

# Quel équilibre entre emploi et population dans les quartiers de gare du Grand Paris Express ?

Insee Analyses Île-de-France • n° 193 • Décembre 2024



Le projet du Grand Paris Express (GPE) vise à améliorer la mobilité et à soutenir un développement urbain contribuant à un meilleur équilibre entre les nombres d'emplois et d'habitants à l'échelle du Grand Paris. En 2020, parmi les 68 quartiers de gare, 18 se caractérisent par une dominante « économique » avec un nombre d'emplois nettement supérieur à la population, 26 sont « résidentiels » avec davantage d'habitants et 24 sont plutôt « équilibrés ». Ces derniers, plus proches de Paris, sont également les quartiers de gare les plus denses. La nature des surfaces construites entre 2010 et 2021 est en phase avec une recherche d'équilibre entre emploi et population dans la majorité des quartiers où cette dynamique a pu être étudiée, soit 29 sur 51. À l'inverse, elles ont pu contribuer à renforcer la dominante économique ou résidentielle de 22 autres quartiers. Dans tous les quartiers de gare, en réduisant considérablement les temps de déplacement, le Grand Paris Express rapprochera les habitants des emplois, à l'horizon 2030.

En partenariat avec :

**apur**

La loi relative au Grand Paris, promulguée en 2010, vise à renforcer les pôles économiques et favoriser un développement urbain équilibré et durable. La mise en œuvre des objectifs de cette loi s'appuie sur le projet de métro du Grand Paris Express (GPE), avec notamment la création de 68 gares reliant les principaux pôles économiques du Grand Paris. Il s'agit aussi d'améliorer l'accès aux lieux d'emploi et la qualité de vie des habitants et des salariés du Grand Paris, notamment en réduisant les temps de déplacement entre les lieux d'habitation et les lieux d'emploi. L'une des voies pour atteindre cet objectif est un développement équilibré des zones d'activité, des pôles de bureaux et des zones résidentielles dans les quartiers de gare. Ces quartiers correspondent aux zones comprises dans un rayon de 800 mètres autour des gares. Si les 68 quartiers de gare n'ont pas tous vocation à devenir des pôles d'emploi de grande ampleur, certains le sont déjà, d'autres le deviendront en étant mieux desservis et,

dans la plupart des quartiers, emploi et population sont appelés à s'équilibrer.

Les 68 quartiers de gare du GPE peuvent être classés selon leur équilibre emploi-population ► [pour comprendre](#). Ainsi, en 2020, 18 quartiers sont considérés comme étant à dominante économique, 26 à dominante résidentielle et 24 rassemblent autant d'emplois que d'habitants ► [figure 1](#).

## 18 quartiers à dominante économique

Dans les quartiers à dominante économique, le nombre d'emplois salariés est nettement supérieur au nombre d'habitants. En moyenne, ces quartiers comptent un peu plus de quarante emplois pour dix habitants alors que sur l'ensemble des quartiers de gare, ce ratio est en moyenne d'environ huit emplois pour dix habitants.

