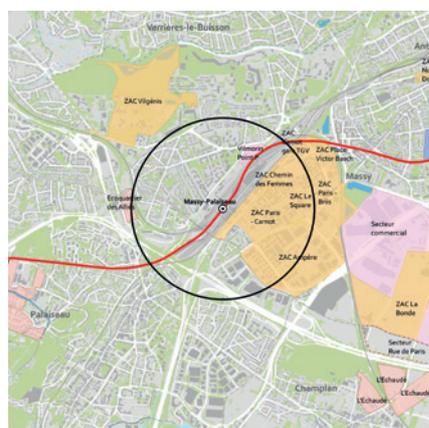
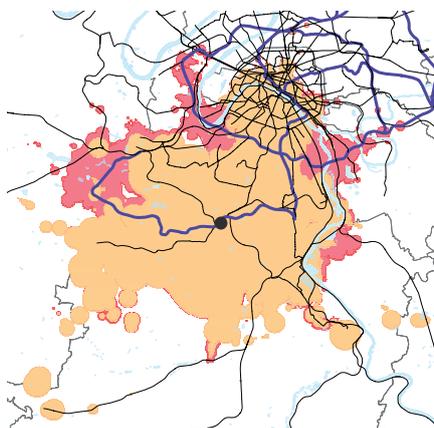


Monographie du quartier de gare Massy - Palaiseau Ligne 18



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

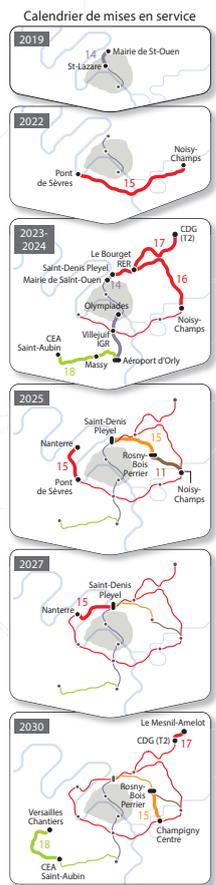
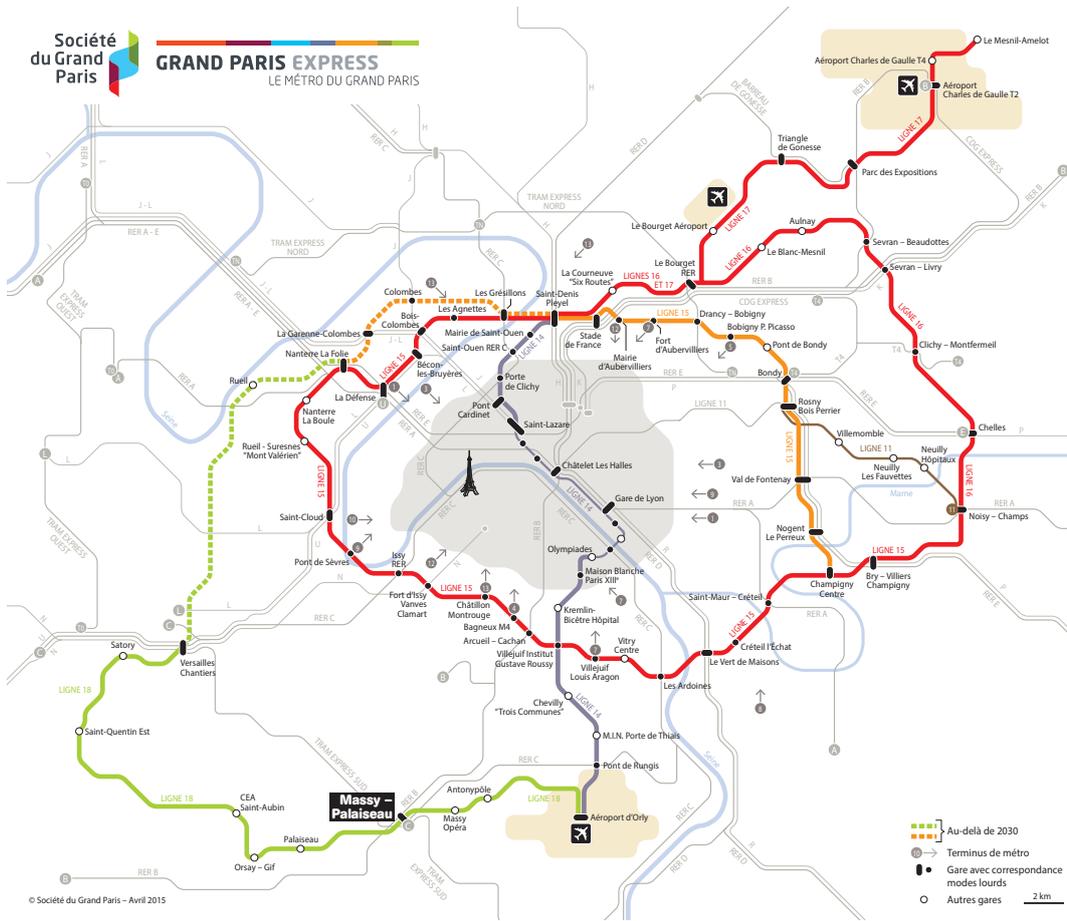
www.apur.org

2016V2.7.1.

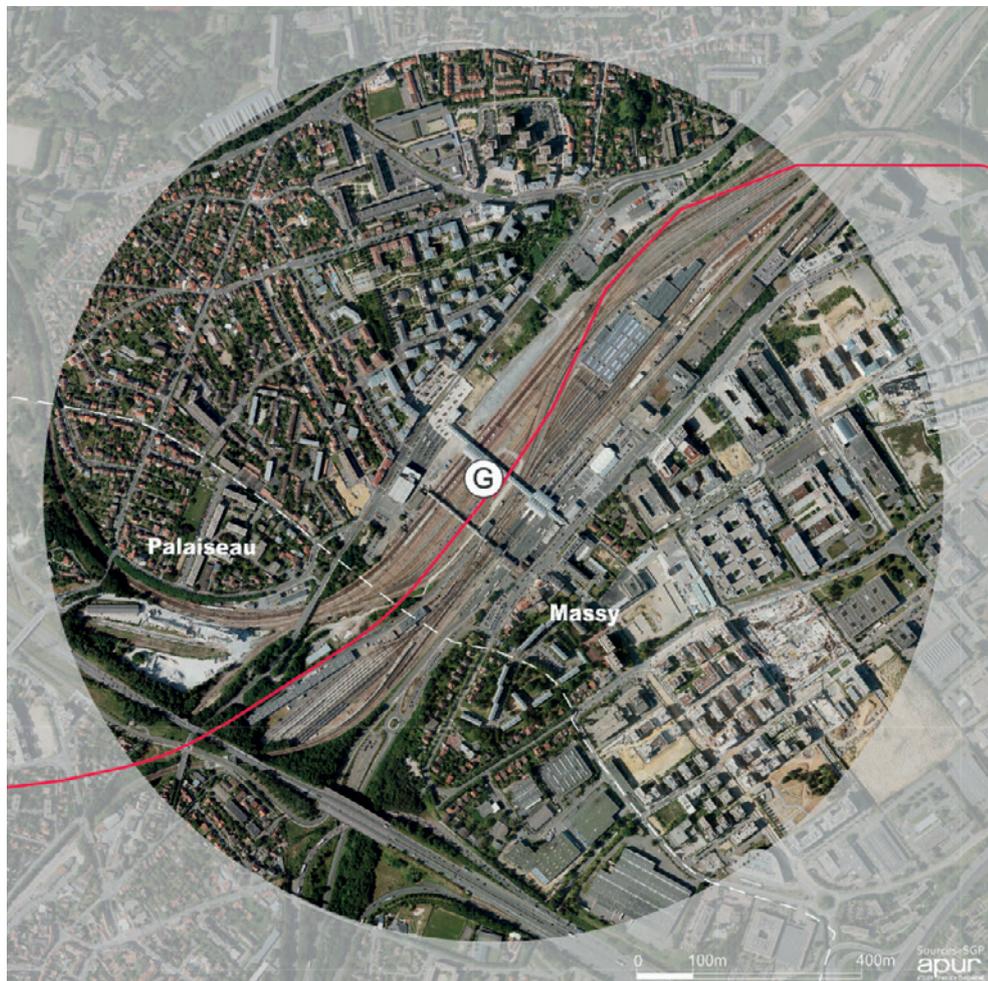
Sommaire

Introduction	1
1. Un quartier pratiquement aussi dense en population qu'en emplois.....	3
2. Deux centralités locales qui seront renforcées avec la mise en service du RGPE	4
3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare	5
3.1. Fonctions urbaines : un quartier de gare à deux visages	5
3.2. Des hauteurs contrastées entre le bâti ancien et les réalisations récentes.....	6
3.3. Un quartier en cours de densification	6
3.4. Un tissu urbain fortement conditionné par les infrastructures de transports	7
3.5. Un développement urbain bipolaire issu d'une coupure par les infrastructures de transports.....	8
3.6. Une végétation très présente dans le quartier.....	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 en croissance démographique au profil mixte	12
4.2. Des ménages aux revenus dans la moyenne de la petite et grande couronne.....	13
4.3. À Massy et à Palaiseau, un quart des emplois liés à l'administration publique, à l'enseignement et à la santé.....	14
4.4. Un parc de logements diversifié, sous forme d'habitat collectif.....	15
5. La mobilité et les espaces publics.....	16
5.1. Le recours à la voiture pour la moitié des trajets domicile-travail	16
5.2. Une accessibilité renforcée à la métropole et au-delà à l'horizon 2030.....	17
5.3. Plus de la moitié des déplacements domicile-travail effectués en voiture	18
5.4. L'accessibilité du quartier contrainte par le faisceau ferré.....	18
6. Les dynamiques de construction et les projets urbains à venir.....	20
6.1. Une dynamique de construction soutenue au cours des 15 dernières années	20
6.2. Des logements dans le nord-ouest et des activités tertiaires dans la moitié est..	21
6.3. Un secteur de projet en profonde évolution.....	22

LE RÉSEAU DU GRAND PARIS EXPRESS



- Au-delà de 2030
 - Ligne de métro
 - Gare avec correspondance modes lourds
 - Autres gares
- 2 km



Gare : Massy - Palaiseau

Ligne 18, horizon 2024.

Gare située dans la commune de Massy.

Quartier (800 m autour de la gare) localisé sur les communes de Massy et de Palaiseau (Essonne).

Massy et Palaiseau appartiennent à la communauté d'agglomération Paris Saclay.

PLU de Massy approuvé le 15 septembre 2016.

PLU de Palaiseau approuvé le 30 mai 2008. Dernière révision le 26 juin 2013.

Quartier de gare en partie concerné par le Contrat de Développement Territorial Paris-Saclay Territoire Sud (à Palaiseau).

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 - Palaiseau, 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 Palaiseau). 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 PALAISEAU



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 pratiquement aussi dense en population qu'en emplois

La population dans le quartier de gare de Massy - Palaiseau s'élève à près de 13 000 habitants regroupés pour l'essentiel au nord des voies ferrées dans le quartier Vilmorin et au sud dans le quartier Atlantis. En 2010, avant les opérations réalisées dans le cadre de Massy Atlantis, la densité d'habitants dans le quartier de gare est plus élevée que dans l'ensemble formé par les deux communes de Massy et Palaiseau (47 habitants à l'hectare contre 35). En revanche elle est sensiblement plus faible que la moyenne de la petite couronne toute proche (68 hab. à l'ha). Au sud des voies ferrées, les immeubles de bureaux ou d'activités se succèdent, ce qui se traduit par la présence de nombreux emplois dans le quartier de gare, par une densité d'emplois (44 emplois à l'hectare) et un taux d'emploi élevés (1,7), sensiblement supérieurs à celui des communes de Massy et Palaiseau ou de la petite couronne.

