

# 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



Parmi les 68 quartiers de gare du Grand Paris Express, 22 peuvent être classés comme socialement mixtes en 2019. Ils le sont autant, voire davantage, que les communes dans lesquelles ils se situent. À l’opposé, 11 quartiers de gare peuvent être qualifiés de ségrégués. Ces derniers concentrent des ménages ayant des niveaux similaires de revenus, pour la plupart modestes, à l’exception d’un seul quartier ségrégué qui accueille majoritairement des ménages aux revenus élevés. Enfin, 25 quartiers sont dans une situation intermédiaire, ni parmi les plus ségrégués, ni parmi les plus mixtes. Par ailleurs, 10 quartiers, très peu peuplés, n’ont pas été analysés. Entre 2010 et 2019, les évolutions de la mixité dans les quartiers de gare sont diverses. La mixité sociale a fortement progressé dans 18 quartiers de gare, pour l’essentiel situés sur les lignes 14 et 15.

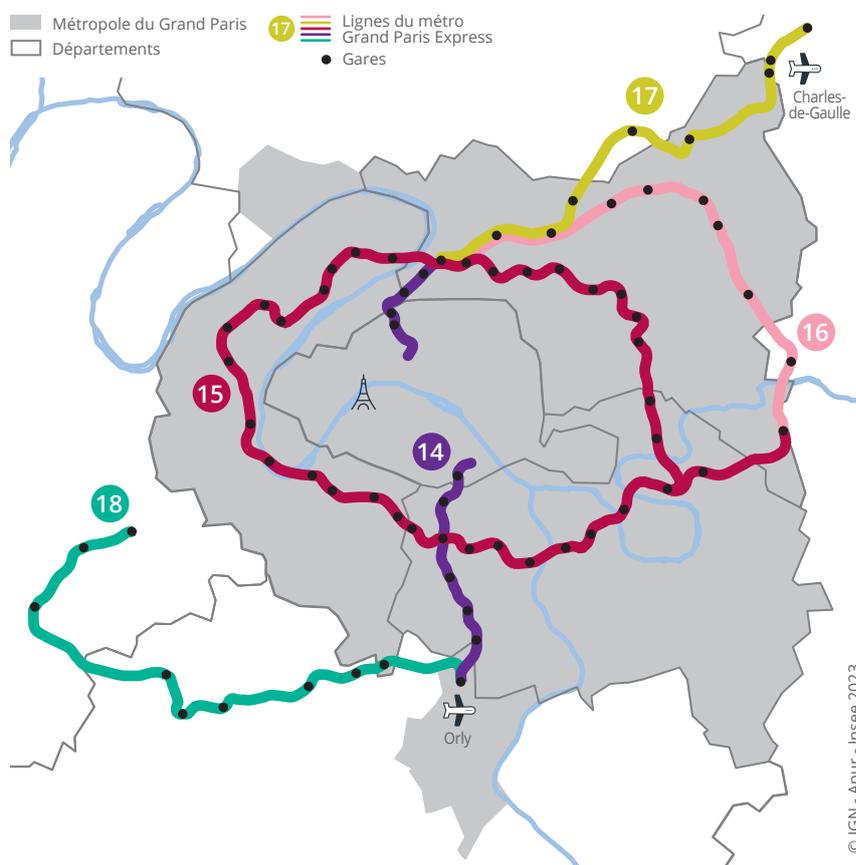
En partenariat avec :



Cette étude vise à caractériser les quartiers de gare du Grand Paris Express (GPE) par l’importance de la mixité sociale ou, à l’inverse, par celle de la ségrégation en leur sein ► **figure 1**. Ces quartiers de gare correspondent aux zones comprises dans un rayon de 800 mètres autour d’une gare. La ségrégation désigne ici l’inégale répartition territoriale des habitants selon leur niveau de revenus. Cette étude présente aussi les évolutions de la mixité et de la ségrégation depuis 2010, date de la loi du Grand Paris. L’un des objectifs de cette loi, qui a défini le tracé de nouvelles lignes de métro et l’extension de lignes existantes, était précisément de permettre une réduction des inégalités territoriales et de renforcer la mixité sociale.