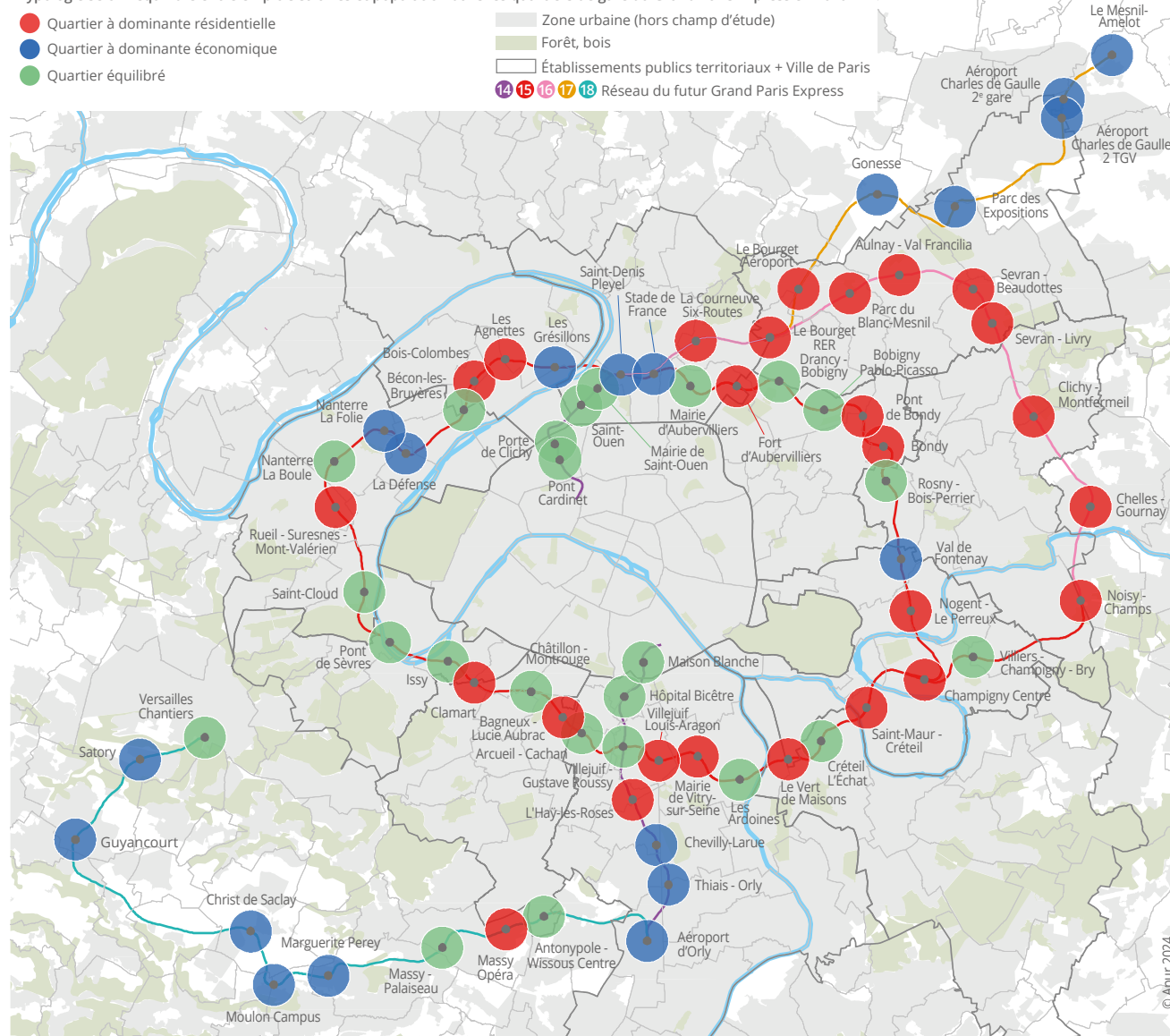
Plusieurs de ces quartiers s'inscrivent dans des zones économiques importantes et sont situés dans des territoires concentrant de nombreux emplois en limite de la métropole du Grand Paris (MGP), comme l'aéroport d'Orly et le marché d'intérêt national (MIN) de Rungis (quartiers Aéroport d'Orly, Thiais - Orly et Chevilly-Larue au sud de la ligne 14), Roissy (gares

desservant l'aéroport Charles de Gaulle et le Parc des Expositions sur la ligne 17), le plateau de Saclay, Guyancourt et Satory (ligne 18). D'autres sont plus proches de Paris, la ligne 15 reliant trois grands pôles économiques : La Défense, la Plaine Saint-Denis et Val de Fontenay.

En 2020, ces quartiers à dominante économique concentrent en moyenne 24 000 emplois salariés, ce nombre variant de 1 800 à Satory à près de 149 000 dans le quartier de gare de La Défense. Le nombre d'habitants varie aussi très fortement. Certains quartiers ne comptent pratiquement pas d'habitants (les aéroports, Parc des Expositions, Gonesse) ou très peu (Le Mesnil-Amélot, Marguerite Perey, Thiais - Orly, Satory, Christ de Saclay). Dans d'autres quartiers, le nombre d'habitants est en revanche élevé, comme à La Défense (27 500 habitants), Nanterre La Folie (16 600), Stade de France (17 800), Saint-Denis Pleyel (10 600) et Val de Fontenay (12 900). Dans ces 18 quartiers, la densité cumulée d'emplois et d'habitants par hectare est de 149, soit un niveau légèrement inférieur à celui observé à l'échelle des 68 quartiers de gare (164). Elle est portée essentiellement par les emplois (121 emplois par hectare contre 28 habitants). L'attractivité de ces quartiers devrait être renforcée dans les années à venir, plus de la moitié d'entre eux n'étant

## ► 1. Typologie des quartiers de gare classés selon leur équilibre entre emplois salariés et population

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



**Lecture :** Le quartier de gare Noisy - Champs est un quartier à dominante résidentielle.

**Sources :** Insee, recensement de la population 2020, Flores 2020, Ril, Sirene géolocalisé.

pas desservis par le métro, le RER ou le train jusqu'à présent.

