

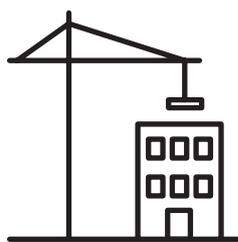
1,45 MILLION D'HABITANTS DANS LES QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS

 NOTE n°163

SEPTEMBRE 2019



© Agence TER



Au moment où le Grand Paris Express se construit, les 68 quartiers des futures gares connaissent de profondes mutations. De nombreux projets urbains sont à l'origine d'une hausse de la population dans certains de ces quartiers.

+ 3 %

Évolution de la population
entre 2010 et 2015
dans les quartiers de gare
du Grand Paris Express
(+1 % dans la MGP)

Des quartiers de gare au profil plutôt familial

Les quartiers de gare¹ du Grand Paris Express accueillent 1 454 300 habitants en 2015, soit 21 % de la population de la Métropole du Grand Paris (MGP) sur 13 280 hectares c'est-à-dire seulement l'équivalent de 16 % de son territoire. Chaque quartier de gare compte en moyenne 23 200 habitants.

Chaque ménage compte 2,49 personnes, soit une taille moyenne de ménage légèrement supérieure à celle observée dans la MGP (2,35). La part des ménages familiaux est légèrement plus élevée dans l'ensemble des 68 quartiers de gare que dans la Métropole du Grand Paris. Cela tient à l'étendue des tissus pavillon-

naires dans ces quartiers et à la présence d'un parc locatif social assez développé, représentant environ 30 % des résidences principales.

Les 5 quartiers de la ligne 14 Nord se distinguent en raison du poids de Paris et des communes limitrophes. Les petits logements (de 1 ou 2 pièces) sont majoritaires dans ces quartiers. La taille moyenne des ménages y est donc

plus faible (2,1) et la part des ménages d'une seule personne est nettement plus élevée (46 % contre 35 % dans les 68 gares du GPE).

Les enfants âgés de moins de 18 ans sont en proportion plus présents dans l'ensemble des quartiers de gare du Grand Paris Express que dans la Métropole du Grand Paris.

Ils représentent un quart de la population et cette proportion varie de 21 %

sur la ligne 14 Nord à 30 % sur les lignes 16 et 17, où les familles sont plus nombreuses compte tenu des spécificités du parc de logements.

Les jeunes adultes (âgés de 25 à 39 ans) regroupent aussi près d'un quart de la population (24 %), soit un taux comparable à la moyenne métropolitaine. Leur présence est plus marquée dans les quartiers de gare de la ligne 14 Nord (29 %) et de la ligne 18 (26 %).

De fortes disparités de revenus selon les quartiers de gare

Les habitants des 68 quartiers de gare sont plus modestes que ceux de la MGP

La diversité dans l'offre de logements présente dans les 68 quartiers de gare du Grand Paris Express permet d'accueillir différents profils de ménages en termes de revenus. Les 68 quartiers de gare rendent compte de la diversité des niveaux de revenus des ménages qui résident dans la MGP et de l'importance des disparités entre les ménages les plus aisés et les plus modestes.

Le revenu moyen (par mois et par UC) dans l'ensemble des quartiers de gare du GPE s'élève à 1 965 € contre 2 201 € dans

la MGP (soit un écart de -236 € par mois et par UC).

Les ménages les plus aisés (Saint-Cloud, ligne 15) disposent d'un revenu près de 3 fois supérieur à celui des plus modestes (Clichy-Montfermeil, ligne 16).

17 % de ménages pauvres dans les 68 quartiers de gare

Le nouveau métro dessert des secteurs parmi les plus défavorisés de la Métropole, d'où un taux de pauvreté² plus élevé dans les quartiers de gare du Grand Paris Express (17 %) que la moyenne de la MGP (15 %). Les taux de pauvreté les plus élevés sont observés dans les

quartiers des lignes 16 et 17 notamment à Aulnay, Clichy-Montfermeil, Sevran Beaudottes, La Courneuve Six-Routes et le Bourget RER. Inversement, ils sont très bas dans ceux de la ligne 18 (9 %) et dans une moindre mesure dans ceux des lignes 15 Ouest (13 %) et 15 sud (14 %).

