationnelle depuis 2024, sera rejointe par les lignes 16, 17 et 15 d'ici 2031. Son aire d'influence, à partir de laquelle il est possible de rejoindre ce quartier en moins de 45 minutes, devrait quasi doubler (de 500 km² à 950 km²), le rendant ainsi accessible aux actifs jusqu'alors plus éloignés ► **figure 5.**

Bien que dominée par l'activité économique, la dynamique du quartier s'étend aussi à la population (+13 % d'habitants entre 2010 et 2022, contre +7 % dans la commune de Saint-Denis) et aux logements (1 300 logements supplémentaires, soit une hausse de 35 %), traduisant une construction plus équilibrée entre habitat et emploi depuis 2020. Les habitants devraient bénéficier d'un élargissement de leur accès à l'emploi, avec 29 % d'emplois supplémentaires accessibles (passant de 1,5 million en 2023 à 2 millions en 2030). La population, de près de 11 000 habitants en 2022, est socialement mixte. Cette mixité a progressé depuis 2010, grâce notamment à la diversification de l'offre de logements [Acs et al., 2023]. Le niveau de vie médian reste en deçà de celui des habitants de la métropole du Grand Paris (19 600 euros, contre 25 000 euros en 2021) et le taux de pauvreté reste élevé (27 %), mais sensiblement inférieur à celui de la commune de Saint-Denis (36 %).

► 5. Aire accessible par un trajet de 45 minutes en transport en commun depuis la gare de Saint-Denis Pleyel

Aire accessible par un trajet de 45 minutes en transport en commun depuis la gare de départ

- en 2023
- à l'horizon 2031
- Grand Paris Express
- Gare de départ



© IGN – Apur – Driault 2026

Lecture : L'aire d'influence du quartier Saint-Denis Pleyel, à partir de laquelle il est possible de rejoindre ce quartier en moins de 45 minutes, devrait presque doubler entre 2023 et 2031 (de 500 km² à 950 km²).

Champ : Métropole du Grand Paris.

Source : Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (Driault).

Un nouveau point de convergence émerge à Villejuif – Gustave Roussy grâce aux infrastructures de transport

L'accessibilité du quartier de Villejuif – Gustave Roussy, qui s'étend sur quatre communes (Villejuif, Arcueil, Cachan et L'Haÿ-les-Roses) au sud de Paris, sera renforcée avec l'arrivée de la ligne 15 Sud, en plus de la ligne 14 déjà ouverte. En 2030, 1,2 million d'emplois seront accessibles en moins de 45 minutes au départ de ce quartier (+176 % par rapport à 2023) et son aire d'influence devrait être considérablement augmentée, passant de 160 km² à 860 km² (+440 %) ► **figure 6.**

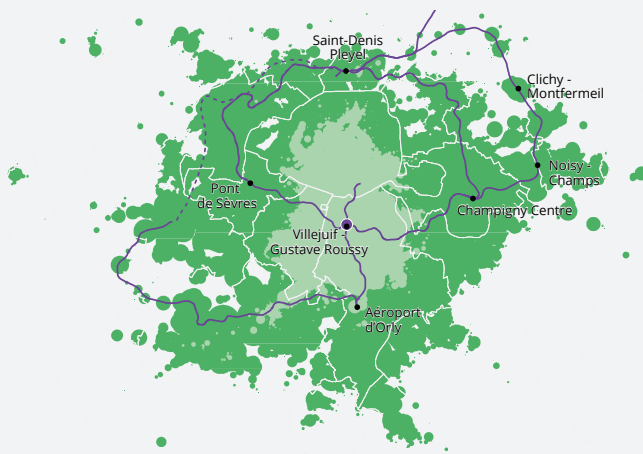
Ce quartier, relativement équilibré (7 000 emplois salariés pour 11 500 habitants) connaît une mutation rapide : près de 240 000 m² ont été autorisés à la construction depuis 10 ans, répartis à parts égales entre logements et activités. Les emplois de la sphère présentielle y sont surreprésentés (61 %). Le quartier se caractérise par une certaine fragilité de son tissu productif, liée à une très forte concentration des emplois au sein de l'Institut Gustave Roussy, premier centre de lutte contre le cancer en Europe. Cette spécialisation rend l'économie locale fortement dépendante d'un unique acteur, ce qui souligne l'enjeu de diversifier la base productive.

