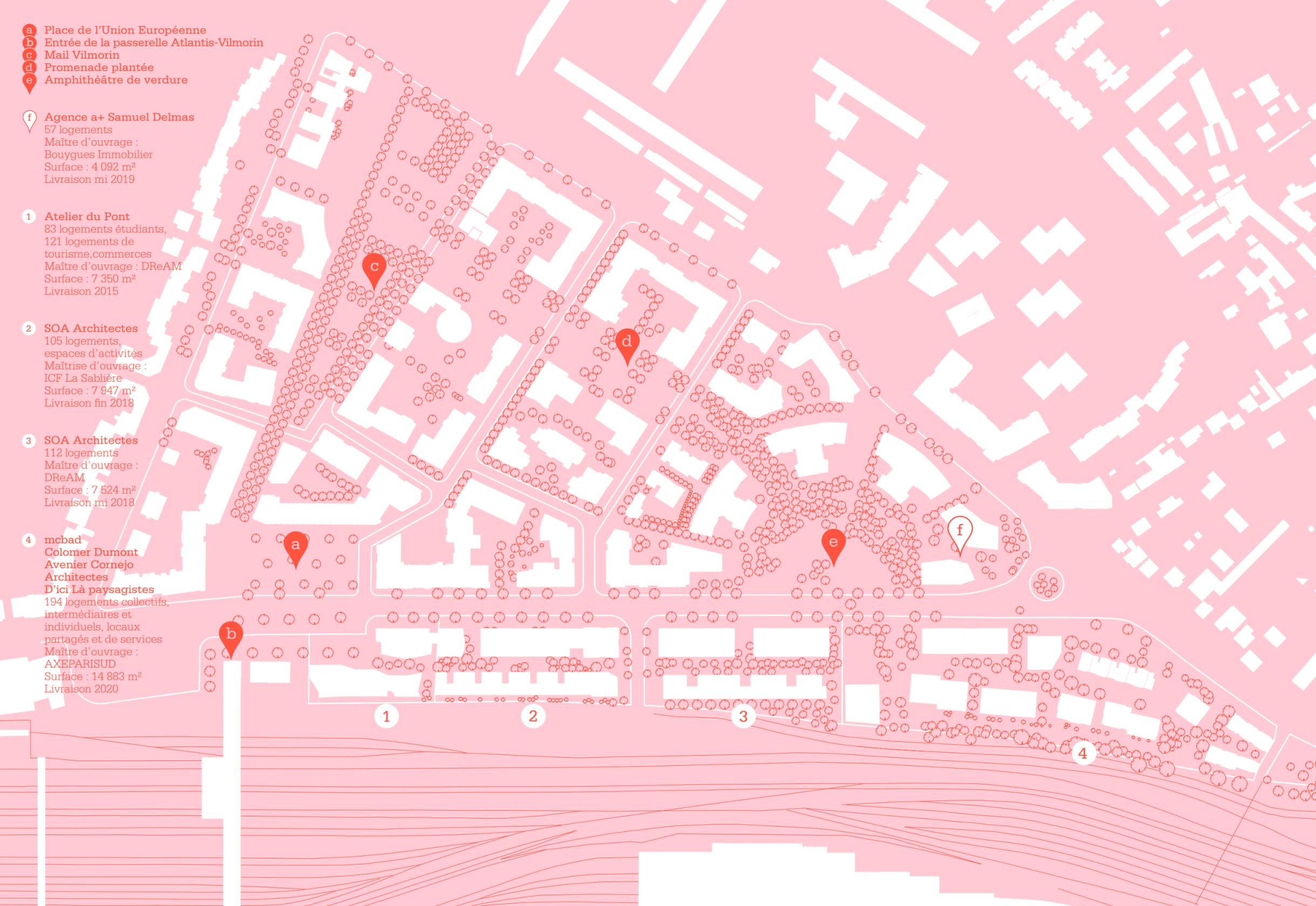


Massy,  
les méta  
morphoses  
du  
quartier  
Vilmorin

PARIS SUD  
AMÉNAGEMENT

Éditions  
Ante Prima



- a** Place de l'Union Européenne
- b** Entrée de la passerelle Atlantis-Vilmorin
- c** Mail Vilmorin
- d** Promenade plantée
- e** Amphithéâtre de verdure

**f** Agence a+ Samuel Delmas  
57 logements  
Maître d'ouvrage :  
Bouygues Immobilier  
Surface : 4 092 m<sup>2</sup>  
Livraison mi 2019

**1** Atelier du Pont  
83 logements étudiants,  
121 logements de  
tourisme, commerces  
Maître d'ouvrage : DReAM  
Surface : 7 350 m<sup>2</sup>  
Livraison 2015

**2** SOA Architectes  
105 logements,  
espaces d'activités  
Maîtrise d'ouvrage :  
ICF La Sablière  
Surface : 7 947 m<sup>2</sup>  
Livraison fin 2018

**3** SOA Architectes  
112 logements  
Maître d'ouvrage :  
DReAM  
Surface : 7 524 m<sup>2</sup>  
Livraison mi 2018

**4** mcbad  
Colomer Dumont  
Avenier Cornejo  
Architectes  
D'ici Là paysagistes  
194 logements collectifs,  
intermédiaires et  
individuels, locaux  
partagés et de services  
Maître d'ouvrage :  
AXEPARISUD  
Surface : 14 883 m<sup>2</sup>  
Livraison 2020

# Massy, les métamorphoses du quartier Vilmorin

PARIS SUD  
AMÉNAGEMENT

Éditions  
Ante Prima

# Massy, les métamorphoses du quartier Vilmorin

## Sommaire

### Préface

Nicolas Samsoen,  
Maire de Massy 5

### 1 L'histoire de Vilmorin

Récit de Jean-Philippe Hugron,  
d'après les recherches  
de Francine Noël 9

### 2 Les transformations urbaines

Entretien avec Jean Chéron,  
architecte urbaniste 25  
coordinateur, par  
Jean-Philippe Hugron

– projet de logements,  
Agence a+ Samuel Delmas

### 3 Vivre le long des voies

« L'originalité de Vilmorin »  
Willem Pauwels, 54  
directeur de Paris Sud  
Aménagement

Nouvelles architectures 57  
– Atelier du Pont  
– SOA  
– mcbad Colomer Dumont  
et Avenier Cornejo

### 4 Nouvel habitat, nouveaux usages

– La faille paysagère 77  
– Maisons sur les toits  
– Entre intérieur et extérieur  
– Vivre en commun

Remerciements 86  
Crédits iconographiques

# Préface

Nicolas Samsoen,  
Maire de Massy



5

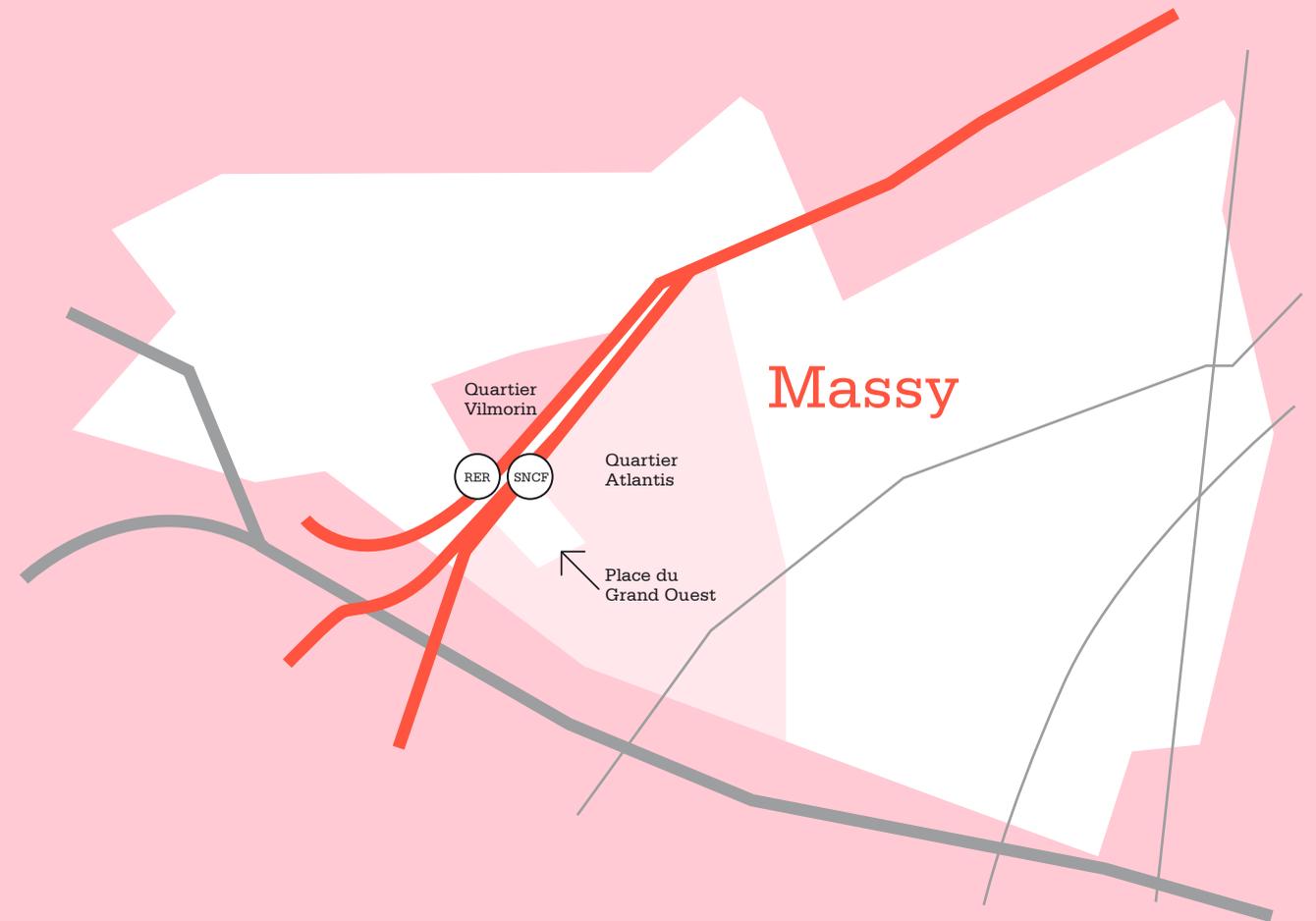
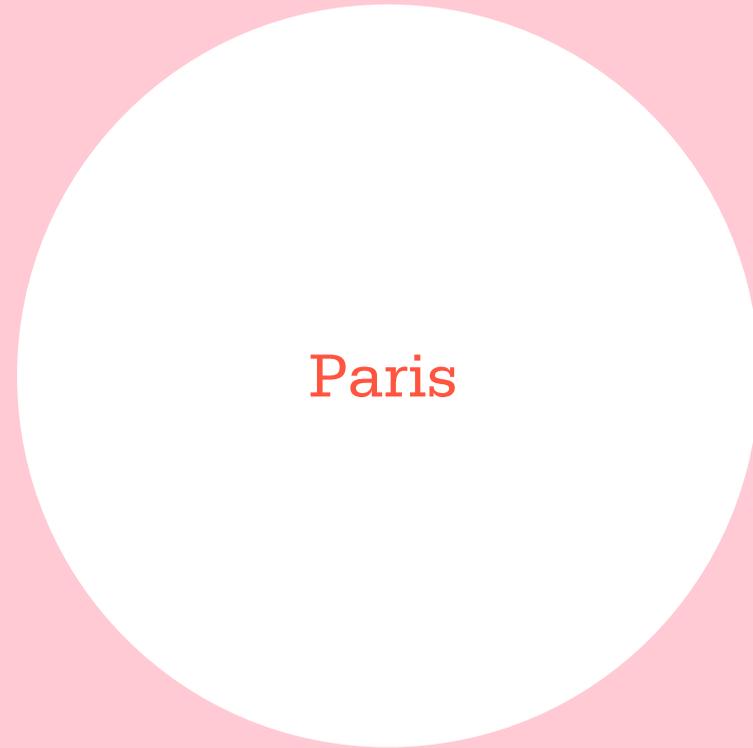
Avant d'être aujourd'hui ce quartier vivant et dynamique, Vilmorin était avant tout incarné par une famille, intimement liée à l'histoire de Massy. Faisant de ce morceau de ville un espace de verdure et de commerces, les Vilmorin ont su donner à ce lieu massicois une âme toute particulière.

Le complexe initié par cette famille épousait dynamisme et transports. Comme préfigurant notre quartier d'aujourd'hui, Vilmorin alliait la possibilité, aux pieds des voies de chemin de fer, de côtoyer nature et trajet vers Paris.

Aujourd'hui, Vilmorin c'est un lieu de vie, un amphithéâtre de verdure, des commerces... Un endroit très actif, à l'image de Massy. En conjuguant mobilité et qualité des usages, Vilmorin a su développer un art de vivre qui lui est propre et qui fait de ce quartier un lieu incontournable de la vie massicoise.

Nombreux sont les projets en cours qui continueront à embellir ce quartier et à en faire l'une des fiertés de notre ville.

