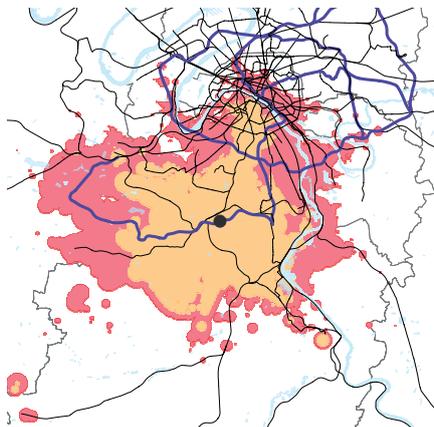


## Monographie du quartier de gare Massy Opéra Ligne 18



Directrice de la publication : Dominique Alba

Étude réalisée par : Stéphanie Jankel, Clément Mariotte

Avec le concours de : Camille Bourguignon, Julien Gicquel, Sandra Roger

Cartographie : Marie-Thérèse Besse, Christine Delahaye, Laurent Planchot, Anne Servais, Pascale Sorlin

Photos et illustrations : Apur sauf mention contraire

Mise en page : Apur

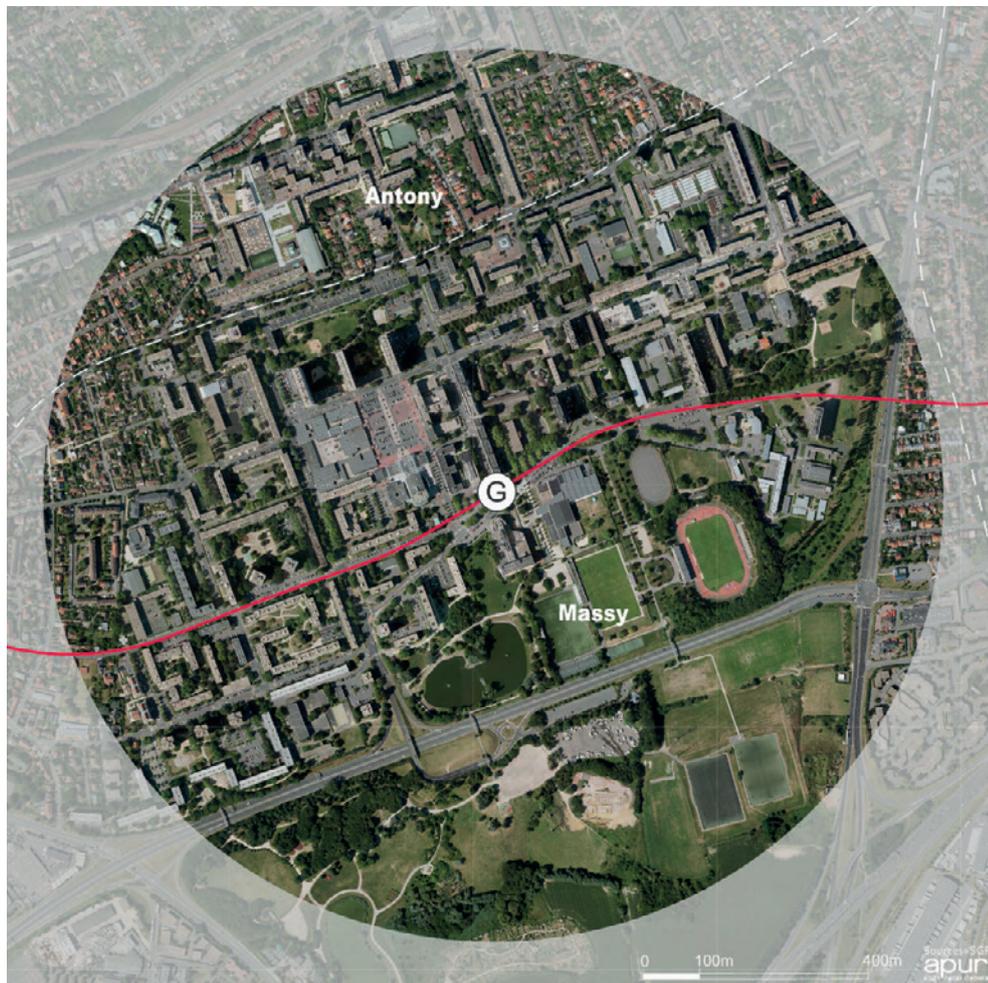
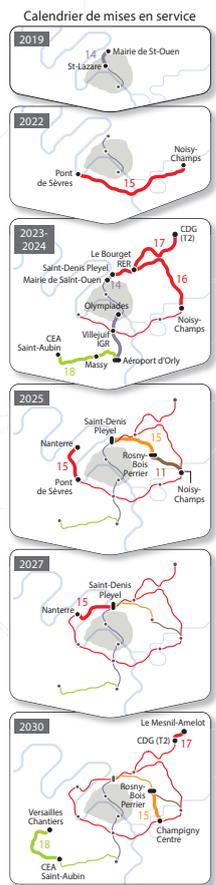
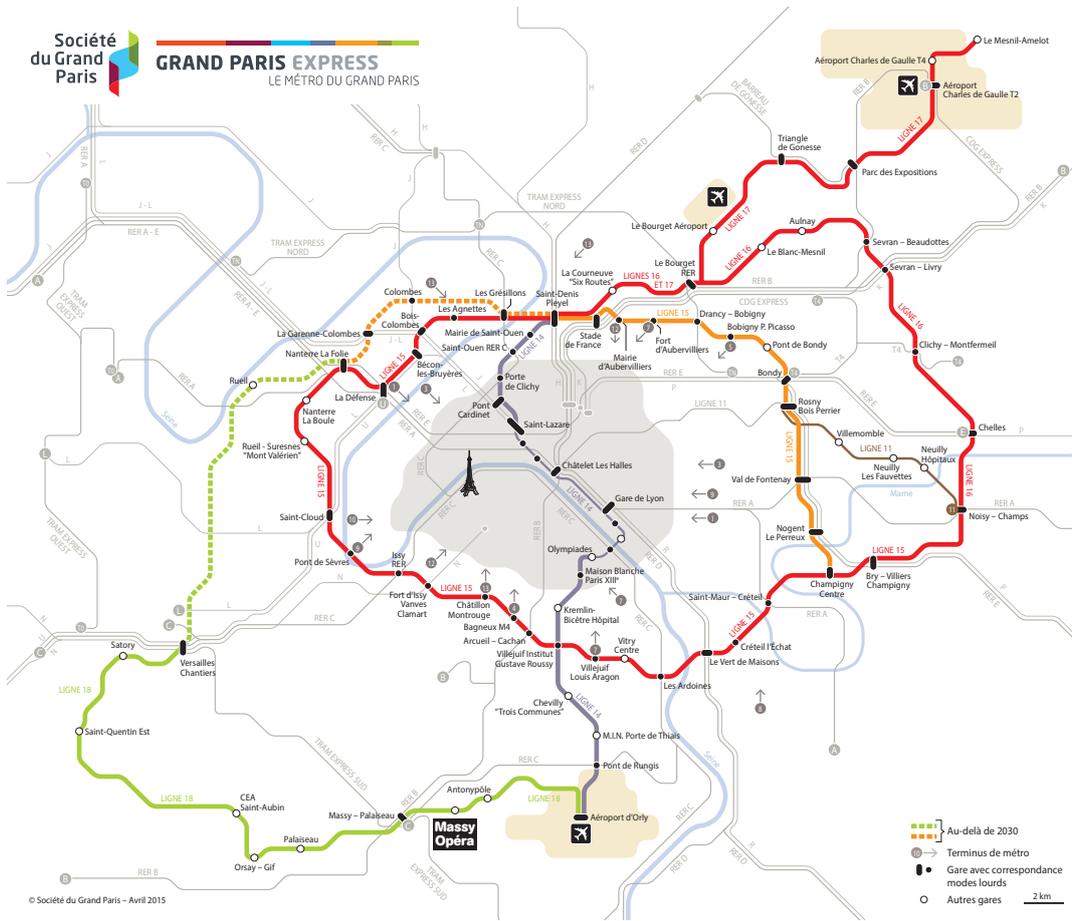
[www.apur.org](http://www.apur.org)

2016V2.7.1.

# Sommaire

Introduction .....	1
1. Un quartier résidentiel .....	3
2. Une centralité forte autour de l'Opéra de Massy.....	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare .....	5
3.1. Un quartier dominé par l'habitat collectif et les équipements publics .....	5
3.2. Hauteurs du bâti : des ruptures d'échelles importantes .....	6
3.3. La gare au cœur d'un ensemble de logements collectifs .....	6
3.4. Une juxtaposition de tissus urbains très variés .....	7
3.5. Une urbanisation du quartier en plusieurs temps.....	8
3.6. De vastes étendues végétales dans les trois parcs publics et les cœurs d'îlots .....	9
3.7. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier .....	10
4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales .....	12
4.1. Un quartier populaire, stable sur le plan démographique .....	12
4.2. Des ménages aux revenus moins élevés que dans les communes environnantes .....	13
4.3. Une majorité d'emplois dans le secteur public .....	14
4.4. Un quartier au parc social développé .....	15
5. La mobilité et les espaces publics .....	16
5.1. Trajets domicile-travail : un rayonnement important à 360 degrés .....	16
5.2. Un accès au cœur de Paris et des déplacements est-ouest facilités en 2030 .....	17
5.3. Une part égale des déplacements domicile-travail effectuée en voiture et en transports en commun .....	18
5.4. Un quartier disposant d'une bonne accessibilité .....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir .....	20
6.1. Des constructions récentes pour l'essentiel liées à la ZAC du Noyer-Doré .....	20
6.2. Des surfaces de logements au nord-ouest et des surfaces d'activités plus réparties .....	21
6.3. Un secteur en cours de développement et de rénovation .....	22

# LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



## Gare : Massy Opéra

Ligne 18, horizon 2024.

Gare située dans la commune de Massy.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Massy (Essonne) et Antony (Hauts-de-Seine).

Massy appartient à la communauté d'agglomération Paris Saclay.

Antony appartient au territoire Vallée Sud-Grand Paris (T2).

PLU de Massy approuvé le 15/09/2016.

Quartier de gare concerné par le Schéma de Développement Territorial de la Vallée Scientifique de la Bièvre et le Contrat de Développement Territorial de Paris Saclay.

# Introduction

## Le contexte

Le cœur de l'agglomération parisienne connaît une transformation urbaine importante depuis déjà quelques années et la mutation urbaine devrait s'intensifier dans les années qui viennent avec le développement de l'offre nouvelle de transports collectifs du Nouveau Grand Paris, les objectifs du SDRIF de construction de logements et d'augmentation de l'activité économique et les contrats de développement territorial (CDT) portés par l'État et les collectivités. À ce jour, l'évaluation du développement urbain autour des gares du Grand Paris n'est que partiellement appréhendée, faute d'outil d'observation. Pour autant, les attentes des parlementaires qui ont voté la loi du Grand Paris, des élus régionaux ou locaux porteurs du SDRIF, des CDT et de politiques et projets locaux s'expriment au comité stratégique de la Société du Grand Paris (SGP) ou par des demandes formulées par les parlementaires et ministères aux services de l'État sur la mise en œuvre du Grand Paris.

Observer l'évolution des quartiers des futures gares permettra de mieux appréhender les effets directs des politiques publiques – nationales, régionales ou locales – sur le terrain.

## Les objectifs

L'observatoire des quartiers de gare s'inscrit dans une volonté de la Société du Grand Paris (SGP), de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse dans le but de parvenir à caractériser les quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération. Cet outil permettra d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître les quartiers de gare, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares. L'observatoire permet de disposer d'une « photographie » des quartiers de gare avant le démarrage du projet et, par les mises à jour successives, de suivre l'évolution de chaque quartier. Il contribue à apprécier en quoi et comment l'arrivée de nouveaux transports en commun est un des leviers pour tendre vers une densification urbaine autour des gares, mais aussi vers une requalification du tissu existant et une reconquête de l'espace public au profit de tous les modes de déplacement. Il permettra d'apprécier dans quelle mesure la gare est génératrice de centralités, particulièrement pour les gares situées en limite de plusieurs communes. Enfin, l'observatoire permettra de catégoriser les quartiers de gares du Grand Paris en fonction de problématiques communes ou au contraire en fonction de leurs différences (caractéristiques socio-économiques, nature des tissus urbains, des règles d'urbanisme, des espaces publics...). Cela contribuera à progresser dans la construction d'une ou plusieurs typologies des quartiers de gares et constituera une aide à la décision.