L'habitat, historiquement structuré autour d'un tissu pavillonnaire (30 % des logements), évolue avec la construction de logements collectifs, notamment dans le cadre du projet « Campus Grand Parc ». L'évolution de la population reste relativement contenue (+3 % entre 2010 et 2022) du même ordre que dans la métropole du Grand Paris (+3 %). Pour autant, la population qui y réside se transforme : la part des cadres augmente fortement depuis 2010 (+8 points), une hausse supérieure à celle observée à l'échelle de la MGP (+4 points). En 2021, le niveau de vie médian des ménages du quartier de gare Villejuif – Gustave Roussy s'élève à 24 200 euros par an, en hausse de 19 % par rapport à 2012, contre une hausse de 14 % dans la MGP. Les habitants du quartier sont dans une situation sociale intermédiaire. Le taux de pauvreté, à 19 %, est plus élevé que dans la MGP (18 %). La mixité sociale et résidentielle progresse depuis 10 ans, mais moins fortement que dans l'ensemble des communes où se situe le quartier.

► 6. Aire accessible par un trajet de 45 minutes en transport en commun depuis la gare de Villejuif – Gustave Roussy

Aire accessible par un trajet de 45 minutes en transport en commun depuis la gare de départ

- en 2023
- à l'horizon 2031
- Grand Paris Express
- Gare de départ



Lecture : L'aire d'influence du quartier Villejuif – Gustave Roussy, à partir de laquelle il est possible de rejoindre ce quartier en moins de 45 minutes, devrait passer de 160 km² à 860 km² (+440 %) entre 2023 et 2031.

Champ : Métropole du Grand Paris.

Source : Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (Driest).

L'arrivée du métro devrait désenclaver Clichy – Montfermeil

Situé sur les communes de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil, le quartier de la future gare de Clichy – Montfermeil (ligne 16) affiche un taux de pauvreté élevé (43 %) et une faible densité d'emplois, avec seulement 2 000 emplois salariés relevant en grande majorité de la sphère présentielle (79 %). Avec près de 17 000 habitants, ce quartier résidentiel figure parmi les onze quartiers de gare identifiés comme socialement ségrégués, avec une part de ménages pauvres élevée comparativement aux autres quartiers de gare et une part de logements sociaux élevée (59 % contre 23 % dans la MGP). Le niveau de vie médian des ménages a certes progressé (+21 % entre 2012 et 2021), mais il reste sensiblement en deçà de celui de la MGP en 2021 (15 000 euros contre 25 000 euros).

Dans un territoire jusqu'à présent éloigné des réseaux lourds de transport en commun (métro, RER, train), la future gare en bordure de Clichy – Montfermeil connectera les quartiers populaires aux bassins d'emploi et aux centralités régionales, c'est-à-dire aux pôles urbains majeurs concentrant activités économiques, services (administratifs, culturels, éducatifs, sanitaires, etc.), et équipements structurants (gares, universités, sièges sociaux, etc.) tels que le centre-ville de Paris, La Défense ou le plateau de Saclay. L'arrivée du tramway T4 en 2020 a déjà constitué un apport significatif, en améliorant les déplacements quotidiens des habitants et en contribuant à dynamiser les commerces et services locaux. Une fois le réseau du Grand Paris Express achevé, la connexion de Clichy – Montfermeil devrait offrir des gains d'accessibilité aux emplois au départ de ce quartier parmi les plus élevés : ils pourraient atteindre +211 %. En 2023, 340 000 emplois sont accessibles en 45 minutes de trajet ; en 2030, 1,0 million devraient l'être. Les gains d'accessibilité aux emplois s'accompagnent également d'une meilleure accessibilité aux établissements d'enseignement supérieur pour les étudiants résidant dans les quartiers de gare, et plus généralement aux grands équipements de santé, de sport et de culture de la métropole du Grand Paris.

Les transformations dans ce quartier commencent à se manifester. 125 000 m² ont été autorisés à la construction, entre 2010 et 2021. Si une partie seulement des ouvrages a été livrée mi-2026, le projet « Cœur de ville » a déjà permis d'amorcer la rénovation du centre-ville et de lancer de nouveaux

programmes de logement et de locaux d'activité. Les constructions engagées dans ce quartier sont relativement équilibrées (43 % de locaux d'activité et 57 % de logements). Plus de quatre cinquièmes des surfaces de locaux autorisés sont dédiés à des services publics ou d'intérêt collectif.