# Situation géographique



Quartier  
Vilmorin

Réseaux ferroviaires  
RER B (RATP) / RER C et TGV (SNCF)

Autoroute  
A10

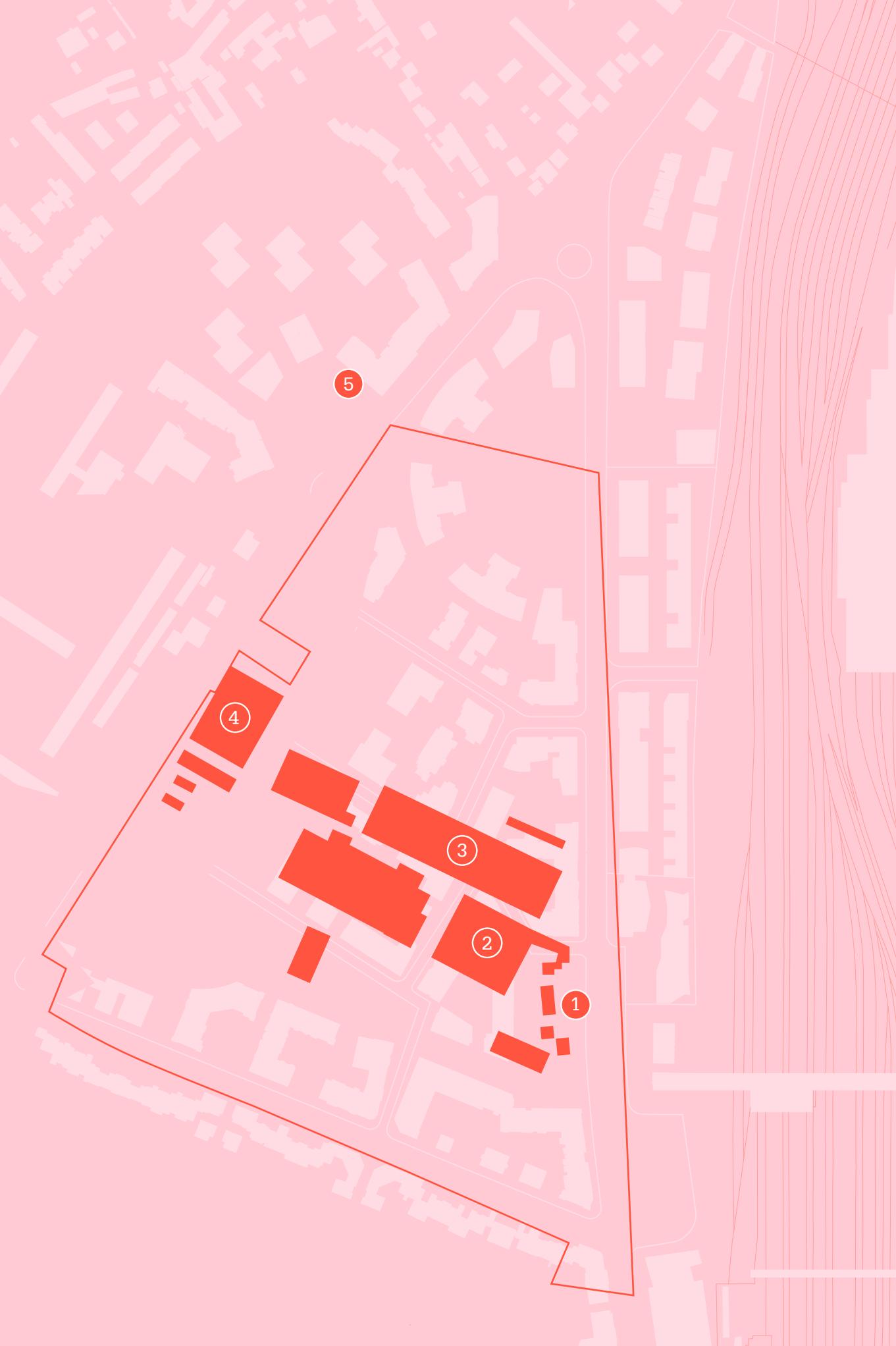
Routes nationales  
N20 / N188

# L'histoire de Vilmorin



MASSY-PALAISEAU. — Etablissement Vilmorin, Andrieux et C<sup>ie</sup>. Vue générale.

← Les établissements  
Vilmorin au XIX<sup>e</sup> siècle.



### Principaux bâtiments, jusqu'en 1972

- 1 Entrée de l'exploitation
- 2 La ferme Vilmorin-Andrieux, XIX<sup>e</sup> siècle
- 3 Le bâtiment « B », magasin de nettoyage et triage de graines, construit en 1940
- 4 Les serres le long du chemin des Ruelles
- 5 La chapelle des Vergers, construite en 1935

# Vilmorin : quand Massy en prend de la graine

par Jean-Philippe Hugron,  
d'après les recherches menées  
par l'association Massy-Graviers,  
présidée par Francine Noël

12



13

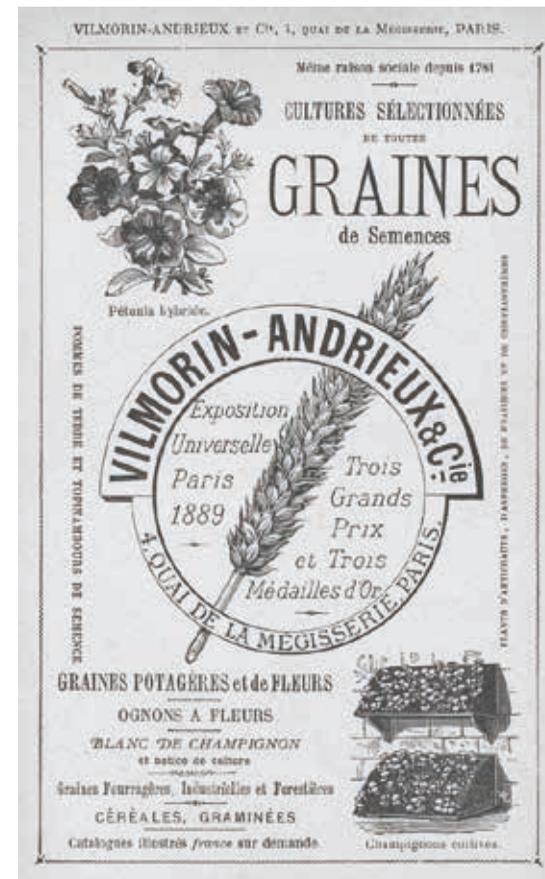
1

Vilmorin : patronyme ou toponyme ? L'histoire de ce territoire de Massy – autrefois Villaine – est inextricablement enchevêtrée au destin d'une famille, les Vilmorin. En 1885, Henry de Vilmorin y achète une grande parcelle. Lieu-dit ? Les Fesses. Le terrain, malgré son nom interlope – en fait, une simple déformation du mot fossé – est stratégique ; il jouxte les voies ferrées. L'adresse se révèle très vite idéale pour favoriser l'essor de l'activité familiale, le commerce de graines, mais aussi pour constituer le noyau d'un important développement urbain.

## LA JEUNE POUSSE VILMORIN

La dynastie Vilmorin s'était illustrée au XVIII<sup>e</sup> siècle dans la botanique. Elle avait même ouvert quelques boutiques, notamment quai de la Mégisserie, à Paris. En 1766, elle publiait un premier catalogue de vente par correspondance intitulé *Plantes, arbres, arbrisseaux et arbustes*. Les prix indiqués étaient en sol, bien évidemment.

Les progrès de la science ont fini par encourager les Vilmorin à pousser plus avant la recherche. La sélection des graines autorise un plus haut rendement des cultures. L'objectif est ainsi clairement identifié en cette fin de siècle optimiste, raisonnable et... révolutionnaire. Pour ce faire, une exploitation agricole et un centre de recherche sont fondés sur le domaine familial à Verrières-le-Buisson.



3

2

1. Vue aérienne des terrains agricoles de l'entreprise Vilmorin-Andrieux à Massy, 1949
2. Publicité pour les magasins Vilmorin-Andrieux, quai de la Mégisserie à Paris
3. Aquarelles figurant l'exploitation agricole par la société Vilmorin, 1895

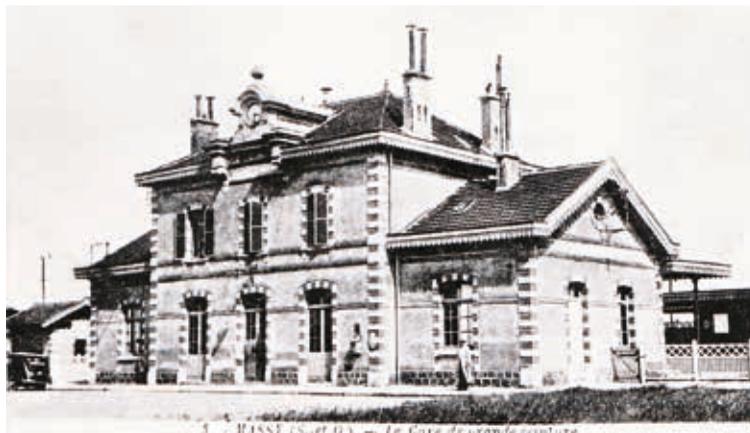
1766



1



2



3

1. Les pavillons anglo-normands signalant l'entrée de l'exploitation agricole
2. L'entrée de la propriété en 1923 et la voie de chemin de fer, visible sur la gauche
3. La gare de la Grande Ceinture à Massy, 1883

14

En 1890, Henry de Vilmorin fonde le premier établissement immédiatement relié au chemin de fer, accompagné d'un important complexe comprenant maisons, magasins, écuries, serres, cour et jardins.

15

1885

Un siècle plus tard, tant ces nouvelles terres que le jardin d'essai de Reuilly ne suffisent plus. L'acte signé par-devant notaire en 1885 inaugure une nouvelle étape dans le développement de l'entreprise ; il scelle l'acquisition d'une parcelle de 17 398 m<sup>2</sup>. Pimpante et rutilante, la gare toute neuve est à proximité directe. Un atout.

1890

En 1890, Henry de Vilmorin fonde, dans ces circonstances, le premier établissement immédiatement relié au chemin de fer. Maisons, magasins, écuries, serres, cour et jardins forment alors un important complexe. De la ferme Vilmorin... à la firme !

1940

Les publicités exhibent alors de grands corps de bâtiments lesquels imposent, sur plusieurs étages, toute leur masse. Par-devant, des maisons de style anglo-normand qui peinent à se détacher accueillent l'administration mais aussi quelques logements de fonction. À la veille de la Première Guerre mondiale, l'ensemble tourne à plein régime. En 1940, le bâtiment B est réalisé : un magasin de nettoyage et de triage des graines long de 120 mètres et haut de quatre étages. De nouvelles machines y sont installées : séparateurs, cribleurs, ventilateurs, trieurs à alvéoles, tables séparatrices, appareils magnétiques... et même une machine à faire briller les haricots. Après-guerre, baby-boom et Trente Glorieuses signent les plus belles heures de la compagnie.

#### HABITER MASSY

Gare et Grande Ceinture, industries et emplois mais aussi la nature d'un côté et la capitale de l'autre attirent une population nombreuse. La ville à la campagne ! Des lotissements se construisent ici et là, autour des établissements Vilmorin dès le début du XX<sup>e</sup> siècle. Des pavillons sont érigés en nombre et dessinent un paysage de banlieue. La réclame des « vergers de Massy », un ensemble conçu par Adrien Planchar, propriétaire des terrains et architecte, vante une situation à 100 mètres de la gare où plus de 91 trains par jour s'y arrêtent. Paris n'est alors qu'à 18 minutes. « Toutes les facilités pour la construction économique sont assurées par la proximité de la gare de Massy, où sont entreposés tous les matériaux nécessaires. La gare de Massy-Palaiseau, la plus importante de la banlieue sud, desservie par le plus grand nombre de trains va prendre en peu de temps un développement considérable en raison de la nouvelle ligne en construction Paris-Montparnasse à Chartres. La mise en service de nombreux trains électriques augmentera encore les facilités de communication en réduisant à 10 ou 12 minutes le trajet de Paris. », décrit une publicité de 1928.

Jusqu'aux années 1940, le territoire est découpé en fines parcelles rectangulaires. L'effort de reconstruction mais aussi le développement urbain de Paris décide, après-guerre, de nouvelles formes urbaines. L'auto-construction fait alors florès, impulsée notamment par le mouvement coopératif des maisons « Castor » soutenu par les réseaux catholiques. Alors que ces initiatives couvrent généralement la réalisation de quelques logements, elle porte ici sur la création d'un quartier entier à proximité de la gare de Massy. Au total, 194 logements sont prévus. Pour ce faire, une société HLM est fondée. En 1960, d'autres projets de plus grande ampleur voient le jour. Les architectes Roger Boileau et Jacques-Henri Labourdette dessinent un grand ensemble de 285 logements, « le Clos de Villaine » puis, dix ans plus tard, ces mêmes architectes érigent quatre tours de douze étages. Ces chantiers sont menés tambour battant tandis qu'en face, les établissements Vilmorin ferment leurs portes.