Densité de population



Les carreaux comptant moins de 10 ménages apparaissent en gris

Source : Insee fichier fiscal 2010

Note de lecture : Ces chiffres de 2010 ne tiennent pas encore compte des opérations réalisées depuis dans le cadre de Massy Atlantis où près de 5 000 logements et 700 000 m² de bureaux et commerces sont construits.

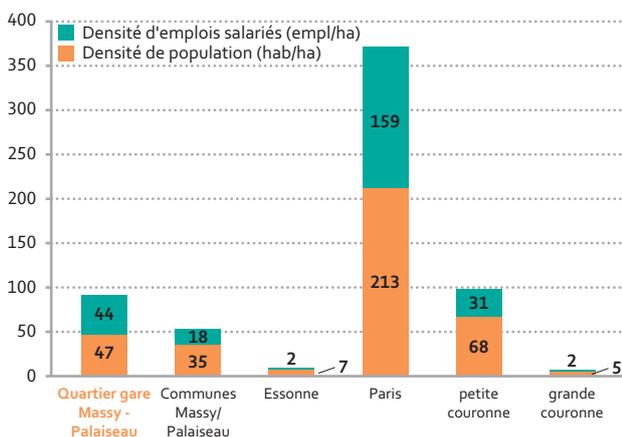


Population et emplois dans le quartier de gare de Massy - Palaiseau

Massy - Palaiseau	Population	Emplois
Quartier de gare	12 917	8 938
2 km	59 396	15 828
4 km	149 981	40 675

Sources : Insee CLAP (2012), Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, Taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011

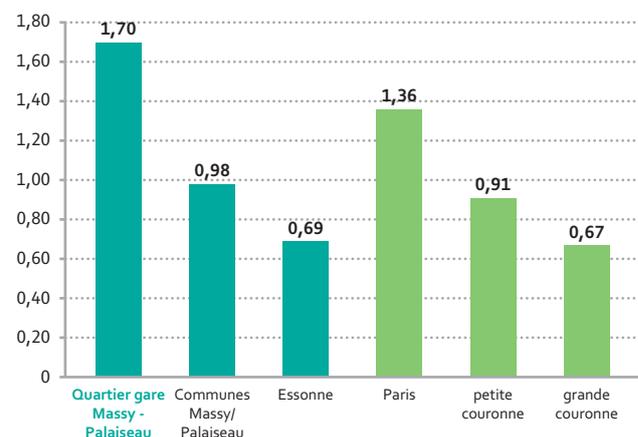
Densités cumulées d'habitants et d'emplois (population + emplois salariés à l'hectare)



Source : Insee CLAP 2012 et recensement 2011

Taux d'emploi

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

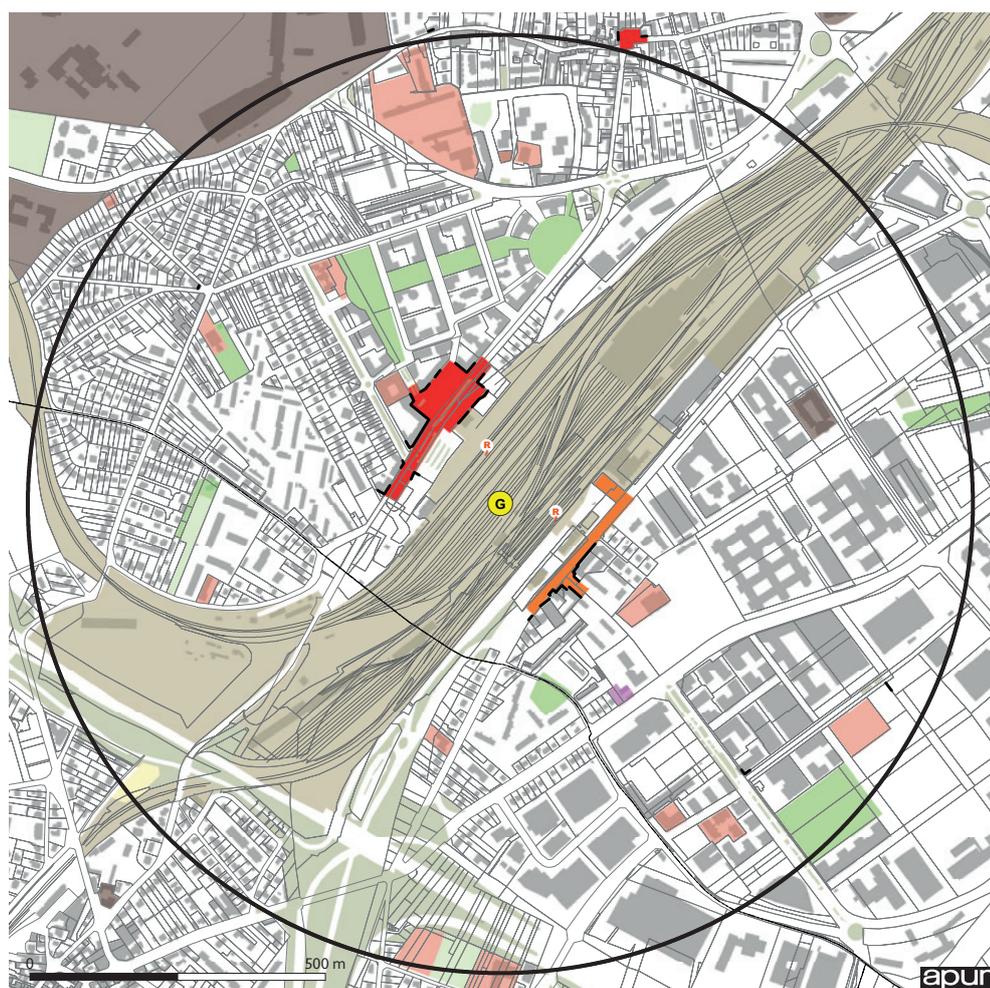


Source : Insee CLAP 2012 et recensement 2011

2. Deux centralités locales qui seront renforcées avec la mise en service du RGPE

La future gare GPE intègre un nœud d'échange intermodal à échelle globale qui lie deux gares du RER (B et C), la gare TGV et un réseau de bus. Les flux intenses de voyageurs induisent la présence de nombreux commerces au rez-de-chaussée des immeubles situés à proximité immédiate des gares, de part et d'autre des voies, place de l'Union Européenne et le long de l'avenue Carnot. Une passerelle piétonne récemment réalisée permet de rapprocher les deux univers urbains malgré la grande largeur du faisceau ferré à cet endroit.

Le projet de la place du Grand Ouest, à la sortie de la gare et dont la livraison est prévue à partir de mi-2017, devrait enrichir l'offre commerciale et de services (cinéma) du quartier.



Éléments de centralités

Centralités

- locale
- mixte
- globale

Équipement

- local
- global
- ★ mairie, hôtel de ville
- station RER et métro
- ⓐ nouvelle gare
- gare RATP et SNCF

Commerce et animation

- linéaire commercial
- emprise commerciale
- marché

Grande emprise végétalisée

- espace vert (parcs, institutions, friches)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain agricole

Grande emprise et infrastructure

- service urbain
- grande infrastructure de transport
- faisceau ferroviaire
- faisceau autoroutier
- réseau hydrographique

Source : Apur octobre 2016



Avenue Carnot, Massy



Place de l'Union Européenne, Massy

3. Le cadre urbain et paysager du quartier de gare

3.1. Un quartier de gare à deux visages

Le faisceau ferré SNCF génère une coupure urbaine qui explique le contraste fonctionnel entre les deux secteurs urbains situés de part et d'autre. Au nord des voies, un quartier à dominante résidentielle lie habitat individuel et collectif. À noter une densité plus importante de logements collectifs au voisinage de la gare. Au sud, un tissu d'activité économique et industrielle suit le contour de nouvelles voies publiques au tracé orthogonal. La réalisation en cours ou récente de logements, bureaux et équipements de proximité (groupe scolaire Léonard de Vinci) contribue à transformer l'atmosphère de ce côté des voies ferrées.

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

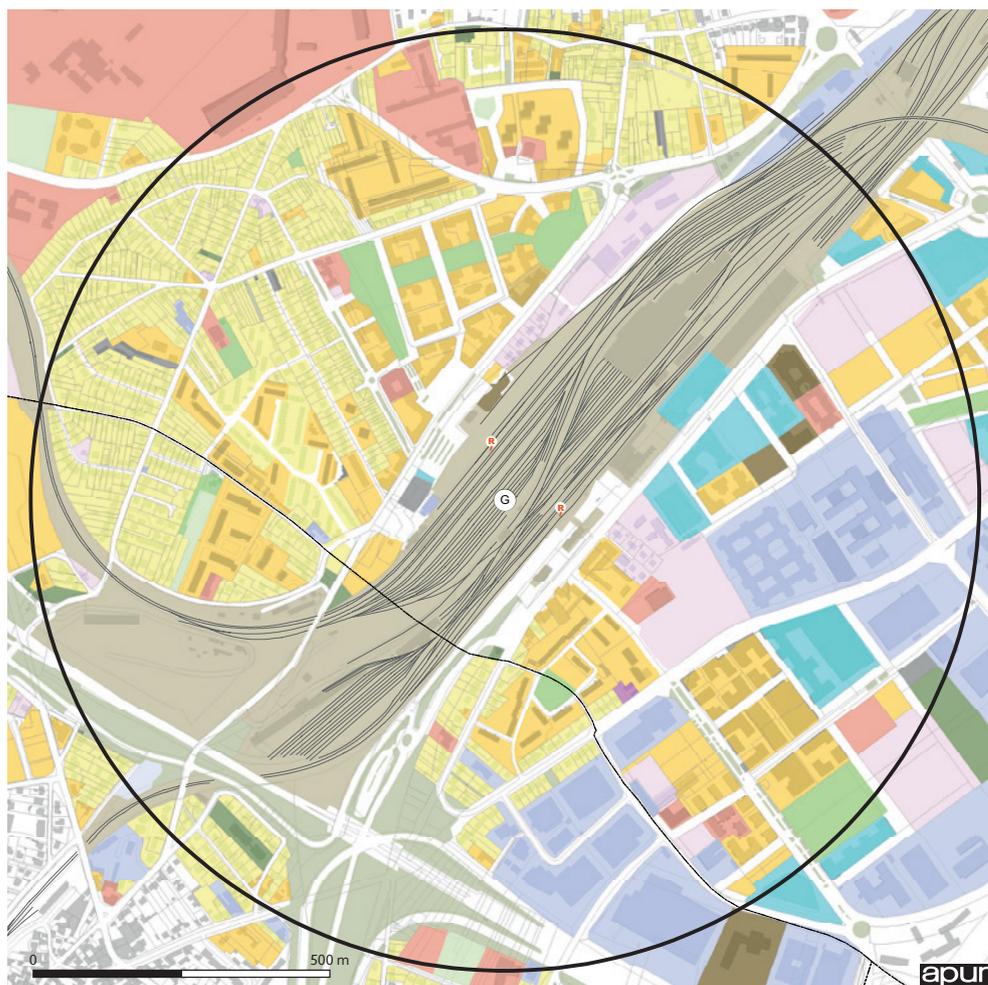
Emprise non bâtie

- 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



Gare TGV, Massy



Avenue Georges Clémenceau, Massy

3.2. Des hauteurs contrastées entre le bâti ancien et les réalisations récentes

À l'échelle du quartier, la majorité (81 %) des surfaces bâties s'élève à moins de 15 m avec 42 % des surfaces comprises entre 7 et 15 m et 39 % en deçà des 7 m. Les constructions les plus récentes situées principalement du côté est du réseau ferré ainsi qu'à l'ouest (autour de la place de l'Union Européenne) se distinguent par des hauteurs plus élevées que la moyenne, comprises entre 15 et 25 m avec quelques points culminants qui dépassent cette valeur.

