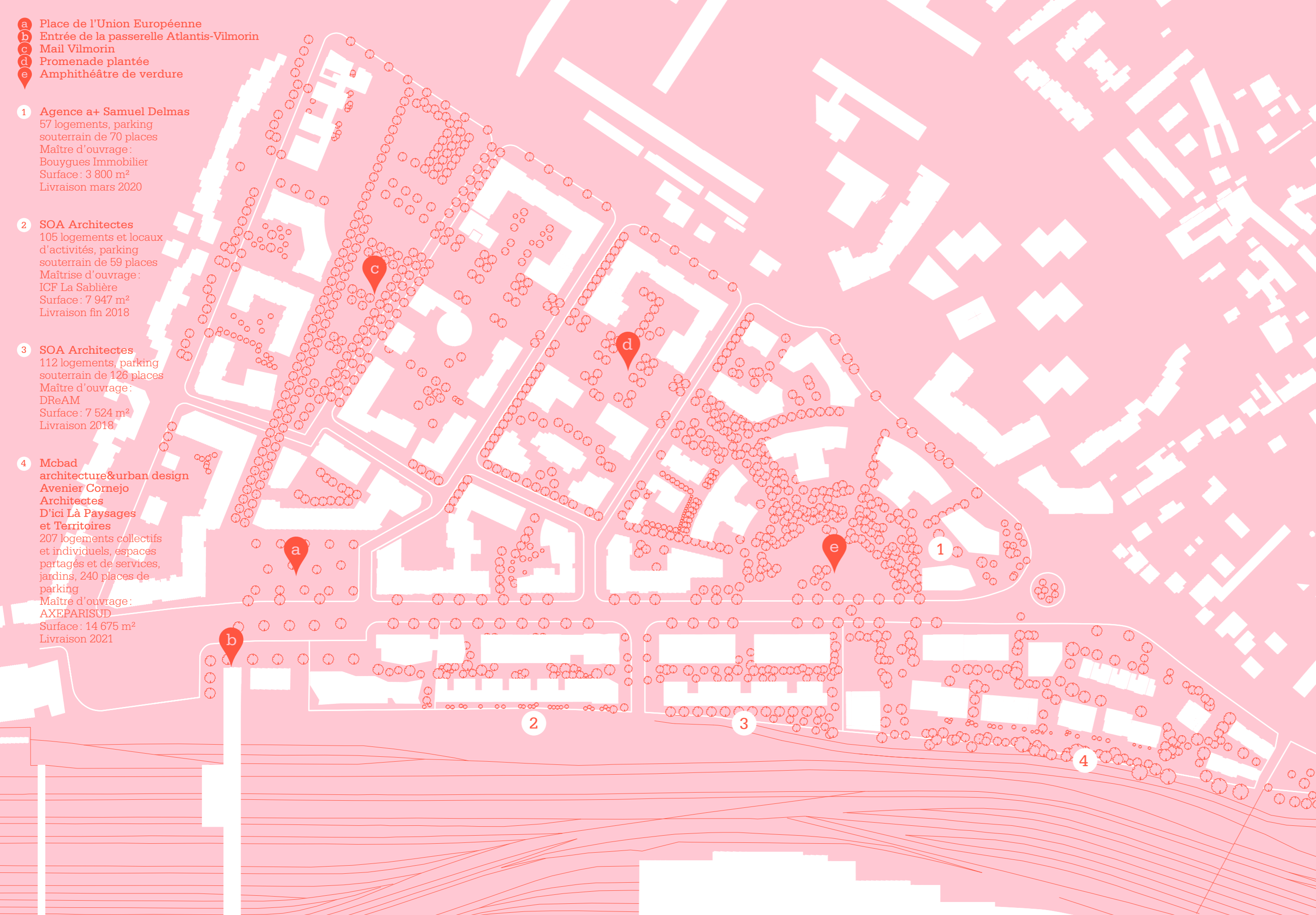


Massy Vilmorin, nature, ville et paysage

Massy Vilmorin, nature, ville et paysage

Aménageur	Paris Sud Aménagement
Architecte urbaniste coordinateur	Jean Chéron, DLM architectes
Paysagistes	Marc Littot, Thierry Laverne, D'ici Là Paysages et Territoires
Programme	<ul style="list-style-type: none">- plus de 1 600 logements créés, représentant plus de 3 700 habitants- 12 000 m² de bureaux- 5 670 m² de commerces et services- 8 000 m² d'équipements





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

1 Agence a+ Samuel Delmas
57 logements, parking
souterrain de 70 places
Maître d'ouvrage :
Bouygues Immobilier
Surface : 3 800 m²
Livraison mars 2020

2 SOA Architectes
105 logements et locaux
d'activités, parking
souterrain de 59 places
Maîtrise d'ouvrage :
ICF La Sablière
Surface : 7 947 m²
Livraison fin 2018

3 SOA Architectes
112 logements, parking
souterrain de 126 places
Maître d'ouvrage :
DReAM
Surface : 7 524 m²
Livraison 2018

4 Mcbad
architecture&urban design
Avenier Cornejo
Architectes
D'ici Là Paysages
et Territoires
207 logements collectifs
et individuels, espaces
partagés et de services,
jardins, 240 places de
parking
Maître d'ouvrage :
AXEPARISUD
Surface : 14 675 m²
Livraison 2021

2

3

4

1

Massy
Vilmorin,
nature,
ville et
paysage

Massy Vilmorin, nature, ville et paysage

Textes de Jean-Philippe Hugron

Sommaire

Préface

Nicolas Samsoen,
Maire de Massy 4

1 L'histoire de Vilmorin

D'après les recherches
de **Francine Noël** 8

2 Paysage et transformations urbaines

Entretien avec **Willem Pauwels**,
directeur de Paris Sud
Aménagement, 28

Entretien avec **Jean Chéron**,
architecte urbaniste coordinateur 36

3 Les paysagistes de la ville

Paysagistes 44
– Agence Thierry Laverne
Paysagistes
– D'ici Là Paysages
et Territoires

4 Nouvel habitat, nouveaux usages

Architectes 54
– a+ Samuel Delmas
– SOA Architectes
– Mcbad architecture&urban design
– Avenier Cornejo Architectes

Usages 78
– La faille paysagère
– Maisons sur les toits
– Entre intérieur et extérieur
– Vivre en commun