## Les partenaires

**La Société du Grand Paris (SGP)** a souhaité donner suite aux recommandations de son comité stratégique, et particulièrement du groupe de travail chargé de l'environnement des gares, en prenant l'initiative de la création de l'observatoire des quartiers de gare, validée lors de la session de décembre 2013. Pour la SGP, l'observatoire est le moyen de disposer d'un diagnostic partagé sur chaque quartier et d'éléments comparatifs permettant de mieux insérer la gare dans son environnement.

Parallèlement, à la demande du préfet de Région et afin de pouvoir mesurer l'évolution des quartiers de gare, de rendre compte de la mise en œuvre des politiques publiques aux ministres concernés, la **Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA)** avait engagé l'élaboration d'un observatoire et développé des outils qu'elle se propose de mettre à disposition pour construire cet observatoire partenarial.

**L'Atelier parisien d'urbanisme (Apur)** qui a développé une base de données très précise sur la métropole, a travaillé sur l'Atlas du Grand Paris et a ainsi pu mettre en œuvre l'observatoire.

## La méthode

La mise en œuvre de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris s'est déroulée en deux temps : **une première phase de préfiguration en 2013** sur un nombre limité de gares pour définir le contenu de l'observatoire et **une généralisation de la démarche** à l'ensemble des gares depuis 2014.

L'observation des quartiers de gare est conduite à deux échelles :

- **Volet 1 : Analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare** test qui permet de comparer la situation des quartiers de gares les uns par rapport aux autres.
- **Volet 2 : Des monographies** qui permettent de détailler les caractéristiques de chaque quartier de gare et de restituer le quartier de gare dans son environnement immédiat, les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi le reste de la petite couronne.

**Le présent document est la monographie du quartier de Massy Opéra, réalisée en liaison avec les services de la ville de Massy.**

## Les indicateurs

Les indicateurs ont été sélectionnés pour suivre les évolutions portant sur 6 grandes thématiques :

- 1 – **Les densités** dans les quartiers, ce qui permet d'apprécier le niveau de mixité fonctionnelle.
- 2 – **Les centralités**, leur nature locale, métropolitaine avant et après l'arrivée de la gare.
- 3 – **Le cadre urbain** et paysager des quartiers.
- 4 – **Les évolutions démographiques**, familiales et sociales. Qui habite le quartier ?
- 5 – **La mobilité**, l'évolution des modes de déplacements et les espaces publics aux abords des gares.
- 6 – **Les dynamiques de construction** et les projets urbains dans ces quartiers.

L'observatoire est ainsi :

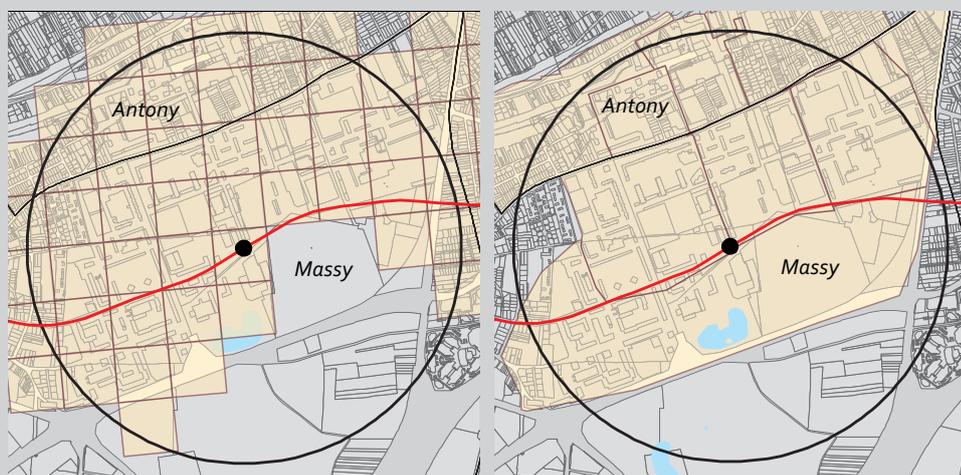
- **Une base documentaire fine et factuelle de connaissance des quartiers.**
- **Une boîte à outils d'aide à la décision pour les collectivités et acteurs concernés par l'arrivée du Grand Paris Express.**

### Définition du quartier de gare

Un quartier de gare correspond au territoire compris dans un rayon de 800 m autour de l'emplacement de la future gare, ce qui correspond sensiblement à 10 minutes à pied. Ce critère a déjà été retenu dans d'autres études sur l'impact des gares du Grand Paris. L'exploitation de données statistiques à l'échelle du quartier de gare nécessite, lorsque cela est possible, de faire appel à des données dont le découpage correspond au plus près du rayon de 800 m autour de la gare.

Le quartier de gare est géographiquement localisé sur deux communes (Massy et Antony). Aussi, les références comparatives pour les données démographiques et socio-économiques ainsi que pour celles liées au logement et à la construction sont établies sur la base des données recueillies pour les deux communes.

#### EXEMPLE DU QUARTIER DE GARE DE MASSY OPÉRA



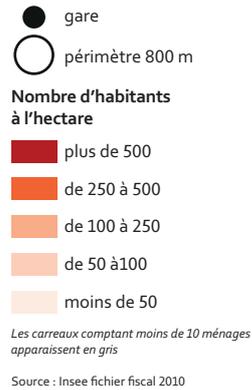
Découpage du quartier au carreau de 200 m x 200 m \* Découpage du quartier à l'IRIS

\* À noter qu'il n'y a pas d'habitant dans les espaces non carroyés à l'intérieur du rayon de 800 m.

# 1. Un quartier résidentiel

À cheval entre la Métropole et la grande couronne, le quartier de gare RGPE de Massy Opéra est scindé en deux : dans une large moitié nord-ouest, s'étendent les grands ensembles d'habitat collectif, avec tout autour des pavillons. Dans une petite moitié sud-est, les espaces verts et les équipements se succèdent. Les 24 000 habitants du quartier se répartissent dans la moitié nord-ouest. Cela fait de Massy Opéra un quartier dense en habitants (87 habitants à l'hectare) et peu mixte (19 emplois à l'hectare seulement). Le faible taux d'emploi (0,46 emploi par actif résidant) traduit cette prédominance de la fonction résidentielle.

## Densité de population

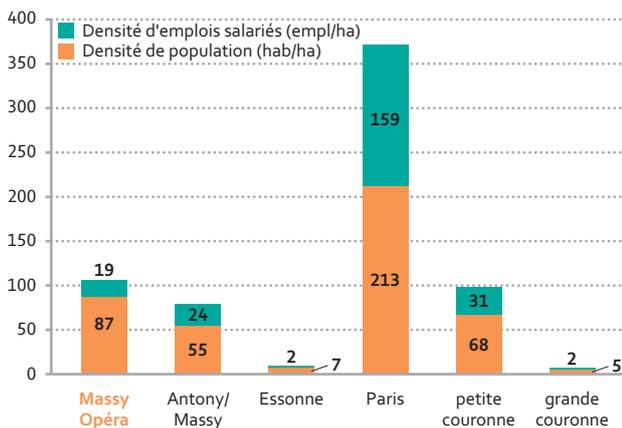


## Population et emplois dans le quartier de gare de Massy Opéra

Massy Opéra	Population	Emplois
Quartier de gare	23 919	3 871
2 km	59 109	26 096
4 km	189 109	67 727

Sources : Insee CLAP (2012), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011

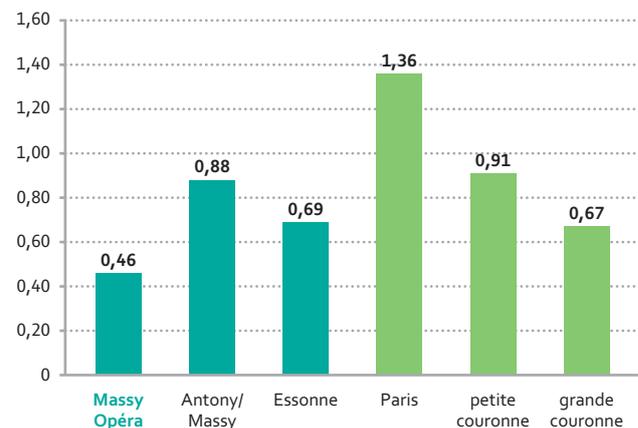
## Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Source : Insee CLAP 2012 et recensement 2011

## Taux d'emploi

(nombre de postes salariés/nombre d'actifs résidant)



Source : Insee CLAP 2012 et recensement 2011

## 2. Une centralité forte autour de l'Opéra de Massy

L'Opéra de Massy, la médiathèque Jean Cocteau et le cinéma de Massy attenants constituent le centre actuel du quartier autour duquel s'organisent les différents éléments d'une centralité locale, qui rayonne d'ores et déjà au-delà des deux seules communes de Massy et d'Antony. Situés sur la même dalle, les commerces regroupés dans le centre commercial des Franciades et le long de la rue des Canadiens sont très fréquentés en journée. En face de l'Opéra se trouvent les seuls immeubles de bureaux du quartier (avenue de France et rue du Théâtre), dont une partie héberge les locaux de la Sécurité Sociale et le centre des finances publiques. Cette centralité d'ores et déjà très constituée sera renforcée par l'arrivée du métro à une centaine de mètres au sud-est.



Source : Apur octobre 2016



Opéra de Massy, place de France, Massy



Place de France, Massy

### 3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

#### 3.1. Un quartier dominé par l'habitat collectif et les équipements publics

Les imposantes barres qui constituent le grand ensemble d'habitat collectif de Massy Opéra dominent le paysage du quartier de gare et se déploient en intégrant de nombreux équipements publics liés à l'éducation (lycée, collège, groupe scolaire et enseignement supérieur), au sport et à la culture, comme en témoignent l'Opéra, la médiathèque Jean Cocteau, le cinéma et le Parc des Sports. L'activité économique (commerce et bureaux), moins présente dans le quartier de gare, se concentre principalement autour de la place de l'Opéra actuellement en chantier. Du côté d'Antony, le tissu se diversifie au profit d'un mélange entre habitat collectif et pavillons individuels, pour la plupart regroupés en lotissements. La densité en équipements reste élevée.

##### Fonctions dominantes

###### Logement

- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

###### Équipement

- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- station RER, métro et/ou tramway existante
- station du RGPE
- parking / local technique

###### Emprise d'activité

- activité tertiaire
- activité économique et/ou industrielle
- service urbain

###### Emprise non bâtie

- espace vert (public, institutions, jardins partagés)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain non bâti
- ruine, friche ou terrain nu

###### Emprise en travaux

- chantier en cours

Source : Apur octobre 2016



Place de France, Massy



Avenue Nationale, Massy

## 3.2. Hauteurs du bâti : des ruptures d'échelles importantes

Le quartier de gare de Massy Opéra est marqué par des ruptures d'échelles importantes entre un grand ensemble d'habitat collectif qui occupe plus de la moitié de la surface du quartier et des secteurs pavillonnaires présents en bordure du rayon de 800 m. Près de la moitié des surfaces bâties au sein du quartier de gare (42 %) s'inscrit ainsi dans un gabarit de hauteur compris entre 7 et 15 m et 19 % entre 15 et 25 m. Les constructions dépassant 25 m représentent 7 % des surfaces bâties et sont disséminées dans le quartier.

### Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

### Hauteurs des bâtiments

- moins de 7 m
- 7 à 15 m
- 15 à 25 m
- 25 à 37 m
- plus de 37 m

Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE - MNT 2012, © InterAtlas



### Répartition des surfaces bâties du quartier selon leur hauteur dans le quartier de gare de Massy Opéra



Sources : Apur 2013, photo proche-infrarouge, MNE - MNT 2012, © InterAtlas juin 2013

## 3.3. La gare au cœur d'un ensemble de logements collectifs

La spécificité du découpage parcellaire dans le quartier de gare de Massy Opéra met en évidence des densités fortes au niveau du grand ensemble de logements collectifs, atténuées par de vastes espaces publics et espaces verts. Au nord, les densités plus faibles des parcelles de pavillons achèvent de révéler un tissu urbain contrasté dans le quartier.