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 - Palaiseau



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

3.3. Un quartier en cours de densification

En accord avec le constat établi pour les hauteurs bâties, les densités les plus élevées observées sont supérieures à 2 ou à 3 pour les constructions les plus récentes, repérables sur la carte ci-contre. Les parcelles urbanisées plus anciennement présentent à l'inverse des densités faibles pour beaucoup inférieures à 0,5.

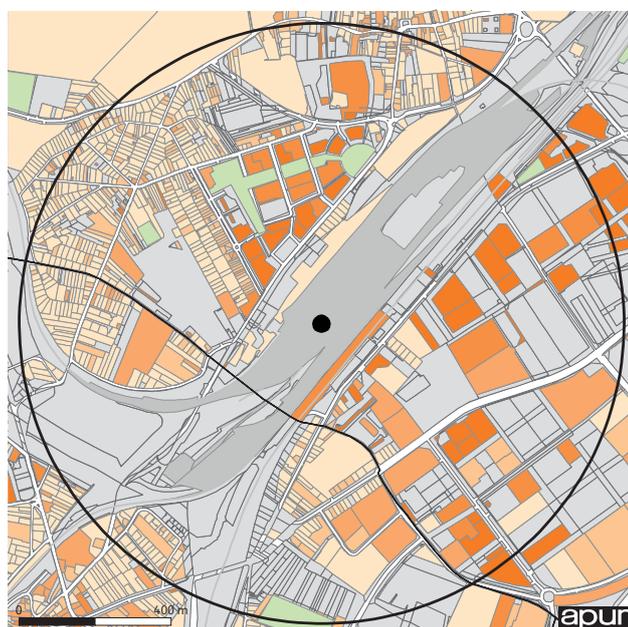
Densité bâtie à la parcelle

- gare
 - périmètre 800m
- Densité bâtie en m² 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 DGFIIP 2013, BD Parcellaire © IGN 2013



3.4. Un tissu urbain fortement conditionné par les infrastructures de transports

Le large faisceau ferré et l'autoroute A126 qui passe en viaduc au sud du quartier sont autant d'infrastructures de transports lourdes qui fracturent le tissu urbain du quartier et contribuent à en isoler les parties. Au nord des voies, l'avenue de Versailles supporte un tissu urbain linéaire ancien. Un quartier résidentiel pavillonnaire se tisse autour de la rue Jean Jaurès et épouse la géométrie de la voie ferrée. Le secteur situé au sud des voies et les alentours de la place de l'Union Européenne du côté nord sont marqués par une géométrie remembrée et régulière des voies et des îlots. De vastes emprises d'activités se maintiennent au sein de ces nouveaux tracés.



Chemin des Boeufs, Palaiseau



Avenue de Paris, Massy



Résidence Gallieni, Palaiseau



Rue Alexandra David-Néel, Massy

3.5. Un développement urbain bipolaire issu d'une coupure par les infrastructures de transports

Le quartier de gare de Massy - Palaiseau est marqué par un large faisceau ferré construit au XIX^e siècle. Au nord de celui-ci, côté "Vilmorin", on trouve ainsi les constructions les plus anciennes le long de la rue de Versailles (Villaine) et un secteur pavillonnaire dont l'urbanisation débute au début du XX^e siècle autour de la rue Jean Jaurès (les Graviers). Le secteur Massy Atlantis situé au sud des voies s'urbanise depuis les années 1920 pour accueillir les vastes emprises de la zone d'activités des Champs ronds parmi lesquelles les groupes Safran, Sagem, Thalès, Ericsson et Carrefour sont aujourd'hui les enseignes les plus emblématiques.

Avec près de 45 000 voyageurs qui transitent par les deux lignes RER, le TGV (gare ouverte en 1991) et les 21 lignes de bus, la gare de Massy - Palaiseau est un pôle d'échange majeur de la région. Depuis les années 2000, une mutation profonde du quartier est en cours. Elle se matérialise par une nouvelle passerelle inaugurée en 2012, destinée à reconnecter les deux secteurs situés de part et d'autre des voies ferrées. Ce geste s'accompagne jusqu'à aujourd'hui de la construction de nombreux bâtiments de logements, bureaux et équipements de proximité qui contribuent à modeler un nouveau visage au quartier de gare. Ces derniers sont situés de part et d'autre de la future gare : le quartier Vilmorin autour de la place de l'Union Européenne à l'ouest (à l'emplacement des anciens magasins greniers Vilmorin présents entre 1885 et 1969) et dans le quartier Atlantis à l'est.

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

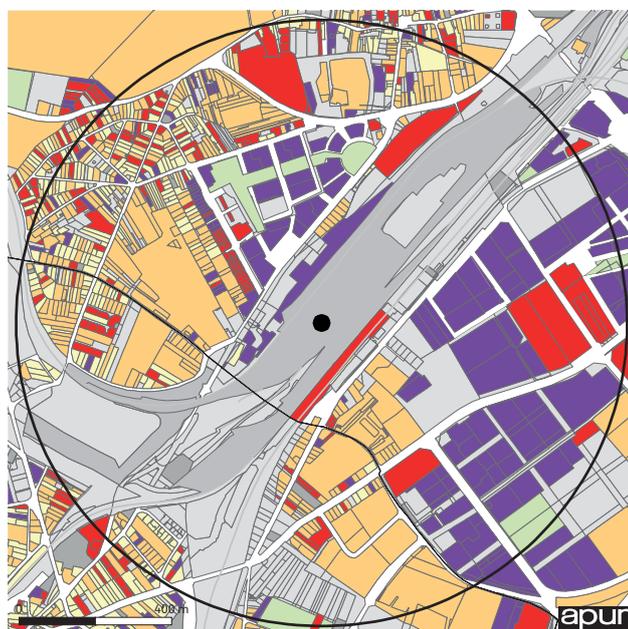
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

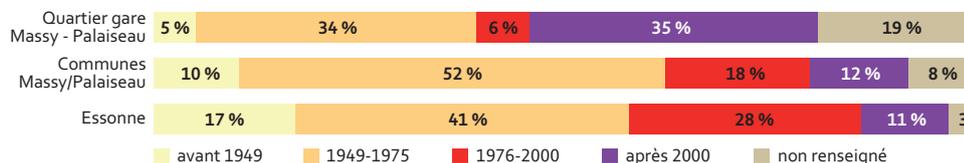
- espace vert
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* 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. Une végétation très présente dans le quartier

Les délaissés autour des voies ferrées et de l'autoroute A126 façonnent un paysage d'interstices au sein duquel une part importante de la végétation du quartier se développe. Avec un couvert végétal de 31 % seulement, les zones urbanisées du quartier laissent néanmoins place à des espaces verts publics. Ces derniers prennent la forme de mails plantés (côté Vilmorin). Le reste de la végétation se développe dans le domaine privé des copropriétés ou des jardins des pavillons individuels. Côté Atlantis, les réalisations récentes font apparaître des cœurs d'îlots végétalisés et de nouveaux mails plantés comme celui du Commandant Cousteau à Massy.

Les bâtiments et la végétation

● gare

○ périmètre 800m

Les hauteurs de la végétation en mètres

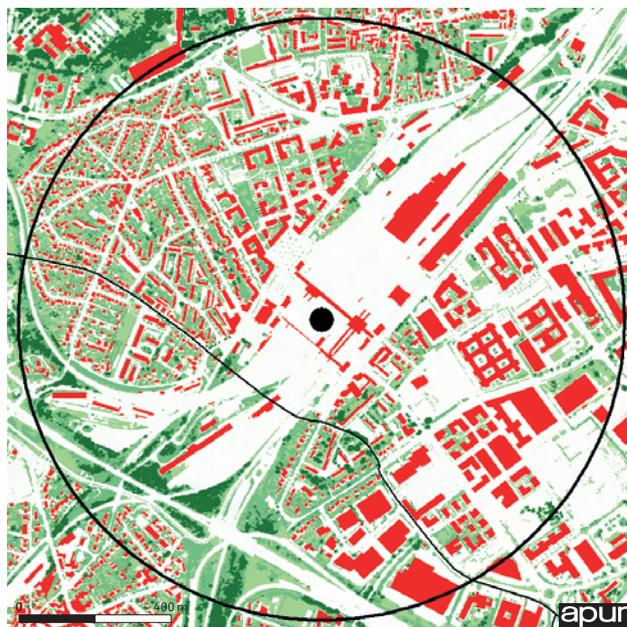
■ moins de 1 m

■ de 1 à 10 m

■ plus de 10 m

■ bâtiments

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



Rue Magellan, Massy



Mail du Commandant Cousteau, Massy

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

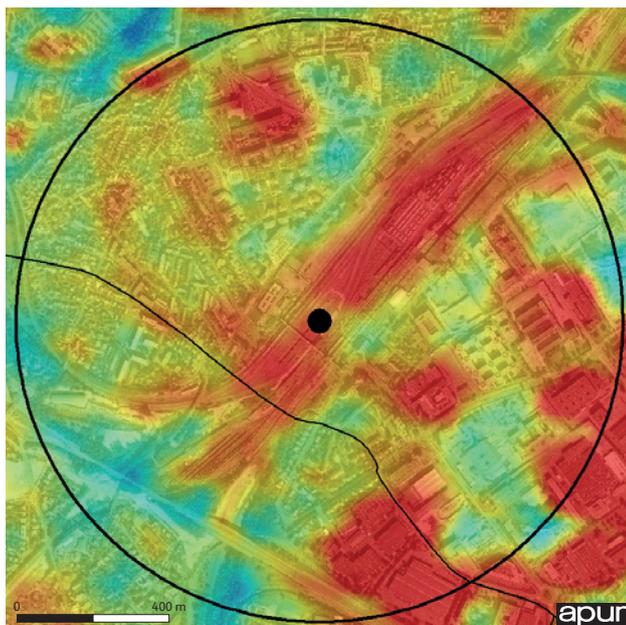
Les relevés thermographiques d'été mettent en évidence des îlots de chaleur importants dans le quartier, en particulier au-dessus des voies ferrées, des emprises d'activité situées le long des rues Emile Baudot et Galvani et du groupe scolaire Louis Moreau. Le point commun entre ces lieux réside dans une imperméabilisation du sol importante qui contrarie le rafraîchissement naturel de l'air. À l'inverse, les espaces végétalisés des délaissés de l'autoroute au sud jouent un rôle de régulateur thermique pour le quartier.

Des relevés thermographiques d'hiver permettent d'identifier quelques bâtiments mal isolés repérables par des déperditions de chaleur. Ici encore, les bâtiments d'activités présents au sud du quartier le long de la rue Emile Baudot sont concernés.