Du Grand Paris Express aux Services express régionaux métropolitains : anticiper les effets territoriaux des grandes infrastructures

L'analyse de ces quartiers illustre le fait que le capital en infrastructures n'agit pas de manière automatique ni uniforme sur l'ensemble des territoires concernés : il peut renforcer des pôles déjà bien établis, accélérer des reconversions, structurer des pôles émergents ou désenclaver des territoires fragiles. Le projet du GPE ne vise pas seulement à améliorer l'offre de transport. Il joue également un rôle structurant pour soutenir le développement des territoires, favoriser la construction de logements et réduire les déséquilibres territoriaux. Il suppose une anticipation des transformations par les acteurs publics et une coordination de différents projets. Il s'articule avec des stratégies foncières de nombreux acteurs (communes, intercommunalités, Société des grands projets, établissements publics fonciers, aménageurs publics, bailleurs sociaux, promoteurs immobiliers, etc.) qui proposent des projets conformes aux orientations stratégiques fixées par l'État.

La diversification fonctionnelle, c'est-à-dire mixité entre logements, activités économiques et équipements publics, accompagnée de mesures sociales visant à préserver la mixité sociale et à limiter la concentration de la pauvreté (comme le maintien d'un parc de logements abordables) constitue un levier essentiel pour renforcer la résilience des quartiers. L'effet concret des transformations engagées dans ces quartiers reste conditionné à la mise en œuvre effective des projets urbains et à l'attention accordée à la qualité du cadre de vie, notamment le développement de la végétalisation et d'espaces publics, qui influent sur l'attractivité et la durabilité des transformations à l'œuvre.

Au-delà du cas francilien, cette analyse éclaire également les possibles pour les projets de Services express régionaux métropolitains (SERM) aujourd'hui en cours de conception dans plusieurs grandes agglomérations françaises (Lyon, Lille, Toulouse, Bordeaux, etc.). Comme le GPE, ces projets vont remodeler l'accessibilité et l'attractivité des territoires et posent la question de l'articulation entre transport, logement, emploi et cadre de vie pour façonner des métropoles plus accessibles, inclusives et durables. ●

Autrices :

Marie Acs (Insee)

Nathalie Morer (Insee)

► Encadré 1 – Le Grand Paris Express et son Observatoire des quartiers de gare

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris définit le cadre légal et institutionnel d'un vaste programme d'aménagement. Cette loi vise à faire du Grand Paris une métropole mondiale, compétitive et durable, en favorisant le développement économique, l'amélioration des mobilités et la réduction des inégalités territoriales. Elle comprend notamment la création du réseau de transport public Grand Paris Express. Ce projet d'infrastructure vise à transformer les mobilités en Île-de-France. Il prévoit l'extension de la ligne 14 du métro, la création de nouvelles lignes de métro automatique (lignes 15, 16, 17 et 18) et de 68 gares, reliées au réseau existant. Conçu pour désenclaver les territoires et dynamiser l'économie, il a pour objectif de favoriser l'accès à l'emploi et au logement tout en réduisant les temps de trajet.

Originellement sous le nom de Société du Grand Paris, la Société des grands projets (SGP) est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) chargé de piloter la conception, le financement et la réalisation du Grand Paris Express. Elle coordonne la construction des lignes et des gares, en lien avec l'État, les collectivités locales et les partenaires, et veille au respect des objectifs stratégiques de développement territorial.

L'Insee contribue à l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express, outil partenarial qui rassemble l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur), la SGP et la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (Drieat). Il a pour objectif de rendre compte des transformations urbaines et sociales liées à l'arrivée du métro à l'échelle des quartiers de gares, des lignes et du réseau. Les indicateurs analysés dans cet article ont été produits dans le cadre de cet observatoire.

► Encadré 2 – Des regroupements de secteurs d'activité

Les secteurs d'activité des établissements des entreprises ont été regroupés de deux façons.

Regroupement des secteurs d'activité en sphère productive et présentielle

La partition de l'économie en deux sphères, productive et présentielle, permet de mieux comprendre les logiques de spatialisation des activités et de mettre en évidence le degré d'ouverture des systèmes productifs locaux. Elle permet aussi de fournir une grille d'analyse des processus d'externalisation et autres mutations économiques à l'œuvre dans les territoires. Les activités présentielles sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes. Les activités productives sont déterminées par différence. Il s'agit des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises correspondantes.

