



Dossier territoires | Massy

# Massy, « ville de province » à côté de Paris

Capitale économique du nord Essonne, porte d'entrée du Grand Paris, nœud de transports et de communication ? Massy, « ville multipolaire », veut être tout cela à la fois. Elle a enregistré de fait, grâce à ses gares TGV et RER, un fort développement de son attractivité et de sa population. Mais elle souhaite surtout désormais devenir une... « ville de province », riche en activités et en qualité du cadre de vie.

PAR CHRISTINE MURRIS

Évidemment, à première vue, cela peut surprendre. Mais s'il est un lieu où le Grand Paris existe déjà, bien avant paradoxalement que la ligne 18 ne trace son sillon au beau milieu de la ville, c'est bien Massy. Ici, on sait de longue date à quel point les transports sont créateurs de ville et, même si le Grand Paris Express n'ouvre sa nouvelle gare – Massy-Opéra – qu'en 2024, RER, trams et TGV ont pris les devants. Depuis longtemps, Massy est un véri-

table nœud de communication, qu'il s'agisse de transports en commun ou de déplacements individuels : « Notre gare TGV est la seule qui permet d'aller dans toutes les gares TGV de France sans passer par Paris », souligne Willem Pauwels, directeur de Paris Sud Aménagement, Société d'économie mixte de la ville. Avec 44 trains par jour et près de 2 millions de voyageurs par an, de fait, rares sont les Français qui ignorent Massy-Palaiseau... Aux côtés de cet équipement



© JIM MOLINA

Le quartier Vilmorin.

majeur implanté en 1991, on trouve deux gares pour les RER B et C, tandis que deux stations, routières cette fois, sont aménagées dans ce qu'il est convenu d'appeler un « hub multimodal ».

C'est aussi sur ce territoire que passent les autoroutes – A10-A6 – qui mènent aux grandes métropoles régionales à partir de la Capitale. Enfin, à citer encore pour faire bonne mesure, le Tram Express Sud qui reliera Massy à Évry en 2019, puis à Versailles un peu plus tard.

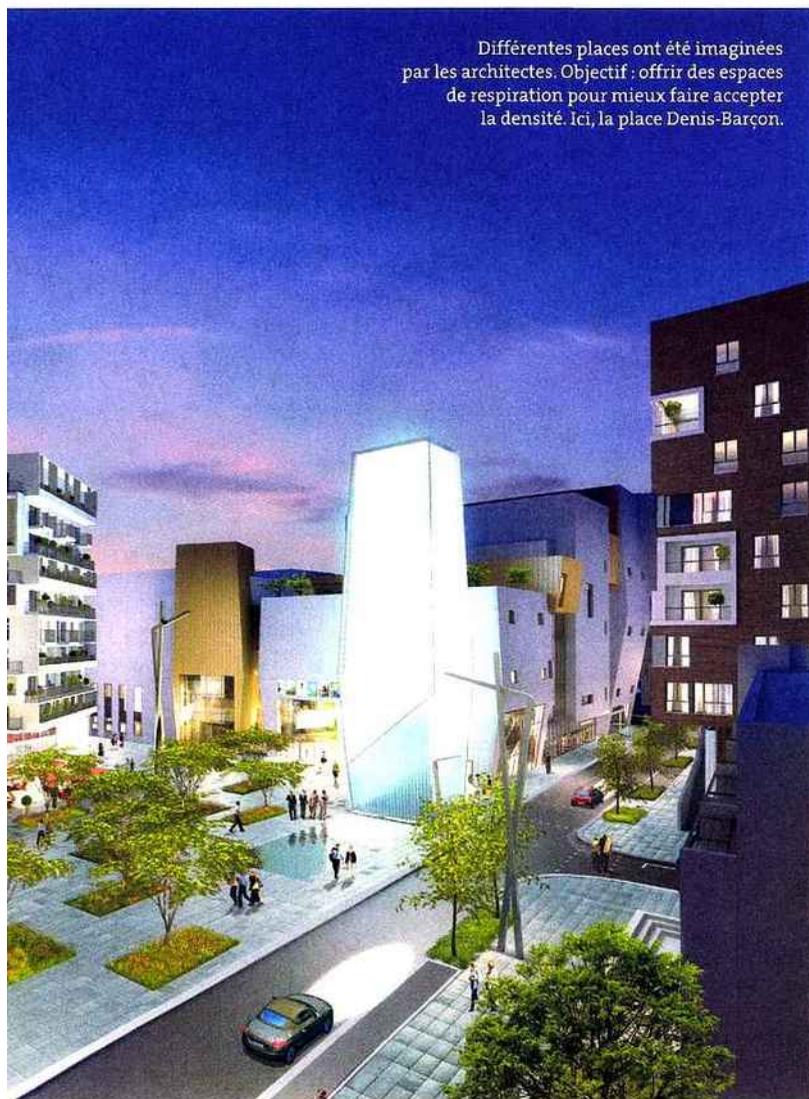
## UN « MICROCLIMAT » ÉCONOMIQUE AU BEAU FIXE