Remerciements 98
Crédits iconographiques

Préface

Nicolas Samsoen,
Maire de Massy



5

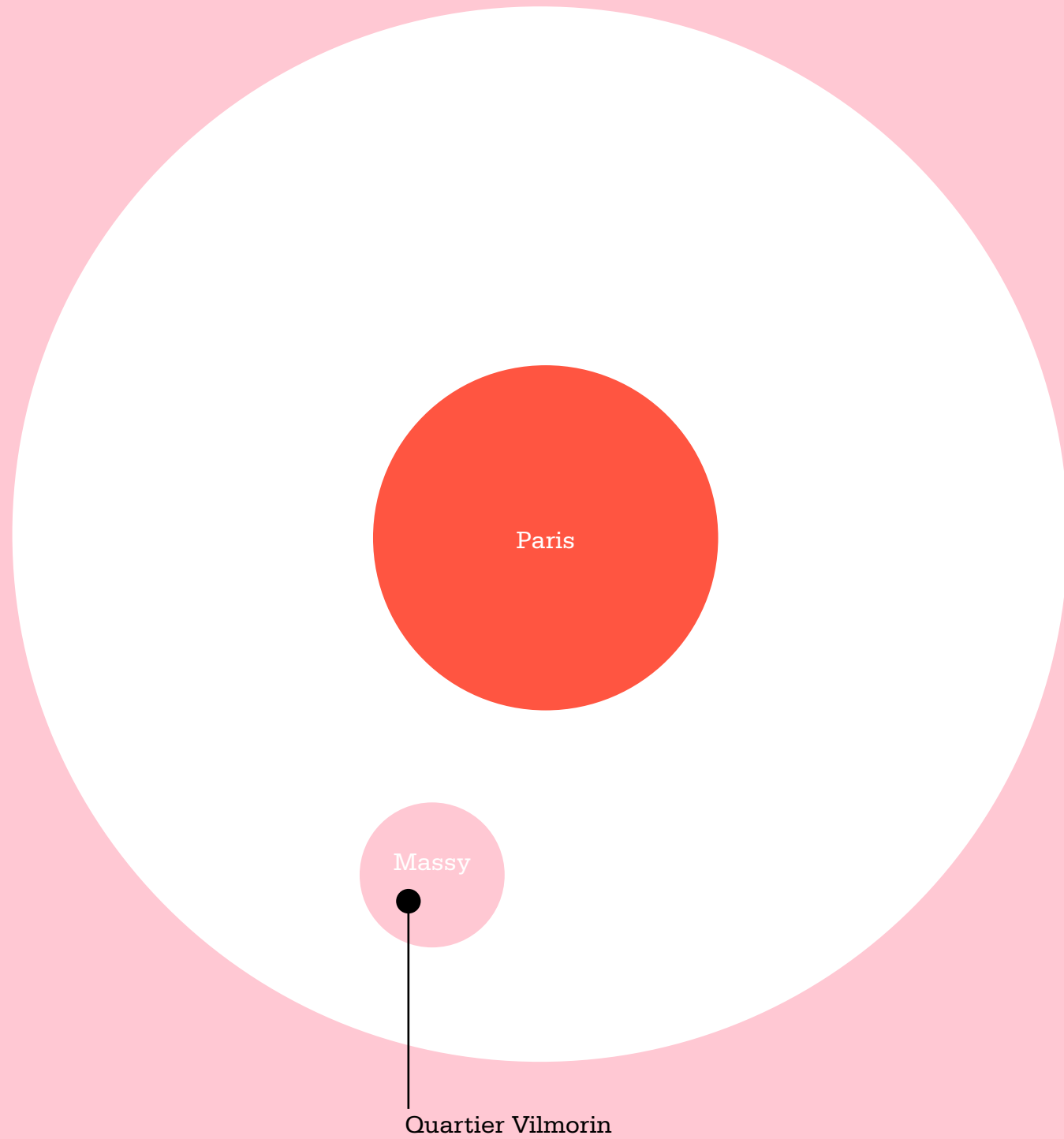
Avant d'être aujourd'hui ce quartier vivant et dynamique, Vilmorin était avant tout incarné par une famille, intimement liée à l'histoire de Massy. Faisant de ce morceau de ville un espace de verdure et de commerces, les Vilmorin ont su donner à ce lieu massicois une âme toute particulière.

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.

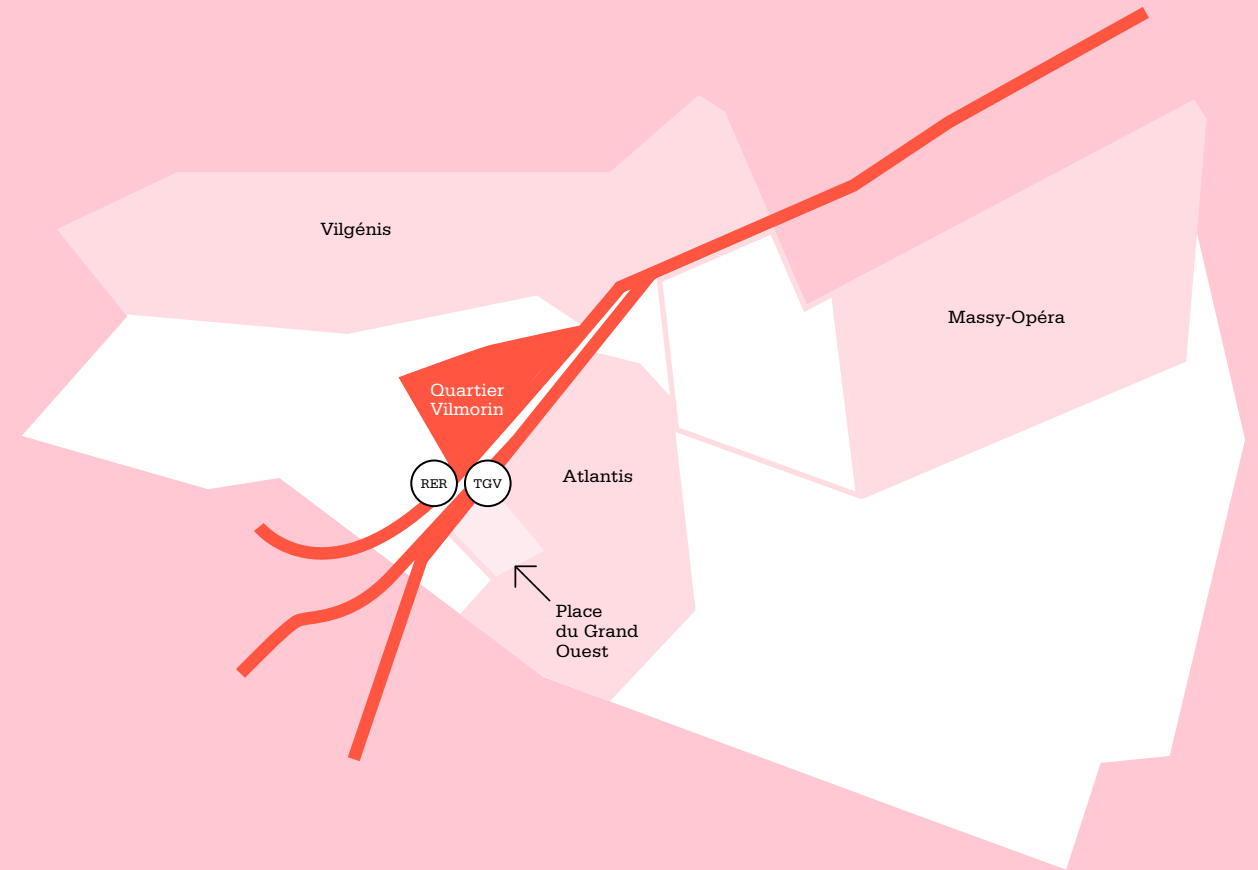
Nombreux sont les projets en cours qui continueront à embellir ce quartier et à en faire l'une des fiertés de notre ville.