### 26 quartiers à dominante résidentielle

Vingt-six quartiers comptent davantage d'habitants que d'emplois (en moyenne 2,4 emplois salariés pour dix habitants). Ils sont principalement situés en Seine-Saint-Denis (ligne 16) et dans le Val-de-Marne (ligne 15 tronçons Sud et Est). La densité cumulée de population et d'emplois y est plus faible que dans les autres quartiers. Cela tient notamment au fait que l'habitat individuel y est plus répandu : 17 % en moyenne dans ces quartiers contre 11 % sur l'ensemble des 68 quartiers. Dans ces 26 quartiers, 8 gares sont entièrement nouvelles. La mise en service du GPE devrait nettement améliorer la desserte de ces quartiers et accroître ainsi le nombre d'actifs s'y rendant pour travailler.

### Un équilibre entre emploi et population dans 24 quartiers

Dans 24 quartiers, les nombres d'emplois salariés et d'habitants sont assez proches (en moyenne, sept emplois pour dix habitants). Ils sont principalement localisés le long des lignes 14 et 15 Ouest. Les trois quarts d'entre eux (18 sur 24) sont déjà connectés à un mode de transport lourd (métro, RER, train), autre que le GPE.

Ces quartiers sont aussi en moyenne plus denses que les autres quartiers de gare du GPE. La densité cumulée d'habitants et d'emplois dans ces 24 quartiers est en moyenne de 216 par hectare, soit un niveau très largement supérieur à la moyenne calculée sur l'ensemble des 68 quartiers de gare, qui s'élève à 164. Ces 24 quartiers ont en moyenne plus de 25 000 habitants. Seuls trois d'entre

eux, plus éloignés du centre de la MGP, comptent moins de 10 000 habitants (Antony - Wissous Centre, Villiers - Champigny - Bry et Les Ardoines). Les 24 quartiers concentrent également un grand nombre d'emplois salariés, avec en moyenne 17 500 emplois par quartier de gare, contre 14 500 pour l'ensemble des 68 quartiers. Six d'entre eux regroupent même plus de 25 000 emplois (Bobigny Pablo-Picasso, Mairie de Saint-Ouen, Pont Cardinet, Pont de Sèvres, Porte de Clichy et Saint-Ouen).

Si, globalement, ces 24 quartiers comptent à peu près autant d'emplois que d'habitants, les zones d'activité peuvent être parfois très distinctes des zones d'habitation. C'est le cas par exemple à Antony - Wissous Centre, Villiers - Champigny - Bry, Créteil L'Échat et Les Ardoines, où de vastes emprises monofonctionnelles d'activités

entourent la gare et sont séparées des quartiers d'habitat.

## Des constructions impactant l'évolution de l'équilibre emploi-population

Les projets d'aménagement transforment les quartiers de gare et peuvent modifier l'équilibre entre secteurs résidentiels et ceux d'activité économique. Ainsi, l'analyse des constructions en cours ou récemment livrées offre un éclairage sur les dynamiques intervenues dans ces quartiers depuis la loi du Grand Paris. Celles-ci peuvent s'inscrire dans une recherche d'équilibre emploi-population ou, au contraire, être en phase avec la dominante déjà existante.

Entre 2010 et 2021, près de 17 millions de m<sup>2</sup> de surfaces de plancher ont été autorisées à la construction dans les 68 quartiers de gare, dont 45 % 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 du point de vue du nombre d'emplois et d'habitants. L'autre moitié se partage entre les quartiers à dominante résidentielle (26 %) et économique (27 %).

Dans 17 quartiers de gare, les surfaces autorisées sont inférieures à 10 000 m<sup>2</sup> par an en moyenne entre 2010 et 2021. Ce niveau relativement faible de la construction ne permet pas d'analyser les dynamiques dans ces quartiers.