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

38 °C 25 °C 15 °C

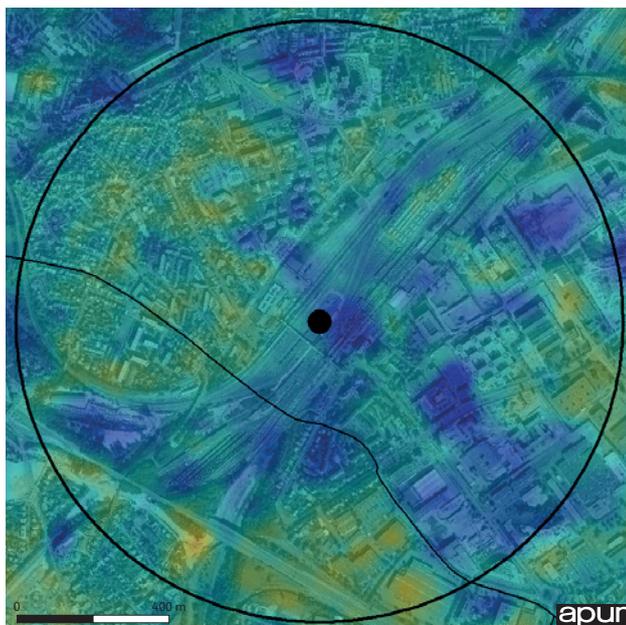
Source : LANDSAT 2010



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

9 °C 2 °C -5 °C

Source : LANDSAT 2012



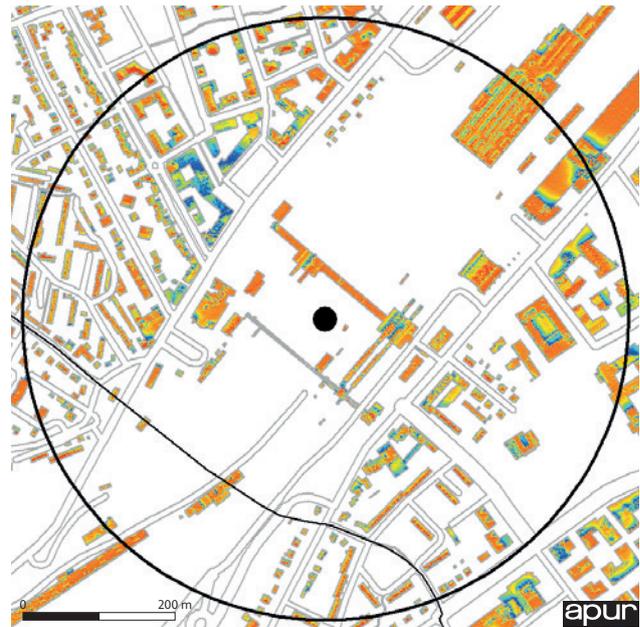
Le cadastre solaire présenté ici dans un rayon de 400 m permet de déterminer le potentiel solaire des toitures, et d'identifier les opportunités d'installations photovoltaïques. Cet outil a pour vocation d'amorcer une première réflexion concernant la transition énergétique du quartier et d'identifier au préalable des leviers d'action. À noter que ce travail n'est pas exhaustif et que des technologies non cartographiées ici peuvent s'avérer pertinentes à étudier. Les bâtiments possédant une vaste toiture horizontale ou bien orientée, présentent un potentiel non négligeable. En cela, les toitures des immeubles de logement collectif situés avenue Raymond Aron pourraient devenir le support de ces exploitations. De même, les toitures des bâtiments liés à l'exploitation des voies de chemin de fer, visibles depuis les étages des immeubles voisins, pourraient servir de témoin pour la transition énergétique du quartier tout en palliant à des défauts actuels en matière d'isolation thermique. 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
1 200 0



Sources : Apur, MNE 2012, © InterAtlas



4. Les évolutions démographiques, familiales et sociales

4.1. Un quartier en croissance démographique au profil mixte

Le quartier de Massy - Palaiseau présente un profil socio-démographique proche de celui de ces deux communes de rattachement. Il se caractérise par une croissance démographique moyenne, les jeunes y représentent un quart de la population. En revanche, la part des personnes âgées de 65 ans ou plus est limitée dans le périmètre du quartier de gare (8 %).

Parmi les actifs résidant à Massy - Palaiseau, les cadres sont assez bien représentés en proportion (29 %) ainsi que les ménages employés et ouvriers (41 %). Comme dans les communes de Massy et Palaiseau, dans l'Essonne ou en moyenne en grande couronne, le taux de chômage parmi les actifs du quartier de gare est contenu (9,2 % contre 13 % en petite couronne).

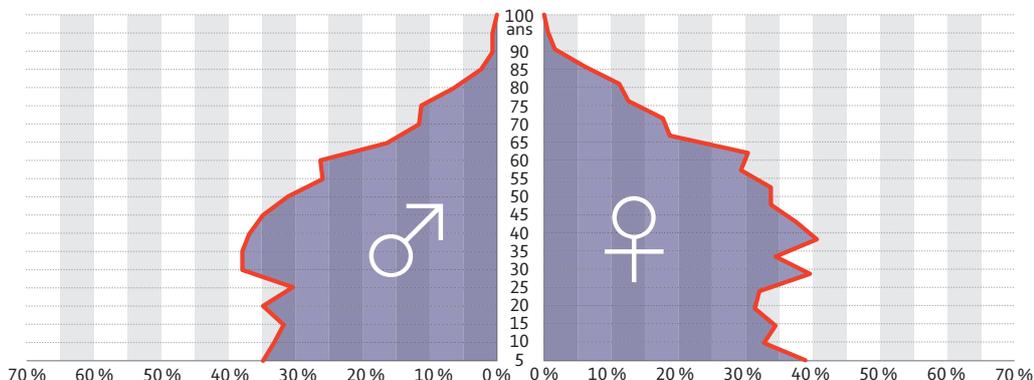
Note de lecture :

Ces chiffres ne tiennent pas toujours compte des opérations réalisées depuis dans le cadre de Massy Atlantis où près de 5 000 logements et 700 000 m² de bureaux et commerces sont construits.

	Quartier gare Massy - Palaiseau	Communes Massy/Palaiseau	Essonne	Paris	petite couronne	grande couronne
Nombre d'habitants	12 917	72 111	1 228 375	2 173 491	4 426 512	5 187 061
Évolution de la population 1999-2011	+ 38,0 %	+ 10,0 %	+ 8,0 %	+ 5,9 %	+ 10,1 %	+ 7,7 %
Part des moins de 18 ans	24,0 %	24,1 %	25,3 %	18,9 %	25,1 %	25,5 %
Part des plus de 65 ans	8,4 %	12,8 %	12,3 %	14,8 %	12,2 %	11,9 %
Nombre d'emplois salariés	8 938	36 745	419 798	1 679 557	2 028 148	1 717 953
Cadres	28,6 %	31,1 %	21,2 %	43,1 %	24,7 %	21 %
Employés et ouvriers	41,3 %	38,8 %	45,7 %	28,4 %	45,3 %	46,1 %
Taux d'emploi	1,70	0,98	0,69	1,36	0,91	0,67
Ménages à bas revenus	9,7 %	12,1 %	13,6 %	18,3 %	19,7 %	14 %
Chômage	9,2 %	9,2 %	9,9 %	11,4 %	13,1 %	10,4 %

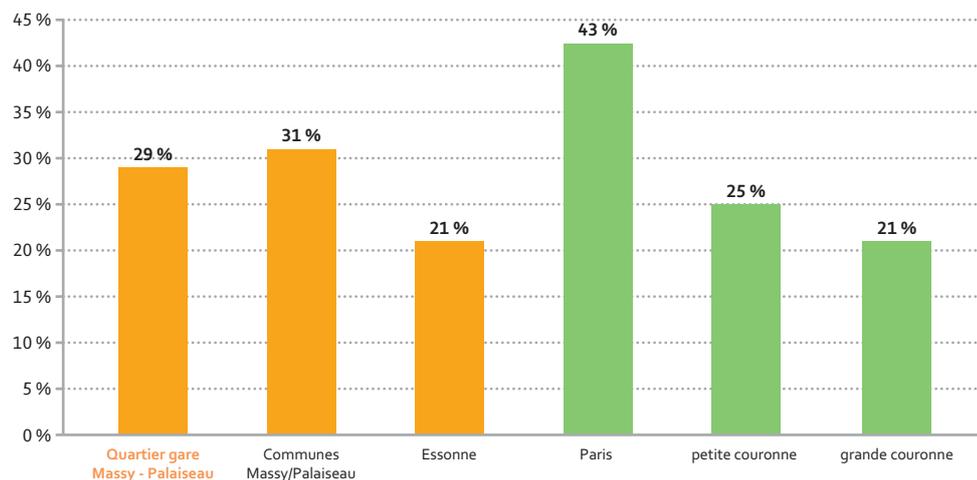
Sources : Insee recensement 2011, Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, taxe d'habitation (TH) au 1^{er} janvier 2011, CLAP 2012

Pyramide des âges dans le quartier de gare de Massy - Palaiseau (pour 1 000 habitants)



Source : Insee recensement 2011

Part des cadres dans la population active



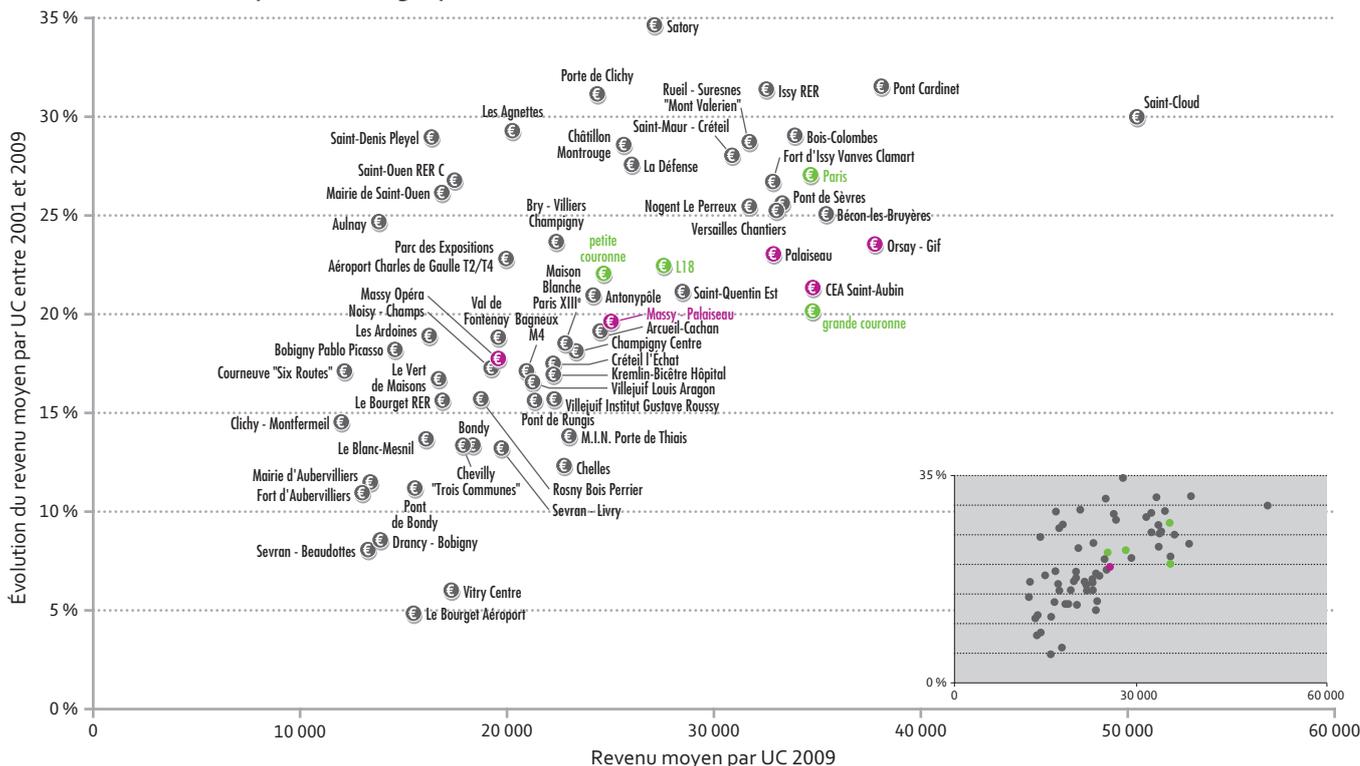
Source : Insee recensement 2011

4.2. Des ménages aux revenus dans la moyenne de la petite et grande couronne

Le revenu moyen des ménages du quartier de Massy - Palaiseau s'élève à 25 000 € par an et par unité de consommation, en progression de 20 % entre 2001 et 2009. Ce niveau de revenu place les ménages du quartier de gare au-dessus de la moyenne pour la commune de Massy (22 900 € par an et par UC, +23 %) et au niveau de celle pour Palaiseau (24 700 € par an et par UC, +19 %) et, à titre de comparaison, légèrement au-dessus de la moyenne de la petite couronne.

