



## Le tissu économique des quartiers de gare de l'extension de la ligne 14 du métro du Grand Paris

### Des quartiers aux activités variées au nord et plus spécialisés au sud

La future extension de la ligne 14 du Grand Paris Express prolongera le tracé actuel par cinq gares au nord, jusqu'à Saint-Denis Pleyel, et sept au sud, jusqu'à l'aéroport d'Orly, à horizon 2024. En 2012, les douze futurs quartiers de gare regroupent 172 900 emplois salariés, dont 60 % dans les quartiers du tronçon nord. Ces derniers se caractérisent par un tissu économique diversifié. Les quartiers de gare du tronçon sud sont plus spécialisés, notamment les trois quartiers les plus au sud de la ligne, essentiellement orientés vers les fonctions support (commerce de gros et transport aérien), et les deux quartiers Kremlin-Bicêtre Hôpital et Villejuif Institut Gustave Roussy, spécialisés dans les activités hospitalières. Au cours des quinze dernières années, le quartier de gare de Saint-Denis Pleyel a été le plus dynamique en termes de construction, majoritairement de bureaux.

Céline Calvier, Camille Fauret, Insee Ile-de-France ; Stéphanie Jankel, Sophie Renouvel, Apur

La ligne actuelle de métro 14 va être prolongée dans le cadre du projet de transport du Grand Paris Express (GPE). Son extension permettra de desservir douze gares supplémentaires : cinq gares au nord, de Saint-Denis Pleyel à Pont Cardinet, et sept au sud, de Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup> à Aéroport d'Orly (*Le Grand Paris Express et les quartiers de gare*). L'impact de cette extension sera important dans les quartiers de gare concernés, d'où l'intérêt d'effectuer un état des lieux du tissu économique pour mieux mesurer les dynamiques à venir.

### Un tissu économique plus dense au nord qu'au sud

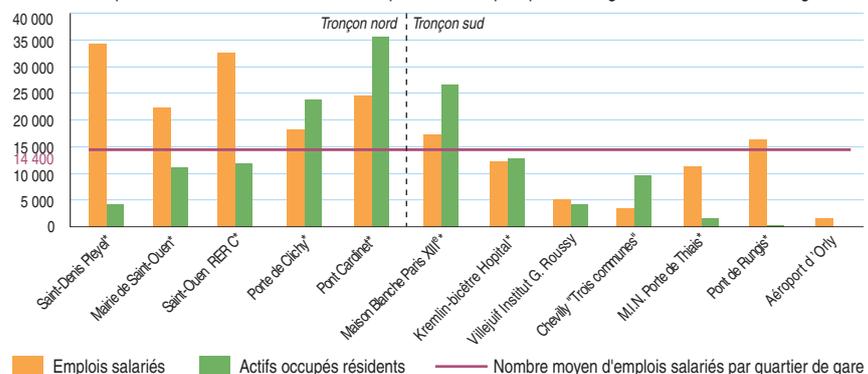
Fin 2012, les douze quartiers de gare de la future extension de la ligne 14 regroupent 172 900 emplois salariés, dont 106 400 (soit 60 %) dans les cinq quartiers du tronçon nord et 66 500 dans les sept quartiers du tronçon sud. Au nord, Saint-Denis Pleyel concentre le plus grand nombre d'emplois (34 300) tandis

que Porte de Clichy est celui qui en compte le moins avec 18 200. Au sud, le maximum est atteint par Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup>, avec seulement 17 200 emplois (*figure 1*).

Aux deux extrémités de la ligne 14, dans les quartiers Saint-Denis Pleyel, au nord, et Aéroport d'Orly, Pont de Rungis et M.I.N. Porte de Thiais, au sud, le nombre d'emplois salariés est au moins sept fois

### 1 Des quartiers à forte activité économique aux extrémités de la ligne et plus résidentiels aux portes de Paris

Nombre d'emplois salariés et nombre d'actifs occupés résidents par quartier de gare de l'extension de la ligne 14



\* Présence de doubles comptes : le périmètre de chacun de ces quartiers de gare recouvre partiellement le périmètre d'un autre quartier de gare de la ligne 14. Dans ce cas, les emplois salariés et actifs occupés résidents situés à l'intersection des deux quartiers sont comptabilisés dans chacun des deux quartiers. En revanche, le nombre total d'emplois salariés (et d'actifs occupés résidents) des quartiers de gare de la ligne est présenté sans doubles comptes et ne correspond donc pas à la somme des emplois salariés (et des actifs occupés résidents) de chacun des quartiers de gare.