Dans les 51 quartiers pour lesquels les dynamiques ont pu être analysées, ce sont en moyenne 28 200 m<sup>2</sup> par an et par quartier qui ont été autorisés à la construction. Neuf quartiers se distinguent avec la mise en œuvre de projets urbains d'envergure exceptionnelle dans lesquels plus de 500 000 m<sup>2</sup> ont été autorisés à la construction entre 2010 et 2021 : Pont de Sèvres, Porte de Clichy, Saint-Ouen, Mairie de Saint-Ouen, Saint-Denis Pleyel, Stade de France, La Défense, Nanterre La Folie et Massy - Palaiseau.

Pour les 51 quartiers de gare étudiés, la répartition des surfaces construites entre 2010 et 2021 selon leur type (logements ou locaux d'activité) a été mise en regard avec la dominante des quartiers (économique, résidentielle ou équilibrée) présentée dans la première partie de cette étude.

## Des constructions traduisant une recherche d'équilibre emploi-population dans 29 quartiers

Dans 20 quartiers, la construction mixe à parts quasi égales logements et locaux

## ► 2. Croisement entre les dynamiques de construction et la fonction dominante des quartiers de gare

Croisement entre les dynamiques de construction et la fonction dominante des quartiers de gare

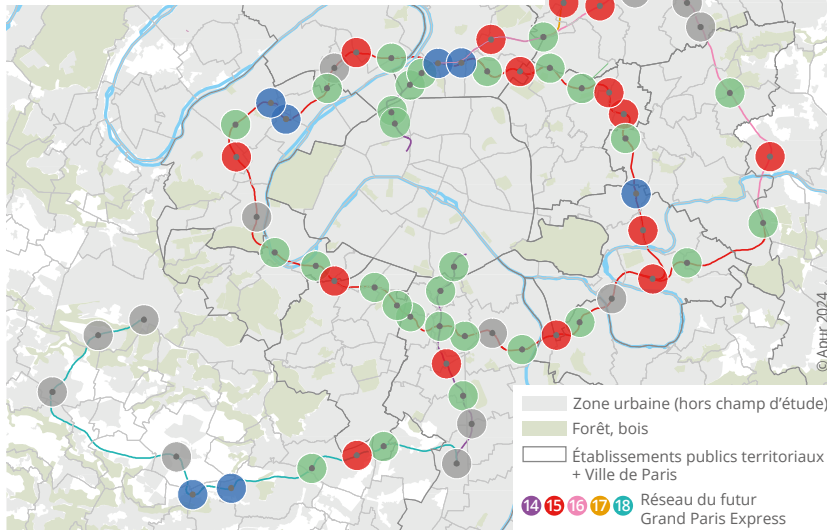
Construction semblable à la dominante actuelle

- Quartier à dominante résidentielle (15 quartiers)
- Quartier à dominante économique (7 quartiers)

Construction traduisant la recherche d'un équilibre emploi-population

- Quartier où la dynamique de construction tend vers l'équilibre (29 quartiers)

● Peu de constructions\* (17 quartiers)



\* Moins de 10 000 m<sup>2</sup> construits par an entre 2010 et 2021.

**Lecture :** Dans le quartier de gare Noisy - Champs, à dominante résidentielle, la dynamique de construction tend vers l'équilibre.

**Sources :** Insee, recensement de la population 2020, Flores 2020, Ril, Sirene géolocalisé ; SDES, Sitadel2.

d'activité ► **figure 2.** Parmi eux, 15 quartiers comptent un nombre proche d'emplois et d'habitants en 2020. Dans les 5 autres quartiers, une dominante s'est maintenue, résidentielle le plus souvent (Bagneux - Lucie Aubrac, Clichy - Montfermeil, Le Bourget RER, Villejuif Louis-Aragon), économique dans un seul cas (Les Grésillons). Toutefois, les constructions engagées dans ces quartiers ne reflètent pour l'instant qu'une partie des programmes d'aménagement, lesquels visent à terme un équilibre emploi-population.