Situation géographique



Plan de Massy

↑ Nord



— Réseaux ferroviaires

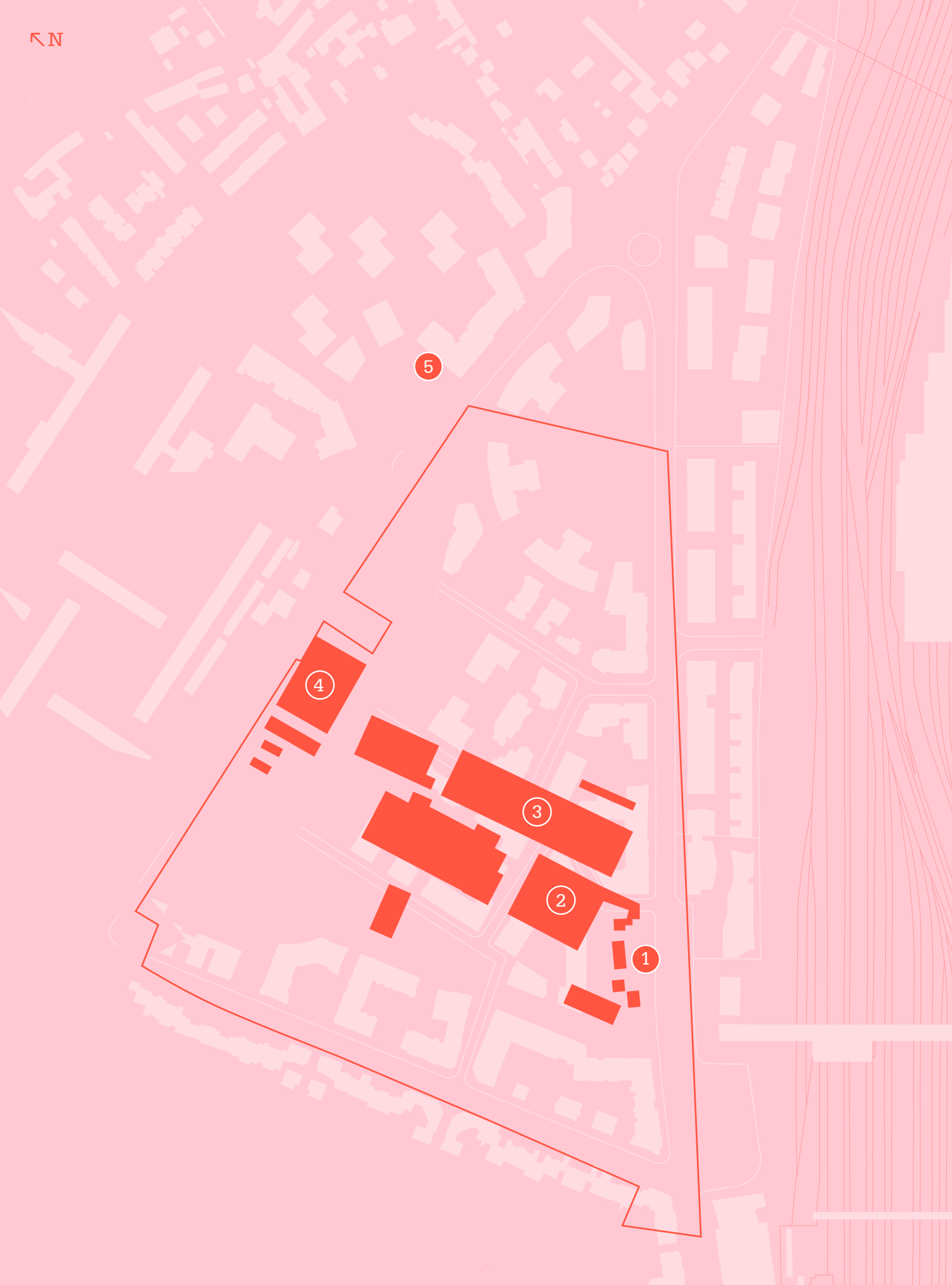
— Zones d'intervention de Paris Sud Aménagement

L'histoire de Vilmorin



MASSY-PALAISEAU. — Etablissement Vilmorin, Andrieux et C^{ie}. Vue générale.

← Les établissements
Vilmorin au XIX^e siècle.