Sources : Insee, Clap 2012 (emploi salariés au lieu de travail), recensement de la population 2011 (actifs occupés au lieu de résidence)

supérieur à celui des actifs occupés résidents. Les trois quartiers les plus au sud sont dédiés à l'activité économique et ne comptent que très peu d'habitants, voire aucun pour le quartier Aéroport d'Orly. Dans les quartiers de Saint-Ouen RER C et Mairie de Saint-Ouen, l'orientation économique l'emporte aussi sur l'habitat. À l'inverse, d'autres quartiers ont un profil plus résidentiel : c'est le cas de Porte de Clichy, Pont Cardinet et Maison blanche Paris XIII<sup>e</sup>, qui disposent néanmoins d'un tissu économique dense, et du quartier Chevilly "Trois communes".

L'analyse des activités selon cinq fonctions majeures (*Une nomenclature d'activités spécifique pour décrire le tissu économique des quartiers de gare du Grand Paris*) permet d'identifier quatre types de quartiers (figure 2). Les cinq quartiers du tronçon nord sont regroupés en un seul ensemble, car ils ont en commun la diversité de leurs activités. Les quartiers du tronçon sud, plus spécialisés, se répartissent en trois groupes très différenciés.

### Les cinq quartiers du tronçon nord : des activités diversifiées

Les cinq quartiers du tronçon nord constituent le groupe 1, caractérisé par un tissu économique diversifié (figure 3). Les fonctions industrielles et support et le tertiaire supérieur y regroupent la majorité des emplois (58 %). Les services d'appui au tertiaire sont également bien présents (15 % contre 8 % en moyenne en petite couronne et 7 % à Paris), notamment les activités de nettoyage des bâtiments.

Dans le quartier de gare Porte de Clichy, l'activité économique est répartie de façon assez équilibrée entre services d'appui au tertiaire (25 %), puis fonctions industrielles et support (L'Oréal), fonctions tertiaires supérieures (First Maintenance, Mondial assistance) et fonctions commerciales et de services de proximité (environ 20 % chacune), enfin services publics (15 %).

Le quartier de gare Pont Cardinet présente un profil assez similaire à celui de Porte de Clichy, en revanche il est un peu plus orienté vers le commerce et les services de proximité (26 %) et un peu moins vers les services d'appui au tertiaire (10 % des emplois).

Dans les autres quartiers de gare du tronçon nord, les activités sont un peu plus spécialisées. À Saint-Denis Pleyel, quatre emplois sur dix dépendent des fonctions industrielles et support (EDF, SPIE, Siemens...), trois sur dix du tertiaire supérieur (assurances Generali) et les services d'appui au tertiaire y sont aussi bien présents (16 %). En revanche, ce quartier très employeur compte de plus faibles proportions d'emplois dans les services publics (6 %) et les fonctions commerciales et de services de proximité (8 %) que l'ensemble du groupe 1 (respectivement 11 % et 15 %).

## 2 Quatre types de tissu économique parmi les quartiers de l'extension de la ligne 14 : un tronçon nord diversifié, un tronçon sud plus monofonctionnel

Répartition des quartiers de gare de l'extension de la ligne 14 en quatre groupes, selon le principal secteur d'activité des établissements implantés dans le quartier

	Quartiers de gare	Activités dominantes*	Catégories socioprofessionnelles dominantes*
<i>Tronçon nord</i>			
<b>Groupe 1 : Activités diversifiées</b>	Saint-Denis Pleyel	Assurance, Production et distribution d'électricité, Nettoyage courant des bâtiments	Cadres
	Mairie de Saint-Ouen	Nettoyage courant des bâtiments, Construction de locomotive et autre matériel ferroviaire roulant, Administration publique générale	Ouvriers, Cadres
	Saint-Ouen RER C	Nettoyage courant des bâtiments, Conseil en systèmes et logiciels informatiques, Commerce de gros	Cadres, Ouvriers
	Porte de Clichy	Nettoyage courant des bâtiments, Enseignement, Travaux de construction spécialisés	Ouvriers, Employés
	Pont Cardinet	Action sociale sans hébergement, Enseignement, Commerce de détail	Employés, Cadres
<i>Tronçon sud</i>			
<b>Groupe 2 : Fonctions industrielles et support</b>	M.I.N. Porte de Thiais	Commerces de gros et de détail hors automobiles et motocycles	Employés, Ouvriers
	Pont de Rungis	Transports aériens de passagers, Sociétés auxiliaires des transports aériens	Professions intermédiaires, Employés
	Aéroport d'Orly	Sociétés auxiliaires des transports aériens, Commerces de détail hors automobiles et motocycles, Transports aériens de passagers	Employés
<b>Groupe 3 : Services publics</b>	Kremlin-Bicêtre Hôpital	Activités hospitalières	Professions intermédiaires, Cadres, Employés
	Villejuif Institut Gustave Roussy	Activités hospitalières	Professions intermédiaires
<b>Groupe 4 : Activités diversifiées avec forte présence de services publics, commerces et services de proximité</b>	Maison Blanche Paris XIII <sup>e</sup>	Enseignement, Commerces de détail hors automobiles et motocycles, Restauration	Employés, Cadres
	Chevilly "Trois communes"	Administration publique générale, Restauration, Enseignement	Employés, Ouvriers