#### LA FRICHE VILMORIN

En 1972, l'entreprise déménage. Des projets de lotissements sont proposés par la S.A. Vilmorin-Andrieux mais se frottent à des interdictions administratives. La zone est pour lors classée « secteur agricole protégé ». Une ZAC (zone d'aménagement concerté) est finalement constituée pour y implanter un centre d'affaires et une antenne de l'hôpital de Longjumeau. Un comité de défense des riverains du terrain « Vilmorin » est fondé à cette époque contre ce projet. Cependant, la mairie préfère développer la zone industrielle des Champs-Ronds pour laquelle elle ne souhaite aucune concurrence. Les bâtiments Vilmorin, abandonnés, sont brûlés puis rasés.

Dans les années 1980, la ville développe de nouvelles perspectives. Une gare TGV mais aussi un opéra sont au programme. L'avenir de Massy se veut alors « européen ». Les terrains en marge du faisceau ferroviaire constituent une opportunité de choix. Parmi eux, la friche Vilmorin.

1960

1972

1980

**Après-guerre, les initiatives constructives font florès. Dans la périphérie du territoire de Vilmorin, elles entraînent la création d'un quartier entier, à proximité de la gare : 194 logements sont prévus.**

16



1



2



1. 2. Les plantations de fleurs, servant à la production des graines commercialisées par Vilmorin
3. Affiche publicitaire de la fin des années 1950

3

17



1



2

1. Le bâtiment «B», magasin de nettoyage et triage des graines de 120 m de long, construit en 1940

2. La destruction du bâtiment en 1972, à la suite du déménagement de l'entreprise

Pour mettre en œuvre ces ambitions, un nouvel outil est nécessaire : une société d'économie mixte (SEM) est fondée en 1983. Elle deviendra plus tard la SEM Paris Sud Aménagement.

Au détour de cette décennie, de nombreux architectes et promoteurs déversent sur ce territoire tous leurs fantasmes. La formation d'un vaste ensemble urbain sur dalle est alors rêvée. L'architecte Aymeric Zublena, entre autres, propose la création d'une « arche-atrium » longue de 250 mètres. Une pyramide mais aussi une imposante sphère de 70 mètres de haut devaient en outre compléter cette audacieuse composition.

À cette vision un tantinet utopique et brutale est préférée une transformation bien plus réaliste des terrains laissés vacants par les établissements Vilmorin. Un nouveau programme est à cette occasion défini ; il prévoit la réalisation de 90 000 m<sup>2</sup> de constructions neuves accueillant principalement des logements mais aussi des bureaux, quelques locaux d'activités, des commerces, un groupe scolaire et des équipements publics.

La ville invite alors des urbanistes à plancher dans le cadre d'un concours qu'organise la SEM et à penser une ville « apaisée » dont les circulations seraient « douces ». Il s'agit en effet de ne pas être en rupture avec le paysage environnant. L'intégration est un maître mot.

**Au milieu des années 1990, les friches laissées par les établissements Vilmorin font l'objet de nouvelles études, prévoyant bureaux, locaux d'activités, commerces, groupe scolaire et équipements publics.**

1996

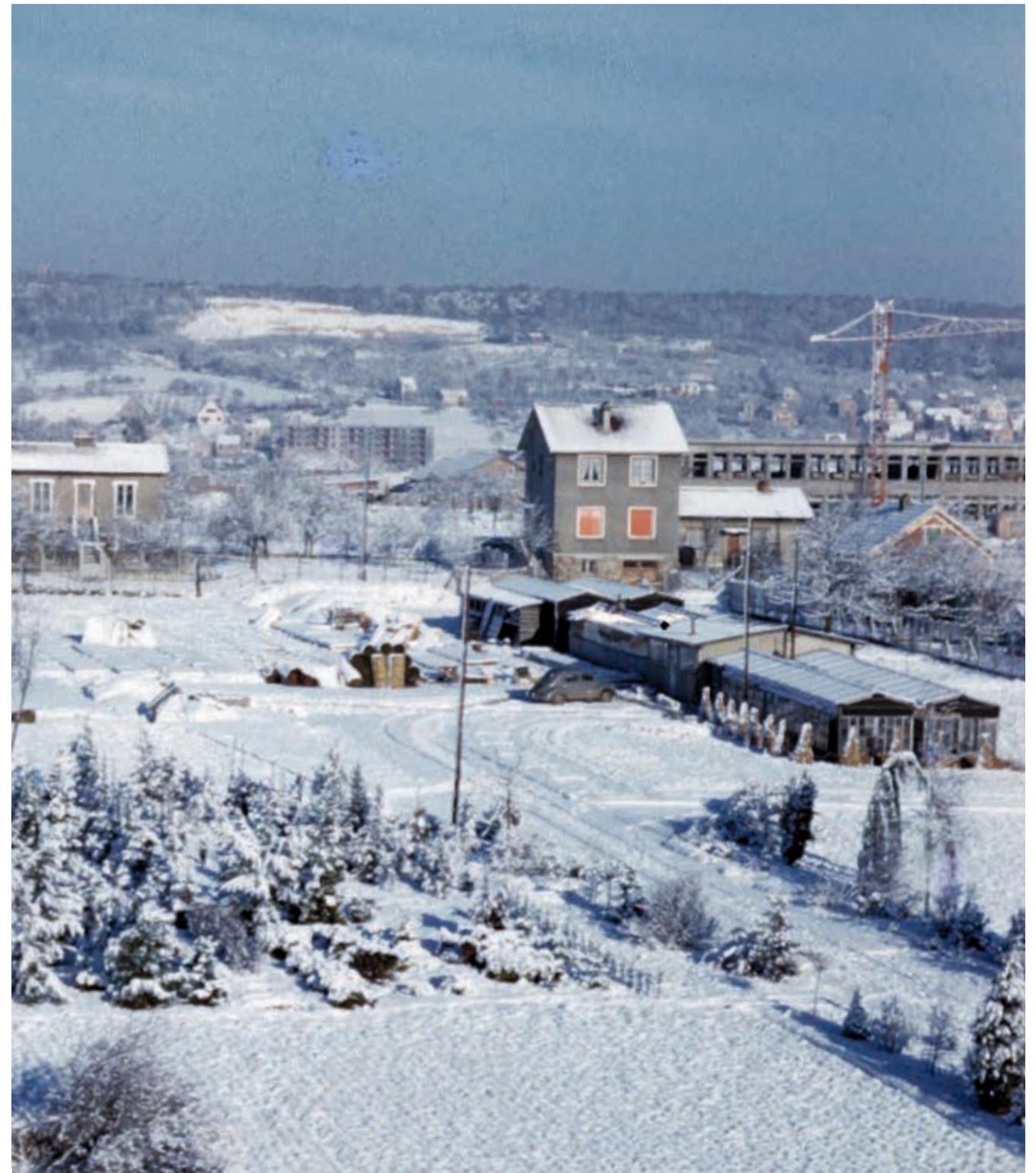
L'équipe composée de l'agence DLM et de l'architecte Philippe Bauwens est désignée lauréate en janvier 1996. Son plan est simple. Densité et hauteur augmentent depuis les marges vers le centre, autrement dit depuis les quartiers pavillonnaires voisins jusqu'à la gare. La « ville dans un parc » est aussi l'ambition affichée par des constructions placées le long de promenades plantées. Le paysage occupe une place importante et promet d'offrir aux futurs habitants l'environnement le plus agréable.

20

2016

Vingt ans plus tard, Vilmorin n'est, par l'action de la SEM, plus une friche. C'est un quartier en passe d'être achevé alors que les dernières opérations sortent enfin de terre. In fine, outre quelques bureaux dont ceux de la SEM Paris Sud Aménagement, le quartier offre un visage essentiellement résidentiel. De l'autre côté du faisceau ferré, Atlantis et plus particulièrement la place du Grand Ouest, complètent cette offre. Immeubles tertiaires, palais des congrès, cinémas et restaurants viennent enrichir la ville. La SEM Paris Sud Aménagement aura de fait réalisé l'ambition que ce site stratégique aux portes de Paris appelait et, qui plus est, de la plus douce des manières.

**La SEM Paris Sud Aménagement aura ainsi réalisé l'ambition d'une ville plus douce, grâce à un temps plus long et selon des formes moins brutales.**



21

1. Vilmorin, hiver 1953

#### Sources

Ce texte se fonde essentiellement sur deux textes importants :

- une étude historique passionnante intitulée « De Villaine à Vilmorin, l'histoire des Graviers » (Paris, 2015), réalisée par l'association Massy-Graviers, présidée par Francine Noël;
- une recherche menée par Thierry Roty, architecte et urbaniste, menée dans le cadre du programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT) 1996-2000, « Lieux du transport, continuités et ruptures », direction des Affaires scientifiques et techniques, du ministère de l'Équipement, du Transport et du Logement, décembre 2000.



Le quartier Vilmorin en 1994



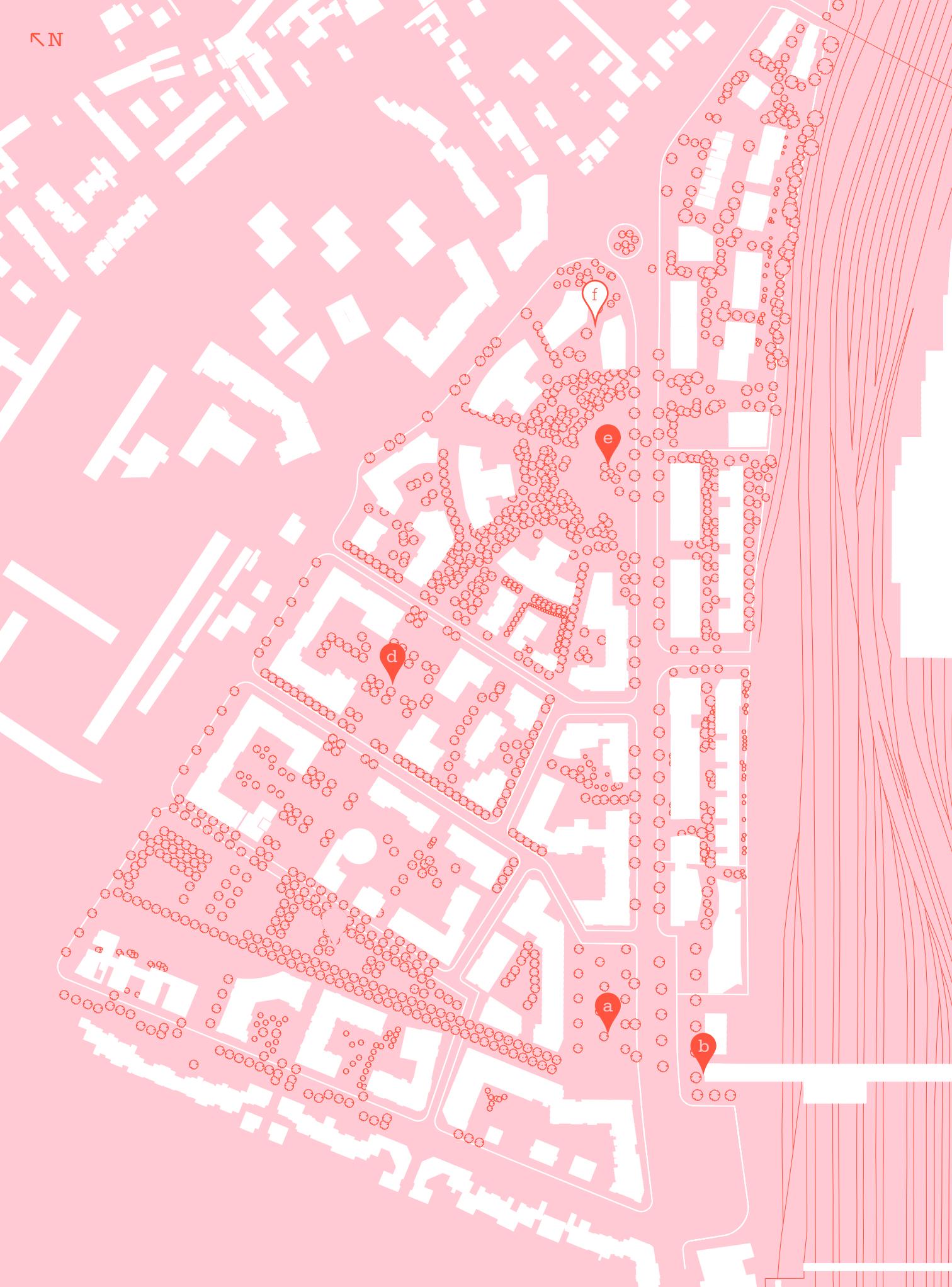
# Les transformations urbaines

← L'amphithéâtre de verdure.

Jean Chéron,  
architecte et urbaniste

Thierry Laverne,  
Marc Littot,  
Florence Mercier,  
paysagistes

# Vilmorin actuel, depuis 1996



Emplacements  
des principaux  
aménagement  
urbains et paysagers

Projet architectural  
en cours

-  Place de l'Union Européenne
-  Entrée de la passerelle Atlantis-Vilmorin
-  Mail Vilmorin
-  Promenade plantée
-  Amphithéâtre de verdure
-  Agence a+ Samuel Delmas, immeubles de logements

# « Une ambition heureuse »

Entretien avec Jean Chéron, architecte et urbaniste coordinateur, par Jean-Philippe Hugron

28

Place de l'Union Européenne



## Que connaissiez-vous de Massy avant d'y intervenir ?

Je n'avais, à proprement parler, jamais mis les pieds à Massy. Je ne connaissais de la ville que la gare de Massy-Palaiseau, à laquelle on la réduit trop souvent malheureusement. La nouvelle gare TGV conçue par AREP et son langage *high-tech* m'avaient très raisonnablement impressionné. La ville venait aussi tout juste d'ériger un opéra.