Dans 2 quartiers, les dynamiques de construction observées sur la période se révèlent contraires à leur dominante actuelle, semblant traduire une recherche d'équilibre. Ainsi, dans le quartier de gare de Noisy - Champs, quartier résidentiel, 75 % des surfaces construites sont des locaux d'activité. À l'inverse, dans celui de Chevilly-Larue, quartier économique, 70 % des surfaces construites sont des logements, avec en particulier les zones d'aménagement concerté (ZAC) Anatole France et Triangle des Meuniers, où plus de 1 000 logements ont été livrés sur les 1 900 prévus au total.

Enfin, dans 7 quartiers considérés comme équilibrés aujourd'hui, les constructions opérées durant une dizaine d'années ont contribué à améliorer cet équilibre

ou, tout au moins, ne l'ont pas remis en cause s'il était préexistant. Dans 5 d'entre eux, les surfaces construites depuis 2010 ont davantage été orientées vers l'activité (Antony-pole - Wissous Centre, Villiers - Champigny - Bry, Châtillon - Montrouge, Pont de Sèvres, Porte de Clichy) et vers le logement dans les deux autres (Bobigny Pablo-Picasso et Issy).

Ainsi, les dynamiques de construction vont dans le sens d'une recherche d'équilibre entre emploi et population dans 29 quartiers.

## Des constructions renforçant la fonction dominante existante dans 22 quartiers de gare

Par contraste, les 22 autres quartiers se caractérisent par des surfaces construites qui ont pu accentuer leur fonction dominante actuelle et le déséquilibre entre emploi et population.

Dans 15 quartiers à dominante résidentielle, les surfaces de logement représentent près de 80 % de l'ensemble des surfaces construites entre 2010 et 2021. Les deux tiers d'entre elles sont situés dans les quartiers de gare des lignes 15 Est et 16. Ce sont globalement des quartiers où la livraison des gares est plus lointaine, après 2030.



Dans 7 quartiers à dominante économique, les surfaces d'activité représentent 80 % de l'ensemble des surfaces construites depuis 2010. Il s'agit des quartiers de La Défense et Nanterre La Folie, ceux de la Plaine Saint-Denis (Saint-Denis Pleyel et Stade de France), du plateau de Saclay (Moulon Campus et Marguerite Perey) et de Val de Fontenay.

Pour autant, dans plusieurs quartiers à dominante économique, l'augmentation significative du nombre de logements construits, même s'il reste minoritaire par rapport aux locaux d'activité, a néanmoins d'ores et déjà modifié le rapport entre emploi et population. C'est le cas à Stade de France (ligne 15 Est) où la population a augmenté de 55 % entre 2010 et 2020 pour atteindre plus de 10 000 habitants.

C'est aussi le cas des quartiers moins denses de Moulon Campus et Marguerite Perey (ligne 18), où le nombre d'habitants a plus que doublé.

S'agissant des quartiers de La Défense et de Nanterre La Folie (ligne 15 Ouest), la croissance du parc de logements, et à l'avenir de la population, n'est encore que partiellement visible dans les données du recensement en 2020, mais les projets urbains en cours entraîneront la création de plusieurs milliers de logements : 4 000 logements restaient à livrer à La Défense en 2020 (alors que le quartier en compte un peu plus de 15 000 en 2020) et 5 000 logements à Nanterre La Folie (alors que le quartier en compte un peu plus de 9 000 en 2020).

Enfin, à Val de Fontenay, d'ambitieux projets de transformation de bureaux en logements entraîneront une modification de l'équilibre entre emplois et habitants à l'horizon 2030 lorsque la ligne 15 Est sera mise en service. Trois grandes ZAC (Auchan-Gare, Périphérie et Marais-Pointe-Joncs Marins) devraient renforcer la présence d'habitants dans le quartier grâce à la livraison de près de 250 000 m<sup>2</sup> de logements issus de la transformation de surfaces d'activité (soit environ 4 000 logements). Dans le quartier de gare de Thiais - Orly, les ZAC démarrées après 2020 (Thiais - Orly, IMG1 et Parcs en Scène - Faubourg métropolitain, IMG2) devraient entraîner la construction de près de 700 000 m<sup>2</sup>, dont la moitié dédiée au logement (soit 5 500 logements supplémentaires), dans un quartier comptant seulement 600 habitants en 2020.

### ► Pour comprendre

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 sont géolocalisées à l'adresse. Le recensement de la population n'étant pas exhaustif dans les grandes communes, les poids des individus et des logements sont pondérés pour correspondre aux informations issues du répertoire des immeubles localisés (Ril). Les estimations des emplois salariés sont issues de la source Flores.