La part de ménage à bas revenus résidant dans le quartier de Massy - Palaiseau est limitée (9,7 %), de 10 points inférieure à la moyenne de la petite couronne et de quelques points inférieure à la moyenne du département (13,6 %).

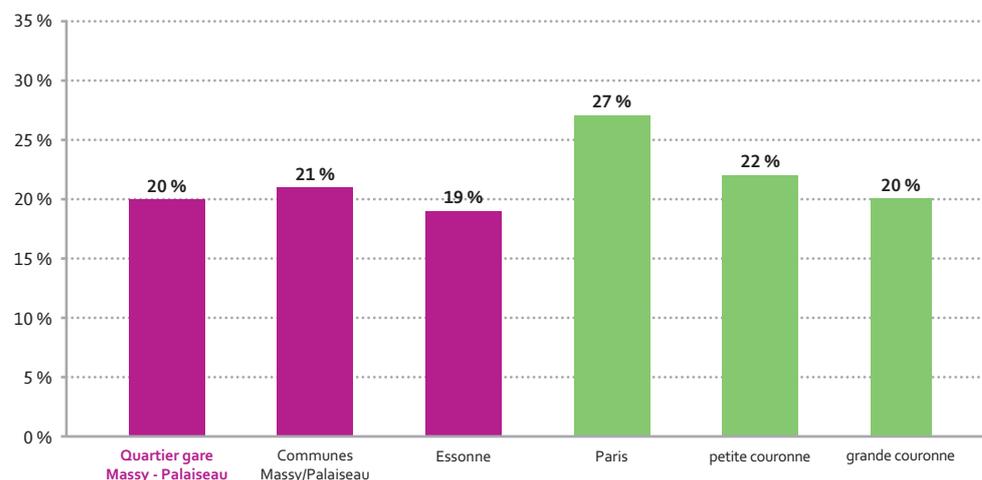
Évolution du revenu moyen des ménages par unité de consommation (UC) entre 2001 et 2009



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)



Note de lecture :

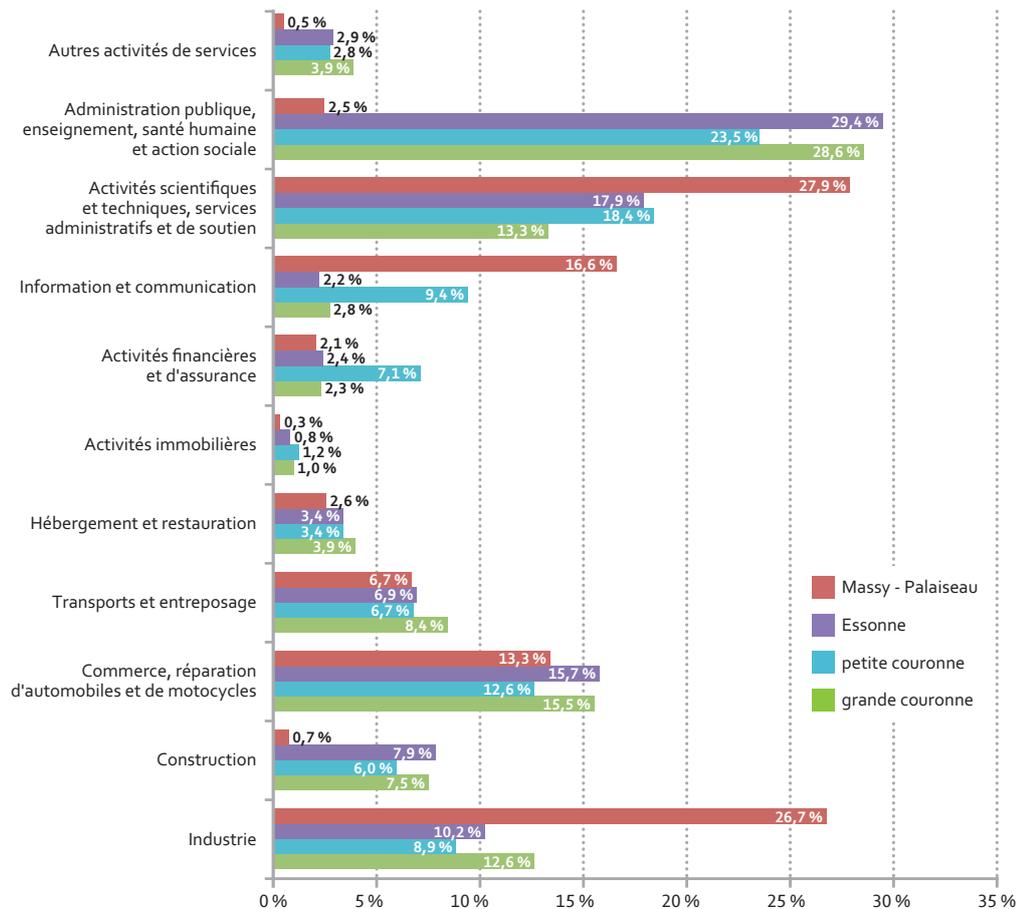
Ces chiffres de 2011 ne tiennent pas compte de toutes les opérations réalisées depuis dans le cadre de Massy Atlantis où près de 5 000 logements et 700 000 m² de bureaux et commerces sont construits.

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

4.3. À Massy et à Palaiseau, un quart des emplois liés à l'administration publique, à l'enseignement et à la santé

Dans l'ensemble, les taux d'emploi dans les différents secteurs à Antony et à Massy sont proches de ceux observés en petite couronne et à Paris. À noter une part plus importante d'emplois dans l'industrie (27 %) ainsi que dans le secteur des activités scientifiques et techniques et les services administratifs (28 %). Cette donnée s'explique par la présence d'un secteur ancien d'activité et d'industrie à l'est des voies ferrées, au sein duquel de nouvelles fonctions sont venues se greffer de nouvelles fonctions urbaines, parmi lesquelles des bureaux en grand nombre, en lien avec la réalisation du quartier Atlantis.

Les emplois par secteur d'activité dans le quartier de gare de Massy - Palaiseau



Note de lecture :

Ces chiffres de 2012 ne tiennent pas compte de toutes les opérations réalisées depuis dans le cadre de Massy Atlantis où 700 000 m² de bureaux et commerces sont construits.

Source : Insee CLAP 2012

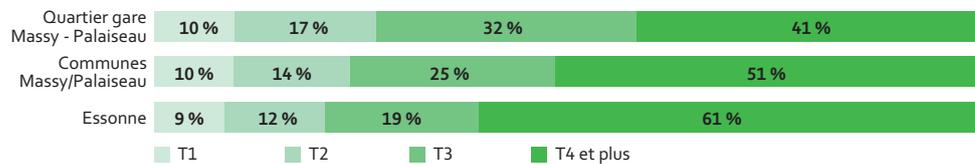
4.4. Un parc de logements diversifié, sous forme d'habitat collectif

Dans le périmètre du quartier de gare de Massy - Palaiseau, 6000 logements sont regroupés. À l'image de ce que l'on observe dans les communes de rattachement de la gare, ils sont répartis à parts quasi égales entre des propriétaires (51 %) et des locataires (49 %), alors que dans le département de l'Essonne la propriété occupante est plus développée. Les tissus pavillonnaires occupent une place limitée dans ce quartier de gare : 15 % des logements seulement sont des logements individuels.

En termes de répartition par taille de logement, le parc de Massy - Palaiseau est très équilibré, avec 27 % de petits logements (1 ou 2 pièces), 32 % de 3 pièces et 41 % de grands logements, de 4 pièces ou plus.

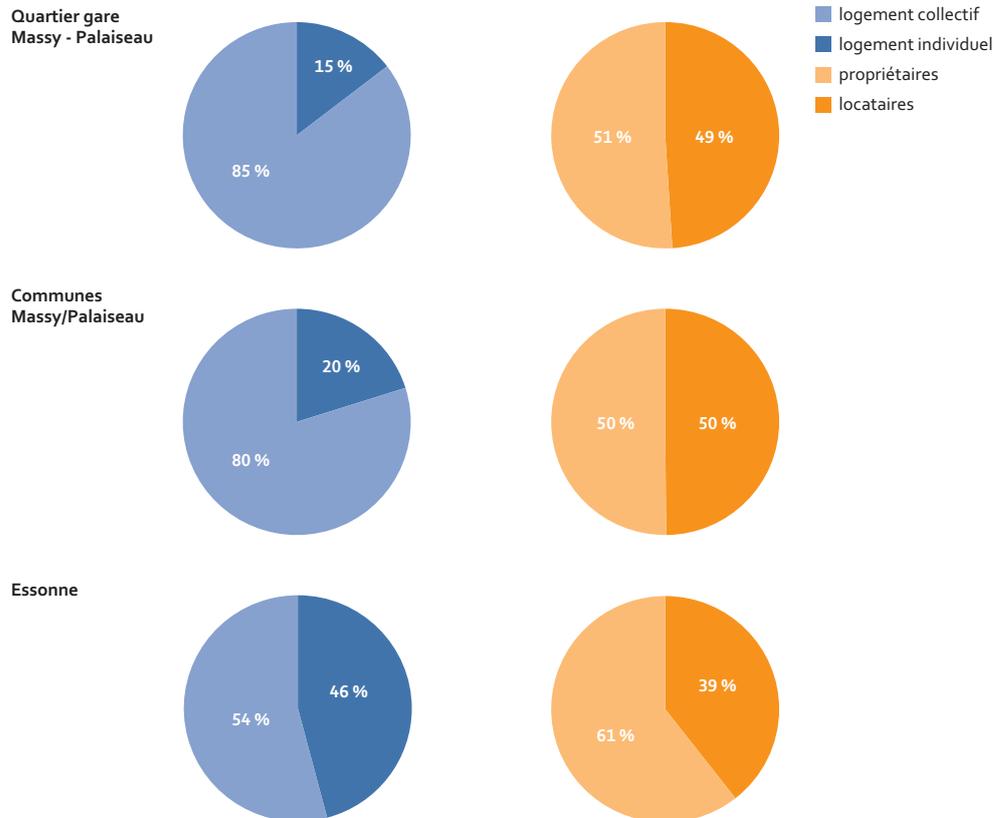
Le quartier de gare se caractérise aussi par une proportion de logements sociaux qui atteint pratiquement 30 % de l'ensemble des logements. À titre de comparaison, Massy compte 35 % de logements sociaux SRU selon l'inventaire du 1^{er} janvier 2013 et Palaiseau 21 %.