\* En termes d'emplois salariés offerts dans le quartier.

Source : Insee, Clap 2012

À Mairie de Saint-Ouen, les fonctions industrielles et support arrivent en tête (36 %, notamment grâce à Alstom), devant les services d'appui au tertiaire (27 %), et les fonctions tertiaires supérieures se limitent à 13 % des emplois.

À Saint-Ouen RER C, les fonctions industrielles et support pèsent autant que le tertiaire supérieur dans l'emploi (30 % chacun). Les activités relevant de ces fonctions sont principalement l'informatique (9 % des emplois salariés), le commerce de gros avec l'Oréal et OCP Répartition (7 %), l'industrie automobile avec l'usine PSA (5 %) et la construction (Eiffage). Les services d'appui au tertiaire sont également très bien représentés (23 %), avec notamment de grands établissements de nettoyage des bâtiments (Elior et Gom Propreté).

### Les trois quartiers les plus au sud de la ligne, spécialisés dans les fonctions industrielles et support

Dans les trois quartiers les plus au sud de la ligne 14 (M.I.N. Porte de Thiais, Pont de

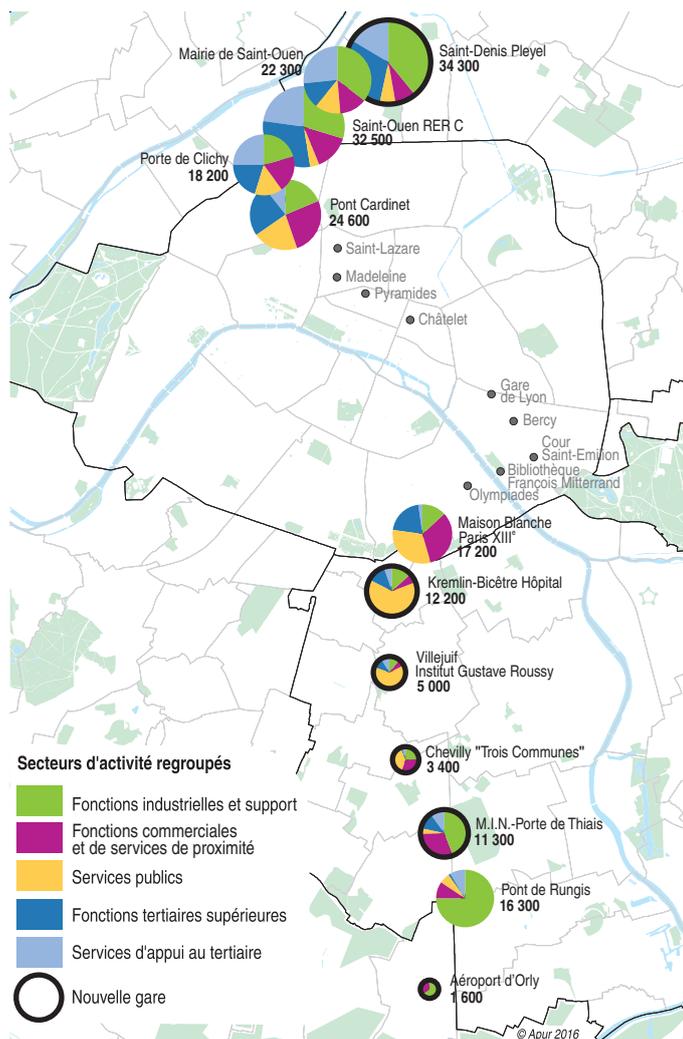
Rungis et Aéroport d'Orly), le tissu économique est dominé par les fonctions industrielles et support (63 % des emplois en moyenne dans ces trois quartiers, contre 28 % en moyenne en petite couronne). Le reste de l'activité relève majoritairement des fonctions commerciales et de services de proximité (19 %).