## Dans quel contexte êtes-vous intervenu ?

Il était alors question de donner forme à un urbanisme de dalle franchissant les voies ferrées sur plusieurs centaines de mètres. Le faisceau ferroviaire est, à cet endroit, particulièrement large, il crée une importante césure dans la géographie de la ville. Pour relier les deux territoires ainsi séparés, un imposant quartier avait été imaginé sous le nom de « Centre Massy-Europe ». Les plans avaient été confiés à l'architecte et urbaniste Aymeric Zublena qui prévoyait d'ériger une pyramide de verre comprenant un imposant centre commercial et un palais des congrès. De l'autre côté du fleuve ferroviaire, à Vilmorin, la création d'une sphère monumentale était envisagée. Ces terrains en friche étaient alors

bordés d'un tissu pavillonnaire de banlieue, ni beau, ni laid. Ce projet, par ses dimensions importantes, imposait un changement d'échelle aussi considérable que brutal. Très tôt, Centre Massy-Europe est devenu polémique. Un nouveau projet devait être imaginé à la condition d'être mieux adapté au contexte massicois.

## Quelles étaient alors, selon vous, les nouvelles attentes ?

Les projets de franchissement ont été abandonnés. Il s'agissait désormais de séquencer le développement de ce territoire et d'amorcer son urbanisation par les terrains de Vilmorin. La programmation était mixte, mais comprenait cependant une part importante de logements. Nous avions pour feuille de route de créer un « lien » avec l'existant et d'accompagner l'arrivée d'une nouvelle gare, de ce côté des voies, en complément des gares RER et TGV. Nous devons penser l'intégration de ce nouvel équipement.

Pour ce faire, la mairie, sous l'impulsion de la SEM, a lancé une procédure extraordinaire : sept équipes furent invitées à travailler puis à exposer leur proposition à l'hôtel de ville de Massy. La population eut la possibilité de participer aux débats ; des avis nous furent transmis. Plus encore, nous pouvions,

nous aussi, prendre connaissance des projets concurrents. Il y avait là une source incroyable d'arguments. Nous avions tous les éléments en main pour lancer quelques piques...

## Quelles critiques aviez-vous pu faire des projets concurrents ?

Il y avait ceux qui laissaient croire qu'à cet endroit, on pouvait réaliser un village... Ce n'était certainement pas raisonnable. D'autres proposaient de grands gestes architecturaux. Ces propositions étaient particulièrement risquées. D'un point de vue urbain, ces projets, s'ils devaient s'arrêter en cours de route perdraient toute leur cohérence et, de fait, tout leur sens.

## Sur quels principes vous êtes-vous appuyé pour concevoir l'urbanisme de Vilmorin ?

À l'époque, les principes nous paraissaient simples : s'inscrire en faux contre le projet d'Aymeric Zublena. Lors de notre exposé, nous avons soutenu un urbanisme doux et non conquérant. Nous voulions donner l'impression d'une ville augmentée, d'un quartier à croissance naturelle et organique.



Mail Vilmorin





Nous ne voulions pas imposer une révolution. Nous avons également à cœur de proposer un plan fragmenté, afin de permettre un phasage opérationnel en vue de créer un ensemble cohérent. Aux yeux du maire, nous n'avions pas le projet le plus spectaculaire ; il était aussi de loin, selon son avis, le plus réaliste. Le quartier Vilmorin a été structuré en trois ZAC : chacune a été pensée autour d'un espace public généreux. « Vilmorin 1 » s'est bâtie de part et d'autre du mail piéton, réalisé au préalable des constructions pour insuffler une dynamique d'aménagement. « Vilmorin 2 » a permis la création de la place de l'Union Européenne où s'est développée une vraie offre commerciale de proximité pour les habitants. Enfin, « Vilmorin 3 » et son amphithéâtre de verdure, marquent à présent l'entrée de la ville d'un paysage verdoyant de grande qualité.<sup>1</sup> Aujourd'hui, chiffres à l'appui, nous pouvons nous féliciter de ces ZAC : grâce à la parfaite maîtrise du foncier, l'opération a été bénéfique et ce d'autant plus qu'il n'y avait aucune dépollution à organiser ni presque aucune démolition à financer.

1. Exposition « Vilmorin, pépinière de ville », Atelier du Pont, 2017

### Quelles sont les spécificités de votre plan ?

Nous avons dessiné une trame sage, sans prétention. Tout a été pensé avec le plus grand respect à l'égard des quartiers voisins. En d'autres termes, nous voulions prolonger la ville existante. Toutefois, ce territoire de forme triangulaire appelait quelques accidents, à même d'animer la composition. Nous avons emboîté les

parcelles les unes aux autres et, afin de respecter les géométries mises en place et garantir les alignements, nous avons créé des espaces verts, en ayant à l'esprit la ville-jardin du Vésinet. Nous voulions en somme que chacun parcoure ce quartier comme s'il se promenait dans un grand parc.

### Que pouvez-vous nous dire du projet paysager de Vilmorin ?

Le projet paysager accompagne le projet urbain. Nous pouvions, de la sorte, proposer des cheminements vers la future gare mais aussi adoucir la confrontation entre ce nouveau quartier et ses alentours. Pour cela, nous avons très tôt travaillé à la réalisation d'un premier espace vert avec Florence Mercier.

J'avais alors en tête un lieu que j'avais visité à proximité de Massy, à Verrières-le-Buisson, là où la famille Vilmorin avait son domaine. En parcourant ce territoire, j'ai découvert au cœur du vieux village une prairie triangulaire, en pente, encadrée par trois rues. Son échelle était simple, rurale pour ne pas dire rustique. J'y voyais une forme de perfection. C'était en tout cas l'image que nous avons décidé de développer avec Florence Mercier. Elle s'est ensuite appliquée à sélectionner des essences d'arbres. Son choix, judicieux, s'est porté sur une végétation qui n'impose pas une ombre trop pesante et noire. Ce sont des sujets qui filtrent davantage le soleil : des sophoras. Nous avons également travaillé ensemble à l'aménagement de l'avenue Jean Monnet. Située en

marge de l'opération, elle assure la transition avec le tissu pavillonnaire. En tant qu'urbaniste, j'ai privilégié à cet endroit de petits volumes, à savoir des maisons individuelles et des pavillons, en face desquels des immeubles collectifs d'échelle contenue devaient prendre place. Florence Mercier a pris le parti de créer un terre-plein au centre de l'avenue pour y proposer un paysage naturel, capable d'accompagner en douceur les changements d'échelle.

### Vous avez également travaillé avec Thierry Laverne sur la place de l'Union Européenne. Pouvez-vous nous en dire davantage ?

La place de l'Union Européenne avant d'être un projet paysager était un projet urbain. Il s'agissait de créer, à cet endroit, une esplanade faisant face à la gare. Pour des raisons inexplicables, la SNCF n'a jamais voulu d'autres dispositifs qu'une gare parallèle aux voies. Aussi avons-nous travaillé sur ce sujet avec AREP afin d'ajuster notre projet – plus précisément la place – aux dimensions de la gare. Une fois ce travail fait et validé, la gare s'est vue réduite puis transformée en bureaux de la SNCF. De notre côté, nous attendions beaucoup de cet équipement qui devait structurer l'ensemble urbain. Aujourd'hui, les dimensions généreuses de cette place peuvent parfois donner l'impression d'une erreur de géométrie. Le bâtiment conçu par Atelier du Pont a considérablement rattrapé les choses, autant que les aménagements du paysagiste Thierry Laverne.

## « Nous voulions que chacun parcoure ce quartier comme s'il se promenait dans un grand parc. » Jean Chéron

### Qu'en est-il, enfin, de votre collaboration avec Marc Littot ?

Marc Littot a travaillé sur la troisième phase de Vilmorin, à l'ouest du quartier. Le plan avait été conçu pour faire à cet endroit, le long de l'avenue Raymond Aron, un pendant végétal à la place minérale de la gare. L'idée d'un parc foisonnant, « naturel », est née afin d'offrir un contraste avec les alignements réguliers du mail Vilmorin. En transformant un bassin de rétention en jardin, nous créons une situation de rêve.

### Ces espaces verts innervent l'ensemble du quartier. Pourquoi n'en avoir positionné aucun le long des voies ferrées pour gérer cette autre frange « sensible » ?

Il y avait à l'origine du projet des programmes de bureaux qui, après réflexion, ont presque disparu. À l'échelle de Vilmorin, ces projets tertiaires n'avaient pas beaucoup de sens et ce, d'autant plus que les logements se commercialisaient particulièrement bien. En outre, Atlantis, le nouveau quartier situé de l'autre côté de la gare, allait absorber une part considérable de la demande. Tous les arguments furent ainsi réunis pour éviter de construire trop de bureaux à Vilmorin. Cependant, ces immeubles tertiaires nous aidaient à traiter la relation entre la ville et les voies ferrées. Leur disparition nous posait

problème : qu'y mettre en lieu et place ? Des résidences services ? Des logements étudiants ? Un hôtel ?

Un premier concours au programme libre a été lancé et portait sur la parcelle jouxtant la passerelle permettant d'accéder aux gares TGV et RER. Atelier du Pont en a été désigné lauréat. Les deux bâtiments proposés, une résidence étudiante et une résidence services, étaient séparés par une faille paysagère. Le discours soutenant cette vision était particulièrement fin et s'intéressait aux bordures de la voie ferrée : il proposait la création, sur la parcelle, d'une bande plantée, d'apparence « sauvage » rappelant les talus ferroviaires mis en place par la SNCF. Cette idée était aussi belle que pertinente. Elle avait d'autant plus de sens qu'elle pouvait initier une nouvelle logique urbaine : nous avons souhaité poursuivre ce trait paysager au cœur des parcelles longeant la voie ferrée.

### Quels ont été vos principes dès lors qu'il s'agissait de créer à cet endroit, contre toute attente, d'autres logements ?

Nous avons pris le parti de fragmenter les volumes bâtis. Ce dessin avait pour intention d'ouvrir les constructions sur les côtés et non face au faisceau ferroviaire. Finalement, tous les bâtiments sont en frontalité directe pour créer des logements traversants et capter la lumière du soleil. Et pour cause, les voies ferrées donnent plein sud et offrent un paysage dégagé. Je ne me suis jamais opposé à ces

projets. J'ai même défendu la poursuite de l'idée voulue par Atelier du Pont d'un troisième espace. Les gens ne sont ainsi pas condamnés ni aux voies ferrées ni à la circulation automobile de l'avenue. La création d'une faille paysagère, en proposant une nouvelle orientation, offre la plus belle alternative.

### Quelles sont vos préconisations en termes d'échelle pour cet espace ?

Il s'agit de composer un projet à partir de deux échelles. SOA a fait un travail remarquable à ce sujet. Côté rue, ils proposent des bâtiments collectifs et, côté voies ferrées, des constructions plus basses, au sein desquelles des logements atypiques de type loft sont proposés. Enfin, ce front de constructions se terminera par de petites maisons. Il s'agit, une nouvelle fois, de ne pas être provocant et d'assurer la liaison avec le tissu pavillonnaire voisin.

### L'urbanisme de Vilmorin témoigne d'une grande souplesse. Est-ce là votre idéal ?

L'avantage du plan que nous avons imaginé est qu'il autorise effectivement de nombreuses évolutions. Jamais nous ne nous sommes enfermés dans une forme capable de générer, plus tard, de trop grandes contraintes. Quant à mon idéal : je m'efforce de ne jamais être dogmatique.







c Aire de jeux à proximité de la crèche sur le mail Vilmorin



d Promenade plantée



e Amphithéâtre de verdure





**a** Avenue Raymond Aron. En arrière-plan, les derniers projets architecturaux livrés et en cours de réalisation le long des voies.



**c** Mail Vilmorin

## Votre plan montre certaines mitoyennetés. Quelle est votre position sur ce sujet ?

Les mitoyennetés sont rares à Vilmorin. Avenue Raymond Aron, il s'agissait d'imposer un ordre continu. Les mitoyennetés donnent ici du sens à l'ouverture de la place. En outre, il fallait que l'esplanade qui devait originellement accompagner la gare soit tenue par un ensemble cohérent. Ceci étant dit, j'ai conscience que la mitoyenneté fait aujourd'hui débat. Cette forme d'urbanisme n'est discutable que si elle relève d'un dogme. Je me bats actuellement dans de nombreuses opérations de rénovation urbaine pour éviter toutes formes de mitoyenneté. Trop souvent certaines municipalités obligent à construire dans le cadre de grands ensembles, des immeubles le long des rues. Elles sont persuadées que l'« haussmannisation » de leur ville est une solution : mais où donc peut être le progrès dans des logements faisant face à la circulation ? La mitoyenneté ou le resserrement n'ont d'intérêt que dans certains endroits. Ici, à Vilmorin, nous voulions créer une ville qui se développe le long de jardins et de parcs, qui s'organise autour d'une ossature verte. Certainement pas le long d'axes routiers.