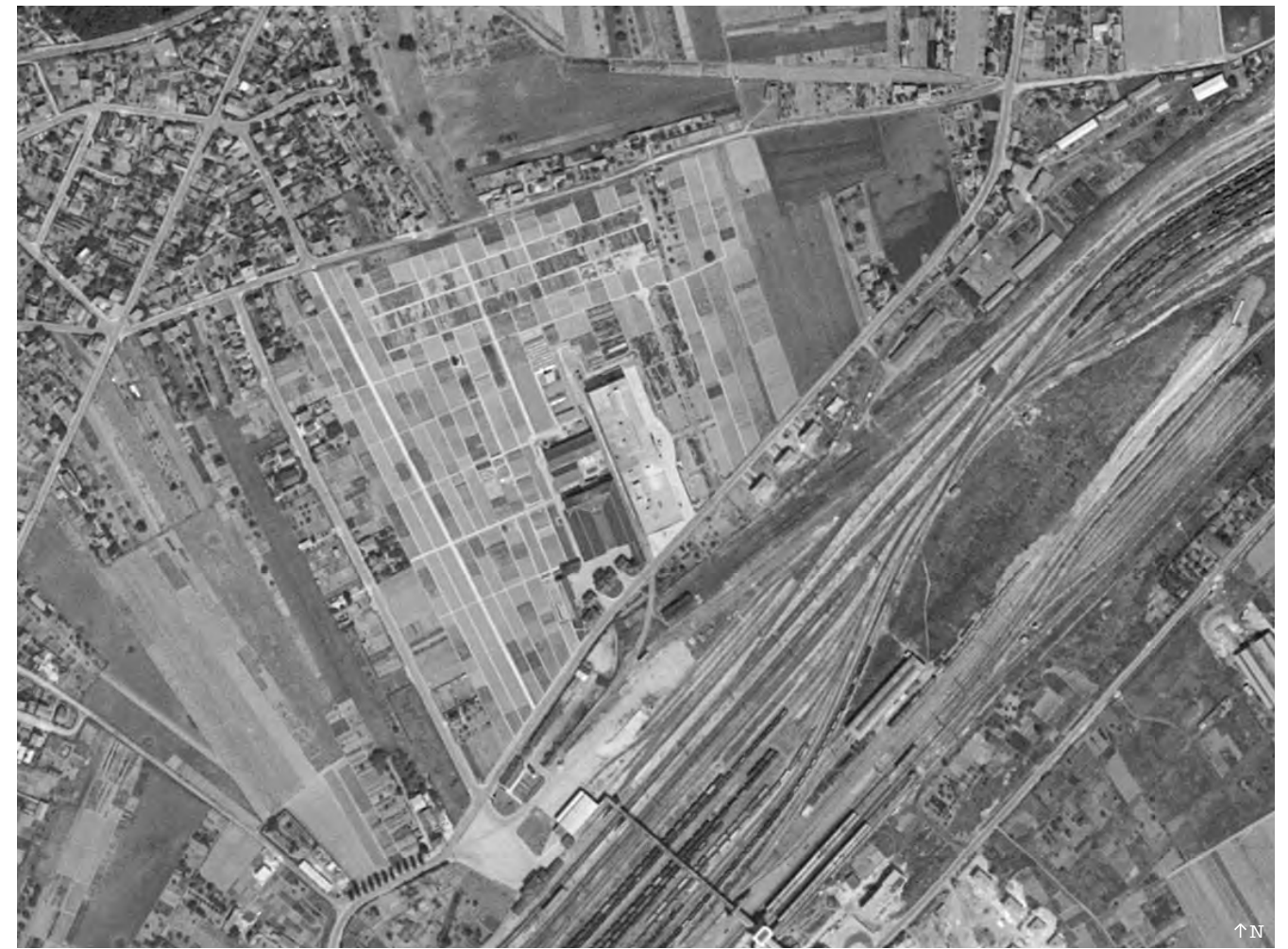
Principaux bâtiments, jusqu'en 1972

- 1 Entrée de l'exploitation
- 2 La ferme Vilmorin-Andrieux, XIX^e 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

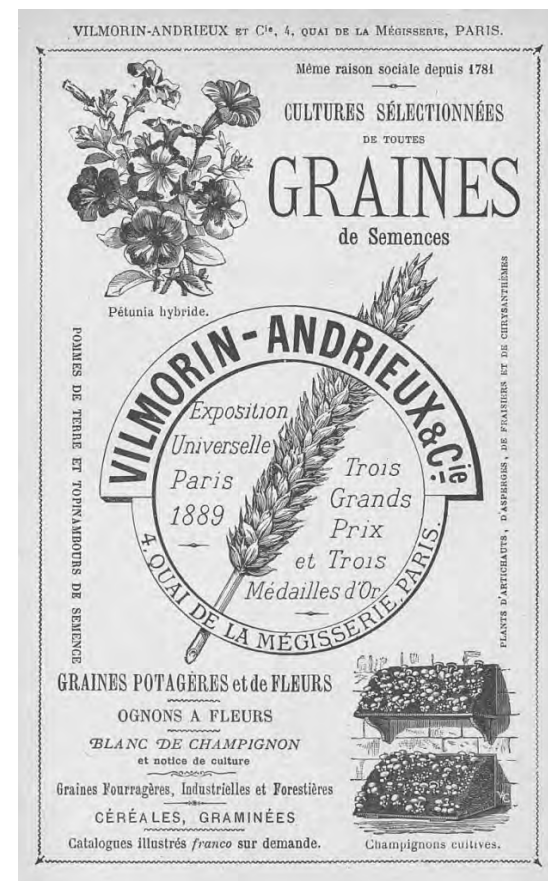
1

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^e 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. Aquarelles figurant l'exploitation agricole par la société Vilmorin, 1895
- 3.

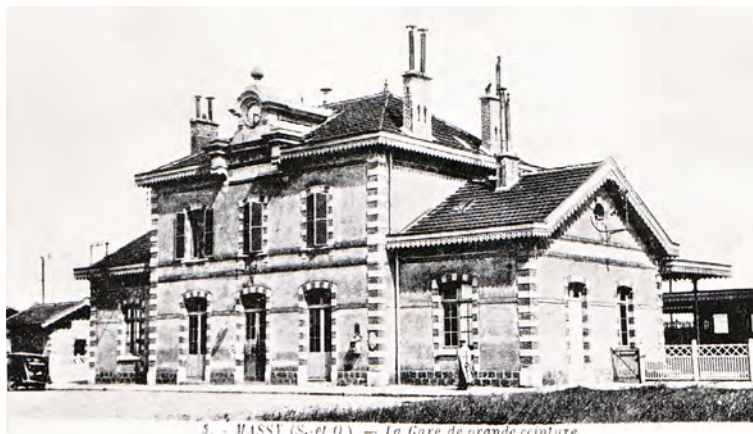
1766



1



2



5. - MASSY (S. et O.) - La Gare de grande ceinture

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 m². 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^e 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 décident, 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



3

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

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 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 m² 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 Paris Sud Aménagement 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 Paris Sud Aménagement, 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 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. 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.