Le quartier M.I.N. Porte de Thiais comprend dans son périmètre le marché d'intérêt national (M.I.N.) de Rungis (commerce de gros alimentaire) et le centre commercial régional de Belle Épine. Ainsi, trois emplois sur quatre sont rattachés aux fonctions industrielles et support (commerce de gros) ou aux fonctions commerciales et de services de proximité.

Une grande partie du quartier Pont de Rungis chevauche la zone aéroportuaire d'Orly. En conséquence, certains établissements salariés qui travaillent majoritairement dans le quartier voisin Aéroport d'Orly. C'est le cas de plusieurs services publics comme les Douanes ou la Police aux frontières, mais également des entreprises Air

### 3 Des quartiers diversifiés au nord et plus spécialisés au sud

Répartition de l'emploi salarié selon les cinq grandes fonctions d'activité, pour les douze quartiers de gare de l'extension de la ligne 14



Source : Insee, Clap 2012, traitement Apur

France (6 900 salariés), Aéroports de Paris (3 300 salariés) et de plusieurs comptoirs de compagnies étrangères (Air Caraïbes, Air Algérie). Ces deux quartiers étant étroitement liés, leurs activités se concentrent majoritairement sur le transport aérien et ses services. Ainsi, les fonctions industrielles et support représentent les trois quarts des emplois salariés de Pont de Rungis, ne laissant que peu de place aux autres fonctions. Parmi les établissements implantés dans le quartier Aéroport d'Orly, les emplois non rattachés aux fonctions industrielles et support dépendent exclusivement des fonctions commerciales et de services de proximité (commerce de détail et hébergement).

#### Deux quartiers abritant des pôles hospitaliers

Les quartiers voisins Kremlin-Bicêtre Hôpital et Villejuif Institut Gustave Roussy forment le groupe 3. Largement orienté vers les ser-

vices publics (63 % pour chacun des deux quartiers, contre 24 % en petite couronne), ce groupe accueille un grand pôle hospitalier dans chacun des deux quartiers (l'hôpital Bicêtre avec 5 100 salariés et l'institut Gustave Roussy avec 2 600 salariés). Dans cet ensemble, les activités hospitalières regroupent la majeure partie des emplois rattachés aux services publics. D'autres services publics sont présents, notamment à Kremlin-Bicêtre Hôpital : la faculté de médecine Paris Sud et les mairies de Gentilly et du Kremlin-Bicêtre.

#### Deux quartiers résidentiels tournés vers les services publics et les fonctions commerciales et de services de proximité

Bien que très éloignés par leurs densités de population et d'emplois, les quartiers résidentiels de Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup> et Chevilly "Trois communes", ont tous deux des activités assez diversifiées, mais plutôt dominées par les services publics et les

### Une nomenclature d'activités spécifique pour décrire le tissu économique des quartiers de gare du Grand Paris

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

#### Regroupement d'activités

<b>1. Fonctions industrielles et support</b>	Agriculture - Commerce de gros - Construction - Industrie - Transport et entreposage
<b>2. Fonctions commerciales et de services de proximité</b>	Commerce de détail - Commerce et réparation automobile - Hébergement et restauration - Activités immobilières - Agences de voyage - Arts, spectacles et activités récréatives - Services personnels - Organisations associatives
<b>3. Services publics</b>	Administration publique - Enseignement - Santé - Action sociale
<b>4. Fonctions tertiaires supérieures</b>	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
<b>5. Services d'appui au tertiaire</b>	Activités de location et location-bail - Activités liées à l'emploi - Enquêtes et sécurité - Services relatifs aux bâtiments et aménagement paysager - Activités administratives et autres activités de soutien aux entreprises - Autres activités spécialisées scientifiques et techniques

### Le Grand Paris Express et les quartiers de gare

Le métro du Grand Paris Express (GPE) est un projet de transport qui va transformer la desserte et l'accessibilité de la future métropole du Grand Paris à l'horizon 2030. Il prévoit la création de 68 nouvelles gares, réparties entre quatre nouvelles lignes (15, 16, 17 et 18) et l'extension de la ligne 14.