Cette étude prolonge celle publiée sur le même thème à l’échelle de la métropole du Grand Paris (MGP) [Acs et al., 2023]. Elle donne une première mesure des transformations sociales en cours dans les quartiers de gare à l’heure où le

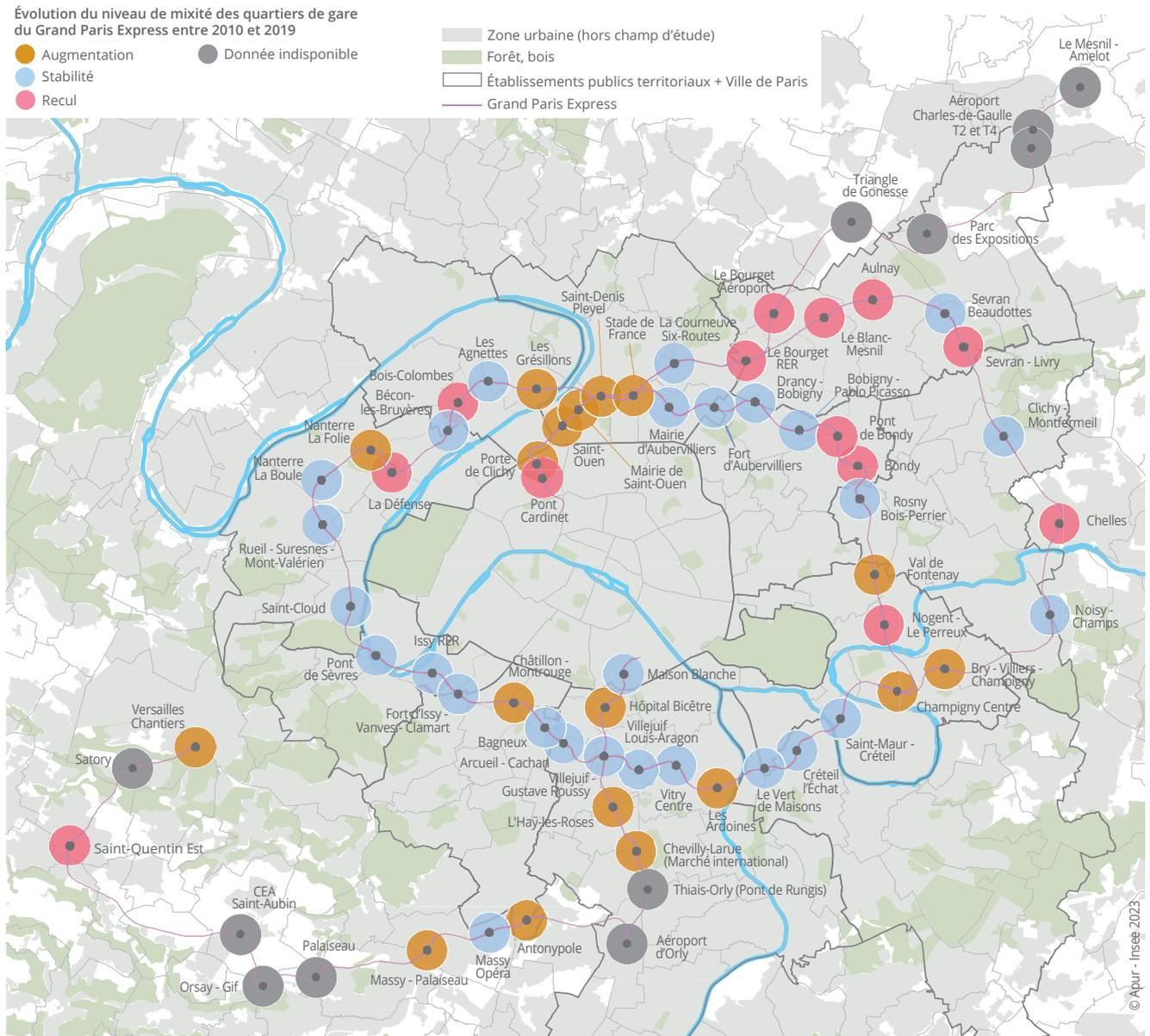
## ► 1. Le réseau du futur Grand Paris Express : lignes et gares



Source : Société du Grand Paris.