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



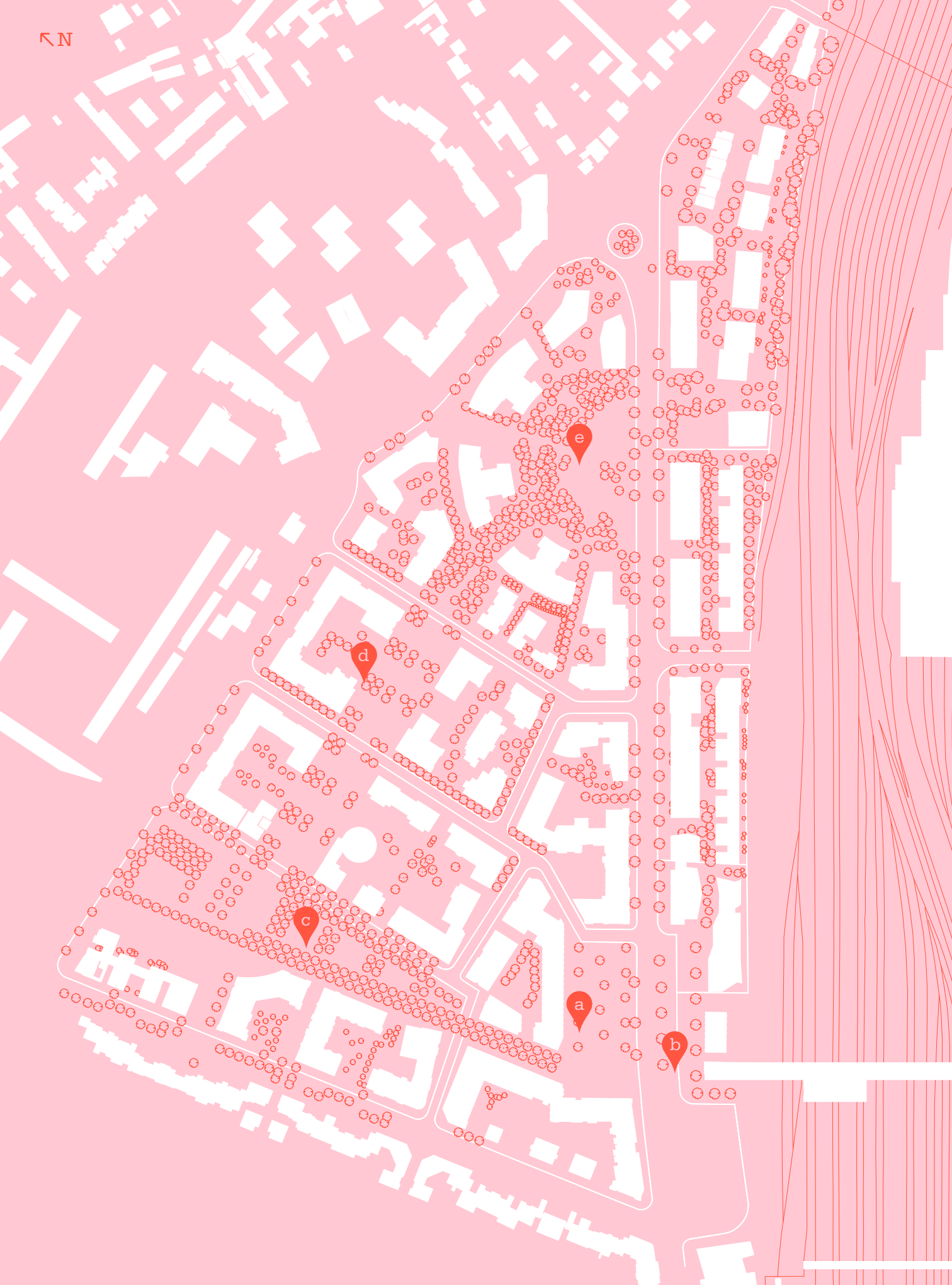
Paysage et transformations urbaines

← L'amphithéâtre de verdure.

Willem Pauwels
directeur Paris Sud
Aménagement

Jean Chéron,
architecte et urbaniste

Vilmorin actuel, depuis 1996



Emplacements des principaux aménagements urbains et paysagers

-  Place de l'Union Européenne
-  Entrée de la passerelle Atlantis-Vilmorin
-  Mail Vilmorin
-  Promenade plantée
-  Amphithéâtre de verdure

La ville, grandeur nature

Entretien avec Willem Pauwels,
directeur de Paris Sud Aménagement,
par Jean-Philippe Hugron

28

La fabrique urbaine évolue. Avec elle, une manière de penser l'architecture mais aussi le paysage. Quelle est, aujourd'hui, la place de la nature en ville? À travers l'exemple de Vilmorin, quartier achevé en 2021, Willem Pauwels, directeur de Paris Sud Aménagement, expose les enjeux d'un art de l'aménagement au diapason du verdissement.

Comment appréciez-vous Vilmorin à l'heure de son achèvement? Quelle serait, par ailleurs, la spécificité de ce quartier?

Vilmorin est le fruit d'un montage classique en matière d'aménagement. Si certains regrettent qu'il s'agisse d'un quartier purement résidentiel, d'autres lui reconnaissent des qualités singulières notamment urbaines et paysagères. Il faut toutefois, pour apprécier Vilmorin, contextualiser la naissance de cette opération: Massy n'avait pas alors la réputation et l'attrait qu'elle a aujourd'hui. Il s'agissait pour la ville, au début des années 1990, d'engager un développement autour du pôle des gares. Vilmorin est donc conçu comme un lieu pour habiter plus que pour vivre. La grande vertu de cette opération est d'avoir permis d'amorcer le développement de Massy et d'apporter plus de visibilité à ce territoire du sud francilien. Sans Vilmorin, nous n'aurions pas pu développer la place du Grand-Ouest, Atlantis, Vilgénis et même Massy-Opéra.

Vilmorin est aussi marqué par d'importants aménagements paysagers qui en font l'une de ses qualités...

Si à Vilmorin les trottoirs sont plus minéraux qu'à Atlantis, si les cœurs d'îlots sont moins végétalisés que dans les quartiers les plus récents de Massy, la nature y est omniprésente, magnifiée par le mail planté et l'amphithéâtre de verdure. La qualité paysagère de ce quartier est l'une des forces de ce site.

Nous avons prolongé cette particularité dans les dernières opérations situées le long du faisceau ferré en invitant architectes et paysagistes à créer des « failles paysagères ». Cette situation nous a aussi conduits à imaginer des projets plus introvertis pour ne pas les orienter vers les nuisances visuelles et sonores de la voie ferrée. De fait, les intentions paysagères y ont une place singulière.

Certains raillent aujourd'hui la présence d'une nature ornementale en ville pour privilégier une approche moins dessinée, autrement plus spontanée pour ne pas dire sauvage, à même de favoriser plus encore la

biodiversité. Quel est votre regard sur cette évolution?

L'espace naturel a, pendant longtemps, répondu d'une volonté de traitement plastique réconfortant. À Vilmorin, comme dans la plupart de nos projets, nous ne souhaitons pas que la nature soit un décor de l'espace public. Pour la dernière phase de Vilmorin, Jean Chéron, urbaniste, a même souhaité revisiter l'imaginaire des talus de la SNCF, un paysage naturel simple et spontané.

Malgré l'évolution que vous décrivez, les villes ont encore beaucoup de mal à laisser la nature s'emparer de l'espace public et nous, aménageur, continuons parfois de fait à développer une culture de jardins dessinés. Ceci étant dit, bien des paysagistes proposent aujourd'hui une nature « plus débordante »; ce développement moins maîtrisé, sinon ce laisser-faire, donne l'impression parfois, aux administrés, que l'entretien n'est pas assuré. Il s'agit dès lors de trouver un équilibre afin que tout un chacun puisse accepter désormais cette nature foisonnante. À Vilgénis, nous nous frottons à d'autres problématiques encore puisque nous construisons un nouveau quartier dans une forêt que nous préservons. Les arbres y sont nombreux, la végétation y est dense. Avec elle, perdure un écosystème de chenilles, de moucheron et de moustiques. Si la société exprime un désir de nature... celle-ci doit se montrer aseptisée. En tant qu'aménageur nous devons travailler tous ces paradoxes.



d Promenade plantée: enfilade de jardins publics entre le mail Vilmorin et l'amphithéâtre de verdure



Quid, pour un aménageur, du prix de la nature ?

Elle n'est effectivement pas gratuite. Ceci étant dit, un espace minéral reste plus cher à produire qu'un espace planté. Mais un espace planté coûte autrement plus cher à entretenir...