La ligne 14 constitue un axe nord-sud traversant Paris, qui reliera à terme 21 gares entre Saint-Denis Pleyel et Aéroport d'Orly en 54 minutes. Le prolongement de ce qui constituera l'épine dorsale du réseau correspond à 15 kilomètres supplémentaires et a pour objectif de désaturer la ligne 13 du métro et de desservir des territoires en développement. Deux tronçons seront mis en service à des échéances différentes. Le tronçon nord (cinq gares supplémentaires) prolongera la ligne de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen dès 2019, puis jusqu'à Saint-Denis Pleyel en 2023/2024, date à laquelle le tronçon sud (sept gares supplémentaires) reliera Olympiades à Aéroport d'Orly.

Afin de préparer l'évaluation de l'impact économique et social de ce nouveau réseau de transport, la Société du Grand Paris (SGP), la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) ont créé en 2013 un observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, outil de connaissance et d'analyse dont la mise en œuvre a été confiée à l'Apur.

Dans le cadre de cet observatoire, le **quartier de gare** est défini comme étant le territoire compris dans un rayon de 800 mètres autour de l'emplacement de la future gare, accessible en dix minutes à pied environ.

fonctions commerciales et de services de proximité.

À Maison Blanche Paris XIII<sup>e</sup>, 32 % des salariés travaillent dans les services publics (contre 25 % en moyenne à Paris), principalement dans l'enseignement (18 %) du fait de l'implantation de deux universités (Paris 1 et Paris 7) et de nombreux établissements scolaires. Les fonctions commerciales et de services de proximité (commerce de détail et restauration) et le tertiaire supérieur (Inserm, AREP) sont également bien représentées : respectivement 32 % et 21 % des emplois salariés.

À Chevilly "Trois communes", le nombre d'emplois est plus élevé dans les services publics (38 %) que dans les fonctions commerciales et de services de proximité (30 %). Les services administratifs de la mairie de Chevilly-Larue sont le premier employeur du quartier de gare. Les fonctions industrielles et support rassemblent un emploi sur quatre tandis que le tertiaire supérieur est quasiment absent.

## Des cadres et des ouvriers au nord, des employés et des professions intermédiaires au sud

Les cadres représentent en moyenne 34 % des emplois salariés du groupe 1 (tronçon nord) contre 22 % en moyenne dans les quartiers du tronçon sud. Ils sont particulièrement présents à Saint-Denis Pleyel (41 %), dans les fonctions industrielles et support et dans le secteur des assurances, et à Saint-Ouen RER C (33 %), notamment dans l'informatique. Dans ces deux quartiers, la part des cadres parmi les actifs occupés résidents est deux fois plus faible que dans l'emploi.

Les emplois d'ouvriers sont également un peu plus répandus au nord qu'au sud (23 % contre 19 %), particulièrement à Porte de Clichy (36 %) et Mairie de Saint-Ouen (34 %) où les services d'appui au tertiaire tiennent une place importante. Dans ces quartiers, les ouvriers sont proportionnellement beaucoup moins nombreux dans la population active résidente, notamment à Porte de Clichy (11 %).

Les professions intermédiaires représentent un tiers des emplois dans les quartiers Kremlin-Bicêtre Hôpital et Villejuif Institut Gustave Roussy (contre 21 % en moyenne en petite couronne) en raison du poids des emplois d'infirmiers dans leurs grands pôles hospitaliers. Cette catégorie socioprofessionnelle est autant représentée à Pont de Rungis, essentiellement dans les fonctions support liées au transport aérien.

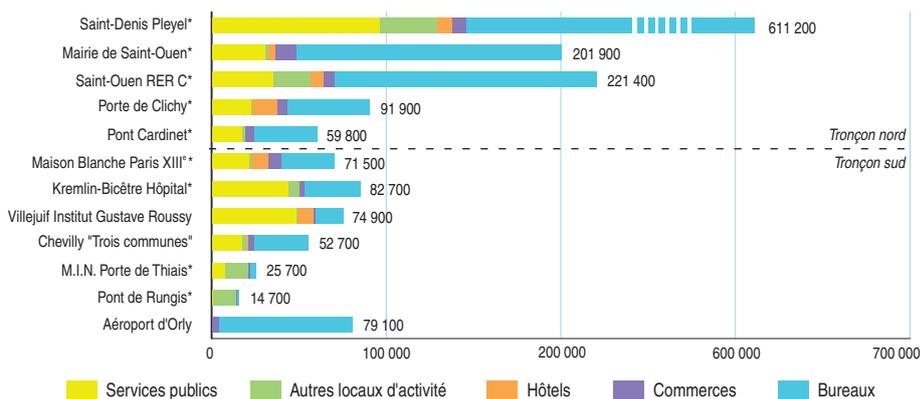
Comme à Pont Cardinet, qui se distingue au nord, les employés sont surreprésentés dans l'emploi de l'ensemble des quartiers du tronçon sud (en moyenne 32 %, contre 25 % dans les quartiers du tronçon nord). La présence massive de commerces de gros et de détail et de services publics y contribue.