Répartition des types de logements



Sources : DRIEA, DGFIIP au 01/01/2011

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

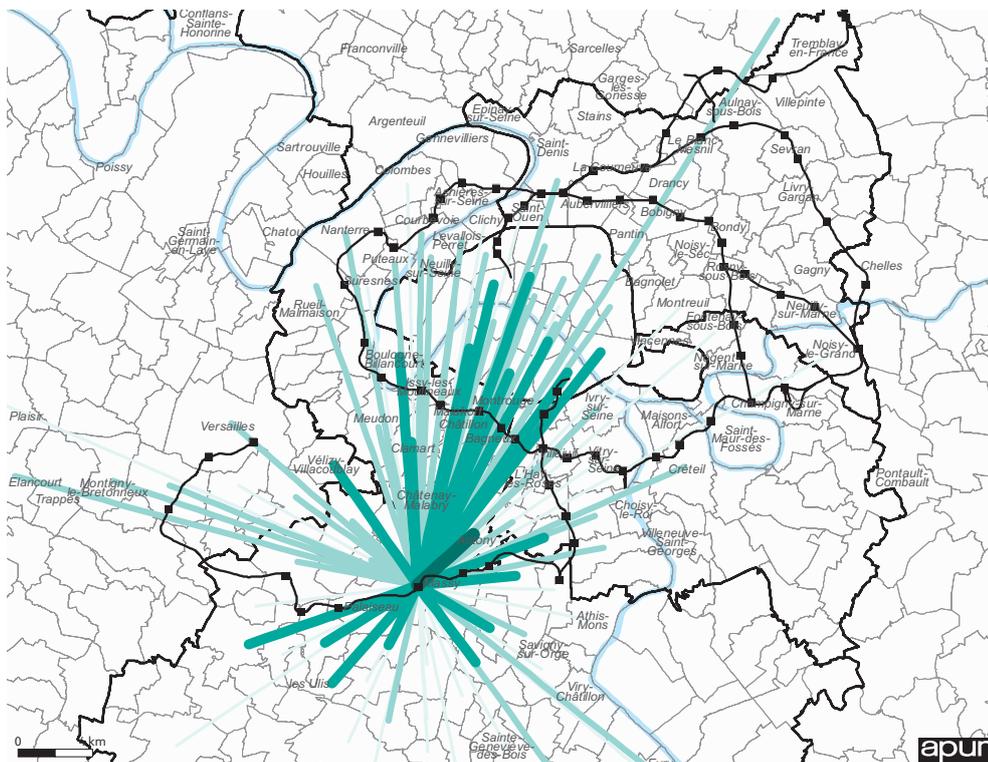


Sources : Insee recensement 2010, DGFIIP au 01/01/2011

5. La mobilité et les espaces publics

5.1. Le recours à la voiture pour la moitié des trajets domicile-travail

La desserte par les lignes B et C du RER contribue à expliquer une partie des déplacements domicile-travail observés en direction du nord vers Paris et au-delà, avec quelques emplois à Saint Denis ou à Roissy-en-France. De nombreux actifs se rendent par ailleurs à Massy et à Palaiseau pour travailler, notamment depuis le sud de Paris et les villes voisines comme Antony, Gif-sur-Yvette, Sainte-Geneviève-des-Bois, Savigny-sur-Orge ou Châtenay-Malabry.

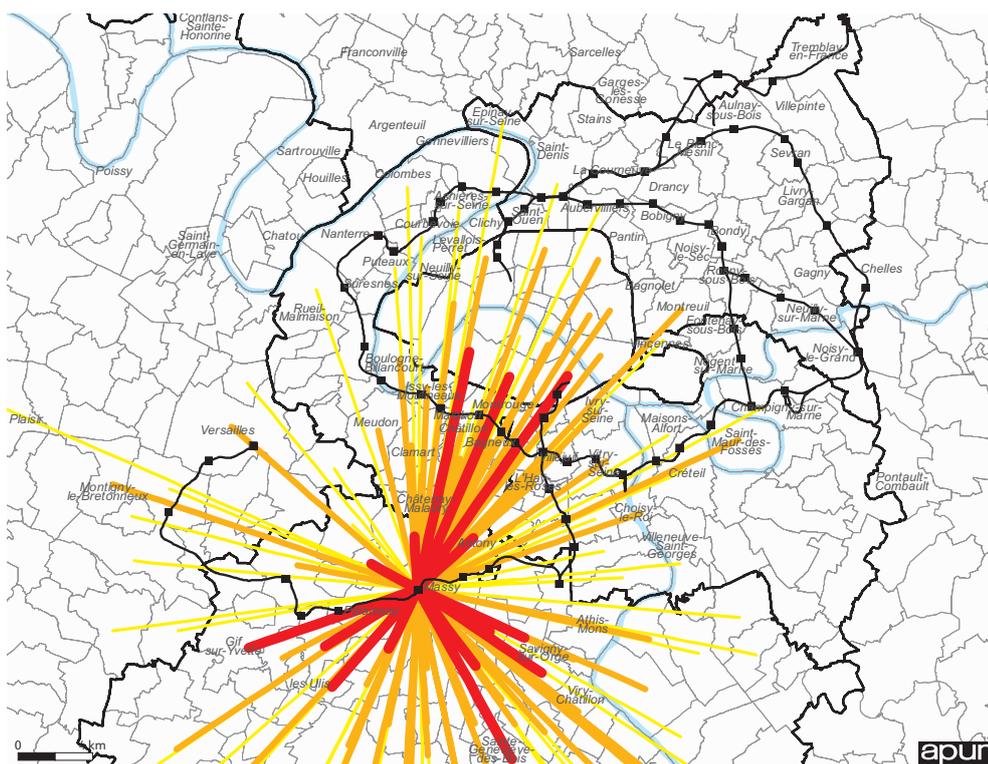


Où travaillent les actifs habitant à Massy et Palaiseau

- 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 Massy et Palaiseau

- 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

En 2011, 9 131 actifs travaillent et résident à Massy et à Antony. Ils représentent 26 % de la population active de ces deux communes. Cette donnée n'apparaît pas sur les cartes ci-contre.

5.2. Une accessibilité renforcée à la métropole et au-delà à l'horizon 2030

La desserte par le réseau actuel de transports en commun permet aujourd'hui de se rendre à Paris et de voyager principalement en grande couronne pour un temps de trajet de 45 minutes. En 2024, la mise en service de la première partie de la ligne 18, comprenant la gare de Massy - Palaiseau, offrira de nouvelles alternatives à ces parcours tout en facilitant les déplacements transversaux en petite couronne et notamment vers le pôle d'emplois de La Défense et Créteil. À l'horizon 2030, lorsque la deuxième partie de la ligne 18 sera réalisée, les déplacements transversaux en direction des communautés d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles Grand Parc seront aussi facilités.

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

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

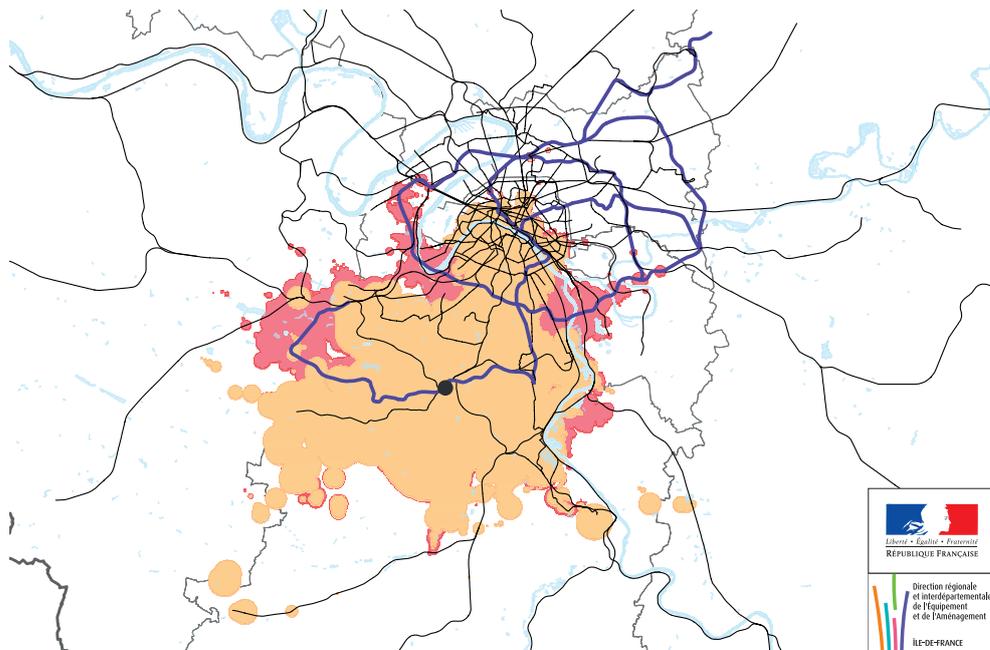
Aire atteignable en moins de 45 min. depuis la gare de départ

- 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

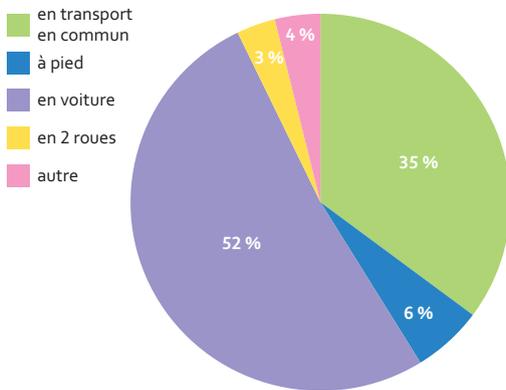
Évolution de l'accessibilité depuis la gare de Massy - Palaiseau pour un trajet de 45 minutes en transports en commun :
Territoire : + 22 %
Emplois : + 31 %



5.3. Plus de la moitié des déplacements domicile-travail effectués en voiture

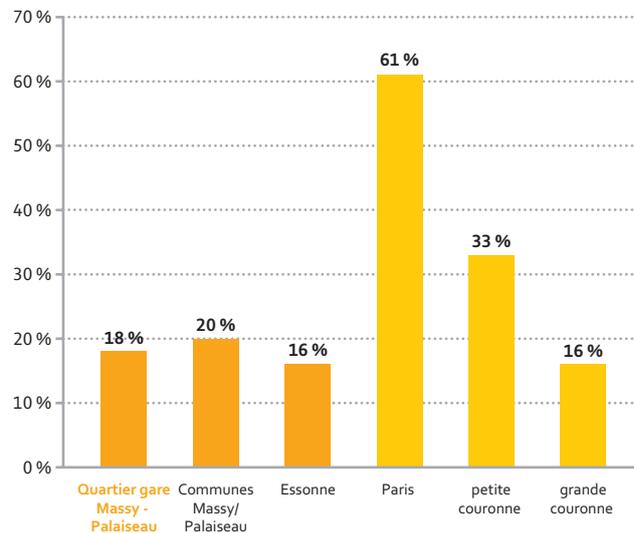
Malgré la présence de deux gares RER sur son territoire, on observe une part de recours aux transports en commun faible (36 %) pour les déplacements domicile-travail des actifs du quartier de Massy - Palaiseau. La voiture constitue le mode de déplacement privilégié, avec un trajet domicile-travail sur 2 (52 %) et une part des ménages sans voiture faible (18 %), proche de la moyenne en Essonne et en grande couronne (16 %).