### Densité bâtie à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

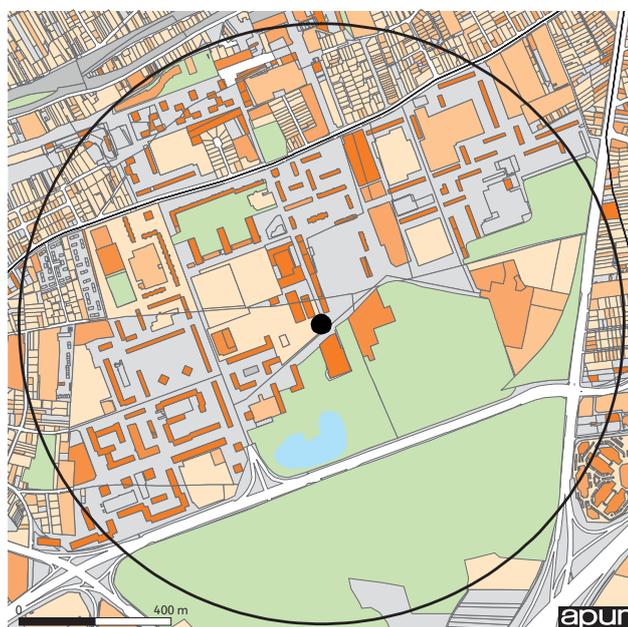
### Densité bâtie en m<sup>2</sup> rapportée à la surface de la parcelle\*

- 0,5 et moins
- de 0,5 à 1
- de 1 à 2
- de 2 à 3
- plus de 3

- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

\* : définie comme le rapport entre la somme des surfaces de logement + dépendances + activité rapportée à la surface de la parcelle

Sources : MAJIC DGFIP 2013, BD Parcellaire © IGN 2013



### 3.4. Une juxtaposition de tissus urbains très variés

La succession des secteurs pavillonnaires du nord du quartier puis des vastes îlots du grand ensemble de Massy Opéra, sur lesquels sont érigées d'imposantes barres de logement collectif, crée un contraste fort dans ce quartier caractérisé par un tissu urbain fait de ruptures d'échelles importantes. Les nombreux équipements scolaires, culturels et sportifs et les commerces implantés autour de l'Opéra viennent diversifier les fonctions et les usages dans le quartier. Dans la moitié sud-est, de l'autre côté de l'avenue du Maréchal Koenig, le tissu est encore différent puisque s'y côtoient de vastes espaces verts publics : le parc Georges Brassens, le parc de la Blanchette et le parc des Sports.



Rue des Canadiens, Massy



Place de France, Massy



Rue Pasteur, Massy



Rue d'Espagne, Massy

### 3.5. Une urbanisation du quartier en plusieurs temps

La configuration actuelle du quartier de gare résulte de l'urbanisation progressive du coteau, puis de la partie nord du plateau du Hurepoix, en bas duquel le centre historique et la gare du RER B des Baconnets s'ancrent dans le lit creusé par la Bièvre. Les coteaux du plateau se couvrent de pavillons individuels principalement à partir de la Seconde Guerre Mondiale. En parallèle, dans les années 1960, pour répondre aux besoins en logements, qui se traduisent à l'époque par la présence de bidonvilles à Massy, se construit un grand ensemble de logements collectifs. Édifié entre 1962 et 1972, il se compose de près d'une centaine de bâtiments, dont une quinzaine de tours, sur une emprise foncière de 78 hectares à cheval entre les communes de Massy et d'Antony.

Depuis les années 1980, une politique menée en faveur de l'accès à la culture et à l'éducation permet au quartier de se doter d'un grand nombre d'équipements: collège Blaise Pascal, piscine municipale Lionel Terray, ou encore l'unique Opéra jamais construit en Ile-de-France en dehors de Paris, inauguré en 1993. À cette même époque, des pavillons sont construits dans les interstices disponibles au voisinage des grands ensembles.

L'urbanisation du plateau est limitée au sud le long de l'Avenue du Maréchal Koenig par la présence du parc Georges Brassens et de vastes terrains de sport de plein air, qui constituent une transition avec des espaces verts de plein-air.

#### Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

#### Période majoritaire\*

- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

#### Principaux équipements

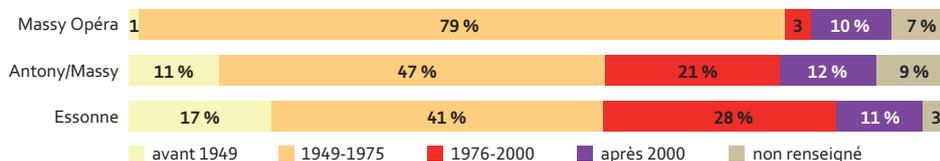
- espace vert
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

\* définie en prenant en compte l'ensemble des surfaces bâties de logement et d'activité

Source : DGFIIP 01/01/2013  
 Traitement : DRIEA, SCEP, CIG



#### Répartition des logements en fonction de l'époque de construction



Sources : DRIEA, DGFIIP au 01/01/2011

### 3.6. De vastes étendues végétales dans les trois parcs publics et les cœurs d'îlots

La végétation est abondante à Massy Opéra puisqu'elle couvre la moitié de la surface du quartier de gare (48 %). Les trois parcs publics (Georges Brassens, la Blanchette, Descartes) et les équipements sportifs de plein air, comme le stade Jules Ladoumègue, présentent des étendues végétales vastes mais dissociées des lieux d'habitation dans la partie sud-est du quartier de gare.

Au sein du quartier, une part importante de la végétation se trouve au sein des îlots des grands ensembles de logement collectif et des jardins privés des secteurs pavillonnaires qui correspondent à une végétation moins haute. On trouve aussi des alignements d'arbres le long de certaines voies de dessertes, comme l'avenue du Noyer Lambert ou l'avenue de Bourgogne.

#### Les bâtiments et la végétation

● gare

○ périmètre 800m

#### Les hauteurs de la végétation en mètres

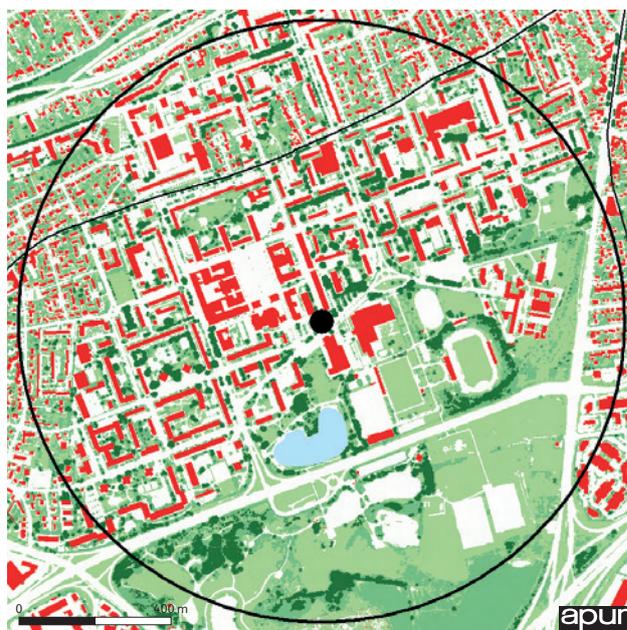
■ moins de 1 m

■ de 1 à 10 m

■ plus de 10 m

■ bâtiments

Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE - MNT 2012, © InterAtlas



Allée de Québec, Massy



Allée du Japon, Massy

### 3.7. Des outils pour préparer la transition énergétique à l'échelle du quartier

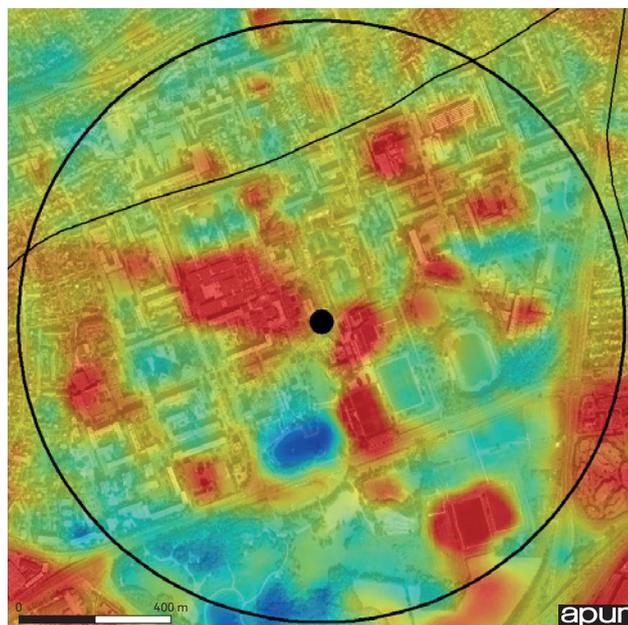
Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence quelques îlots de chaleur dans le quartier, en particulier le centre commercial des Franciades et plusieurs équipements dont l'Opéra, le lycée professionnel Gustave Eiffel, le groupe scolaire Camus, le collège Blaise Pascal. Ces équipements représentent des surfaces importantes et rendent les sols peu perméables. C'est particulièrement le cas pour les cours de récréation des établissements scolaires. En cela, le rafraîchissement naturel de l'air est contrarié. À l'inverse, les grands espaces verts comme le parc Georges Brassens et celui de la Blanchette jouent un rôle de régulateur thermique pour le quartier, en particulier grâce à leurs étendues d'eau.

Des relevés thermographiques d'hiver permettent d'identifier quelques bâtiments mal isolés repérables par des déperditions de chaleur. Ici encore, l'Opéra est concerné, tout comme le centre omnisports Pierre de Coubertin.

**Thermographie d'été**  
(température au sol,  
le 20/08/10 à 10h30)

38 °C    25 °C    15 °C

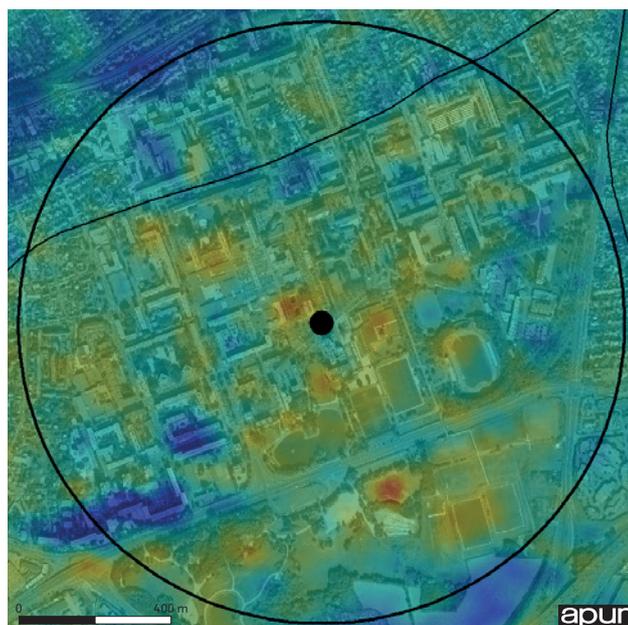
Source : LANDSAT 2010



**Thermographie d'hiver**  
(température au sol,  
le 14/01/12 à 10h00)

9 °C    2 °C    -5 °C

Source : LANDSAT 2012



Le cadastre solaire, présenté ici dans un rayon de 400 m, permet de déterminer le potentiel solaire des toitures et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Cet outil a pour vocation d'amorcer une première réflexion concernant la transition énergétique du quartier et d'identifier au préalable des leviers d'action. En cela, les toitures de nombreux immeubles de logement collectif du quartier pourraient être le support de ces exploitations et participer à l'autonomie énergétique du quartier. Enfin, les toitures des constructions de plus petite échelle, comme les nombreux pavillons présents dans l'ensemble du quartier peuvent également présenter un ratio intéressant en termes de rendement, compte tenu de leur exposition et des besoins formulés en matière d'énergie.