## Pourquoi ne pas avoir imposé de fiches de lot afin de créer une unité dans le traitement architectural des ZAC ?

Nous aurions pu être en effet bien plus prescriptifs mais les fiches de lot me mettent particulièrement mal à l'aise.

Notre mission repose avant tout sur la proposition de faisabilités : nous faisons des schémas et suggérons des volumétries possibles. Toutefois, je tiens systématiquement à ne pas dévoiler ces documents lors de concours. Il m'est certes arrivé de donner quelques indications sur le placement de percements, sur des orientations. Je ne me suis en revanche jamais exprimé sur les matériaux ou sur les détails. J'essaye surtout d'expliquer le plan général, son organisation et son fonctionnement. Enfin, la SEM, de son côté, se montre garante de la qualité architecturale des constructions en proposant des prescriptions architecturales, urbaines et environnementales aux promoteurs qui s'engagent à les mettre en œuvre.

## Enfin, quel bilan faites-vous de cette opération vingt ans après son début ?

J'ai pu avoir quelques regrets : la gare avortée ou encore des partis pris architecturaux, parfois des aménagements urbains plus tardifs, peu cohérents avec l'idée paysagère originale... Ce quartier a toutefois pu se réaliser dans un consensus général, sans oppositions, sans heurts. Cette atmosphère positive a permis de faire évoluer le projet vers plus de hauteur, plus de densité au fur et à mesure que l'on s'éloigne des franges de l'opération.

Au chapitre des réussites, je citerai volontiers la rue des Ruelles, non tant pour ses constructions que pour la réponse apportée à l'injonction faite au départ : « Installez-vous sans bruit ».

**« Pour Vilmorin, nous avons voulu donner l'impression d'une ville augmentée, d'un quartier à croissance naturelle et organique. »** Jean Chéron

Je suis toujours frappé par la parenté entre les deux rives de cette voie, celle qui était là, celle qui s'est réalisée ensuite. Ce n'est ni spectaculaire, ni superbe, mais c'est « vrai » ; elle donne l'impression d'avoir toujours existé à Massy, telle qu'on la voit aujourd'hui. L'avenue Jean Monnet, par l'ambiance que lui donne sa configuration, répond également parfaitement, au besoin d'une petite rue paysagère qui permettait de passer du tissu pavillonnaire à l'amorce des immeubles collectifs.

Il y a aussi un détail que je place au rang des heureux hasards : le plan d'origine de l'avenue Jean Monnet suggérait deux liaisons vers l'avenue Georges Clémenceau, placées à des endroits précis où nous avions pensé qu'elles pourraient un jour être réalisées, moyennant le rachat de parcelles. L'une d'entre elles a pu être créée dans le prolongement de l'allée des Botanistes : cette petite sente piétonnière met en relation le mail Vilmorin et la rue Georges Ritz. Elle est particulièrement bien traitée et d'une ambiance familière agréable.

En résumé, l'ensemble des espaces publics réalisés à Vilmorin apporte la plus grande satisfaction. Ils font la réussite de ce quartier : non seulement ils le structurent, mais ils le rendent aussi agréable à vivre. Chacun peut s'en rendre compte en observant la manière dont les Massicois investissent et s'approprient ces jardins et ces promenades.

Enfin, je me réjouis de voir le niveau d'exigence de la SEM s'accroître avec le temps. La qualité des nouvelles opérations s'en ressent considérablement. Nous sommes face à une nouvelle et heureuse ambition architecturale et urbaine.



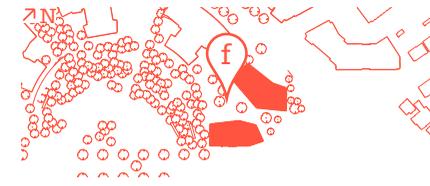


e Autour d'un bassin de rétention, ce jardin foisonnant offre un pendant à la minéralité de la place de l'Union Européenne.

**Projet architectural en cours : immeubles de logements  
par l'agence a+ Samuel Delmas**

Entre rond-point et amphithéâtre de verdure, entre cycle et hémicycle, le projet conçu par l'agence a+ Samuel Delmas s'intègre parfaitement au projet urbain tout en s'émancipant de quelques règles fixées depuis longtemps. Singulière dans sa volumétrie, la proposition faite par l'agence parisienne se divise en deux entités. Ce dessin permet de trouver le juste équilibre entre la continuité des constructions voisines et la volonté de créer une façade noble, à l'arrière, face à l'avenue du président Allende, porte d'entrée du quartier Vilmorin. Cette « faille » ainsi créée entre les deux bâtiments sert de transition entre les nouveaux volumes et l'amphithéâtre de verdure. Elle permet de créer une ouverture sur ce dernier, amorçant ainsi une entrée de ville, douce et non frontale. Les deux bâtiments qui comptent respectivement 29 et 28 appartements sont posés sur un socle à l'instar des autres immeubles donnant sur le théâtre de verdure. Ils partagent également avec eux un vocabulaire de terrasses, patios et loggias. Les logements bénéficient d'une double orientation et d'un espace extérieur. À l'intérieur, ils disposent de configurations inédites, où les perspectives se dégagent grâce aux ouvertures et à un jeu de châssis fixes, amenant la lumière dès l'entrée.

48



**57 logements, parking  
souterrain de 70 places**  
Maître d'ouvrage :  
Bouygues Immobilier

Surface : 4 092 m<sup>2</sup>  
Label : NF Habitat  
Livraison : 2019

49



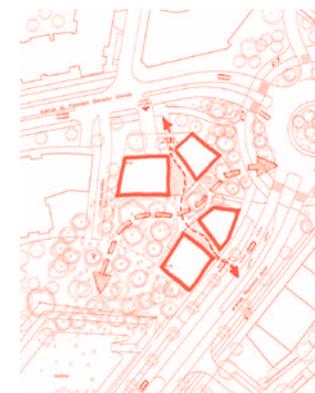
**f** Le projet vu depuis l'amphithéâtre de verdure



**Percée visuelle**



**Création des espaces communs**



**Percées végétales et circulation**



# Nouvelles architectures



## Les projets livrés et ceux en cours de réalisation le long des voies de chemin de fer

- ① **Atelier du Pont**  
83 logements étudiants,  
121 logements de tourisme, commerces  
Maître d'ouvrage : DReAM  
Surface : 7 350 m<sup>2</sup> | Livraison 2015
- ② **SOA Architectes**  
105 logements, locaux d'activités  
Maîtrise d'ouvrage : ICF La Sablière  
Surface : 7 947 m<sup>2</sup> | Livraison fin 2018
- ③ **SOA Architectes**  
112 logements  
Maître d'ouvrage : DReAM  
Surface : 7 524 m<sup>2</sup> | Livraison mi 2018
- ④ **mcbad Colomer Dumont**  
**Avenier Cornejo Architectes**  
**D'ici Là paysagistes**  
194 logements collectifs, intermédiaires  
et individuels, espaces partagés et de services  
Maître d'ouvrage : AXEPARISUD  
Surface : 14 883 m<sup>2</sup> | Livraison 2020

# L'originalité de Vilmorin

Willem Pauwels,  
directeur de Paris Sud  
Aménagement

54

Vilmorin incarne les premiers temps du renouveau de Massy. Il constitue l'un des quartiers dont l'émergence a eu lieu il y a une vingtaine d'années. Au début des années 1990, la ville pouvait en effet paraître ingrate, mais aussi empêtrée dans des projets trop ambitieux. Vilmorin a constitué un véritable tournant dans la manière de penser la fabrique urbaine. L'urbanisme s'est fait moins agressif, davantage en continuité. Il s'agissait ainsi de valoriser le territoire par la création d'un quartier respectueux de son environnement, sans geste ni grimace. L'ambition était de profiter de la proximité des transports, de créer une polarité commerciale et surtout d'offrir un cadre de vie agréable aux nouveaux habitants. C'est un projet sans prétention qui a été mis en œuvre et dont l'approche sensible a permis l'émergence d'espaces publics de qualité, à même de supporter des usages diversifiés. Les espaces verts n'ont, de fait, jamais été conçus comme des lieux isolés mais plutôt comme des parcours permettant de traverser le quartier de part en part. Le plaisir de marcher en ville a inspiré l'organisation et l'aménagement de Vilmorin.

Lors de ma prise de fonction auprès de Paris Sud Aménagement, j'ai souhaité poursuivre cet exercice singulier, tout en ayant une thématique complémentaire à traiter. En effet, les terrains qui restaient à urbaniser, le long du chemin de fer, posaient une autre question : comment vivre le long des voies ? La vocation résidentielle du quartier, sa quiétude, l'art de vivre qu'il propose, furent autant d'arguments pour développer, à cet endroit, de nouveaux logements. Ceci étant dit, il fallait repenser l'exercice de conception ; il était inenvisageable de construire ici comme partout ailleurs au sein de Vilmorin. Le faisceau ferroviaire qui traverse Massy constitue un horizon, un véritable paysage au caractère industriel et poétique marqué par le mouvement des trains. Ces va-et-vient engendrent nuisances et contraintes, ils jouent sur la perception du quartier. L'urbanisation de ces parcelles est un enjeu architectural mais aussi psychologique. Le bruit peut, très souvent, être imaginé autant que les vibrations fantasmées à la seule vue des RER et autres TGV. Avec Jean Chéron, architecte et urbaniste en chef de Vilmorin, nous avons mené une réflexion sur ces espaces.

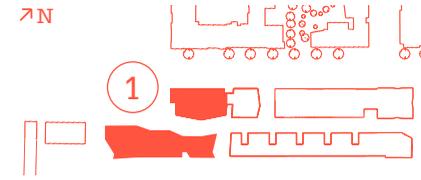
À nos yeux, ils ne pouvaient accueillir des constructions se détournant complètement de ce paysage ferroviaire. Il nous paraissait important que les voyageurs réguliers de ces lignes et autres passagers perçoivent à travers les vitres de leur train, une image flatteuse de la ville. Nous ne voulions pas négliger ces façades sur voies. Plus qu'une question d'image, nous voulions aussi développer les usages et la manière de vivre sur ce site. Aujourd'hui, habiter les environs d'une mégapole signifie trouver des qualités de vie, un cadre agréable, des espaces généreux, des balcons, des jardins... Le rapport à l'extérieur a nécessairement dû être repensé ici. Nous avons cherché à interioriser ces espaces, à créer un entre-soi, afin de ne pas exposer les habitants aux nuisances des voies.

55

L'idée d'une grande faille paysagère répond à cette problématique : elle innerve l'ensemble des parcelles sur lesquelles sont développés les projets, faisant la part belle aux jardins privatifs, loggias et autres patios. En dessinant un cadre de vie original et en imaginant quelques singularités, nous voulions compenser la présence des voies. Jean Chéron a défendu une approche très contextuelle. Quand les architectes de l'agence Atelier du Pont ont proposé la création de cette faille verte au sein de leur projet, nous avons tout de suite compris la richesse de ce parti pris. Nous avons poursuivi cette faille pour créer une échappée visuelle. Par ce raisonnement, nous voulions faire rentrer un patrimoine végétal, présent le long de la voie ferrée, au cœur même des nouvelles opérations. Nous prolongions aussi la coulée verte qui part de Massy et chemine vers Paris. Cet espace intime et domestique offre la tranquillité qu'exige la création de logements.

**« Au-delà d'une question d'image, nous voulions aussi développer les usages et la manière de vivre sur ce site, qui fait face aux nouveaux quartiers d'Atlantis. Deux visions urbaines se répondent. Complémentaires, elles constituent la variété d'un paysage urbain et font la richesse d'une ville, celle de Massy. »**

L'évolution de Vilmorin ne pouvait toutefois se faire dans la rupture. Aussi les nouvelles constructions restent en relation avec l'existant. Les agences d'architecture SOA, mcbad Colomer Dumont et Avenier Cornejo ont travaillé des teintes similaires et dessiné des volumes analogues. Le vocabulaire architectural se montre néanmoins plus contemporain. Nous voulions que l'architecture entre en résonance avec la vie mouvementée et dynamique du faisceau ferré. Cette étape viendra parachever Vilmorin, face aux nouveaux quartiers d'Atlantis conçus selon une approche différente. Deux visions urbaines se répondent. Complémentaires, elles constituent la variété d'un paysage urbain et font la richesse d'une ville, celle de Massy.



83 logements étudiants,  
121 logements de tourisme,  
commerces  
Maître d'ouvrage : DReAM

Surface : 7 350 m<sup>2</sup>  
Labels : BBC Effinergie ;  
H&E profil A  
Livraison : 2015





58

### Logements étudiants, résidence de tourisme et commerces par Atelier du Pont

Le terrain regroupait à l'origine trois parcelles sur une surface totale de 2 507 m<sup>2</sup>.

La proximité avec la passerelle rejoignant les gares RER et TGV, ainsi qu'une adresse, place de l'Union Européenne, appelaient un édifice marquant dans sa volumétrie et sa physionomie. De surcroît, il s'agissait pour Atelier du Pont de proposer une architecture à même de faire le lien entre les paysages de la ville et ceux du faisceau ferroviaire.