### ► 3. Évolution du niveau de mixité dans les quartiers de gare du Grand Paris Express depuis 2010



**Note :** le niveau de mixité est dit « en augmentation » (ou « en diminution ») si la part de la population vivant dans un carreau mixte a augmenté (ou a diminué) de plus de 5 points entre 2010 et 2019. Lorsque la variation absolue de la part est inférieure ou égale à 5 points, le niveau de mixité est considéré comme stable.  
**Lecture :** dans le quartier de gare Mairie de Saint-Ouen, le niveau de mixité sociale a augmenté. Inversement, dans le quartier de gare de Bois-Colombes, il a diminué.  
**Champ :** population vivant dans les quartiers de gare en 2010 et/ou en 2019, hors carreaux de 200 mètres de côté comptant moins de 20 ménages fiscaux et hors quartiers de gare comptant moins de 1 000 habitants.  
**Sources :** Insee, RFL 2010 et Filosofi 2019.

L'autre moitié des quartiers de gare classés comme mixtes le sont davantage que les communes où ils sont localisés, parfois significativement. C'est le cas d'Antony, Massy - Palaiseau (ligne 18), Les Grésillons, Les Agnettes, Nanterre La Boule, La Défense, Pont de Sèvres, Issy RER, Champigny Centre (ligne 15), Porte de Clichy et Saint-Denis Pleyel (ligne 14). Dans ces quartiers de gare, l'offre de logements est plus diversifiée que celles de leurs communes d'appartenance. C'est le cas par exemple du quartier de gare de Saint-Denis Pleyel où 31 % des ménages sont propriétaires du logement qu'ils occupent, 45 % sont locataires dans le parc privé et 24 %, locataires dans le parc social alors que, dans l'ensemble de la commune

de Saint-Denis, la part des ménages propriétaires et celle des locataires du parc privé sont beaucoup plus faibles (respectivement 23 % et 29 %). Le quartier de gare de Pont de Sèvres est aussi plus mixte que les deux communes où il est situé, Boulogne-Billancourt et Sèvres. Cela s'explique notamment par une forte proportion de ménages logés dans le parc locatif social (27 %) contre seulement 15 % à Boulogne-Billancourt et 25 % à Sèvres.

De manière globale, les quartiers de gare les plus mixtes comptent aussi parmi les plus peuplés : 15 sur 22 accueillent plus de 20 000 habitants, ce qui correspond à une densité de plus de 10 000 habitants au km<sup>2</sup>.

#### Onze quartiers de gare qualifiés de ségrégués

La quasi-totalité des quartiers classés comme ségrégués (dix sur onze) sont caractérisés par une surreprésentation de ménages modestes : La Courneuve Six-Routes, Aulnay, Sevran Beaudottes, Clichy - Montfermeil (ligne 16), Mairie d'Aubervilliers, Fort d'Aubervilliers, Drancy - Bobigny, Bobigny - Pablo Picasso, Pont de Bondy (ligne 15 Est), Le Bourget Aéroport (ligne 17). Le quartier de Saint-Cloud est le seul quartier ségrégué qui accueille plus de ménages aisés.

En outre, dans ces quartiers de gare les plus ségrégués, le niveau de

ségrégation est plus important que dans leurs communes d'appartenance, celles-ci comptant pourtant parmi les plus ségréguées de la MGP. La plupart sont situés le long de la ligne 16 et de la ligne 15 Est, au nord de la MGP. Ces quartiers ségrégués bénéficieront, grâce à l'arrivée du métro, d'une nouvelle accessibilité, traduisant ainsi l'objectif de désenclavement de ces derniers recherché par le tracé retenu. Dans ces quartiers, dont beaucoup figurent dans le champ de la politique de la ville, les projets urbains en cours, en plus des projets de transports, poursuivent, depuis plusieurs années déjà, un objectif de diversification de l'offre de logements et de requalification du cadre de vie pour favoriser la mixité sociale.

### En dix ans, la mixité sociale a fortement augmenté dans dix-huit quartiers de gare

La part de la population vivant dans un carreau considéré comme mixte a augmenté de 1,4 point à l'échelle de la MGP entre 2010 et 2019 contre +0,8 point pour l'ensemble des quartiers de gare du

Grand Paris Express. Vingt-cinq quartiers de gare ont tout de même vu la part de leur population vivant dans un carreau mixte progresser de plus de 1,4 point.