**Cadastre solaire  
dans un rayon de 400m**

Taux d'ensoleillement en Kwh/an



Sources : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



## 4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

### 4.1. Un quartier populaire, stable sur le plan démographique

La population du quartier de gare de Massy Opéra est restée pratiquement stable entre 1999 et 2011, alors même que la population des communes de Massy et Antony a progressé de 8 % au cours de cette période.

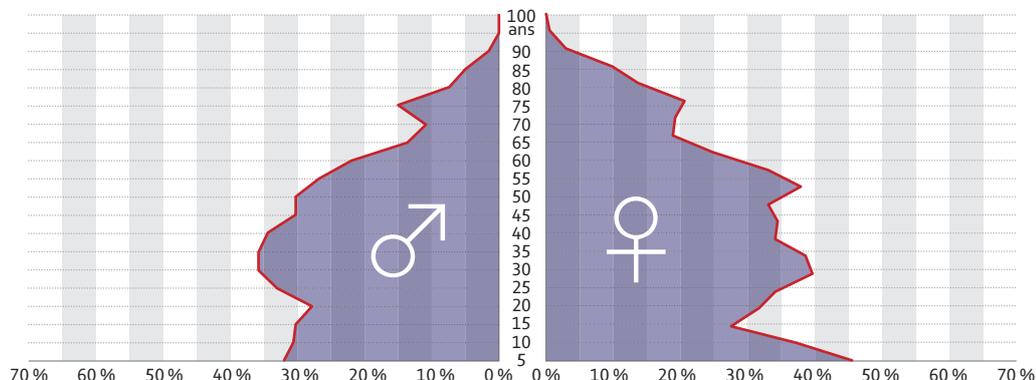
Les jeunes de moins de 18 ans représentent un quart des habitants du quartier de gare et, dans le même temps, la part des personnes âgées de 65 ans ou plus est assez élevée (14 %) par comparaison avec l'Essonne, la petite et la grande couronne.

Massy Opéra est un quartier au profil socio-économique populaire plus marqué que celui des communes de Massy et Antony. Dans le quartier de gare de Massy Opéra, les actifs ouvriers et employés sont majoritaires. Ils sont surreprésentés par rapport à la moyenne dans le reste du

	Massy Opéra	Antony/Massy	Essonne	Paris	petite couronne	grande couronne
Nombre d'habitants	23 919	102 179	1 228 375	2 173 491	4 426 512	5 187 061
Évolution de la population 1999-2011	+ 0,4 %	+ 7,7 %	+ 8,0 %	+ 5,9 %	+ 10,1 %	+ 7,7 %
Part des moins de 18 ans	25,8 %	23,3 %	25,3 %	18,9 %	25,1 %	25,5 %
Part des plus de 65 ans	14,0 %	13,9 %	12,3 %	14,8 %	12,2 %	11,9 %
Nombre d'emplois salariés	3 871	46 239	419 798	1 679 557	2 028 148	1 717 953
Cadres	19,5 %	36,2 %	21,2 %	43,1 %	24,7 %	21,0 %
Employés et ouvriers	51,5 %	34,5 %	45,7 %	28,4 %	45,3 %	46,1 %
Taux d'emploi	0,46	0,88	0,69	1,36	0,91	0,67
Ménages à bas revenus	18,7 %	11,1 %	13,6 %	18,3 %	19,7 %	14,0 %
Chômage	13,2 %	9,2 %	9,9 %	11,4 %	13,1 %	10,4 %

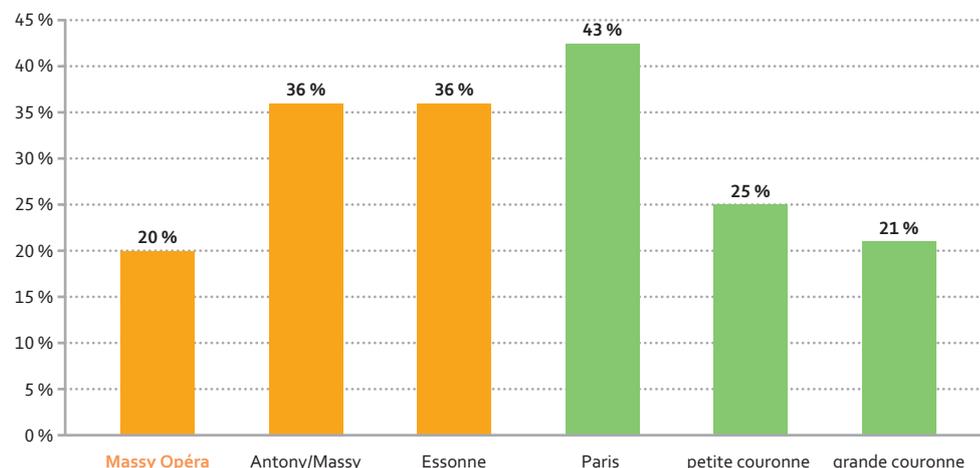
Sources : Insee recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, taxe d'habitation (TH) au 1<sup>er</sup> janvier 2011, CLAP 2012

#### Pyramide des âges dans le quartier de gare de Massy Opéra (pour 1 000 habitants)



Source : Insee recensement 2011

#### Part des cadres dans la population active



Source : Insee recensement 2011

territoire. À l'inverse, la part des cadres qui résident dans le quartier est sensiblement plus faible (20 %) que dans les communes d'Antony et Massy (36 %).

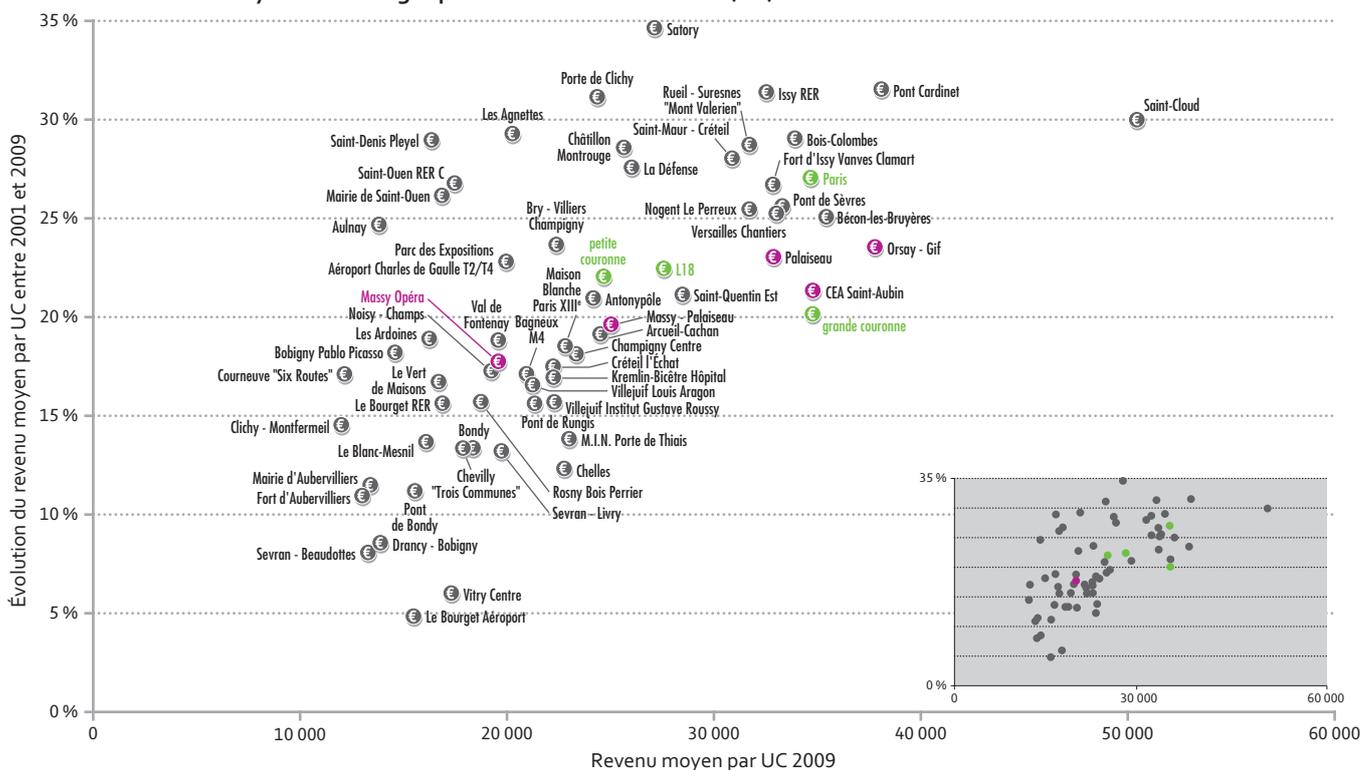
Le taux de chômage parmi les actifs du quartier est aussi plus élevé (13 % contre 9 %).

## 4.2. Des ménages aux revenus moins élevés que dans les communes environnantes

Le revenu moyen des ménages du quartier de gare de Massy Opéra (19 600 € par an et par unité de consommation) est inférieur à la moyenne de la petite et de la grande couronne, mais aussi au revenu moyen de l'ensemble des ménages de Massy (23 000 €) ou d'Antony (32 000 €). Ces écarts de revenus ne se sont pas résorbés au cours de ces dernières années (entre 2001 et 2009) puisque le revenu moyen des ménages du quartier de Massy Opéra a progressé moins vite que dans le reste des communes de Massy, d'Antony et de la petite couronne.

18,7 % des ménages du quartier de Massy Opéra ont des revenus faibles et vivent sous le seuil de bas revenus.

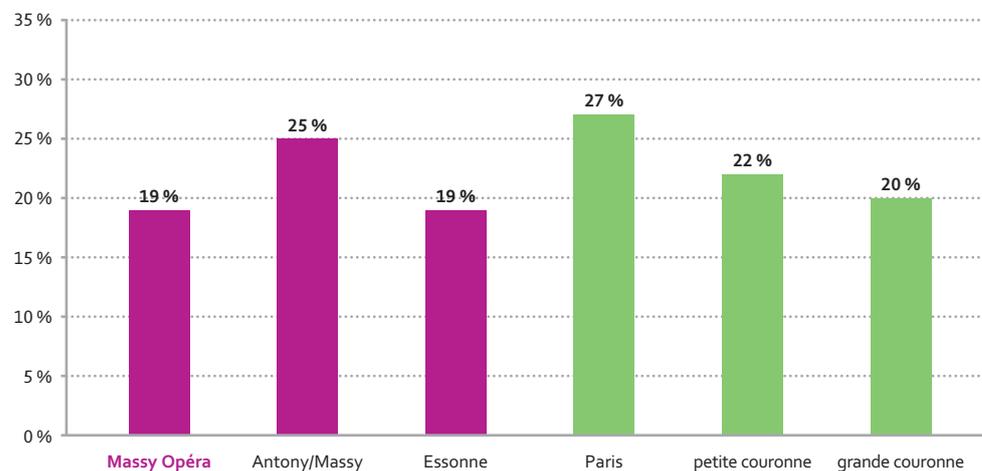
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



Source : Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

Note de lecture : les données n'étant pas représentatives, les quartiers de gare suivants ne figurent pas sur le graphique : Aéroport d'Orly, Le Mesnil-Amelot, Stade de France, Les Grésillons et Triangle de Gonesse. Les IRIS ayant été modifiés entre 2001 et 2009, il n'a pas été possible de calculer l'évolution de revenus pour le quartier de gare de Nanterre La Boule et Nanterre La Folie. Calcul de l'unité de consommation : 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.