Résultat, Massy a déjà ce que l'on attend, un peu partout, du Grand Paris Express et de ses gares...

À commencer par une attractivité qui



Différentes places ont été imaginées par les architectes. Objectif : offrir des espaces de respiration pour mieux faire accepter la densité. Ici, la place Denis-Barçon.



© Portzamparc

### ATLANTIS, VILGÉNIS, FRANCIADES OPÉRA : TROIS VISAGES DE LA VILLE MULTIPOLAIRE

Comment « faire ville » lorsqu'on s'organise autour de quartiers éclatés qui sont autant de centres disjoints et parfois difficiles à relier ? Confrontée à cette difficulté de longue date, Massy ne pouvait guère que « faire avec ». « À chaque site », remarque Willem Pauwels, directeur de Paris Sud Aménagement, « son histoire, son contexte et sa complexité. » Résultat, des quartiers séparés qui jouent chacun leur partition...

À Atlantis, les hauteurs, les audaces architecturales, les constructions de prestige. À Vilgénis, parc situé au nord-ouest du territoire communal, il revient de devenir le nouveau poumon vert de cette ville qui, mitoyenne de la forêt de Verrières, n'en manque d'ailleurs pas. Tout autre est le cas de Franciades Opéra, un grand ensemble des années 70 en plein renouvellement urbain...

se rendre à Paris ou, de l'autre côté, à Orléans, on peut aussi aisément travailler sur place. La « médaille » que constituent les transports, fièrement affichée par la ville, comporte pourtant son revers. En traversant Massy de part en part, le fleuve ferroviaire a tracé une barrière difficilement franchissable, comme les autoroutes qui balafrent un tissu urbain plutôt hétéroclite. Les gares, à force d'être massives et populeuses, en viennent à constituer autant de masses closes sur elles-mêmes et difficiles à traverser. Résultat, une ville morcelée, éparpillée, désarticulée entre des quartiers nés à des époques différentes, pour satisfaire des besoins différents. De quoi parfois se regarder en « chiens de faïence » d'un quartier à l'autre... « C'est incontestable, autant en prendre son parti et en tirer parti, reconnaît Jean Chéron, Massy est constituée d'une succession de quartiers souvent coupés les uns des autres, qui font d'elle une ville multipolaire, une ville qui doit sans cesse travailler à sa cohésion, à ses liens, physiques autant que sociaux...»

ne se dément pas. Dans une ville qui disposait, au début des années 2000, de grandes réserves foncières, les entreprises ont trouvé des sites d'implantation attractifs et relativement peu coûteux qu'elles ont volontiers investis. Thales, Safran, Alstom, Ericsson, le siège de Carrefour France sont toujours là, comme Air France malgré, à l'occasion, des restructurations, des réaménagements et des pertes d'emplois... Au total, avec des hauts et des bas, Massy est restée au fil des années une ville à la fois industrielle et tertiaire.