Modes de déplacement domicile-travail



Source : Insee recensement 2011

Part des ménages sans voiture



Source : Insee recensement 2011

5.4. L'accessibilité du quartier contrainte par le faisceau ferré

Le quartier de gare de Massy - Palaiseau présente une contrainte majeure en termes d'accessibilité : la présence d'un vaste faisceau ferré coupant le quartier de gare en son milieu, selon un axe nord-est/sud-ouest. Il existe peu de franchissements dans les limites du quartier de gare, le principal étant la passerelle Atlantis-Vilmorin au niveau de l'actuelle gare RER et TGV et à l'endroit de la future gare, reliant le quartier d'Atlantis à l'est et celui de Vilmorin à l'ouest. De même, le boulevard de la Grande Ceinture à Palaiseau (quart sud-ouest du quartier de gare) permet de franchir à la fois les voies ferrées et l'autoroute A126, entre le quartier des Gravières et des Vergers et celui du Centre. Finalement, la position de la future gare, à proximité de la passerelle Atlantis-Vilmorin permet de réduire l'effet potentiellement négatif de l'accessibilité de la gare par rapport au quartier. Ainsi, la majeure partie du quartier de gare est accessible depuis la gare via un parcours de 1 000 m à pied suivant la trame viaire existante (environ 15 minutes à pied), à l'exception des extrémités est côté Atlantis et nord du côté des

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

quartiers de Villaine et Vilgénis à Massy. À noter que le sud du quartier à Palaiseau n'est accessible à pied que via le boulevard de la Grande Ceinture à l'ouest et l'avenue Henri Barbusse à l'est.

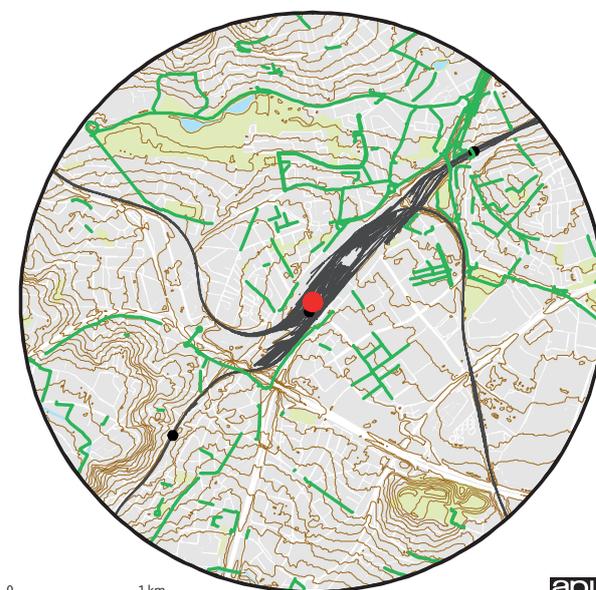
Dans un rayon de 2 km autour de la future gare, des aménagements cyclables permettent de favoriser le rabattement vers la gare à vélo, à l'image des pistes cyclables présentes dans les quartiers de Vilmorin et Atlantis à Massy. Deux grands axes apparaissent intéressants en termes de rabattement : les avenues du Président Allende et Raymond Aron à Massy (cette dernière étant néanmoins actuellement condamnée en raison du chantier sur les parcelles adjacentes à la voie ferrée) assurant l'accessibilité à vélo depuis le quartier de Villaine et Verrières-le-Buisson ; la route située au sud de l'A126 et reliant Palaiseau Centre et les avenues du Président Wilson (Palaiseau) et Carnot (Massy).

En termes de dessertes en transports en commun et à l'exception des transports lourds, le rayon de 2 km autour de la future gare de Massy-Palaiseau fait apparaître un réseau de bus structuré pour desservir les actuelles gares RER et TGV. À l'ouest, le réseau présente de plus fortes fréquences au niveau de Vilmorin et en provenance du nord (Villaine, Vilgénis, Verrières). À l'est, les lignes de bus relient Atlantis à Massy Opéra. Pour assurer la desserte des communes au sud de la gare (Palaiseau, Champlan, Villebon), la communauté Paris-Saclay a mis en place un réseau de navettes gratuites, structuré autour de 15 lignes, dont 2 concernant directement le quartier de gare de Massy-Palaiseau : la ligne J entre le rond-point du Pileu à Palaiseau et le quartier de Massy Opéra et la ligne F en provenance de Champlan.

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

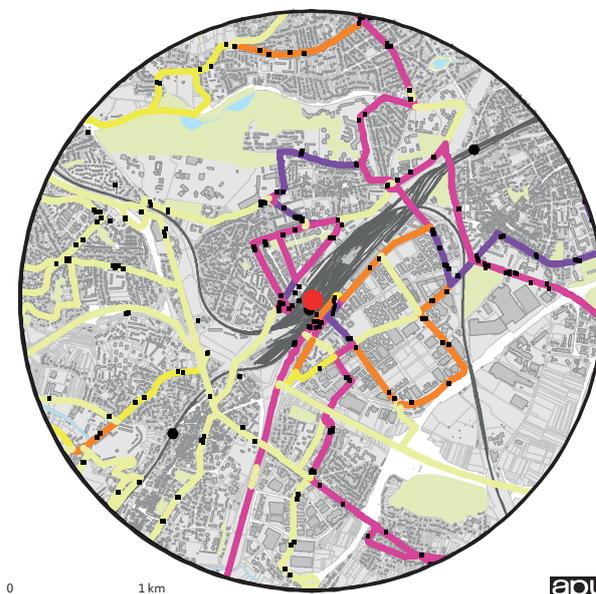


apur

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



apur

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

6.1. Une dynamique de construction soutenue au cours des 15 dernières années

Dans le périmètre du quartier de gare les surfaces autorisées à la construction entre 2000 et 2013 sont importantes, tant dans le champ du logement (222 500 m²) que de l'activité (386 600 m²). En moyenne près de 250 logements ont été autorisés en moyenne chaque année.

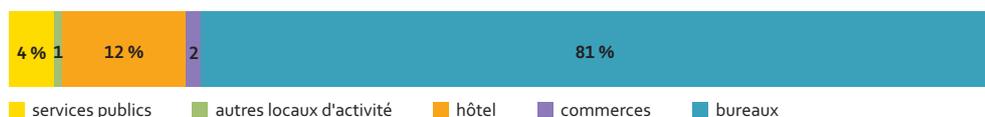
Les nouvelles surfaces d'activité correspondent quant à elles à la construction de nouveaux immeubles de bureaux concentrés pour la plupart dans la moitié sud-est du quartier, autour de la place Nelson Mandela ou le long de l'avenue Carnot par exemple.

Construction (2000-2013)	Quartier gare Massy - Palaiseau	Communes Massy/Palaiseau
Surface de logements autorisés (m ²)	222 535	677 574
Nombre moyen annuel de logements autorisés sur la période 2000-2013	246	784
dont nombre moyen annuel de logements autorisés de 2006 à 2013	281	1 010
Taux de construction	27 %	15 %
Surface de locaux d'activité (m ²)	386 601	1 137 174

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.

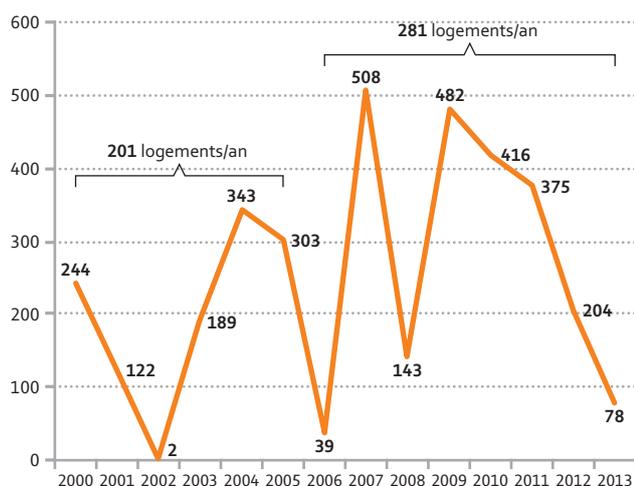
Types de locaux d'activités construits dans le quartier de gare de Massy - Palaiseau (2000-2013)



Sources : DRIEA, SITADEL 2015

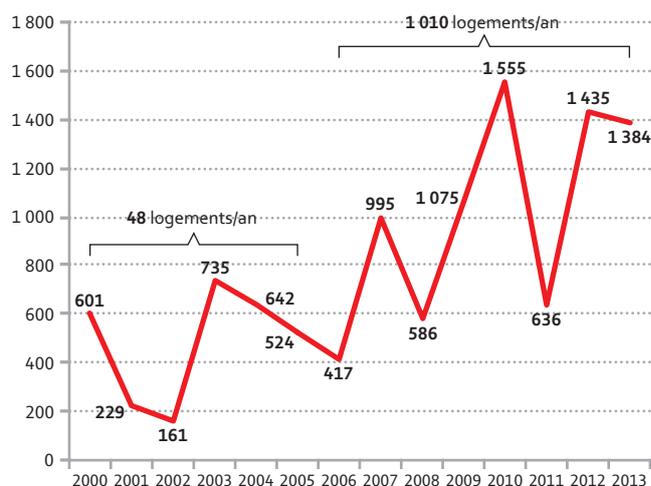
Évolution du nombre de logements autorisés

Quartier de gare de Massy - Palaiseau



Sources : DRIEA, SITADEL 2015

Communes de Massy et Palaiseau



Sources : DRIEA, SITADEL 2015

6.2. Des logements dans le nord-ouest et des activités tertiaires dans la moitié est

Les cartes des permis autorisés entre 2000 et 2013 reflètent l'intensité de la construction qui a affecté le quartier de gare de Massy - Palaiseau mais aussi l'organisation des fonctions dans le quartier avec une moitié nord-ouest à dominante résidentielle et une moitié sud-est à dominante d'activités tertiaires le long des voies ferrées et plus industrielles au-delà.

Logements autorisés (2000-2013)

- gare
- périmètre 800m

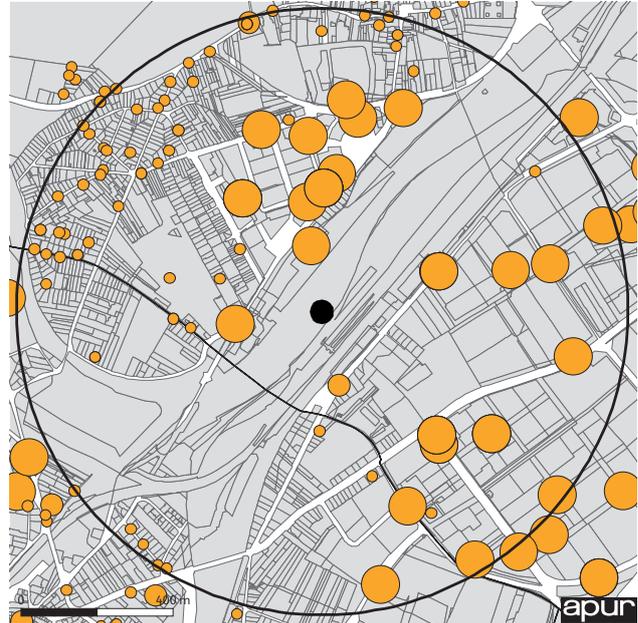
m² de logements autorisés de 2000 à 2013

- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² 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.