Évolution du revenu annuel moyen (2001-2009)



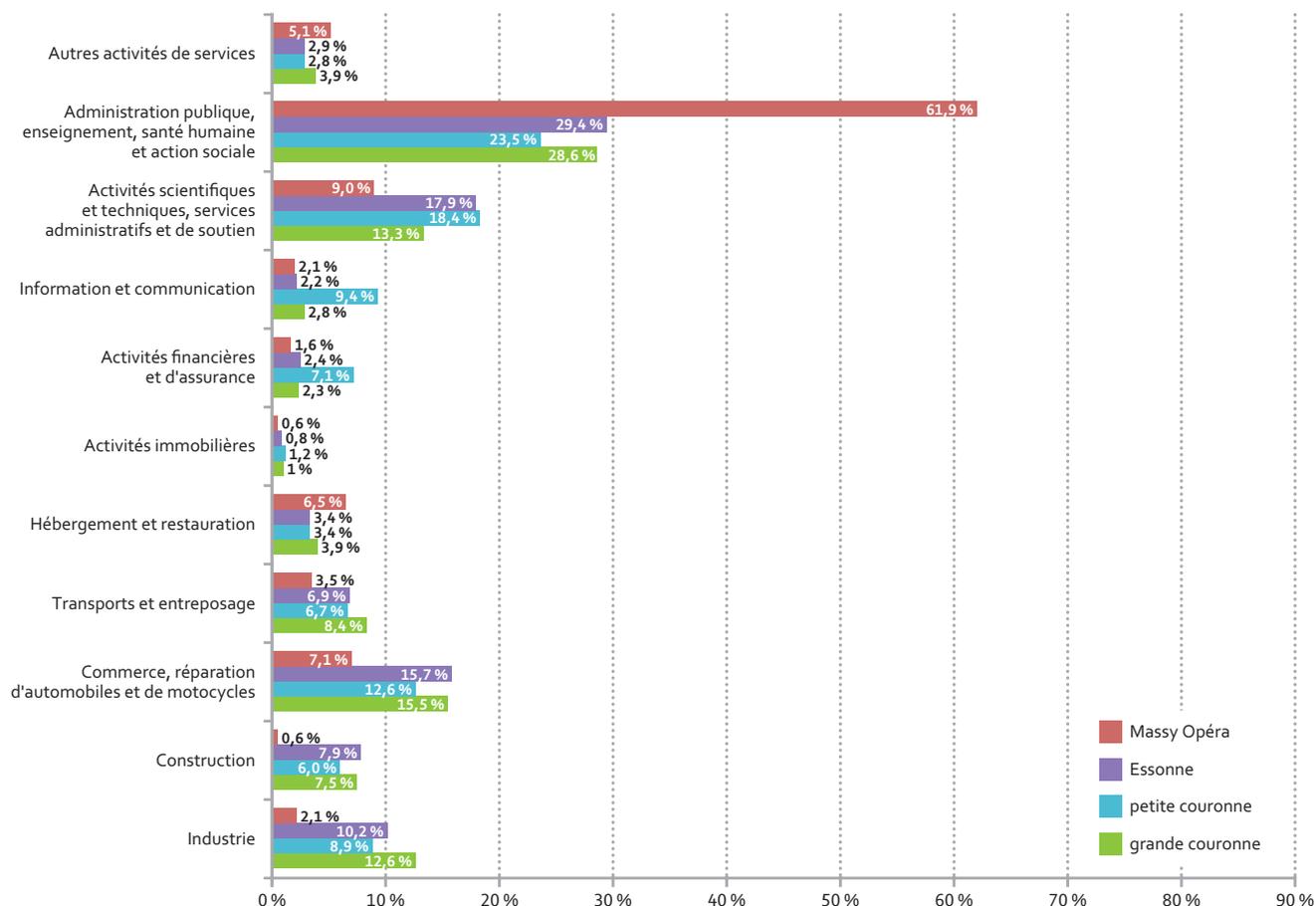
Source : Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010

### 4.3. Une majorité d'emplois dans le secteur public

Près des deux tiers des actifs du quartier de Massy Opéra travaillent dans le secteur public (62 % des emplois contre 29 % en grande couronne). Ces chiffres s'expliquent par la présence de nombreux équipements publics associés à la culture, à l'éducation et au sport (Opéra, médiathèque Jean Cocteau, cinéma, lycée professionnel Gustave Eiffel, groupe scolaire Camus Eluard, collège Blaise Pascal), ainsi qu'à l'administration publique (La Poste, Sécurité Sociale).

Ce tissu économique particulier se traduit par la forte présence d'employés (38 % des emplois) et de professions intermédiaires (35 %), dont les poids sont supérieurs à ceux observés en grande couronne (respectivement 21 % et 30 %).

Les emplois par secteur d'activité dans le quartier de Massy Opéra

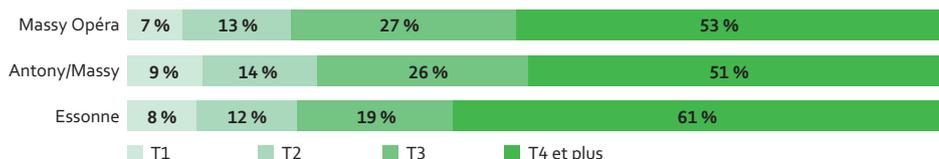


Source : Insee CLAP 2012

## 4.4. Un quartier au parc social développé

Le quartier de Massy Opéra compte environ 8 500 logements dont plus de 9 sur 10 se trouvent dans des ensembles d'habitat collectif, l'habitat individuel ne représentant que 6 % du parc de logements dans le quartier de gare (contre un tiers dans les communes de Massy et Antony). Ces logements sont en majorité des grands logements (54 % de T4 ou plus), occupés par un locataire (65 % de locataires et seulement 35 % de propriétaires). Le parc de logements du quartier de gare est donc spécifique et ne ressemble pas à celui des communes de Massy et Antony. Cette spécificité tient en grande partie à la présence dans le quartier de gare d'une partie du grand ensemble du Noyer-Doré et donc d'un parc social très développé : près de la moitié des logements de Massy Opéra sont des logements sociaux contre environ 38 % à Massy et 20 % à Antony.

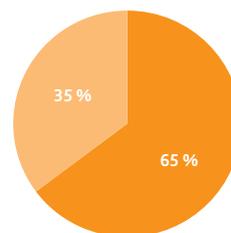
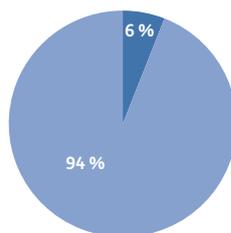
### Répartition des types de logements



Sources : DRIEA, DGFIIP au 01/01/2011

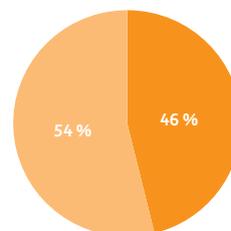
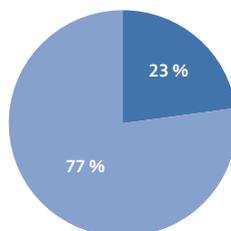
### Répartition entre logement individuel/collectif et selon le statut d'occupation

#### Massy Opéra

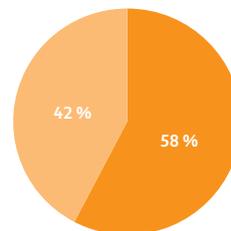
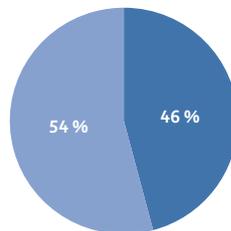


- logement collectif
- logement individuel
- propriétaires
- locataires

#### Antony/Massy



#### Essonne

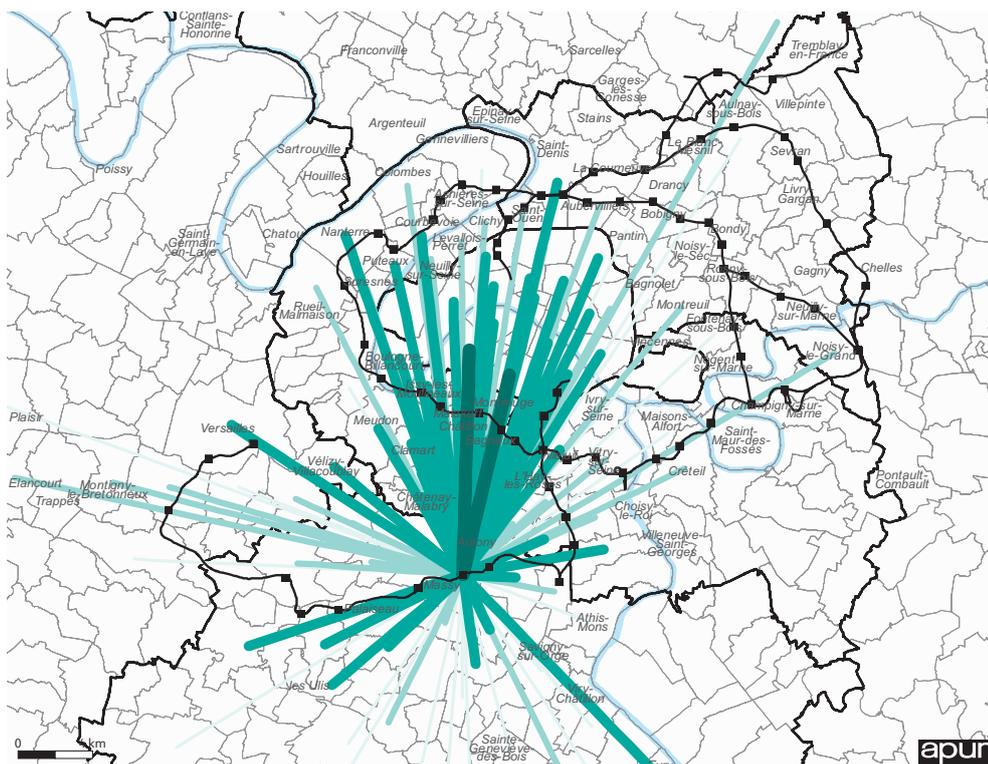


Sources : Insee recensement 2010, DGFIIP au 01/01/2011

## 5. La mobilité et les espaces publics

### 5.1. Trajets domicile-travail : un rayonnement important à 360 degrés

Si près d'un quart des actifs résidant à Antony et Massy y travaillent, la majorité effective des trajets principalement en direction du nord, en petite couronne, et notamment vers les pôles d'emplois de Rungis, Paris et La Défense. Le rayonnement à 360 degrés de Massy et d'Antony témoigne de l'attrait de Massy qui constitue l'un des pôles économiques dominant de l'Essonne. Sur les deux cartes ci-dessous, on observe un lien entre l'orientation des flux domicile-travail et les territoires desservis par la ligne B du RER qui permet, entre autre, de se rendre dans les territoires de petite couronne situés au sud de Paris, mais aussi en Seine Saint Denis ou dans des communes de grande couronne plus au sud.



#### Où travaillent les actifs habitant à Antony et Massy

■ gare RGPE

#### Nombre d'actifs

■ plus de 1 000

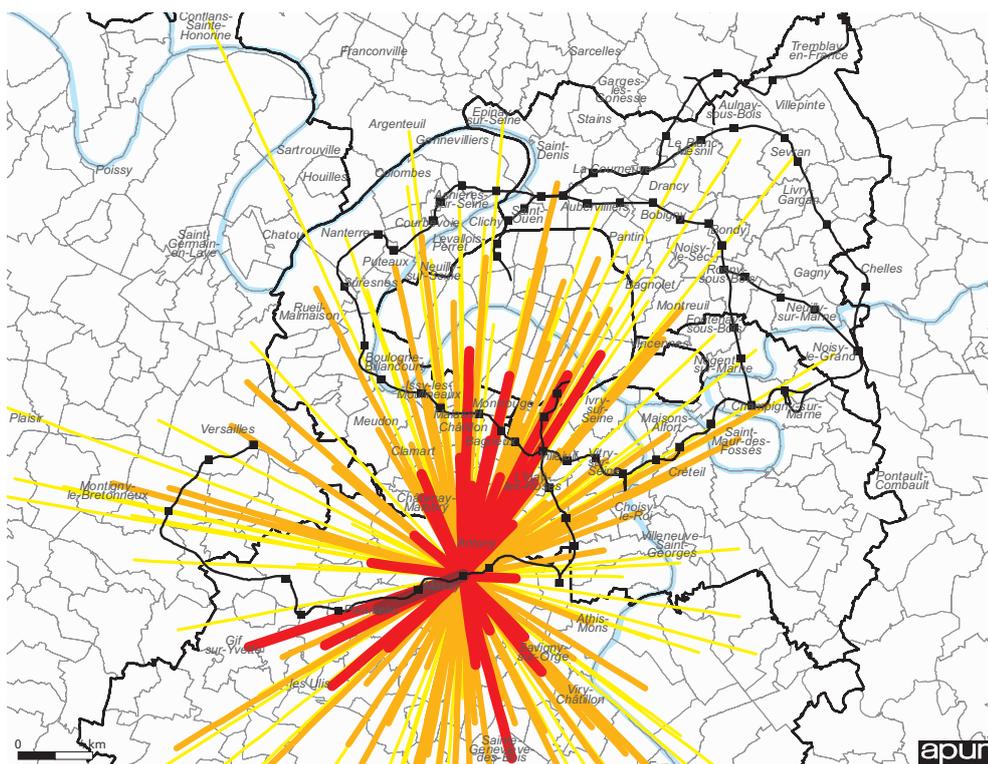
■ de 300 à 1 000

■ de 100 à 300

■ de 50 à 100

Les flux inférieurs à 50 ne sont pas représentés. Les actifs qui résident et travaillent dans la même commune ne sont pas représentés.