La mixité a particulièrement progressé (hausse de la part de la population vivant dans un carreau mixte supérieure à 5 points) dans dix-huit quartiers de gare ► **figure 3** : Porte de Clichy, Chevilly-Larue (Marché international), L'Haÿ-les-Roses, Hôpital Bicêtre, Mairie de Saint-Ouen, Saint-Ouen, Saint-Denis Pleyel (ligne 14), Stade de France, Les Grésillons, Nanterre La Folie, Châtillon – Montrouge, Les Ardoines, Champigny Centre, Bry – Villiers – Champigny, Val de Fontenay (ligne 15), Antonypole, Versailles Chantiers, Massy – Palaiseau (ligne 18).

Dans la plupart de ces quartiers, cette progression de la mixité peut être mise en regard avec la réalisation de grands projets urbains engagés depuis plusieurs années ou en cours [Estrada *et al.*, 2021].

Douze de ces quartiers de gare ont accueilli davantage d'habitants, dont huit d'entre eux avec une croissance démographique supérieure à 10 %.

### Les opérations urbaines favorisent la mixité dans des quartiers initialement modestes

L'apparition d'une nouvelle mixité sociale peut s'expliquer par l'installation dans des quartiers initialement modestes de ménages aux revenus plus élevés, ou à l'inverse, par le départ de ménages modestes de ces mêmes quartiers.

Mairie de Saint-Ouen, Porte de Clichy, Saint-Ouen et Stade de France font partie des quartiers de gare qui ont été concernés par les plus vastes opérations d'aménagement à l'échelle de la MGP, ce qui a favorisé l'augmentation et la diversification de l'offre de logements et l'arrivée de ménages de différentes catégories de revenus notamment plus aisés que les ménages déjà en place.

À Massy – Palaiseau, plusieurs projets urbains ont d'ores et déjà profondément transformé les abords de la gare qui sera desservie en 2030 par la ligne 18, et le projet Atlantis entraînera encore une forte augmentation du nombre de logements dans les années à venir. Aux Grésillons, la mutation des sites industriels depuis les années 2000, tels que l'usine PSA ou celle de Thomson, a laissé place à de nouvelles opérations mixtes, à l'image de la ZAC Bords de Seine. À la station Stade de France, ce sont surtout des opérations de rénovation urbaine qui ont favorisé cette nouvelle mixité. Le quartier de gare des Ardoines a bénéficié des retombées du projet de renouvellement urbain mené dans le quartier Balzac. Dans le cadre de ce projet qui vise à transformer et à réhabiliter le centre-ville de Vitry-sur-Seine, plusieurs immeubles dégradés, qui accueillait des populations très modestes, ont été démolis et remplacés par des ensembles de logements plus diversifiés. À terme, plusieurs grands projets urbains en cours transformeront encore davantage ce quartier.

Si ces quartiers ont accueilli ces dernières années des ménages plus favorisés, ils restent caractérisés par une part du logement social élevée, supérieure à la moyenne de la MGP.

La progression de la mixité peut aussi résulter localement de l'installation de nouveaux ménages plus modestes ou du départ des ménages les plus aisés. C'est le cas dans certains quartiers de gare tels qu'Antonypole, Bry – Villiers – Champigny, Champigny Centre, L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue (Marché international) et Versailles Chantiers. Dans le quartier de gare Bry – Villiers – Champigny, des logements en accession sociale à la propriété ont été livrés (ZAC Simonette Sud). Des ménages plus modestes que les habitants en place s'y sont donc

#### ► Pour comprendre

##### Quartier de gare du Grand Paris Express

Le métro du Grand Paris Express (GPE) est un projet de transport lancé en 2010, qui a pour objectif de transformer la desserte et l'accessibilité de la métropole du Grand Paris à l'horizon 2030, avec la création de 68 gares, réparties entre quatre nouvelles lignes (15, 16, 17 et 18) et l'extension de la ligne 14.

Afin d'évaluer l'impact économique et social de ce nouveau réseau de transport, un observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express a été créé par l'Apur, la Société du Grand Paris et la Driat en 2013. 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.

Les travaux réalisés dans cette étude analysent la mixité résidentielle, aussi les quartiers de gare comportant peu ou pas d'habitants ont été exclus du champ de l'étude. Ces travaux ont ainsi été réalisés sur 58 quartiers de gare. Les données analysées ici portent sur la période 2010-2019, elles ne permettent pas encore de mesurer les effets liés à la mise en service du métro, dont les gares sont en cours de construction, à l'exception de celles situées sur le tronçon nord de la ligne 14 déjà en service.