## Une forte dynamique de construction à Saint-Denis Pleyel, majoritairement à destination de bureaux

Dans les douze quartiers de gare de l'extension de la ligne 14, 2,5 millions de m<sup>2</sup> de surfaces de logement et d'activité ont été autorisées entre 2000 et 2013. Les locaux destinés à l'activité représentent 60 % de cet ensemble.

## 4 Une forte dynamique de construction à Saint-Denis Pleyel

Surfaces d'activité autorisées de 2000 à 2013 dans les quartiers de l'extension de la ligne 14, selon la destination des locaux (en m<sup>2</sup>)



\* Présence de doubles comptes (cf. note de la figure 1).  
Source : DRIEA, Sitadel, 2015

## Sources et méthode

Les données concernant les établissements et les emplois salariés des quartiers de gare sont issues de **Clap (Connaissance locale de l'appareil productif) au 31 décembre 2012**. Le dispositif Clap permet de dénombrer et de localiser les établissements et les emplois salariés à un niveau géographique fin et par secteur d'activité détaillé.

Les données concernant les actifs occupés résidant dans les quartiers de gare sont issues du **recensement de la population 2011**.

Les données concernant les permis de construire autorisés dans les quartiers de gare sont issues de **Sitadel (Système d'information et de traitement automatisé des données élémentaires sur les logements et les locaux)**. Cette base de données recense l'ensemble des opérations de construction à usage d'habitation (logement) et à usage non résidentiel (locaux) soumises à la procédure d'instruction du permis de construire. Elle est produite par le SOeS, service statistique du ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie et du ministère du Logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité.

Les données utilisées étant géolocalisées à l'adresse, l'étude porte sur le périmètre exact du quartier de gare (disque d'un rayon de 800 mètres autour de la gare) tel qu'il est défini dans l'encadré « Le Grand Paris Express et les quartiers de gare ».

Les trois quarts de ces surfaces d'activité concernent les quartiers de gare du tronçon nord. Le rythme annuel y est de 142 000 m<sup>2</sup> contre 48 000 m<sup>2</sup> pour les sept quartiers de gare du tronçon sud (figure 4). Les bureaux sont largement majoritaires parmi les projets de construction des quartiers du tronçon nord (72 % des surfaces), contre 46 % dans les quartiers de gare de la branche sud.

Les projets de construction ont afflué dans le quartier de gare de Saint-Denis Pleyel entre 2000 et 2013 (38 % des surfaces d'activités des douze gares). Dans les quartiers de Mairie de Saint-Ouen et Saint-Ouen RER C, le rythme de construction est relativement soutenu et les surfaces se destinent

essentiellement à des nouveaux immeubles de bureaux, notamment dans le cadre de la reconversion des Docks de Saint-Ouen.

Dans les quartiers du Pont de Rungis et du M.I.N. Porte de Thiais, tournés vers les activités de logistique, l'activité de construction concerne davantage les entrepôts au cours des quinze dernières années (respectivement 89 % et 52 % des surfaces de locaux). Dans les sept autres quartiers de la ligne, la part des surfaces autorisées dédiées à la construction d'équipements publics est importante, particulièrement à Kremlin-Bicêtre Hôpital (51 %) et à Villejuif Institut Gustave Roussy (65 %) où se trouvent de grands établissements hospitaliers en phase d'extension ou de réhabilitation. ■

Insee Ile-de-France  
1 rue Stephenson  
78188 Saint-Quentin-en-Yvelines cedex

Directrice de la publication :  
Marie-Christine Parent  
Rédactrice en chef :  
Christèle Rannou-Heim

Crédits photos :  
Phovoir et Denis Sutton/RATP  
ISSN 2416-8149  
© Insee 2016

## Pour en savoir plus

- En complément à cette étude : fiches profils des douze quartiers de gare à consulter sur [www.apur.org](http://www.apur.org).
- Calvier C., Jankel S., Omont L., Renouvel S., « Le tissu économique des quartiers de gare de la ligne 15 est du métro du Grand Paris - Prédominance des services publics et des fonctions industrielles et support », *Insee Analyses Ile-de-France* n° 32, mars 2016.
- « Analyse croisée des quartiers de gare de la ligne 14 », Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, Apur, juin 2015.