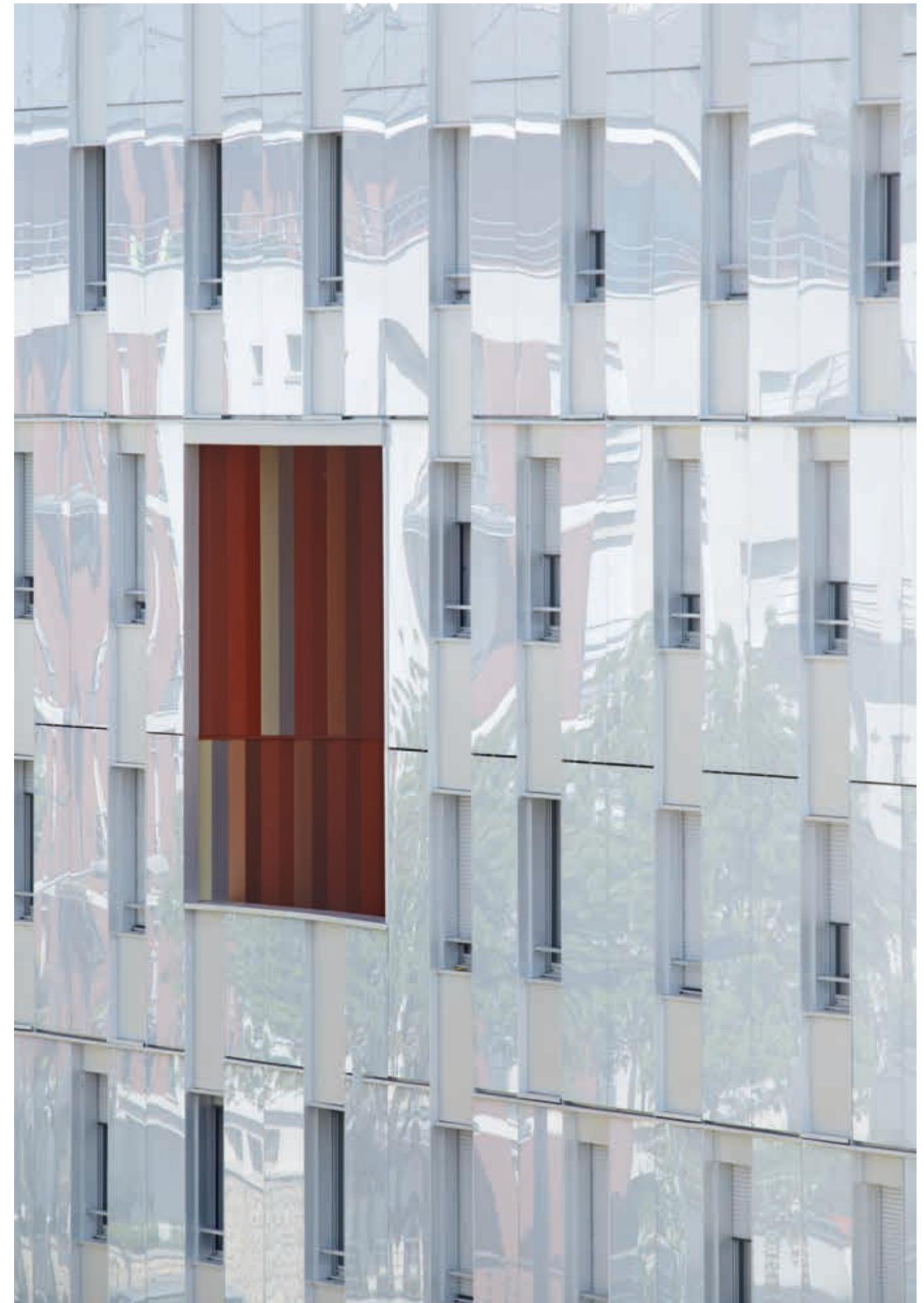
Un premier bâtiment accueille une résidence de tourisme. Elle regroupe 121 logements, 98 T1, 22 T2 et 1 T3. Le second édifice abrite une résidence étudiante de 83 logements T1, distribués par une seule cage d'escalier et d'ascenseur. Les deux constructions sont séparées l'une de l'autre par une frange plantée qui prolonge le paysage des « bords de chemin de fer ». Pétulants, les deux immeubles habillés d'un bardage métallique alternent des couleurs chaleureuses tant pour s'affirmer dans une vision lointaine que pour s'harmoniser avec les constructions alentour, toutes de briques.

59

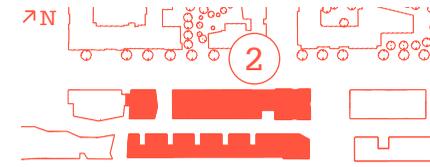


« Les façades sur rue sont traitées avec un matériau unique et sobre. Passé la limite publique, revêtues de bardage métallique coloré, elles ondulent, créent des perspectives variées. Elles confèrent une ambiance chaleureuse et participent à l'animation de la place et du front bâti sur les voies ferrées. » Atelier du Pont

60



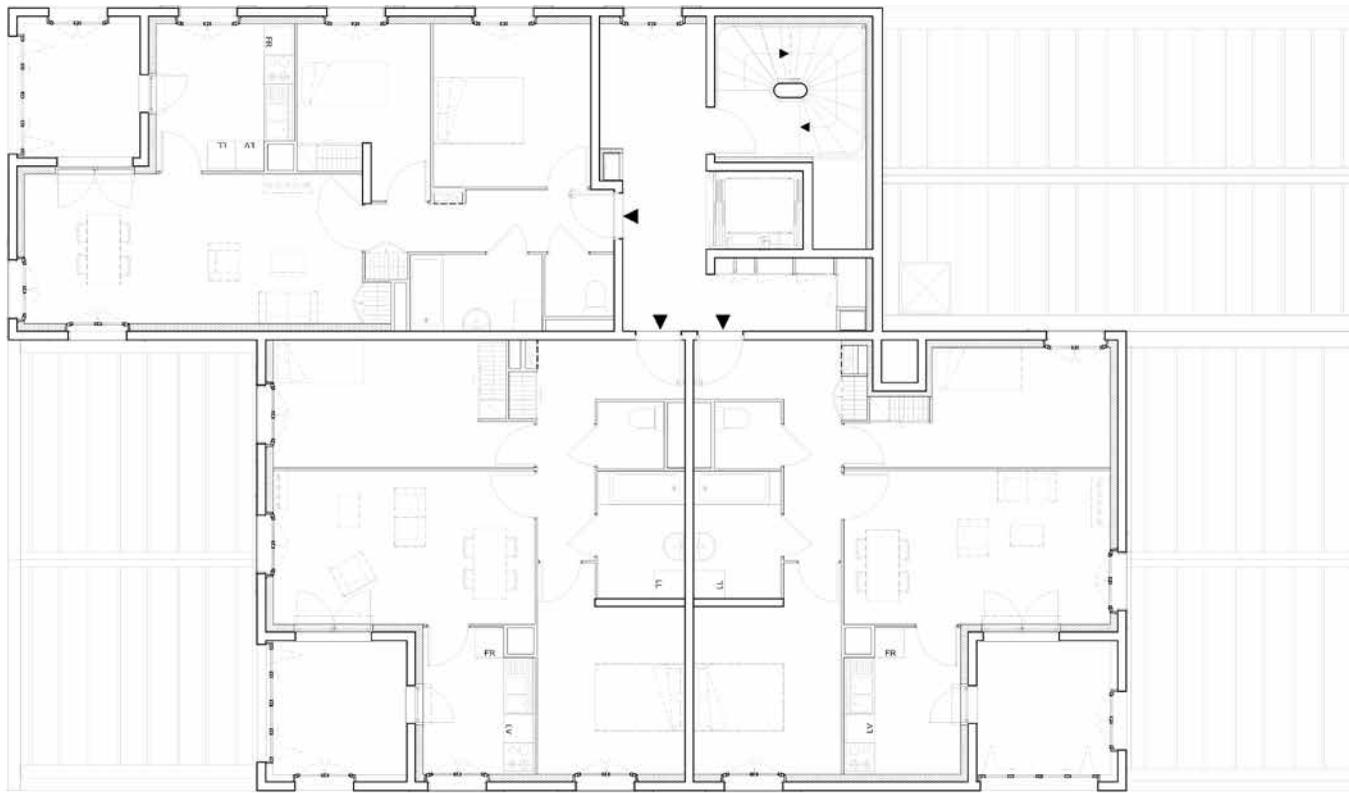
61



105 logements,  
locaux d'activités,  
Parking souterrain  
de 59 places  
Maître d'ouvrage :  
ICF La Sablière

Surface : 7 947 m<sup>2</sup>  
Label : H&E profil A option  
performance  
Livraison : fin 2018





64

Plan d'étage courant, niveau R+3. Détail de la partie nord de la parcelle.



Plan masse du projet.

### Logements et locaux d'activités par SOA

Avenue Raymond Aron, SOA réalise pour deux opérateurs différents sur deux parcelles contiguës un ensemble résidentiel harmonieux. Aux yeux des architectes, le défi était double. Il s'agissait d'une part de créer un signe sur une frange de terrain sans passé urbain et d'autre part, de mettre en scène la limite de la ville le long du réseau ferré. Côté rue, les immeubles respectent l'alignement et présentent d'élégantes façades rythmées. Sur leur toit, des appartements en duplex s'articulent autour d'espaces collectifs et privés qualifiés. Ils constituent un hybride mêlant les spécificités du logement collectif et les qualités d'un hameau. De l'autre côté, face au fleuve ferroviaire, les volumes se font moins importants. Des maisons en bandes se succèdent le long de la promenade paysagère, réalisée dans la continuité du projet d'Atelier du Pont. Loggias et terrasses s'y intercalent pour offrir des situations isolées et privilégiées.

65

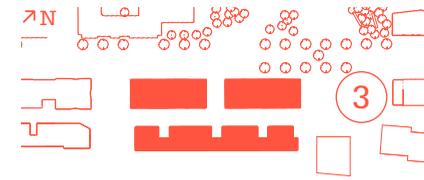


Vue depuis l'avenue Raymond Aron.

# Habiter le ciel

SOA Architectes

66



112 logements  
Parking souterrain  
de 126 places  
Maître d'ouvrage :  
DReAM

Surface : 7 524 m<sup>2</sup>  
Label : H&E profil A  
Livraison : mi 2018

67



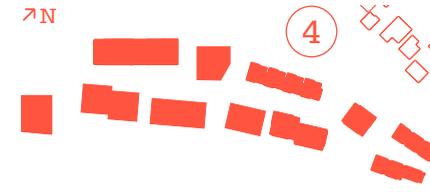


Plan d'étage courant, niveau R+1.



« Le projet dessine une limite joyeuse avec le ciel. Deux systèmes de percement dansent et s'enroulent autour du corps et de ses émergences. En haut, la place est laissée à des jardins partagés. » SOA





194 logements collectifs,  
intermédiaires et individuels,  
espaces partagés et de services  
Parking souterrain de 275 places  
Maître d'ouvrage : AXEPARISUD  
(Paris Sud Aménagement

et Axe Promotion)  
Surface : 14 286 m<sup>2</sup> (logements),  
597 m<sup>2</sup> (espaces partagés  
et de services)  
Label : NF Habitat HOE  
Livraison : 2020



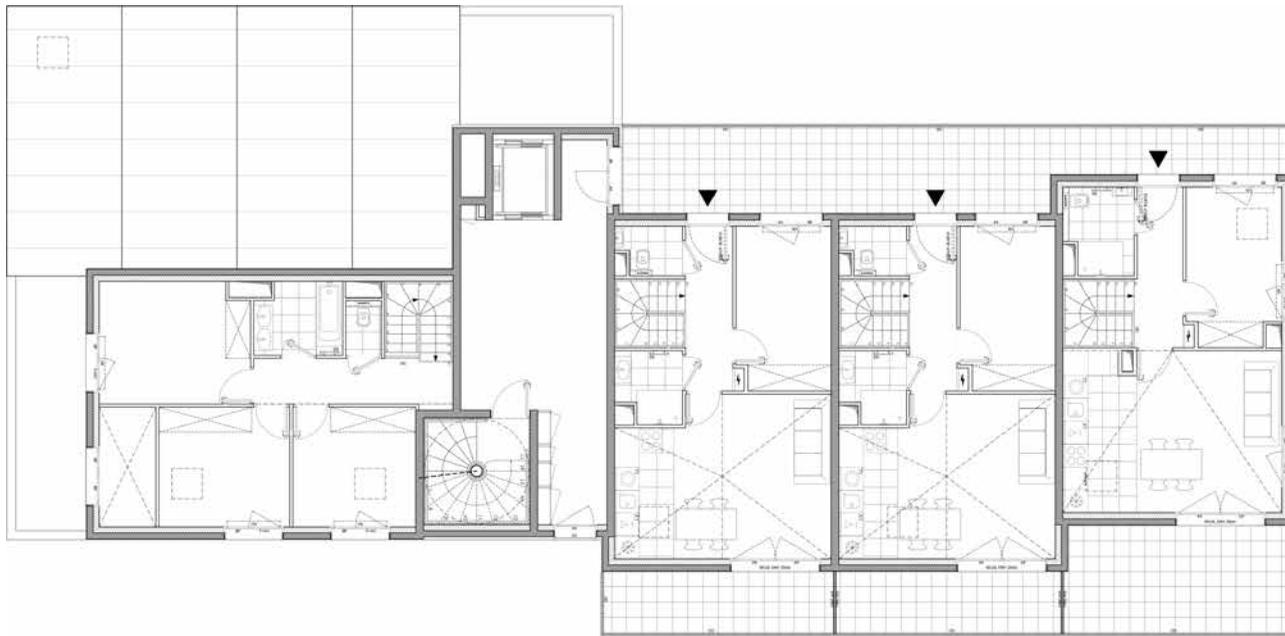


**« Notre référence : la ville  
qui se construit avec le temps. »**

mcbad Colomer Dumont et Avenier Comejo



Plan d'étage courant, niveau R+2.