Regroupement des secteurs d'activité selon cinq fonctions majeures

Afin de cerner plus finement les problématiques liées au développement du Grand Paris Express et au fonctionnement d'une métropole, l'Apur et l'Insee ont procédé à un regroupement des activités selon les cinq fonctions majeures suivantes ► figure :

- Les fonctions tertiaires supérieures (Information et communication ; Activités financières et d'assurance ; Recherche/Développement ; Sièges sociaux et conseil en gestion ; Publicité et études de marché ; Activités juridiques et comptables ; Ingénierie, architecture, contrôle et analyse technique) relèvent des deux sphères, avec une dominante productive ;
- Les services d'appui au tertiaire (Activités de location et location-bail ; Activités liées à l'emploi ; Enquête et sécurité ; Services relatifs aux bâtiments et aménagement paysager ; Activités administratives et autres activités de soutien aux entreprises ; Autres activités spécialisées scientifiques et techniques) appartiennent quasi exclusivement à la sphère productive ;





- Les services publics (Administrations publiques ; Enseignement ; Santé ; Action sociale) relèvent quasi exclusivement de la sphère présentielle ;
- Les fonctions commerciales et de services de proximité (Commerce de détail ; Commerce et réparation automobile ; Hébergement et restauration ; Activités immobilières ; Agences de voyage ; Arts, spectacles et activités récréatives ; Services personnels ; Organisations associatives) relèvent quasi exclusivement de la sphère présentielle ;
- Les fonctions industrielles et support (Agriculture ; Commerce de gros ; Construction ; Industrie ; Transport et entreposage) sont principalement rattachées à la sphère productive.

Correspondance entre sphère et fonction

en nombre de sous-classes de la NAF rév. 2

Fonction	Sphère présentielle	Sphère productive	Ensemble
Fonctions industrielles et support	59	398	457
Fonctions commerciales et de services de proximité	113	6	119
Services publics	51	///	51
Fonctions tertiaires supérieures	23	45	68
Services d'appui au tertiaire	3	34	37
Ensemble	249	483	732

/// : absence de donnée due à la nature des choses.

Lecture : 59 secteurs d'activité, identifiés selon la nomenclature d'activités françaises (NAF rév. 2), appartiennent à la fois à la sphère présentielle et aux fonctions industrielles et support.

Champ : Métropole du Grand Paris.

Sources : Insee ; Apur.

► Définitions

Le **Grand Paris Express (GPE)** est un projet de réseau de transport public composé de quatre lignes de métro automatique autour de Paris, et de l'extension d'une ligne existante.

La **métropole du Grand Paris (MGP)** est une intercommunalité dense et urbaine qui regroupe 130 communes et 7,1 millions d'habitants en 2022.

Les **quartiers de gare** sont définis comme les espaces situés dans un rayon de 800 mètres autour des stations du Grand Paris Express, correspondant à une distance usuellement considérée comme accessible à pied (10 à 15 minutes de marche). Ce périmètre correspond aux espaces les plus directement concernés par l'effet de proximité à la gare, en matière de mobilités, de localisation résidentielle et d'activités. Les périmètres de certains quartiers de gare se superposant, une adresse peut être géolocalisée dans deux quartiers. Pour cette raison, les indicateurs (population, emplois, données de construction, etc.) par quartier de gare ne permettent pas en les sommant de retrouver les totaux (calculés sans double compte).

La **surface de plancher** correspond à la somme des surfaces closes et couvertes de tous les niveaux d'un bâtiment autorisé par un permis de construire, utilisée pour quantifier la construction neuve.

Les **documents de planification** établis par les collectivités locales s'articulent hiérarchiquement : le schéma directeur environnemental de la région Île-de-France fixe des orientations stratégiques, le schéma de cohérence territoriale, intercommunal, les décline en objectifs prescriptifs, et les plans locaux d'urbanisme intercommunaux, locaux, en règles opposables.

► Méthodes

Les estimations de rapprochement de la population aux gares de transport public reposent sur des scénarios prospectifs de répartition de la population et de localisation des emplois élaborés dans le cadre des études d'impact du Grand Paris Express par la Société des grands projets, avec l'appui méthodologique de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (Drieat) d'Île-de-France.