Dans cette étude, la ségrégation et la mixité sont analysées à partir du critère de revenu déclaré par **unité de consommation**, avec une décomposition en quintiles afin de déterminer cinq groupes sociaux d'analyse. La ségrégation (et respectivement la mixité) est mesurée au travers de l'indice de Theil qui établit un score traduisant l'écart entre la distribution de ces groupes sociaux à l'échelle de chacun des carreaux (unités de 200 mètres de côté) et celle à l'échelle métropolitaine (appréhendée ici à partir du pôle de l'aire d'attraction de Paris) [Acs *et al.*, 2023].

En prenant cet indice de Theil comme critère, à chaque carreau a été attribué un niveau de mixité : mixte, intermédiaire et ségrégué [Acs *et al.*, 2023]. Cette classification permet ensuite de mesurer, dans chaque quartier de gare, les parts de la population vivant dans un carreau mixte, intermédiaire ou ségrégué. Ce sont les principaux indicateurs utilisés dans cette analyse. Chaque quartier de gare étant composé d'environ cinquante carreaux, afin de synthétiser l'information par quartier de gare, des indicateurs mesurant la part de la population vivant dans un carreau catégorisé comme mixte, intermédiaire ou ségrégué ont donc été bâtis. Les quartiers de gare où la part de la population vivant dans un carreau mixte est strictement supérieure à 42 % ont été classés comme mixtes. De manière symétrique, les quartiers de gare où la part de la population vivant dans un carreau ségrégué est strictement supérieure à 42 % ont été classés comme ségrégués. Les quartiers restants sont considérés comme intermédiaires. Ces bornes recourent quasiment le classement qui serait obtenu en ordonnant les quartiers de gare selon leur indice de Theil.

Compte tenu de la plus forte densité de population observée dans les carreaux mixtes au niveau de la MGP, les quartiers classés comme mixtes sont proportionnellement plus nombreux que les quartiers classés comme ségrégués.

installés. Par ailleurs, le vieillissement des habitants vivant dans les pavillons situés aux abords de cette future gare de la ligne 15 Sud peut aussi en partie expliquer cette tendance, la retraite entraînant une baisse sensible de revenus. À Versailles Chantiers, situé dans une commune à haut niveau de revenus, c'est la livraison récente de logements étudiants qui favorise la progression de la mixité sociale, même si le revenu médian des ménages résidant dans ce quartier demeure supérieur de 37 % à celui des ménages de la MGP.

## Un recul de la mixité dans treize quartiers de gare

La mixité a particulièrement reculé dans treize quartiers de gare (baisse en valeur absolue supérieure à 5 points) : Sevran – Livry, Bois-Colombes, Le Bourget RER, Chelles, Saint-Quentin Est, Bondy, Le Blanc-Mesnil, La Défense, Pont de Bondy, Pont Cardinet, Nogent – Le Perreux, Aulnay et Le Bourget Aéroport.

Le recul de la mixité se traduit pour quatre de ces quartiers de gare par la poursuite d'une dynamique d'« embourgeoisement » : il s'agit de Bois-Colombes, La Défense, Pont Cardinet et Nogent – Le Perreux. Comme leurs communes d'appartenance, ces quartiers ont attiré, entre 2010 et 2019, davantage de cadres et de ménages à haut niveau de revenus, que ce soit dans les logements déjà existants ou nouvellement livrés.

À l'inverse, dans les neuf autres quartiers, le recul de la mixité résulte d'un phénomène de « paupérisation », lié à l'installation de ménages disposant de revenus moins élevés, à la baisse des revenus des ménages déjà installés (pertes d'emploi, emplois précaires, passage à la retraite) ou au départ de ménages aisés. Cette paupérisation s'observe en particulier dans les quartiers de gare de Sevran – Livry, Le Bourget RER, Bondy, Le Blanc-Mesnil, Pont de Bondy, Aulnay et Le Bourget Aéroport. Dans ces quartiers évités par les cadres, la concentration d'actifs peu qualifiés engendre une présence plus forte qu'auparavant de ménages à revenus modestes. Dans certains, des projets urbains sont engagés ou vont l'être en lien avec la prochaine mise en service du métro. Cette paupérisation pourrait donc à terme se réduire, comme à Pont de Bondy par exemple. Le recul de la mixité s'observe aussi dans les quartiers de gare de Chelles et de Saint-Quentin Est, en lien avec la

livraison récente de nombreux logements sociaux (respectivement dans la ZAC de l'Aulnoy et la ZAC de Villaroy) et du vieillissement de la population dans le parc existant.