Plan d'étage courant, niveau R+3.

« À Vilmorin, la place de la nature et son appropriation marquent un réel désir de tourner l'habitat vers son territoire. L'épaisseur des voies ferrées, les variations d'alignement et la générosité du cœur d'îlot sont autant d'atouts pour installer un paysage à la fois unitaire et offrant une diversité de vues, d'atmosphères, de façons de vivre. » D'ici Là, paysagistes

### Logements collectifs, intermédiaires et individuels, espaces partagés et de services par mcbad Colomer Dumont et Avenier Cornejo

Le quartier Vilmorin se délite sur ses franges pour mieux intégrer les nouvelles constructions à leur environnement proche. Des parcelles moins densément bâties jouxtent ainsi d'anciennes rues pavillonnaires. Les agences mcbad Colomer Dumont et Avenier Cornejo respectent les dispositions prévues par le plan d'urbanisme. Autour de la faille plantée, les immeubles imaginés par ces deux agences mêlent donc les formes, les typologies mais aussi les manières d'habiter. Des logements collectifs occupent des volumes compacts, des logements intermédiaires investissent des bâtiments découpés disposant de maisons sur le toit et enfin, des logements individuels se présentent en R+1 et R+2 couronnés de toits en pente. Cet ensemble se fragmente ainsi harmonieusement pour assurer, selon les architectes, « le passage d'une densité bâtie, au sud, à une densité végétale, au nord ». « Ce principe de fragmentation des bâtiments permet d'éviter l'écueil d'objets architecturaux isolés. Il favorise une architecture d'articulation, adaptée à de multiples situations urbaines », ajoutent-ils. Leur référence : « la ville qui se construit avec le temps ».

Pour parfaire ce dessin, de généreux aménagements paysagers ont été pensés, qui ne sont pas sans rappeler les anciennes pépinières Vilmorin. Les places, jardins et failles sont dès lors abondamment plantés. Différentes ambiances sont imaginées pour se succéder et offrir, le long de sinueuses voies, une variété d'expériences : ici un sous-bois ombragé, là une prairie couverte de graminées. Les talus de la SNCF sont évoqués dans leur sauvagerie domestiquée et des potagers sont offerts aux habitants à l'ombre d'arbres fruitiers en fleurs. Bref, un paysage habité.



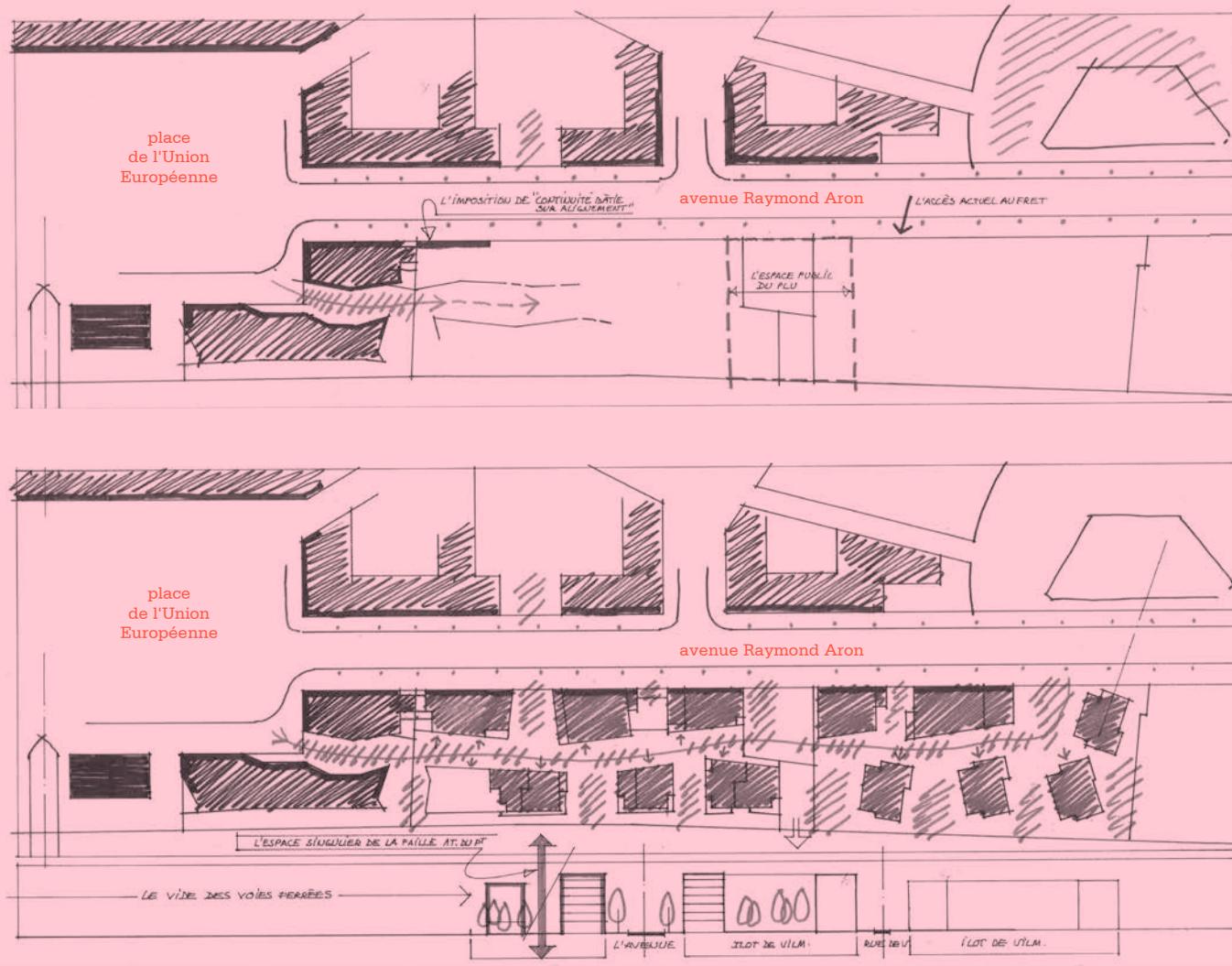
# Nouvel habitat, nouveaux usages



# La faille paysagère

« L'idée d'une "faille paysagère", initiée par le projet d'Atelier du Pont, était aussi belle que pertinente. Elle avait d'autant plus de sens qu'elle pouvait introduire une nouvelle logique urbaine : nous avons souhaité poursuivre ce trait paysager au cœur des parcelles longeant la voie ferrée. »

Jean Chéron



Étude du principe de la faille. Croquis de Jean Chéron.

À l'origine la faille n'existait pas. Fallait-il un mouvement tectonique pour l'ouvrir ? Un coup de crayon bien senti et un parti architectural audacieux aurait amplement suffi ! Atelier du Pont, pour l'îlot le plus proche de la gare et de la place de l'Union Européenne, devait réunir sur cette même parcelle deux programmes, une résidence étudiante et un hôtel. Plutôt que de réaliser un ensemble massif et imposant, les architectes ont pris le parti de scinder leur proposition en deux entités. Au centre, une faille s'est dégagée. Agrémentée de plantations diverses et variées, elle évoque dans sa sauvagerie domestiquée les talus de la SNCF. L'imaginaire est au ferroviaire !

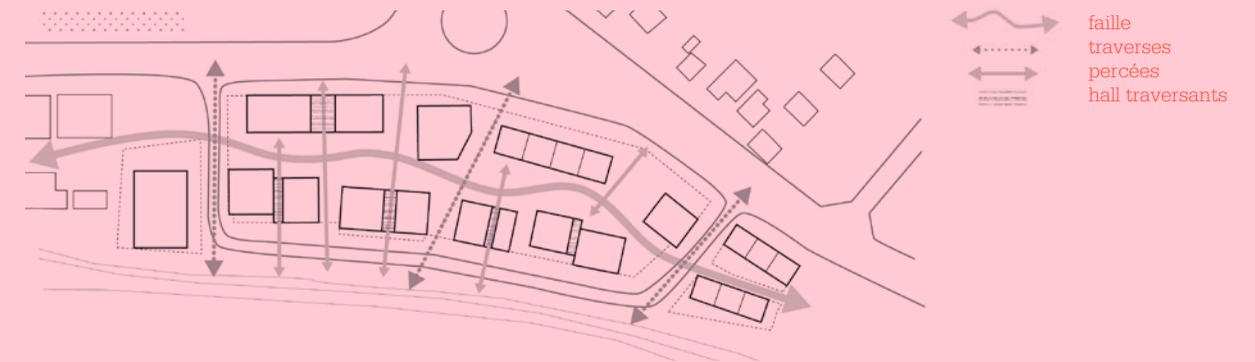
Jean Chéron, urbaniste du quartier, en autorisant ce trait, a compris l'enjeu de cet espace vert. En revoyant ses plans pour prolonger la proposition d'Atelier du Pont, il constitue à cet endroit, un espace intermédiaire sinon un « troisième lieu ». En effet, les constructions prises en étau entre l'avenue Raymond Aron et les lignes de chemins de fer s'organisent désormais sur cet axe paysager autrement plus intime et tranquille. Pour autant les constructions promises par les agences SOA, mcbad Colomer Dumont et Avenir Comejo ne tournent le dos ni à la ville et ses rues, ni au grand paysage du faisceau ferré. Il s'agit d'articuler l'ensemble des échelles et ce, dans la plus grande intelligence.

Agences ayant travaillé sur cette thématique

Atelier du Pont

SOA

mcbad Colomer Dumont et Avenir Comejo



4 Schéma de principe d'insertion du projet : connexions et perméabilités, mcbad Colomer Dumont et Avenir Comejo.



3 Plan masse du projet de SOA « Habiter le ciel », détaillant les percées visuelles et paysagères qu'offre le principe de la faille.



3 Sur les hauteurs du projet de SOA « Habiter le ciel » (au R+4), quelques volumes manquent et laissent place à des jardins partagés.

Appartement ou maison ? L'architecture tente depuis longtemps de s'émanciper de cette dichotomie restreinte. Le champ lexical de l'habitat, loin d'être limité, s'élargit et s'agrémente d'un vocabulaire fait de duplex, triplex, *penthouses* et autres logements « intermédiaires ». Ces termes désignent de nouvelles typologies qui ambitionnent de concilier les qualités du logement individuel et celles de l'ensemble collectif.

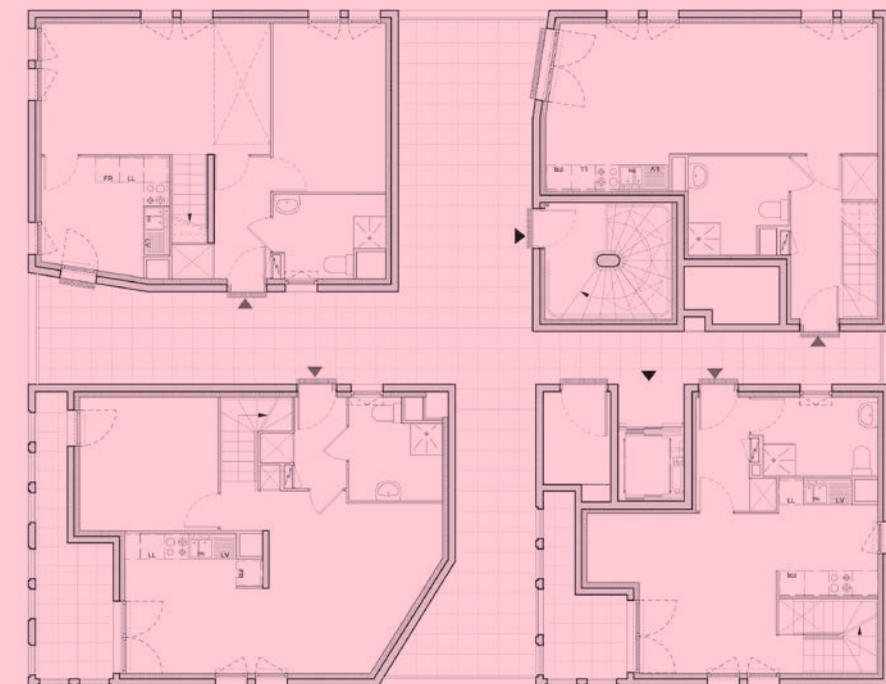
Ici, à Massy, ce sont des « maisons sur le toit » positionnées çà et là sur des terrasses placées au-dessus d'immeubles bas que proposent les architectes. Les opérations signées par le groupement mcbad Colomer Dumont et Avenier Cornejo dessinent ainsi une silhouette singulière. Elles éveillent, par

leur toiture à double pente, le souvenir d'un archétype : celui de la maison traditionnelle. Ces constructions sont aussi l'évocation d'un contexte pavillonnaire et constituent une articulation dans le paysage urbain. Le projet imaginé par SOA porte, lui aussi, les traces d'une transition pleinement assumée. Le thème est toutefois poussé plus avant et les architectes ont pris le parti de désolidariser ces maisons des logements collectifs en proposant pour chacune d'entre elles une entrée individuelle.