« Il y a comme un microclimat économique à Massy », sourit Jean Chéron, architecte et urbaniste impliqué depuis plusieurs décennies dans la ville. « Les crises y passent sans s'y arrêter... »

Et l'urbaniste de citer, en manière de preuve, les pratiques persistantes des promoteurs qui interviennent à Massy : « C'est une des très rares villes, à ma connaissance, où l'on est encore prêt à construire "en blanc", s'exclame-t-il. C'est-à-dire sans avoir tout pré-vendu d'avance. À Massy, on peut faire du bureau et toute sorte de locaux d'activités avec la certitude que ça se vendra et que ça se louera... »

Une réussite économique qui se traduit clairement dans les chiffres. De 2005 à 2015, pendant que la crise financière de 2008 sévissait partout ailleurs, le nombre d'emplois du secteur privé, à Massy, passait de 20 000 à 31 000. Dans cette ville qui n'a rien d'un « dortoir », si l'on se déplace facilement pour



Place du Grand Ouest. Travaux mai 2017.



Le quartier Vilmorin.

### DEVENIR « UNE VRAIE VILLE »

D'où l'ambition, si simple au fond, du sénateur-maire centriste, Vincent Delahaye : si Massy n'est pas et ne sera sans doute jamais une « ville patrimoniale » à l'esthétique issue du passé, cela ne doit pas l'empêcher de travailler à se doter d'un cadre de vie agréable, de verdure, d'activités de proximité, sportives autant que culturelles. C'est à cela que le maire consacre ses mandats depuis près de 20 ans.

C'est avec le quartier dit Vilmorin que Vincent Delahaye a trouvé le site de sa toute première consultation, au milieu des années 90. Sur ce périmètre d'une douzaine d'hectares en bordure de voie ferrée s'étendait une friche née de la fin des activités des pépinières Vilmorin. On y trouve un quartier verdoyant, très tourné vers le résidentiel, avec quelque 400 logements nouveaux. Fort peu d'innovation architecturale mais un environnement paisible, de nature à rassurer des habitants saturés de béton et de

blessures urbaines... « Un quartier qui marche bien », résume Jean Chéron.

De l'autre côté de la voie ferrée, c'est une toute autre affaire. « Avec Atlantis, on est sur un très vaste chantier. Une construction exemplaire à la fois pour son importance, la rapidité de la mise en œuvre, le caractère très mixte du quartier créé », affirme Willem Pauwels.

On change ici de dimension : sur un vaste parc d'activités autrefois dévolu à l'industrie, là où très longtemps il n'y eut qu'entrepôts, terrains pollués et bureaux vieillissants, c'est une nouvelle ville qui se construit sur trois ZAC. On est bien loin des anciens terrains d'Alstom, qui a d'ailleurs vu dans les ambitions municipales un moyen inespéré de valoriser des terrains qui n'étaient plus à la mesure de ses besoins.

Au cœur de cette nouvelle ville très dense va bientôt s'élever le joyau du quartier, la Place du Grand Ouest, vaste espace essentiellement piéton qui sera « à la fois la porte d'entrée et le centre d'Atlantis,

de Massy et du Grand Paris en devenir », déclare la Ville.

### TISSER LES LIENS D'UN PÔLE À L'AUTRE

D'autres parties de la ville, chacune avec sa personnalité propre, se rénovent et se renouvellent : à Franciades Opéra, grand ensemble né de la fureur constructrice des Trente Glorieuses, c'est de rénovation urbaine dont il est question : dans ce quartier où les logements sociaux sont majoritaires, il s'agit d'accroître la mixité sociale. À Vilgénis, où Air France laisse de très vastes terrains après avoir déménagé plus loin, c'est un quartier-jardin qui doit prendre ses aises, entre petits immeubles, parcs et forêt. Un espace de verdure pour tous, qui vient s'ajouter à une ville « qui est déjà bien plus verte qu'il n'y paraît », assure le maire.

Dans cette ville qui a tiré le meilleur parti de ses moyens de transport tout en subissant indubitablement le contrecoup, qu'apportera donc, demain, le Grand Paris Express ? Ici, ce n'est pas une révolution mais bien plutôt un accélérateur de croissance qui est attendu. En plein accord somme toute avec les ambitions de la ville : conjuguer croissance économique, développement des équipements publics et qualité de la vie quotidienne. En anticipant les évolutions et en misant sur le long terme. Rome ne s'est pas faite en un jour, Massy non plus... ●



© DR

“ Atlantis : une construction exemplaire à la fois pour son importance, la rapidité de la mise en œuvre, le caractère très mixte du quartier créé.”

Willem Pauwels, directeur de Paris Sud Aménagement