Ces scénarios reposent sur des hypothèses de croissance démographique et économique à l'échelle régionale, puis sur une répartition spatiale de cette croissance tenant compte des documents de planification territoriale, des politiques de logement et d'aménagement, ainsi que de l'évolution de l'accessibilité permise par le réseau de transport projeté. Ils servent de base aux simulations de mobilité permettant d'estimer les populations et les emplois situés à proximité des gares ou accessibles dans un temps de trajet donné.

L'Insee mobilise ces scénarios comme cadre d'hypothèses pour les analyses présentées ici, sans intervenir dans leur élaboration.

Les gains d'accessibilité (aires d'influence et emplois accessibles en 45 minutes) sont mesurés par le modèle Modus, développé par la Drieat. Modus est un modèle numérique qui simule les déplacements en intégrant l'ensemble des modes de transport (transports collectifs, voiture, modes actifs tels que la marche et le vélo) en Île-de-France aux périodes de pointe. Modus reconstitue les flux de déplacements et les temps de parcours sur le réseau existant ou projeté, en tenant compte des évolutions d'infrastructures. À ce titre, il constitue un outil central d'aide à la décision publique : il est mobilisé pour évaluer les effets de projets structurants comme le Grand Paris Express, apprécier l'accessibilité des territoires, mesurer les reports modaux attendus.

► Sources

Les estimations de population et de logements dans les quartiers de gare sont produites à partir du **recensement de la population** géolocalisé à l'adresse.

Le **Fichier localisé des rémunérations et de l'emploi salarié (Flores)** est un ensemble de fichiers de micro-données qui décrivent l'emploi salarié et les rémunérations au niveau des établissements d'un territoire donné jusqu'au niveau de la commune.

La **base Tous salariés** est une base statistique sur l'ensemble des salariés, produite à partir des déclarations administratives de leurs employeurs. Sur le champ privé, les salaires annuels et les effectifs sont principalement issus des déclarations sociales nominatives (DSN) que les entreprises adressent à l'administration et que l'Insee traite ensuite.

Pour obtenir des indicateurs à l'échelle des quartiers de gare, c'est-à-dire les territoires compris dans un rayon de 800 mètres autour d'une gare, les données de Flores et de la base Tous salariés sont géolocalisées à l'adresse grâce au géocodage des établissements présents dans le répertoire des entreprises **Sirene**.

Les données relatives aux autorisations et mises en chantier de logements proviennent de la base **Sit@del2** du Service des données et études statistiques (SDES).

Les gains d'accessibilité sont calculés à partir du modèle de déplacements Modus 3.2 (Modèle de déplacements urbains et suburbains), développé par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (Drieat).

► Pour en savoir plus

- **Acs M., Veal D. (Insee), Jankel S., Roger S., Wolf M.** (Atelier parisien d'urbanisme), « Quel équilibre entre emploi et population dans les quartiers de gare du Grand Paris Express ? », Insee Analyses Île-de-France n° 193, décembre 2024.
- **Acs M., Veal D. (Insee), Jankel S., Roger S.** (Atelier parisien d'urbanisme), « Mixité sociale et ségrégation dans les quartiers de gare du Grand Paris Express : quelles dynamiques depuis 2010 ? », Insee Analyses Île-de-France n° 173, septembre 2023.
- **Batije M., Prévost É. (Insee), Jankel S., Roger S., Wolf M.** (Atelier parisien d'urbanisme), « Près d'un million d'emplois salariés dans les quartiers de gare du Grand Paris Express », Insee Analyses Île-de-France n° 207, septembre 2025.
- **Commission des finances du Sénat**, « Grand Paris Express: des coûts à maîtriser, un financement à consolider », Rapport d'information n° 44 (2020-2021), octobre 2020.
- **Drieat**, « Modéliser des déplacements en Île-de-France avec Modus 3.2 », septembre 2025.
- **Estrada C., Mariotte C.**, « Mutations dans les 68 quartiers de gare du GPE en 2021 – Projets urbains et Grand Paris Express », note n° 196, Apur, mai 2021.
- **Apur**, « Synthèse de l'observatoire des quartiers de gare 2014-2017 », Apur, décembre 2017.
- **Prévost É. et al.**, publication à paraître.
- Site Internet de l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express, Atelier parisien d'urbanisme (Apur).