Source : Insee recensement de la population 2011



#### Où habitent les actifs travaillant à Antony et Massy

■ gare RGPE

#### Nombre d'actifs

■ plus de 1 000

■ de 300 à 1 000

■ de 100 à 300

■ de 50 à 100

Les flux inférieurs à 50 ne sont pas représentés. Les actifs qui résident et travaillent dans la même commune ne sont pas représentés.

Source : Insee recensement de la population 2011

**11 589 actifs travaillent et résident dans les communes de Massy et d'Antony.** Ce chiffre correspond à 24 % de la population active des deux communes. Cette donnée n'est pas représentée sur les cartes ci-contre.

## 5.2. Un accès au cœur de Paris et des déplacements est-ouest facilités en 2030

Le quartier de gare de Massy Opéra est situé à proximité de la gare du RER B des Baconnets. Aujourd'hui, l'accessibilité en transports en commun permet de rejoindre les portes de Paris et de se rendre en direction de Versailles et du sud de l'Essonne en 45 minutes. À l'horizon 2030, la traversée de l'Essonne et des Yvelines sera facilitée, tout comme l'accès au cœur de Paris pour un même temps de trajet. À noter qu'au sein de la zone d'ores et déjà accessible en 45 minutes de trajet, la création de nouvelles gares du RGPE offrira de nouveaux parcours alternatifs associés à un confort et à une économie de temps.

### Aires d'accessibilité de la métropole par les principaux transports en commun

- RGPE
- autre réseau de transport (train, RER, métro, tramway)
- gare de départ

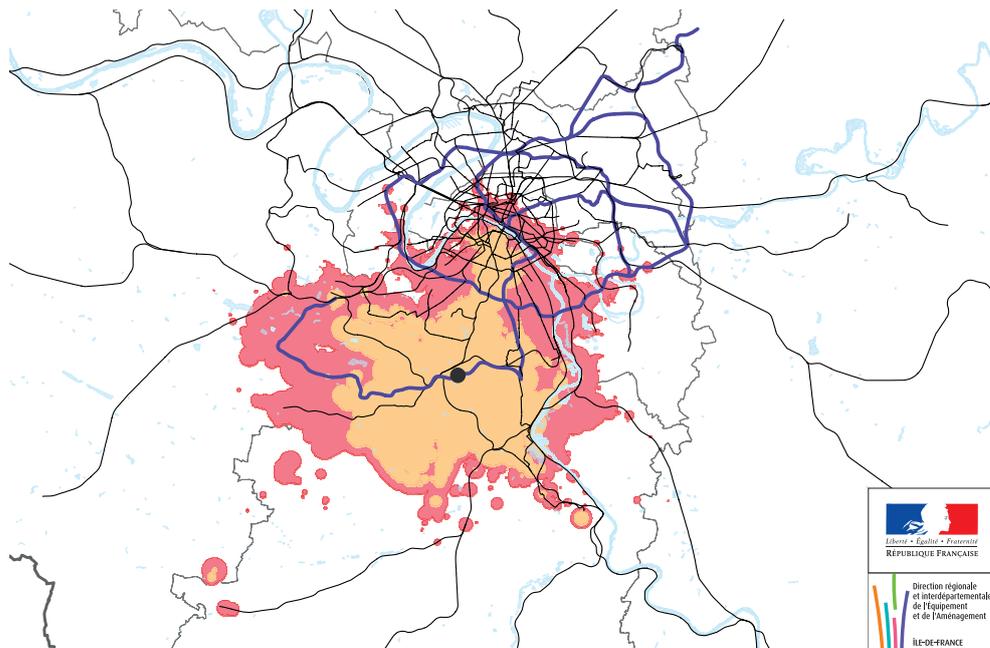
### Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 2013
- horizon 2030

*Le calcul de ces surfaces isochrones tient compte d'une fin de parcours en marche à pied (5 km/h). L'isochrone est déterminé à partir de la principale station de transport en commun (RER, métro, Tram ou bus) la plus proche de la future gare. Les projections d'emplois accessibles en 2030 tiennent compte à la fois de l'amélioration de l'accessibilité des territoires et de la croissance projetée de l'emploi.*

Sources : DRIEA, SCEP 2013

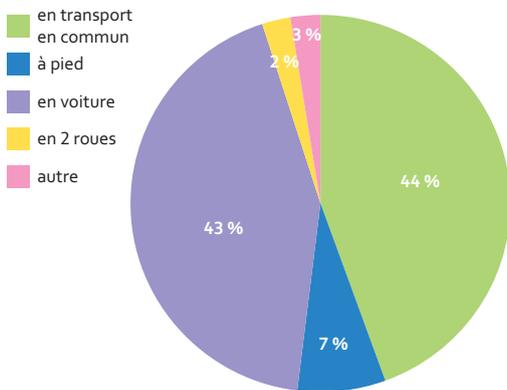
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Massy Opéra pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :  
Territoire : + 132 %  
Emplois : + 243 %



### 5.3. Une part égale des déplacements domicile-travail effectuée en voiture et en transports en commun

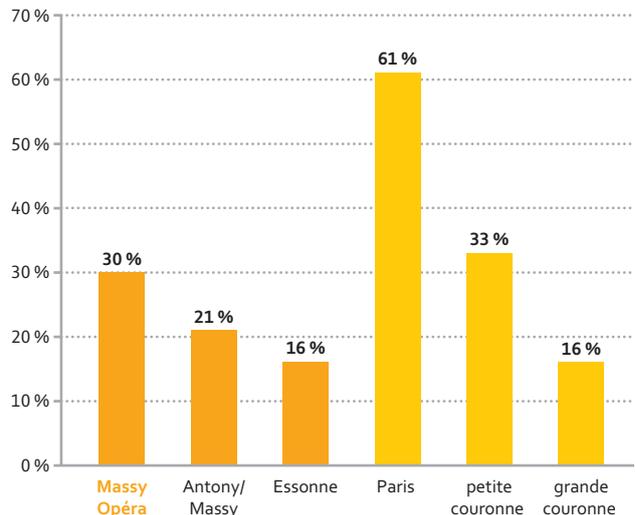
La part des déplacements domicile-travail effectués en voiture et en transports en commun est sensiblement égale (43 % et 44 %) du fait de la proximité relative de la gare du RER B et de la desserte par le réseau de bus. Les ménages du quartier de Massy Opéra sont plus nombreux que la moyenne départementale à ne pas posséder de voiture (30 % contre 16 % en Essonne). Ainsi, les chiffres pour le quartier de gare sont proches de ceux de la petite couronne (33 %). À noter qu'aujourd'hui environ 1 déplacement domicile-travail sur dix s'effectue à pied ou en deux roues.

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee recensement 2011

### 5.4. Un quartier disposant d'une bonne accessibilité

Le tissu du quartier de gare de Massy Opéra (urbanisme de dalle, trame viaire dense et orthogonale, espaces verts) offre de sérieux atouts au quartier en termes d'accessibilité piétonne depuis et vers la future gare qui sera située place Antoine de Saint-Exupéry. En effet, quasiment l'ensemble du rayon de 800 m autour de celle-ci est accessible via un parcours de 1 000 m à pied en suivant la trame viaire existante, soit un trajet d'une durée de 15 minutes environ. Seul point particulièrement dur pour le quartier, la présence dans sa moitié sud de la D188 et les franchissements limités pour rejoindre le parc Georges Brassens (3 passerelles). L'absence d'habitation de ce côté-ci nuance néanmoins ce point dur.

Dans un rayon de 2 km autour de la future gare, les aménagements cyclables sont principalement à trouver dans le quartier même de Massy Opéra, permettant une accessibilité à vélo à proximité de la gare plus sécurisée, ainsi qu'à l'ouest de la gare, vers le quartier du Bourg. Deux grandes voies

Accessibilité piétonne, rayon de 800 m

- gare
- rayon de 800 m
- coupure urbaine (autoroute, voie ferrée)
- accessibilité à 500 m (hypercentre)
- accessibilité à 1 000 m (RGPE, RER)

Source : Apur 2016



0 400 m

apur

Note de lecture :

Accessibilité piétonne à 500 m : Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 5 minutes environ depuis la gare du Grand Paris

Accessibilité piétonne à 1 000 m : Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 15 minutes

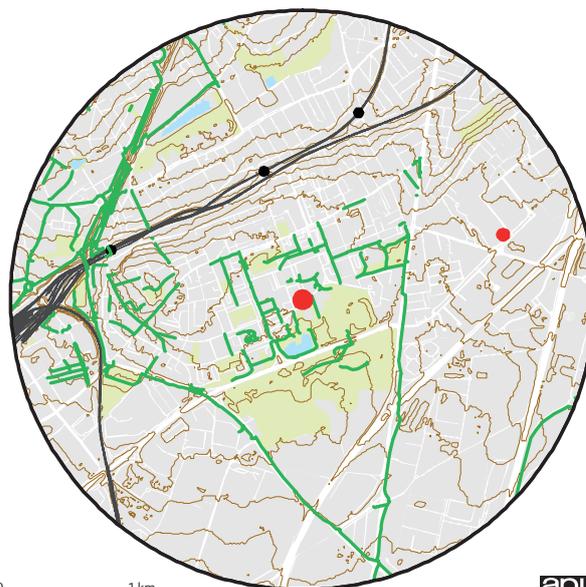
aménagées permettent de rejoindre la future gare de la ligne 18, en provenance du sud du quartier et de la commune de Chilly-Mazarin, en parallèle de la Nationale 20 (avenue du Maréchal Leclerc à Massy) et la D120 (avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny), favorisant ainsi un rabattement cyclable potentiel depuis le sud du RGPE. La Communauté Paris-Saclay réalise également un prolongement des pistes cyclables de l'agglomération, notamment entre le quartier et le parc Georges Brassens, dans la continuité de l'allée de Marathon.

En termes de desserte en transports en commun, le quartier de gare n'est pas desservi directement par un transport lourd, à l'exception du RER B et de la gare des Bacconnets située à Antony, juste au-delà de la limite nord du quartier. Ainsi, le réseau de bus assure la desserte en transports publics dans le quartier de Massy Opéra, avec une fréquence de passage aux heures de pointe plutôt élevée, principalement le long d'un seul axe constitué entre autres par l'avenue du Président Kennedy et les rues du Dauphiné, du Languedoc, d'Alger, des Canadiens de Lisbonne et de Rome, avant de rejoindre l'avenue nationale. Une liaison entre le centre de quartier de l'Opéra et la gare RER existe également via les avenues de la Fontaine Mouton et de Bourgogne.

### Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC, rayon de 2 km

-  aménagement cyclable existant
-  aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
-  station de vélo en libre-service existante (Vélib')
-  gare existante (RER, métro)
-  gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

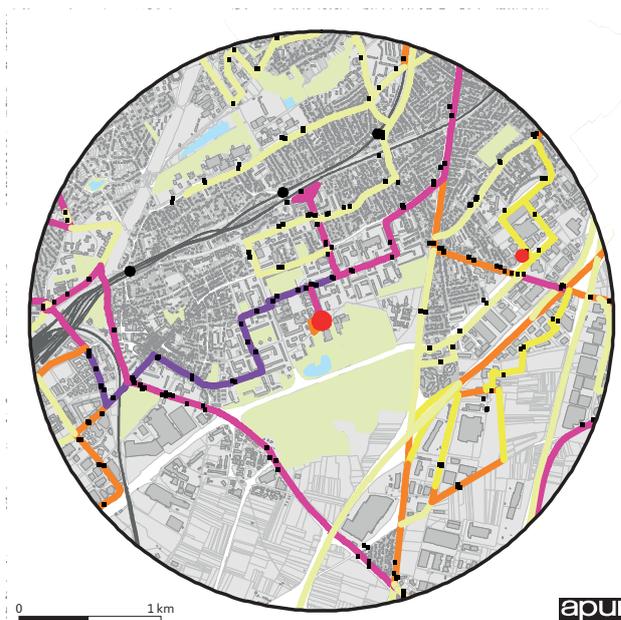
Sources : Apur, Vélib', CG 91 2013



### Réseau de bus, à l'heure de pointe (7-9h), rayon de 2 km

-  1 à 4 bus/heure/sens
-  4 à 6 bus/heure/sens
-  6 à 10 bus/heure/sens
-  10 à 20 bus/heure/sens
-  20 à 40 bus/heure/sens
-  plus de 40 bus/heure/sens
-  gares RGPE
-  Transilien, RER et métro
-  arrêt bus

Source : STIF 2012



## 6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir

### 6.1. Des constructions récentes pour l'essentiel liées aux ZAC du Noyer-Doré et Franciades Opéra

Dans le quartier de gare de Massy Opéra, 73 200 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces de logement ont été autorisées de 2000 à 2013, ce qui correspond à 76 logements en moyenne par an. L'essentiel de ces surfaces est lié à la mise en œuvre des ZAC du Noyer-Doré à Antony qui se développe en limite nord-ouest du quartier et de la ZAC Franciades Opéra, opération mixte autour de l'Opéra à Massy.

La dynamique de construction en termes de surfaces d'activités est plus faible, avec 31 000 m<sup>2</sup> autorisés aux cours de la même période. 87 % des nouvelles surfaces d'activités ont été consacrées à la création de nouveaux équipements publics, comme le complexe sportif Eric Tabarly dans la ZAC du Noyer-Doré. Par ailleurs, 10 % des nouvelles surfaces d'activité correspondent à des commerces autour de la place des Baconnets.

Construction (2000-2013)	Massy Opéra	Antony/Massy
Surface de logements autorisés (m <sup>2</sup> )	73 183	820 511
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013	76	780
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2013	67	929
Taux de construction	4 %	11 %
Surface de locaux d'activité (m <sup>2</sup> )	30 515	919 065

Sources : DRIEA, SITADEL 2015

Note de lecture : le taux de construction correspond au rapport entre le nombre de logements autorisés sur la période 2000-2013 et le nombre de résidences principales en 2013.

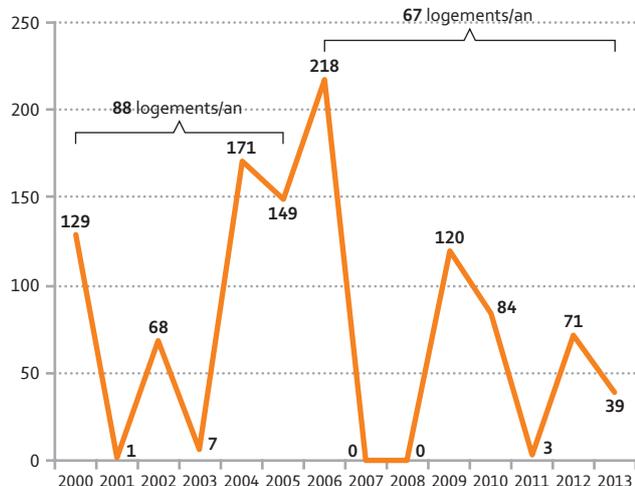
#### Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare de Massy Opéra (2000-2013)



Sources : DRIEA, SITADEL 2015

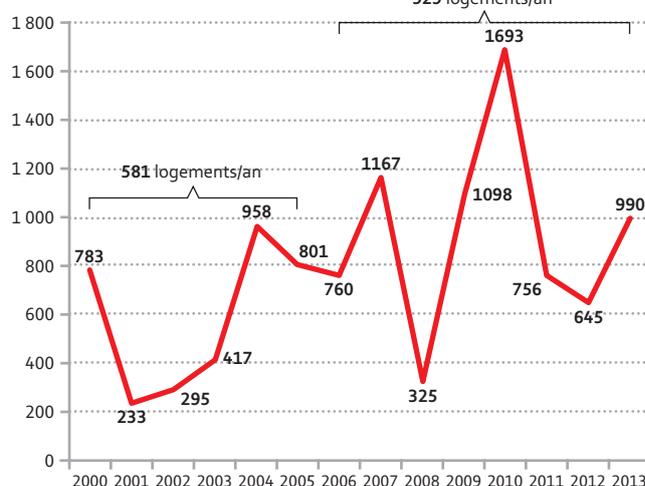
#### Évolution du nombre de logements autorisés

##### Quartier de gare de Massy Opéra



Sources : DRIEA, SITADEL 2015

##### Communes d'Antony et Massy



Sources : DRIEA, SITADEL 2015

## 6.2. Des surfaces de logements au nord-ouest et des surfaces d'activités plus réparties

Les cartes représentant les permis autorisés de 2000 à 2013 soulignent le poids de la ZAC du Noyer-Doré dans la dynamique de construction du quartier de gare de Massy Opéra au cours de cette période. Ce secteur situé en limite nord-ouest du quartier concentre les permis les plus importants notamment dans le champ du logement.

La carte des permis d'activités témoigne d'une plus grande dispersion au sein du quartier. Elle reflète parfaitement la localisation des équipements publics dans le quartier de gare. On y lit aussi la nouvelle concentration commerciale créée autour de la place des Baconnets au nord-ouest.

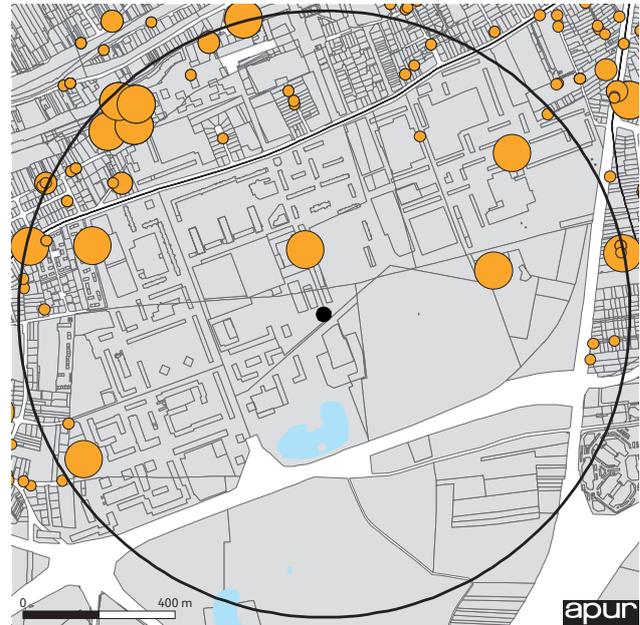
### Logements autorisés (2000-2013)

- gare
  - périmètre 800m
- m<sup>2</sup> de logements autorisés de 2000 à 2013
- de 1 à 500 m<sup>2</sup>
  - de 500 à 2 000 m<sup>2</sup>
  - 2 000 m<sup>2</sup> et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2000-2013

Note de lecture :

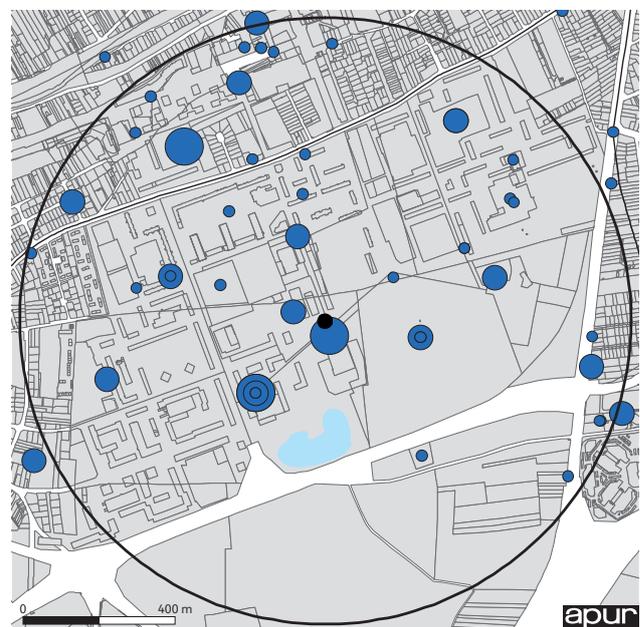
Les surfaces de logement autorisées ne comprennent pas les surfaces créées suite à des travaux sur constructions existantes.



### Locaux d'activité autorisés (2000-2013)

- gare
  - périmètre 800m
- m<sup>2</sup> de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2013
- de 1 à 500 m<sup>2</sup>
  - de 500 à 2 000 m<sup>2</sup>
  - 2 000 m<sup>2</sup> et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2000-2013



## 6.3. Un secteur en cours de développement et de rénovation

L'implantation de la future gare RGPE de Massy Opéra est prévue au sein d'un territoire concerné par des transformations urbaines à différentes échelles. Localement, le secteur du nouveau quartier prioritaire (NQP) de la Politique de la Ville jouxte le périmètre de deux ZAC. La ZAC Franciades Opéra vient ainsi renforcer la dynamique de revalorisation du quartier par une nouvelle offre en logements et locaux d'activité au cœur du quartier et un réaménagement des espaces publics sur la dalle. La ZAC du Noyer-Doré a permis la diversification de l'offre de logements et la redynamisation du quartier de la gare RER des Baconnets située plus au nord.

De plus, la ville de Massy conduit plusieurs opérations de démolition-reconstruction dans le quartier permettant, à l'horizon 2020, de livrer près de 67 logements, 700 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales ou d'activités, ainsi qu'un gymnase intégré dans un immeuble de logements.



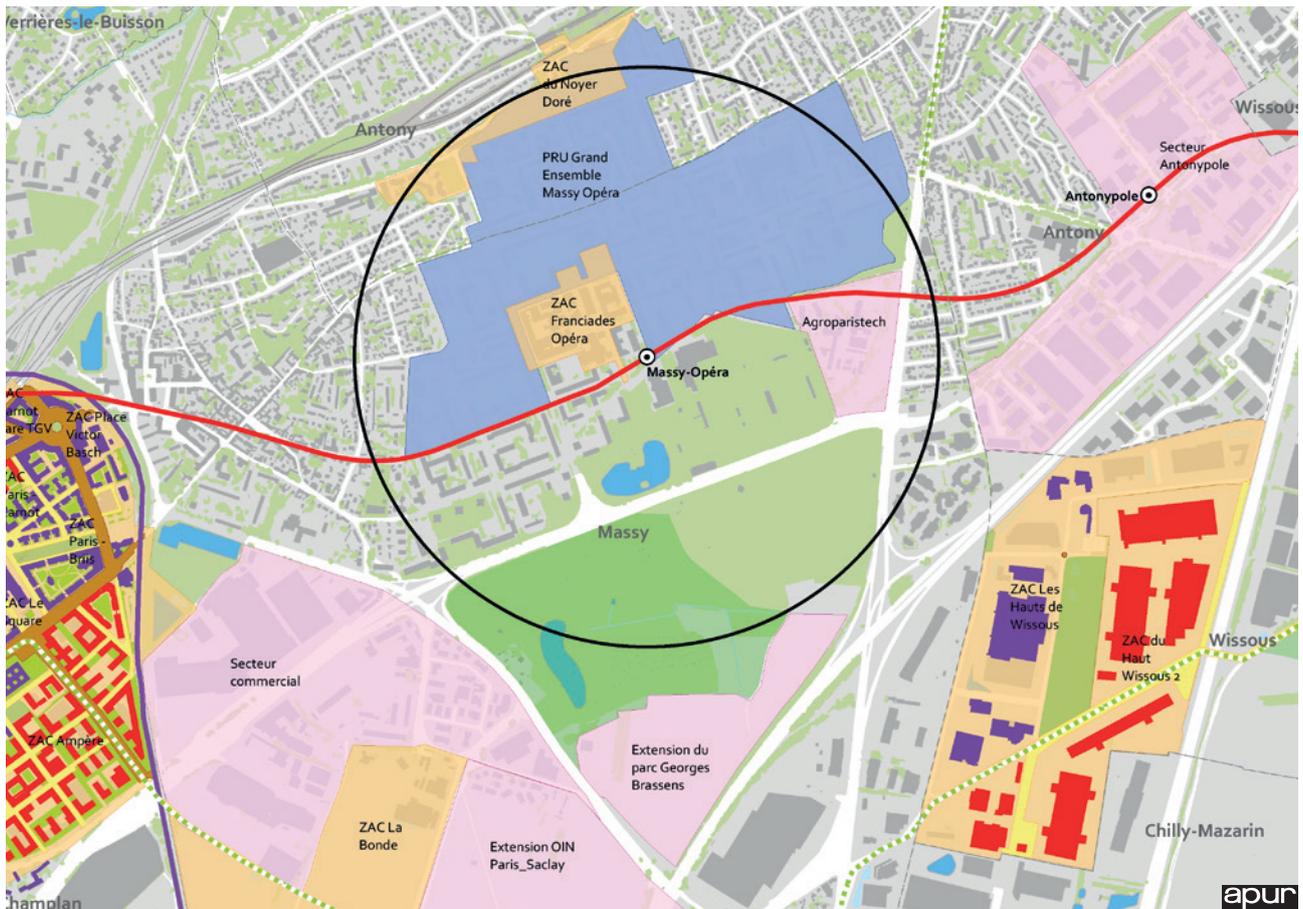
### Éléments des opérations d'aménagement