En revanche, dans le quartier de gare de Pont de Sèvres, grâce à la programmation de la ZAC Seguin Rives de Seine et son tiers de logements locatifs sociaux, la mixité sociale a été maintenue alors qu'elle a fortement reculé à Boulogne-Billancourt et Sèvres. En effet, les nouveaux logements livrés ont permis d'accueillir des ménages de toutes les catégories de revenus.

## Des évolutions plus marquées dans les quartiers de gare déjà en service

Un grand nombre de quartiers de gare du Grand Paris Express sont d'ores et déjà mixtes (22), seulement 11 quartiers apparaissent ségrégués et 25 quartiers sont dans une situation intermédiaire, ni ségrégués ni mixtes. Les quartiers les plus ségrégués, en particulier ceux qui n'étaient pas desservis jusqu'à présent par le réseau de transport public, devraient évoluer

dans les années à venir sous l'effet du projet de transport et des projets urbains, qu'il s'agisse de nouvelles opérations ou de projets de renouvellement urbain. Dans certains quartiers, pour lesquels l'échéance de mise en service du métro est plus lointaine, cette programmation pourrait encore évoluer pour tenir compte des situations de mixité et ségrégation observées.

S'agissant de trajectoires, la mixité a progressé ou s'est maintenue dans 45 des 58 quartiers de gare analysés. Les plus fortes progressions s'observent dans les quartiers où de grands projets d'aménagement publics sont engagés. Dans les quartiers où les gares sont déjà livrées, les évolutions sociales observées sont plus marquées que dans les autres quartiers de gare. ●

Marie Acs, David Veal (Insee), Stéphanie Jankel, Sandra Roger (Atelier parisien d'urbanisme)



Retrouvez plus de données en téléchargement sur [www.insee.fr](http://www.insee.fr)

### ► Sources

Pour permettre une analyse des évolutions à un niveau fin (carreaux de 200 m de côté), les données utilisées sont issues, pour l'année 2010, de la base fiscale **Revenus fiscaux localisés (RFL)** et, pour l'année 2019, du dispositif **Fichier localisé social et fiscal (Filosophi)** qui a remplacé RFL à partir des données du millésime 2012.

### ► Définitions

L'aire d'attraction d'une ville est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un ou plusieurs **pôle(s)** de population et d'emploi sur les communes environnantes. Une aire est constituée d'un ou plusieurs pôle(s) et de leurs couronnes. Les pôles sont déterminés principalement à partir de critères de densité et de population totale. Le pôle de Paris se rapproche de la métropole du Grand Paris en l'englobant. Pour comparer les niveaux de vie de ménages de taille ou de composition différente, on divise le revenu par le nombre de **unités de consommation (UC)**. Celles-ci sont généralement calculées de la façon suivante : 1 UC pour le premier adulte du ménage, 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus, 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

### ► Pour en savoir plus

- **Acs M., Boisseuil C., Moreau É., Roger S., Veal D.**, « Mixité sociale et ségrégation dans la métropole du Grand Paris : état des lieux et tendances sur 15 ans », *Insee Analyses Île-de-France* n° 165, février 2023.
- **Gerardin M., Pramil J.**, « Cas d'utilisation des indices de Theil pour mesurer les disparités spatiales selon les revenus à l'infra-communal », Insee, *Document de travail* n° 2023-01, janvier 2023.
- **Estrada C., Mariotte C.**, « Mutations dans les 68 quartiers de gare du GPE en 2021 - Projets urbains et Grand Paris Express », Atelier parisien d'urbanisme, *Note* n° 196, mai 2021.
- **Apur**, « L'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express 2014-2017 - Révéler l'existant pour préparer l'avenir », janvier 2018.
- Site Internet de l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, Atelier parisien d'urbanisme : [https://www.apur.org/dataviz/observatoire\\_des\\_gares/index.html](https://www.apur.org/dataviz/observatoire_des_gares/index.html).