Bref, d'un côté, l'horizon plat du faisceau ferroviaire, de l'autre une collection disparate de pavillons. Ces « maisons sur le toit », en plus d'être le moyen le plus subtil de chavirer d'un paysage à l'autre, offrent un cadre de vie aussi original qu'agréable.



4 Dessinés par l'équipe de mcbad Colomer Dumont et Avenier Cornejo, les logements collectifs et individuels sont accessibles depuis l'espace privatif central.



« En R+4 et R+5, les volumes sont divisés en plus petits volumes, qui découpent la ligne du ciel et laisse présager un micro urbanisme en toiture. »

SOA, sur le projet « Habiter le ciel »

3 Plan d'étage courant, niveau R+5, projet « Habiter le ciel » par SOA.



2 Perspective illustrant la vue offerte par les loggias du projet « Mise en scène urbaine », dessinées par SOA.

« La construction des façades est un jeu de retraits, extrusions, saillies, découpes, liés aux éléments constructifs, entrée, loggia, balcons, attiques. » mcbad Colomer Dumont et Avenier Cornejo

Habiter les franges de la métropole est un choix motivé par l'attrait d'une vie plus agréable, permise par un logement confortable en prise direct avec la nature. Cette aspiration peut toutefois être contrariée par quelques infrastructures. À Massy, le faisceau ferroviaire dessine un paysage certes poétique mais peu compatible avec le logement traditionnel. Pour compenser un possible désagrément, il fallait donc imaginer des qualités d'usages différentes. Pour ce faire : des espaces, eux aussi, en prise avec la nature. Les projets défendus par les agences SOA, mcbad Colomer Dumont et Avenier Cornejo se caractérisent par une grande

variété de typologies de logements, du T1 au T5, simples ou duplex, avec terrasse, jardin, loggia ou patio. Tous les logements offrent ainsi une relation privilégiée avec l'extérieur. Ces patios, véritable pièce supplémentaire de surface généreuse, bénéficient d'une orientation au sud. Les loggias, quant à elles, jouissent d'une intimité favorisée par un rythme rapproché de fins montants verticaux. Les immeubles conçus par mcbad Colomer Dumont et Avenier Cornejo déclinent aussi différentes façons d'habiter selon leur situation et leur rapport au grand paysage. Des espaces extérieurs devenus intérieurs.

Agences ayant travaillé sur cette thématique

SOA

mcbad Colomer Dumont et Avenier Cornejo



3 Plan d'étage courant, montrant les différentes utilisations de la loggia sur le projet conçu par SOA.



4 Plan d'étage courant, niveau R+2 du projet signé mcbad Colomer Dumont et Avenier Cornejo. Chaque ensemble de logements possède sa loggia, son balcon.



4 Organisation des rez-de-chaussée, mcbad Colomer Dumont et Avenier Cornejo.

« Les espaces partagés comme les jardins ou potagers, participent à l'atmosphère particulière du site et font écho au passé maraîcher de Vilmorin, tout en s'inscrivant dans une dynamique urbaine. » D'ici Là, paysagistes

« Générer une mixité, des rapports sociaux, créer toujours plus de proximité entre les habitants sont les objectifs de notre projet », assurent les architectes du groupement réunissant les agences mcbad Colomer Dumont et Avenier Cornejo. En tout et pour tout, ce sont 200 nouveaux logements qui accueilleront 600 nouveaux habitants : des couples, des familles mais aussi des enfants, des étudiants, des célibataires...

Pour répondre au désir de faire se rencontrer les générations mais aussi pour leur rendre service, des aménités leur

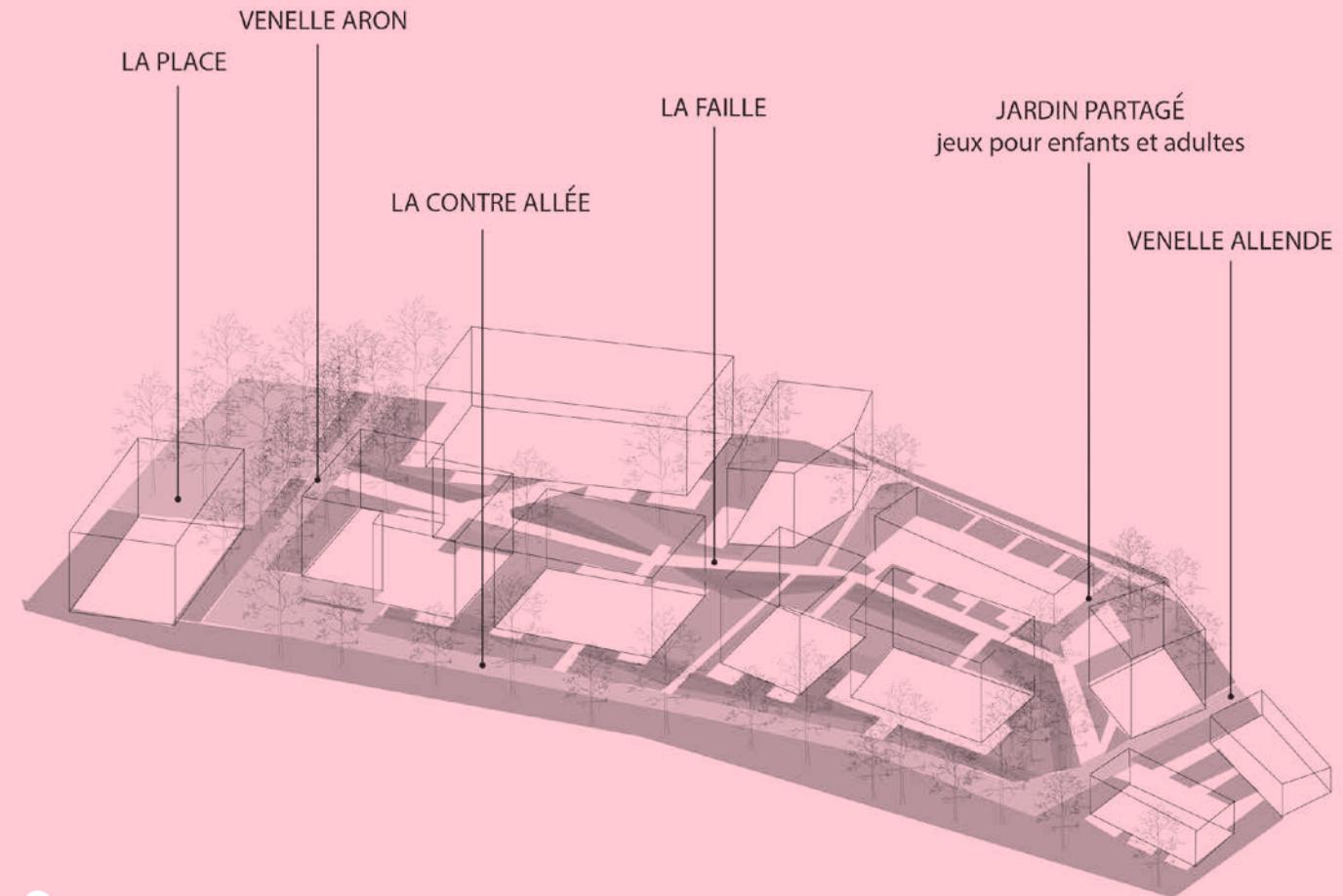
seront proposées. Parmi elles, une conciergerie, une halte-garderie ou encore des potagers et jardins partagés. Les rez-de-chaussée de chaque immeuble se trouveront ainsi animés par des locaux d'activité propices à la rencontre.

En outre, l'aménagement d'espaces verts sous l'impulsion d'une association à même de former et de sensibiliser tout un chacun à la culture mais aussi à l'art du jardin participera à cet esprit fédérateur. Ces services à la personne et ces initiatives collectives feront autant que l'architecture ou le paysage la qualité de vie offerte à Vilmorin.

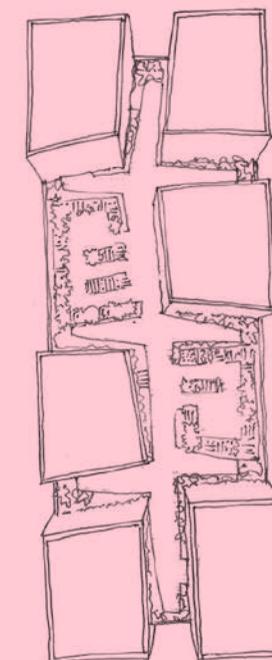
Agences ayant travaillé sur cette thématique

SOA

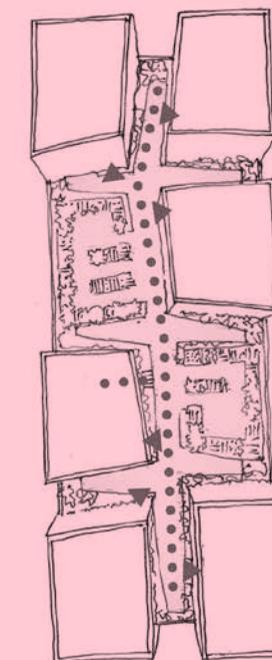
mcbad Colomer Dumont et Avenier Cornejo



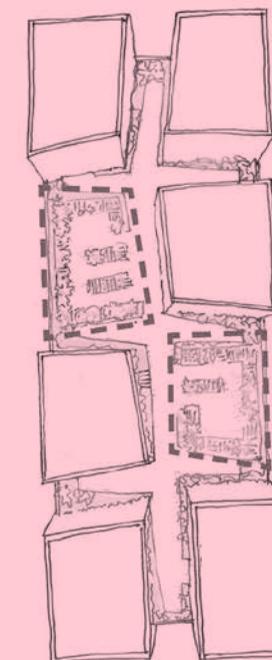
4 Schéma d'intention paysagère, par D'ici Là, paysagistes.



Habiter le toit



La ruelle



Les jardins collectifs

3 Les espaces partagés, du projet « Habiter le ciel », par SOA.

# Remerciements

## La Ville de Massy

Monsieur le Maire, Nicolas Samsoen  
Le service urbanisme  
Les services techniques de la Ville

## Les architectes - urbanistes

Architecte coordonnateur des ZAC :  
Jean Chéron de DLM Architectes  
Atelier du Pont  
SOA Architectes  
mcbad Colomer Dumont  
Avenier Cornejo Architectes  
a+ Samuel Delmas

## Les paysagistes

Thierry Laverne  
Florence Mercier  
Marc Littot, agence Raphia  
D'ici Là

## Les promoteurs et bailleurs

DReAM  
ICF La Sablière  
AXEPARISUD  
Bouygues Immobilier  
In'li

## Les photographes

Hervé Abbadie  
Jean-Michel Molina  
Takuji Shimmura

## Francine Noël

Présidente de l'association  
Massy-Graviers

# Crédits

## Production et réalisation

Ante Prima Consultants, Paris

## Direction de l'ouvrage

Luciana Ravanel

## Coordination et suivi éditorial

Anastasia de Villepin  
avec la contribution de Marie Bollard  
(Paris Sud Aménagement)

## Conception graphique

Zoo, designers graphiques  
(Baptiste de l'Espinay, Julie Galand,  
Valentine Thébaut)

## Impression

Stampatori della Marca, Castelfranco Veneto

## Crédits iconographiques

a+ Samuel Delmas : p. 48-49  
Hervé Abbadie : p. 46-47  
A.M-G : p. 8, 13 (bas, gauche), 13 (bas, droite),  
14, 17 (bas, droite)  
Fonds Bocquier : p. 18 (haut)  
Jean Chéron / DLM Architectes : p. 50-51, 78  
Jean Collet : p. 18 (bas)  
Frédéric Delangle : p. 56-57, 61  
D'ici Là paysagistes : p. 85 (haut)  
IGN : p. 13 (haut), 22-23  
Jean-Claude Lenfant : p. 17 (haut),  
17 (bas, gauche), 21  
mcbad Colomer Dumont / Avenier Cornejo :  
p. 70 à 75, 79 (haut), 81 (haut), 83 (bas), 84  
Jean-Michel Molina : p. 4, 45  
Takuji Shimmura : p. 24, 29 à 32, 35 à 42, 44, 58 à 60  
SOA Architectures : p. 62 à 69, 76, 79 (bas), 80,  
81 (bas), 82, 83 (haut), 85 (bas)

Tous droits de reproduction et de représentation réservés.  
Toutes les informations reproduites dans ce livre (dessins,  
photos, textes) sont protégées par des droits de propriété  
intellectuelle. Par conséquent, aucune de ces informations ne  
peut être reproduite, modifiée, rediffusée, traduite, exploitée  
commerciallement ou réutilisée de quelque manière que ce soit  
sans un accord préalable.

© 2018 Ante Prima / Paris Sud Aménagement /  
Zoo, designers graphiques  
Achevé d'imprimer à Castelfranco Veneto, Italie, mars 2018

Massy,  
les méta  
morphoses  
du  
quartier  
Vilmorin