Les aménageurs se faisaient, il y a quelques années encore, rabrouer par les villes quand ils souhaitaient planter des arbres : il fallait gérer leur élagage mais aussi balayer les feuilles mortes. Que dire d'une pelouse qu'il faut sans cesse tondre ? Aujourd'hui, ces sujets semblent être dépassés par le discours sur l'environnement, sur l'importance de désimperméabiliser les villes, sur la nécessité de créer des îlots de fraîcheur et de stocker l'eau. Il n'est plus grossier de planter, bien au contraire !

La nature est aussi un argument commercial, un facteur d'attractivité. Les plantations sont autant d'éléments vertueux désormais attendus.

Les promoteurs montrent-ils des réticences à introduire plus de nature dans leurs opérations ?

Quand nous développons un quartier nous travaillons avec une équipe pluridisciplinaire présentant, entre autres, un paysagiste. Nous imposons ce dernier aux promoteurs mais nous constatons à cette occasion qu'ils ont très souvent un paysagiste à leurs côtés. Ce réflexe est de plus en plus ancré dans une manière de faire la ville. Au contraire du discours architectural qui peut encore faire débat, la question paysagère est l'objet d'une véritable attente.

Si les promoteurs jouent le jeu, les copropriétaires suivent-ils la marche ?

Les copropriétés sont parfois chères à entretenir. Il arrive que certaines dégradent sciemment leur qualité paysagère au profit d'une facilité d'entretien. Les promoteurs calculent pourtant en amont de leurs projets – et nous leur demandons s'ils ne le font pas – les coûts annuels que représentent la gestion de ces espaces verts. Il s'agit donc de créer des espaces supportables par les copropriétés sans quoi des municipalités courent le risque d'une dégradation rapide de leur paysage.

En matière de paysage, quel est *in fine* votre rôle ?

Nous devons coordonner des projets urbains et leur donner une identité particulière. Vilmorin autant que Vilgénis montrent que nous faisons appel à des paysagistes pour mettre en résonance les espaces publics. Nous sommes aussi attentifs à la cohérence d'ensemble, et à l'histoire territoriale. Un paysage ne doit pas être une agrégation d'opérations.

Comment articulez-vous la question de la végétalisation de la ville à celle de son architecture ?

La végétation fait parfois oublier l'architecture. Elle est à même de fédérer l'ensemble des bâtiments. Elle influence, en outre, la perception que l'on peut avoir de la densité d'un quartier. Un immeuble de douze étages disparaît aisément derrière

un arbre tant l'œil se focalise sur le végétal. En plus de ses vertus climatiques, la nature transforme notre rapport à l'espace construit. Pour autant, elle n'est pas un camouflage et nous avons à cœur de développer des projets de qualité. À ce sujet, la qualité architecturale, à la lumière des contraintes et des défis de chaque intervenant – municipalité, urbaniste, architecte et promoteur – est un sujet d'équilibre entre l'accessoire et l'essentiel où l'aménageur joue un rôle fondamental d'animateur, et de contrôle si nécessaire.

Quels enseignements tirez-vous des dernières opérations de Vilmorin ?

Les dernières opérations posent les questions du rapport au paysage de la voie ferrée, du lien avec la rue et de la manière de vivre dans un îlot introverti. Si de nombreux thèmes ont été traités, celui des pieds d'immeubles, autrement dit des rez-de-chaussée, a été particulièrement formateur. Vilmorin est un quartier résidentiel qui montre la difficulté de traiter ce premier niveau de construction. La facilité, pour un aménageur, est de prétendre créer des commerces. Il est tout bonnement impossible d'en mettre partout. Créer des appartements n'est pas plus simple. Ce sont des logements peu séduisants, qui, en outre, figent les fonctions de la ville. Les derniers projets réalisés à Vilmorin proposent d'animer la rue mais aussi d'offrir des opportunités d'évolution : les halls, par exemple, ne sont plus imaginés en profondeur mais dans la longueur. D'autres aménités dédiées aux copropriétés sont aussi créées en rez-de-chaussée : un local vélo par exemple ou bien un espace de services.

« À Vilmorin, la nature est omniprésente, magnifiée par le mail planté et l'amphithéâtre de verdure. La qualité paysagère de ce quartier est l'une des forces du site. » Willem Pauwels



« La qualité architecturale, à la lumière des contraintes et des défis de chaque intervenant, est un sujet d'équilibre entre l'accessoire et l'essentiel où l'aménageur joue un rôle fondamental d'animateur, et de contrôle si nécessaire. » Willem Pauwels

Des logements en rez-de-chaussée ne sont-ils pas désirables s'ils proposent un jardin ?

L'immeuble de logements se trouvera, dans cette situation, en seconde ligne de l'espace public. Un recul de deux ou trois mètres peut faire perdre la tonalité urbaine d'un quartier, créer une distance avec l'espace public sans faire du jardin un lieu intime. Par ailleurs, un alignement de clôture ne fait pas la beauté d'une ville. En tant qu'aménageur nous n'oublions pas la richesse d'une promenade. Il faut attirer l'attention, surprendre, créer du plaisir le temps d'un trajet. Cheminer le long d'un socle interne, « impersonnel », fait paraître le temps long. En créant des socles actifs qui animent la ville, nous réduisons significativement cette impression de durée.

Vilmorin serait-il encore possible aujourd'hui ?

Si la conception du quartier était envisagée aujourd'hui, nous l'imaginerions autrement, car une histoire est venue conforter la ville mais aussi parce que les schémas propres à la fabrique de la ville ont très largement évolués. Vilmorin se caractérise par une attention particulière portée à la façade et à la composition. Aujourd'hui, ce sont les « usages » et le « contenu » qui priment, autant que l'aspect esthétique, afin que tout un chacun puisse bénéficier d'une ville active et sociale. De ces préoccupations est également né un urbanisme transitoire qui permet de faire vivre un territoire bien avant son achèvement.

Par ailleurs, si Vilmorin a connu quelques évolutions ces dernières

années, le projet n'a pas changé en plusieurs décennies. Cette situation est aujourd'hui impensable. Il n'y a plus de projets immuables. Nous savons, en tant qu'aménageur, qu'un plan évoluera. Les urbanistes en chef se succèdent ainsi tous les cinq ans. Plus aucun concepteur n'impose sa marque de fabrique à la ville. C'est ainsi un urbanisme de la négociation qui se met en place depuis plusieurs années. Ce nouveau paradigme est à l'origine d'une ville plus organique où les « produits immobiliers » sont moins au cœur des préoccupations. Le sujet de l'architecture – mais aussi de la nature – doit par ailleurs avoir un sens pour les habitants d'une ville et cette question dépasse tous les clivages, y compris entre conservateurs et progressistes.



Une ambition heureuse

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

36

 Mail Vilmorin

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 avons 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 Paris Sud Aménagement, 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.