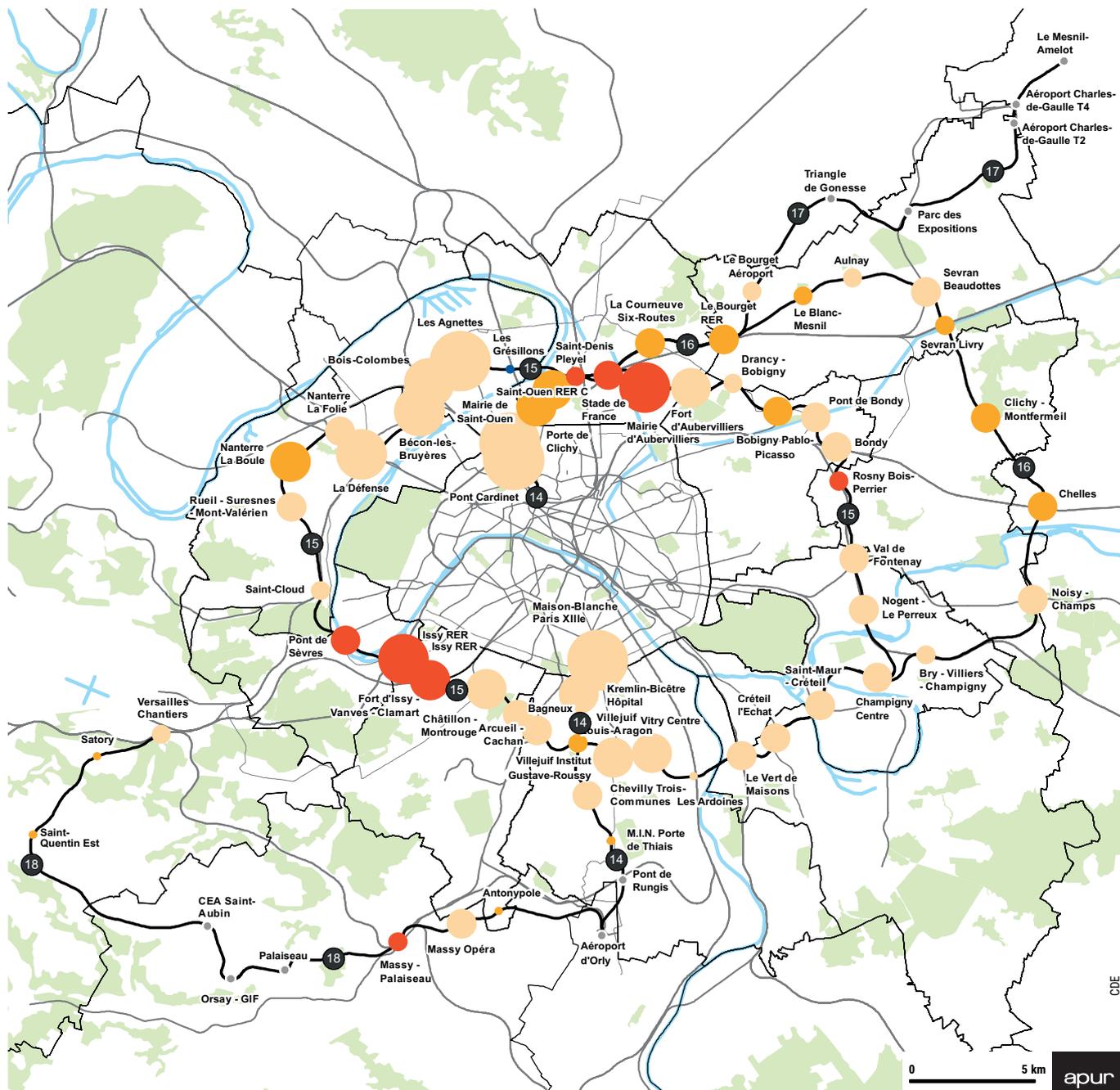
1 – Les quartiers de gare sont définis par un rayon de 800 mètres à partir de l'emplacement de la future du Grand Paris Express.

2 – Sont considérés comme pauvres les ménages disposant de moins de 1 028 € par mois et par unité de consommation (UC).

PROFIL DES HABITANTS RÉSIDANT DANS LES QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS PAR LIGNE

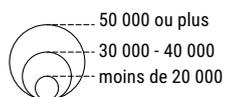
Quartiers de gare du Grand Paris Express	Nombre d'habitants	Part des enfants de moins de 18 ans dans la population	Part des jeunes adultes 25-39 ans dans la population	Part des personnes âgées de 65 ans ou plus dans la population	Taille moyenne des ménages	Part des ménages d'une personne dans les ménages	Part des familles monoparentales dans les ménages	Taux de pauvreté	Revenu mensuel moyen disponible par UC (en €)
Ligne 14 extension Nord	210 900	21	29	12	2,1	46	10	17	2 280
Ligne 14 extension Sud	189 600	23	23	14	2,3	39	13	18	1 854
Ligne 15 Est	286 200	29	22	11	2,8	30	14	25	1 550
Ligne 15 Ouest	327 400	25	25	12	2,4	37	11	13	2 400
Ligne 15 Sud	413 100	24	23	13	2,4	35	13	14	2 081
Ligne 16	203 400	30	22	10	3,0	26	15	26	1 447
Ligne 17	76 500	30	24	9	3,0	28	14	30	1 363
Ligne 18	78 700	26	26	11	2,5	32	11	9	2 187
68 gares du GPE *	1 454 300	25	24	12	2,5	35	13	17	1 965
MGP	6 907 400	23	23	14	2,3	39	11	15	2 201