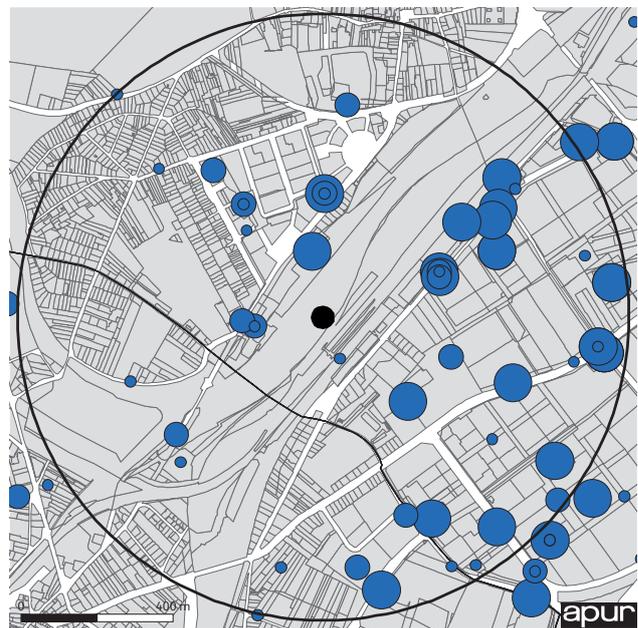
Locaux d'activité autorisés (2000-2013)

- gare
- périmètre 800m

m² de locaux d'activité autorisés de 2000 à 2013

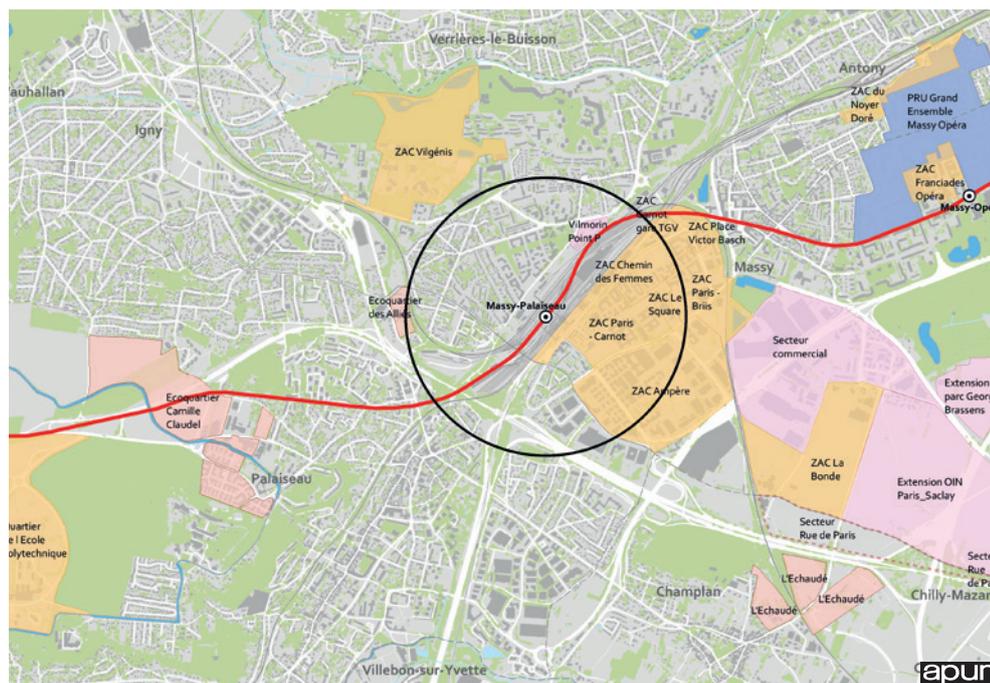
- de 1 à 500 m²
- de 500 à 2 000 m²
- 2 000 m² et plus

Sources : DRIEA, SITADEL 2000-2013



6.3. Un secteur de projet en profonde évolution

Le quartier de gare de Massy - Palaiseau s'inscrit dans un territoire en profonde mutation. D'abord, la réalisation en cours du quartier Atlantis poursuit l'objectif de transformation de la zone d'activités des Champs ronds en centre-ville urbain. L'opération s'affirme dans sa volonté de maintenir les entreprises sur les lieux tout en introduisant une nouvelle offre de logements et d'équipements destinés à accueillir de nouveaux habitants. L'ensemble est directement rattaché au vaste pôle d'échange multimodal formé par les gares RER et TGV de Massy. La passerelle inaugurée en 2012 améliorant la traversée des voies permet de connecter les efforts menés du côté sud du faisceau ferré au reste du territoire. À ce titre, la récente restructuration du quartier autour de la place de l'Union européenne s'inscrit dans une forme de continuité avec les réalisations en cours dans le quartier Atlantis. Par ailleurs, les terrains situés au sud-est du quartier le long des voies ferrées sont en cours d'urbanisation avec la livraison récente de nouveaux logements collectifs.



Secteurs d'aménagement

- périmètre 800m
- ZAC à l'étude
- ZAC en cours
- autre secteur de projet en cours
- Projet de Renouvellement Urbain (PRU)
- périmètre d'étude engagée
- périmètre de réflexion

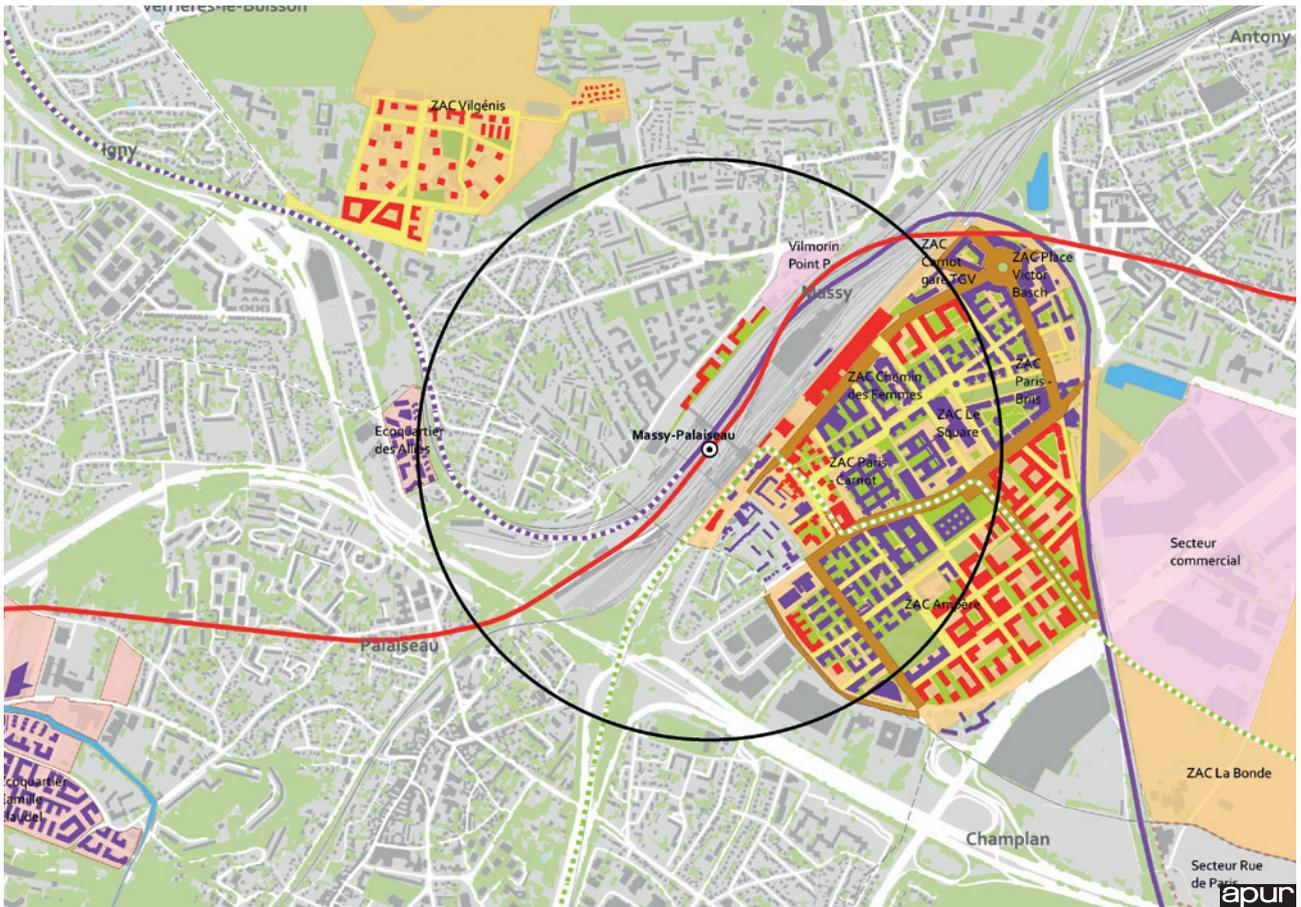
Source : Apur décembre 2016

Éléments des opérations d'aménagement

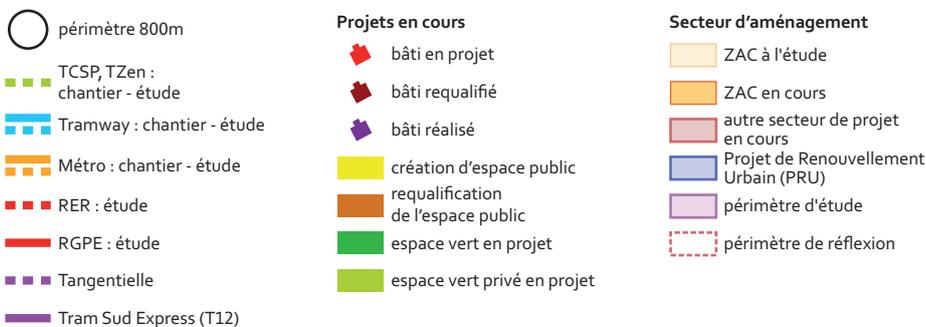
	Massy Atlantis	ZAC Vilgénis	ZAC de la Bonde/ Massy Europe	Secteur commercial
Commune	Massy	Massy	Massy	
Date d'achèvement (prévision)	2025	2025	2025	
Nombre de logements (estimation)	5 000	1 000		
Logement (m ²) (estimation)		81 000		
dont logements sociaux (m ²) (estimation)				
Bureaux (m ²) (estimation)	750 000			
Activités (m ²) (estimation)			100 000	
Équipements (m ²) (estimation)	16 000	6 000		
Commerces (m ²) (estimation)	10 000		15 000	6 000
Surface totale (m ²)	781 000	89 000	115 000	60 000
Maîtrise d'ouvrage	Paris Sud Aménagement	Paris Sud Aménagement	Paris Sud Aménagement	Altarea et CDRA
Maîtrise d'œuvre/architecte coordinateur	Jean Chéron, Dominique Petermüller, Pierre Gangnet	Agence François Leclerc, Base	Mutabilis	

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

Autour du quartier de gare, on observe plusieurs secteurs de projet de grande envergure : la ZAC du secteur Vilgénis et l'écoquartier Camille Claudel situés sur le territoire de la commune de Palaiseau, s'inscrivent tous deux dans une programmation essentiellement tournée vers l'habitat en lien avec un cadre de vie proche de la nature. Plus à l'est, l'Opération d'Intérêt National d'aménagement du Plateau de Saclay se consolide au niveau du campus urbain avec la réalisation en cours des principaux bâtiments du quartier de l'école Polytechnique. La mise en service à l'horizon 2024 de la ligne 18 impactera donc directement l'identité du quartier de gare de Massy - Palaiseau avec la possibilité de nouvelles connexions rapides à des pôles d'emploi et de formation. De même, le Tram Express Sud (T12) reliera également le quartier de gare depuis Evry, à l'horizon 2020, avec un arrêt dans le secteur commercial Massy Europe et un terminus à la gare de Massy - Palaiseau. L'extension de la ligne vers Versailles est prévue à l'horizon 2021.



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
1 – Densités		
Densité de population	Nb. d'hab./hectare	Insee Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31 décembre 2010, taxe d'habitation (TH) au 1 ^{er} 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
3 – Cadre urbain et paysager		
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 ² pour chauffer 100 m ²	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
4 – Caractéristiques démographiques, familiales et sociales et leurs évolutions		
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 ^{er} 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
5 – Mobilité et espaces publics		
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
6 – Les dynamiques de construction et les projets urbains		
Construction	Surface en m ² 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 - Palaiseau — 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 - Palaiseau fait partie.