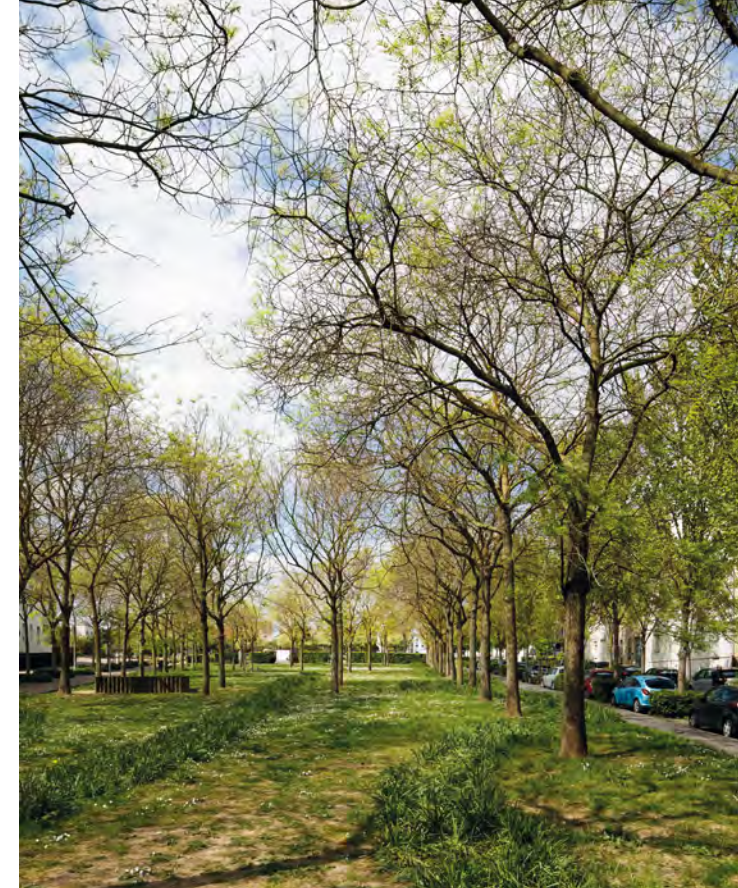
Plus encore, nous pouvions, nous aussi, prendre connaissance des projets concurrents. Il y avait là une source incroyable d'arguments. Nous avions tous les éléments en main pour lancer quelques piques...

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.



 Place de l'Union Européenne





c Vue depuis le mail Vilmorin



c Aire de jeux à proximité de la crèche sur le 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 bâti 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.¹ 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 des plantes qui n'imposent 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 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 ne pas construire 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

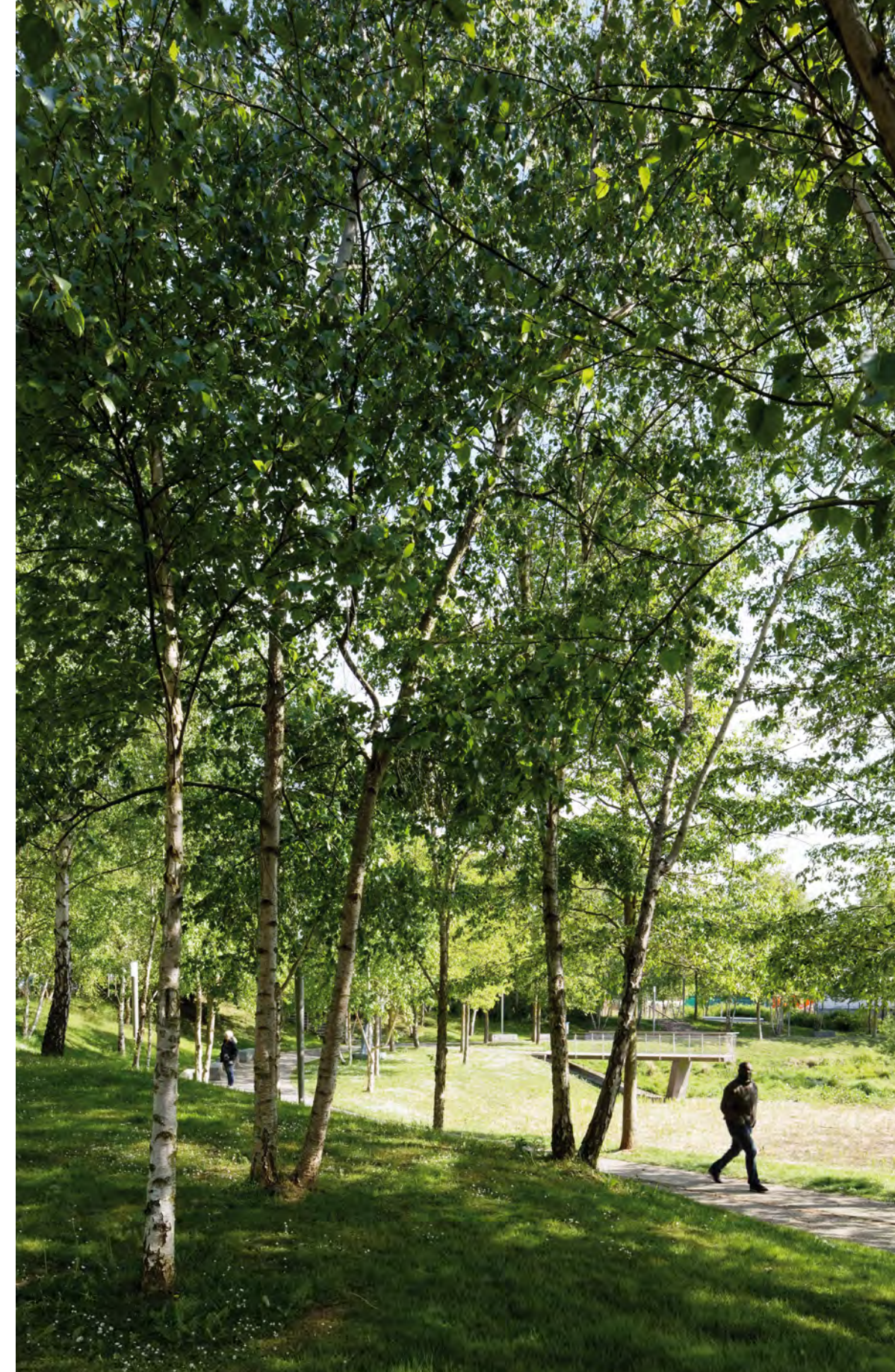
ne me suis jamais opposé à ces projets. J'ai même défendu la poursuite de l'idée voulue par Atelier du Pont d'un troisième espace. Les gens ne sont ainsi pas condamnés ni aux voies ferrées ni à la circulation automobile de l'avenue. La création d'une faille paysagère, en proposant une nouvelle orientation,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



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 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, Paris Sud Aménagement, 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 ». 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 Clémenceau, placées à des endroits précis où nous avons 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 les exigences de Paris Sud Aménagement s'accroître. La qualité des nouvelles opérations s'en ressent considérablement. Nous sommes face à une nouvelle et heureuse ambition architecturale et urbaine.