L'équilibre emploi-population d'un quartier de gare s'appréhende à partir du ratio entre son nombre d'emplois salariés et son nombre d'habitants :

- un quartier est dit à dominante résidentielle lorsque le ratio emplois salariés sur population est inférieur à 0,5 et le nombre d'emplois salariés inférieur à 10 000 ;
- un quartier est considéré comme équilibré soit lorsque le ratio emplois salariés sur population est compris entre 0,5 et 1,5 quel que soit le nombre d'emplois salariés, soit lorsque le ratio emplois salariés sur population est inférieur à 0,5 et que le nombre d'emplois salariés est supérieur à 10 000 ;
- un quartier est dit à dominante économique lorsque le ratio emplois salariés sur population est supérieur à 1,5, et ce, quel que soit le nombre d'emplois salariés.

Les surfaces autorisées à la construction (en m<sup>2</sup>) ont été classées en deux catégories : celles destinées au logement et celles destinées aux locaux d'activité. Trois situations ont été distinguées :

- quartiers où les constructions sont à dominante résidentielle lorsque plus de 60 % des surfaces construites sont dédiées à l'habitat ;
- quartiers où les constructions sont équilibrées lorsque les parts des surfaces d'habitat et d'activité se situent entre 40 % et 60 % ;
- quartiers à dominante économique lorsque plus de 60 % des surfaces construites sont dédiées à l'activité.

Les périmètres de certains quartiers de gare se superposant, une adresse peut être géolocalisée dans deux quartiers. Pour cette raison, les estimations démographiques, d'emploi et les données de construction par quartier de gare ne permettent pas en les sommant de retrouver les totaux.

### ► Sources

Les estimations de population et de logements dans les quartiers de gare sont produites à partir du **recensement de la population 2020** géolocalisé à l'adresse, les estimations d'emplois et d'établissements sont tirées du **Fichier localisé des rémunérations et de l'emploi salarié** (Flores) et les données de constructions proviennent du **Système d'information et de traitement automatisé des données élémentaires sur les logements et les locaux** (Sitel2).

### ► Pour en savoir plus

- Acs M., Jankel S., Roger S., Veal D., « [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.
- Estrada C., Mariotte C., « [Mutations dans les 68 quartiers de gare du GPE en 2021 - Projets urbains et Grand Paris Express](#) », Apur, note n° 196, mai 2021.
- Site Internet de l'[Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express](#), Atelier parisien d'urbanisme.
- Site Internet du Grand Paris Express - [Les gares et leur quartier, nouveaux lieux de vie](#).

## Un rapprochement entre habitat et emploi dans tous les quartiers de gare

En cohérence avec l'objectif initial de la loi du Grand Paris, chacune des cinq nouvelles lignes de métro du GPE rapprochera considérablement les habitants des quartiers de gare des emplois en réduisant les temps de déplacement. Le nombre d'emplois accessibles aux habitants des quartiers de gare par un trajet de 45 minutes devrait augmenter de 70 % à l'horizon 2030 avec la mise en service de l'ensemble des lignes du GPE. Ces gains seront encore plus importants pour les quartiers à dominante résidentielle (+105 %). Le nombre d'emplois accessibles va même progresser de plus de 150 % pour les habitants de sept quartiers : Aulnay - Val Francilias, Champsigny Centre, Clichy - Montfermeil, Parc du Blanc-Mesnil, L'Haÿ-les-Roses, Noisy - Champs, Rueil - Suresnes - Mont-Valérien). La plupart des quartiers où les gains d'accessibilité sont les plus importants n'étaient pas desservis jusqu'ici par un mode de transport en commun lourd. Toutefois, parmi ceux qui gagneront fortement en accessibilité, certains sont déjà desservis et bénéficieront d'une interconnexion complétant la desserte existante. C'est le cas notamment de Noisy - Champs, où la ligne 15 Sud viendra amplifier la desserte assurée jusqu'ici par le RER A. ●

Marie Acs, David Veal (Insee), Stéphanie Jankel, Sandra Roger, Martin Wolf (Apur)

↓ Retrouvez davantage de données associées à cette publication sur [insee.fr](https://insee.fr)