* sans double compte – Source : Insee, Filosofi 2015, données carroyées



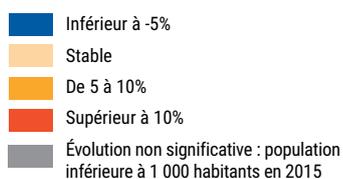
ÉVOLUTION DE LA POPULATION DANS LES QUARTIERS DE GARE ENTRE 2010 ET 2015

Population 2015

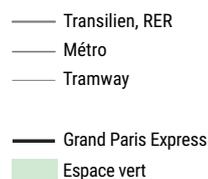


Sources :
BDTopo IGN 2016,
SGP 2016,
Ile de France Mobilités,
Insee 2010 - 2015

Évolution de la population 2010 - 2015



TC existant



Les habitants des 68 quartiers de gare sont plus modestes que ceux de la MGP

Une augmentation plus rapide de la population dans les quartiers de gare du GPE

Entre 2010 et 2015, la population dans les 68 quartiers de gare a progressé de +3 % contre +1 % dans la MGP

En 2015, chaque quartier compte en moyenne, 700 habitants de plus qu'en 2010. En 2010 les 68 quartiers de gare du GPE regroupaient 1 410 000 habitants contre 1 454 300 habitants en 2015.

Les 56 quartiers de gare situés dans la Métropole du Grand Paris contribuent pour un peu plus de la moitié à sa croissance démographique.

Des évolutions du nombre d'habitants contrastées selon les quartiers de gare

La population a fortement augmenté (plus de 10 %) dans les quartiers de gare ayant bénéficié d'un rythme de construction accru entre 2008 et 2012. Plusieurs de ces quartiers sont situés sur la ligne 15 sud, qui sera une des premières mises en service en 2024/2025. Parmi les quartiers de la ligne 15 sud, Pont de Sèvres, Fort d'Issy – Vanves – Clamart, Issy RER sont les trois quartiers qui ont connu la

plus forte dynamique de construction entre 2008 et 2012 et par conséquent la plus forte progression du nombre d'habitants entre 2010 et 2015.

Les mutations dans ces trois quartiers sont liées à la mise en œuvre de grands projets urbains engagés depuis le début des années 2000 pour certains : la ZAC Seguin-Rives de Seine dans le quartier de Pont de Sèvres, le développement urbain le long des quais de Seine à Issy RER, l'aménagement de l'éco quartier du Fort d'Issy dans le quartier du même nom.

Sur la ligne 15 Est, quatre quartiers se distinguent : Saint-Denis Pleyel, Stade de France, Mairie d'Aubervilliers et Rosny Bois Perrier. Saint Denis Pleyel et Stade de France sont des quartiers qui ont fortement muté et qui se définissent par de grands projets de dimension métropolitaine, avec en particulier la construction du futur Village Olympique.

Le quartier de Mairie d'Aubervilliers s'est transformé : revalorisation du centre-ville, actions du Programme National de Requalification des Quartiers

Anciens Dégradés (PNRQAD) et prolongement de la ligne 12 du métro. À Rosny Bois Perrier, l'arrivée de la ligne 15 Est, en interconnexion avec l'actuelle gare du RER E, renforcée par le prolongement de la ligne 11 a impulsé une nouvelle dynamique de projets (ZAC Coiteaux-Beauclair, ZAC du Grand-Pré).

Enfin, avec plus de 3 300 nouveaux permis autorisant la construction de logements en cinq ans, le quartier de Massy-Palaiseau (ligne 18) est celui où les nouvelles constructions ont été les plus nombreuses. Sa population a augmenté de plus 40 % pour atteindre en 2015, 18 500 habitants.

Inversement, le quartier des Grésillons a vu sa population baisser entre 2010 et 2015 (baisse supérieure à moins 5 %). Le rythme de construction dans ce quartier a été plus modéré et il a été concerné par un projet de renouvellement urbain où de nombreuses démolitions ont eu lieu et vont se poursuivre.

Source :

Fin juillet 2019, l'Insee a diffusé un nouveau jeu de données carroyées (carreaux de 200 mètres par 200 mètres), élaboré à partir de la source Filosofi (Fichier localisé social et fiscal) 2015. Le champ statistique couvert est celui des ménages. Les contribuables vivant en collectivité et les sans-abri ne sont pas pris en compte dans ce fichier.

L'Insee avait diffusé une première fois en 2013 des données à cette échelle très fine issues de la source fiscale Revenus Fiscaux Localisés (RFL) 2010. Le dispositif Filosofi 2015 étant différent de celui des revenus fiscaux localisés, la comparaison des deux millésimes pour analyser les évolutions de la population nécessite de la prudence (en utilisant des agrégats de carreaux suffisamment importants sur une zone assez vastes, comme c'est le cas dans la présente note).

Directrice de la publication :

Dominique ALBA

Note réalisée par : **Sandra ROGER**

Sous la direction de : **Stéphanie JANKEL**

Cartographie et traitement statistique :

Christine DELAHAYE

Photos et illustrations :

Apur sauf mention contraire

Mise en page : **Apur**

www.apur.org

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association loi 1901 qui réunit autour de ses membres fondateurs, la Ville de Paris et l'État, les acteurs de la Métropole du Grand Paris. Ses partenaires sont :