	ZAC Franciades Opéra	ZAC du Noyer-Doré
Commune	Massy	Antony
Date d'achèvement (prévision)	en cours	2016
Nombre de logements (estimation)	<b>400</b>	<b>496</b>
Logement (m <sup>2</sup> ) (estimation)	28 000	
dont logements sociaux	39	
Bureaux (m <sup>2</sup> ) (estimation)		
Activités (m <sup>2</sup> ) (estimation)		
Équipements (m <sup>2</sup> ) (estimation)		
Commerces (m <sup>2</sup> ) (estimation)	6 950	1 129
Surface totale (m <sup>2</sup> )	34 950	
Maîtrise d'ouvrage	Paris Sud Aménagement	SEM 92, ville d'Antony
Maîtrise d'œuvre/architecte coordinateur	TVK, Richez	

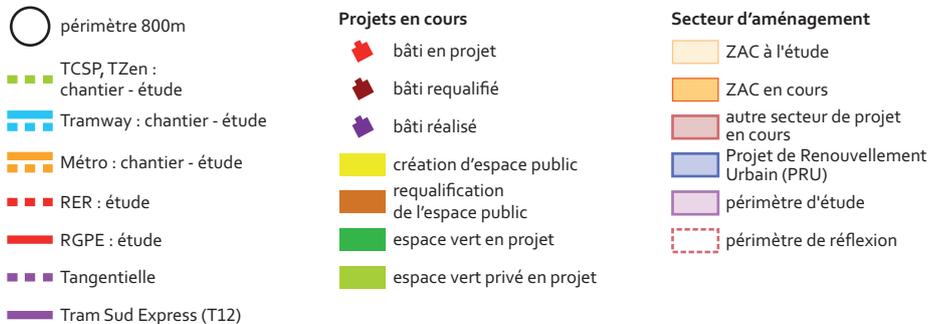
Source : Estimations Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, décembre 2016

Au sud-est du quartier de gare, la ZAC des Hauts-de-Wissous est en cours de réalisation. En direction de la gare de Massy-Palaiseau, l'aménagement du secteur de Massy Atlantis est lui aussi plein développement. Sa mise en œuvre est issue d'un montage juridique en multiples ZAC attenantes au sein d'un périmètre pour lequel un schéma d'ensemble est élaboré.

À une échelle plus large, le quartier de gare de Massy Opéra est indirectement impacté par sa proximité avec l'Opération d'Intérêt National Paris Saclay. À ce titre, le secteur d'AgroParisTech situé sur la commune de Massy et dont le déménagement sur le plateau est prévu après 2020, est actuellement à l'étude dans l'optique de redessiner des connexions avec l'ex RN20. Une diversification de l'offre en transports en commun est en cours. La future ligne 18 du RGPE, le Tram-Train Massy-Evry, la ligne de bus en site propre reliant Orly à Saint-Quentin-en-Yvelines sont autant de projets vecteurs de la transformation des territoires en limite de la Métropole.



### Projets d'aménagement et de transport



Sources : Apur 2016, Nouveau Grand Paris (mars 2013), Protocole État Région (février 2011), Projet du PDUIF (janvier 2012), Projet du SDRIF (octobre 2013), STIF

	Définition	Source
<b>1 – Densités</b>		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Densité d'emploi salarié	Nb. d'emplois salariés privés/hectare	CLAP 2009
Densité humaine	Nb. hab. 2009 + nb. emplois salariés privés 2009/hectare	Insee CLAP 2009 et recensement 2011
Taux d'emploi	Nb. d'emplois salariés privés/nb. d'actifs résidents	Insee CLAP 2009 et recensement 2011
<b>3 – Cadre urbain et paysager</b>		
Hauteur du bâti	Hauteur des bâtiments obtenue par traitements de photos aériennes et du modèle numérique d'élévation	Photo proche-infrarouge, MNE - MNT 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation	Hauteur de la végétation calculée à partir de la photo proche infrarouge et du modèle numérique d'élévation	Photo proche-infrarouge, MNE - MNT 2012 © InterAtlas juin 2013
Hauteur de la végétation dans le domaine public et les espaces privés	Hauteur de la végétation calculée à partir de l'exploitation de photos aériennes, croisée avec les périmètres des cimetières, espaces verts, terrains de sport et infrastructures de transport ou voirie	Photo proche-infrarouge, MNE - MNT 2012 © InterAtlas juin 2013
Récupération de chaleur sur eaux usées	Parcelles contenant à minima 25 logements (seuil de rentabilité technico-économique de tels dispositifs)	DGFIP 2011
Parcelles potentiellement éligibles à la géothermie superficielle (basse température)	Parcelles où : (surface de plancher)/(surface libre) ≤ 1 Un forage « bloque » une surface de 100 m <sup>2</sup> pour chauffer 100 m <sup>2</sup>	DGFIP 2011
Faisceau possible pour la valorisation de chaleur sur le réseau SIAAP	Portion du réseau ayant les caractéristiques techniques suivantes : - situé à moins de 30 m de profondeur - diamètre minimal de 1 800 mm	SIAAP 2012
« Buffer SIAAP »	Zones situées à moins de 200 m d'une portion valorisable du réseau SIAAP. Il s'agit de la distance limite de rentabilité technico-économique	SIAAP 2012
<b>4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions</b>		
Population	Nombre d'habitants en 2009 et évolution de la population entre 1999 et 2009	Insee recensement 2010
Pyramides des âges	Par groupe d'âge quinquennal	Insee recensement 2011
Structure de la population active	Répartition de la population active de 15 ans ou plus en grandes catégories socio-professionnelles (artisans-commerçants, cadres, professions intermédiaires, employés, ouvriers, agriculteurs)	Insee recensement 2011
Revenus moyens des ménages par unité de consommation — 2009	Revenus annuels moyens des ménages par unité de consommation, on utilise une mesure du revenu corrigé par unité de consommation : - 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	Insee RFL 2009
Bas revenus	Le seuil de bas revenus s'établit à 11 250 € par an, soit 60 % de la médiane de revenus des ménages français	Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, taxe d'habitation (TH) au 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Type de logements	Nb. de résidences principales individuels/collectifs dans le total des résidences principales	Insee recensement 2010, DGFIP au 01/01/2011
Taille des logements	Répartition des logements en fonction de l'époque de construction dominante à la parcelle	DGFIP au 01/01/2011
Époque de construction des logements	Nb. de T1, T2, T3 et T4 et plus	DGFIP au 01/01/2011
Logement social	Part des logements HLM dans le total des résidences principales	Insee recensement 2011
<b>5 – Mobilité et espaces publics</b>		
Déplacements domicile-travail	Mode de transport utilisé par les actifs résidant pour se rendre sur leur lieu de travail (voiture particulière, transport en commun, vélo, marche)	Insee recensement 2011
Ménages non motorisés	Nb. de ménages sans aucune voiture	Insee recensements 1999 et 2011
Accessibilité en transport en commun depuis les gares — isochrones 45 minutes	Aire accessible par un trajet de 45 minutes en utilisant les transports en commun existant ou projetés en 2030	DRIEA/SCEP 2013
Accessibilité piétonne à 500 m	Territoire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en moins de 5 minutes depuis la gare du Grand Paris	Apur
Accessibilité piétonne à 1 000 m	Aire accessible par un trajet à pied en utilisant la trame viaire existante en 10 minutes	Apur
Réseau de bus	Desserte par le réseau de bus existant en fonction de la fréquence de passage	STIF
<b>6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains</b>		
Construction	Surface en m <sup>2</sup> et nb. de logements — permis autorisés	SITADEL 2016
Projets à l'étude, engagés	Périmètre de projets, ZAC, de réflexion	Aménageurs, collectivités, Apur 2016

## Liste des Sigles

ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
CA	Communauté d'Agglomération
CAF	Caisse d'Allocations Familiales
CDT	Contrat de Développement Territorial
CG	Conseil Général
CHU	Centre Hospitalier Universitaire
CLAP	Connaissance Locale de l'Appareil Productif — Données statistiques sur le tissu économique produites par l'Insee
CSP	Catégorie Socio-Professionnelle
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement
ENR	Énergies Renouvelables
HLM	Habitat à Loyer Modéré (dénomination générique des logements sociaux dans le recensement)
IRIS	Îlots Regroupés pour l'Information Statistique — Découpage statistique propre à l'Insee
PLH	Programme Local de l'Habitat
PNRU	Programme National de Rénovation Urbaine
RD	Route Départementale
RGPE	Réseau Grand Paris Express
SDIC	Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
SGP	Société du Grand Paris
SIAAP	Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne
SMR	Site de Maintenance et de Remisage
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
TC	Transport en Commun
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
UC	Unité de Consommation
VP	Voiture Particulière
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZUP	Zone à Urbaniser en Priorité





# Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris

## Monographie du quartier de gare de Massy Opéra — Ligne 18

L'observatoire des quartiers de gare est né de la volonté de la Société du Grand Paris (SGP), de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et de l'Apur de se doter d'un outil de connaissance et d'analyse des quartiers des futures gares du cœur de l'agglomération. Cet outil doit permettre d'améliorer la compréhension du territoire, de mesurer les évolutions urbaines et sociales que sont appelés à connaître les quartiers de gare, d'évaluer les dynamiques de construction de logements, de développement économique, de transition énergétique et d'accessibilité des gares.

La mise en œuvre de l'observatoire est le résultat d'échanges entre la Société du Grand Paris, la DRIEA Ile-de-France, l'Apur et les collectivités locales concernées par l'arrivée prochaine d'une gare. En 2013 un travail de préfiguration a consisté à établir une sélection parmi tous les indicateurs statistiques disponibles, à en limiter le nombre pour ne conserver que les plus pertinents. Cette étape de préfiguration a permis d'aboutir à une liste d'une cinquantaine d'indicateurs organisés en 6 thématiques : les densités, les centralités, le cadre urbain et paysager, les caractéristiques démographiques et sociales des habitants des quartiers de gare, la mobilité et les espaces publics et les dynamiques de construction et les projets.

L'observation est conduite à deux échelles :

- Une analyse croisée de l'ensemble des quartiers de gare, considérés ligne par ligne, permettant de comparer la situation des quartiers de gare les uns par rapport aux autres.
- Des monographies détaillant les caractéristiques de chaque quartier de gare et le restituant dans son environnement immédiat, dans les communes concernées par l'arrivée de la gare mais aussi dans le reste de la petite couronne.

Les monographies des quartiers de gare des lignes 14, 15 Ouest, 15 Sud, 15 Est et 16 ainsi que les analyses croisées de l'ensemble des quartiers de gare de chacune de ces lignes ont d'ores et déjà été réalisées. Le travail de l'observatoire se poursuit par l'analyse des quartiers des lignes 17 et 18, dont Massy Opéra fait partie.