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



Les paysagistes de la ville



Place de l'Union Européenne

Agence Thierry Laverne
Paysagistes

46



Aménageur:
Paris Sud Aménagement
Surface: 5 000 m² sdp
Livraison: mai 2006

47



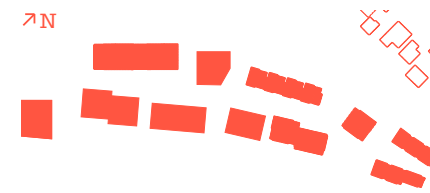
Vilmorin n'existait pas, Atlantis non plus. Il n'y avait là qu'un long fleuve ferroviaire, si large qu'il repoussait l'horizon toujours plus loin. Dans ce contexte, Thierry Laverne imagine une place publique pour un nouveau quartier qui doit longer le monumental faisceau ferré. Pour ce faire, il file la métaphore fluviale et maritime : « j'ai imaginé une frondaison de pins qui parle d'un rivage accueillant, qui annonce une longue portée, une présence », explique le paysagiste. À ses yeux, ce conifère est un symbole onirique, familier des landes sableuses. Il leur associe donc un sol clair en pierre de Souppes éclatée. Si la place doit servir de parking, il compartimente le stationnement pour mieux le glisser entre les arbres.

48



« Si le projet de Massy évoque une dimension littorale, il rappelle aussi que les villes sont des archipels, des espaces discontinus. Ce sont les campagnes, les forêts, les rivières qui les associent et les réunissent : la nature n'est pas un accompagnement, une 'cerise', mais un moyen de réconcilier des territoires. Je souhaite, en ce sens, une campagne habitée, je rêve même de villages auxquels l'on autoriserait de produire plus d'urbanité. Les paysages résultent avant tout de projets politiques qui, tous, composent avec un milieu donné. Moi-même, je me suis engagé pendant vingt-cinq ans à Marcoussis, non loin de Massy. Le projet de 'Triangle vert' que nous mettions en œuvre portait d'ailleurs le politique plus que l'inverse. C'est en défendant l'agriculture que nous avons su développer une ville solidaire, faite d'échanges fertiles. Réunir cinq communes autour des questions de la forêt ou encore de l'alimentation nous a permis de montrer que le paysage pouvait même avoir une valeur marchande. » Thierry Laverne

49



207 logements collectifs et
individuels, espaces partagés et
de services, jardins, 240 places
de parking

Maître d'ouvrage :
Paris Sud Aménagement
et Axe Immobilier
Surface : 14 675 m²
Label : NF Habitat HOE et RT 2012
Livraison : 2021



« Nature publique et nature privée: la question de cette relation est fondamentale. Déjà au XIX^e siècle, le Vésinet – cité-jardin de l'Ouest parisien – avait été conçu dans l'optique de mêler le paysage des avenues, des promenades et des parcs aux jardins des villas. En tant que paysagistes, nous cherchons sans cesse à créer des continuités. Faire paysage, c'est avant tout s'adapter à un contexte: ce n'est ni un coloriage, ni une ornementation.

Si la transition écologique fait d'ailleurs de notre discipline un élément essentiel de la fabrique urbaine et que nos donneurs d'ordre ont compris l'enjeu de notre travail, nous sommes malgré tout confrontés à des questions financières. Or, dans un projet, le paysage sert trop souvent de valeur d'ajustement: il faut donc savoir tenir la structure végétale d'un ensemble. Profitant de conditions favorables à l'exercice de notre métier à Vilmorin et grâce à une architecture qui, elle aussi, porte plus avant le paysage, nous avons su – avec Avenier Cornejo et Mcbad architecture&urban design – penser un récit global à partir d'un territoire et d'une géographie. Ce travail en atelier, initié aux premières heures de la commande, a été source d'expertise. Nous avons ainsi donné corps à un paysage en mesure d'évoluer tout en créant des conditions favorables à l'épanouissement d'une nature omniprésente ».

Claire Trapenard, D'ici Là Paysages et Territoires



Nouvel habitat, nouveaux usages



Deux roches traversées par le paysage

a+ Samuel Delmas

56



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

Surface : 3 800 m²
Label : BBC
Livraison : mars 2020

57





58

57 logements par a+ Samuel Delmas

Projet nommé à l'Équerre d'argent 2020, dans la catégorie «Habitat», cet ensemble de 57 logements est défini par son auteur, Samuel Delmas, fondateur de l'agence a+ samueldelmas, comme «deux roches traversées par le paysage». «Le projet se décompose en deux bâtiments qui dialoguent avec un espace paysager central. La morphologie des deux corps résulte des lignes directrices du site», indique l'architecte. Le vocabulaire choisi est volontairement minéral et les deux immeubles, aux allures de monolithes de béton clair, ont été judicieusement «creusés» pour créer de généreux espaces extérieurs dont dispose chaque appartement : patio, loggias, terrasses. «L'organisation du plan des logements et un travail sur des liaisons visuelles ont permis de créer une véritable relation avec l'extérieur dès l'entrée et d'optimiser l'apport de lumière naturelle, jusqu'aux pièces situées en deuxième jour et dans toutes les parties communes», précise Samuel Delmas pour qui cette approche vise à faire ressentir avant tout «des espaces structurés par des volumes et non pas des pièces cloisonnées».

59



« Pour nous, la relation avec l'extérieur est un objectif systématique, logement ou équipement, et elle guide l'ensemble de notre pratique. En ce sens, le dessin de l'ouverture est un premier exercice qui augure, *in fine*, de l'entièreté d'un bâtiment. À Massy, la conception de ces ouvertures a pris un tour technique car nous souhaitons que la menuiserie soit cachée. Et pour cause, il s'agissait, d'une part, de ne pas offrir la lecture d'une fenêtre mais bien d'une ouverture vers le paysage et, d'autre part, de bénéficier de l'intégralité des béances de façade pour ajouter à la sensation de monolithe.

La relation à la nature n'est, en outre, jamais artificielle dans nos projets. Elle tient à la maîtrise du vide plus qu'à l'ajout de solutions de type mur végétal ou jardinière. Si nous apprécions, à l'agence, dessiner le paysage, c'est pour créer une cohérence avec le projet architectural, afin que murets et clôtures, par exemple, en soient les prolongements harmonieux. Nous voyons aussi dans cette stratégie, le moyen d'intégrer en amont de la conception ces considérations paysagères que nous pouvons dès lors maximiser. » Samuel Delmas



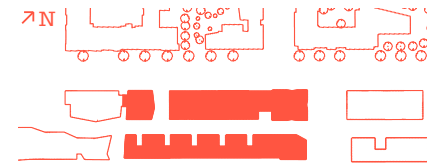
Percée visuelle



Création des espaces communs



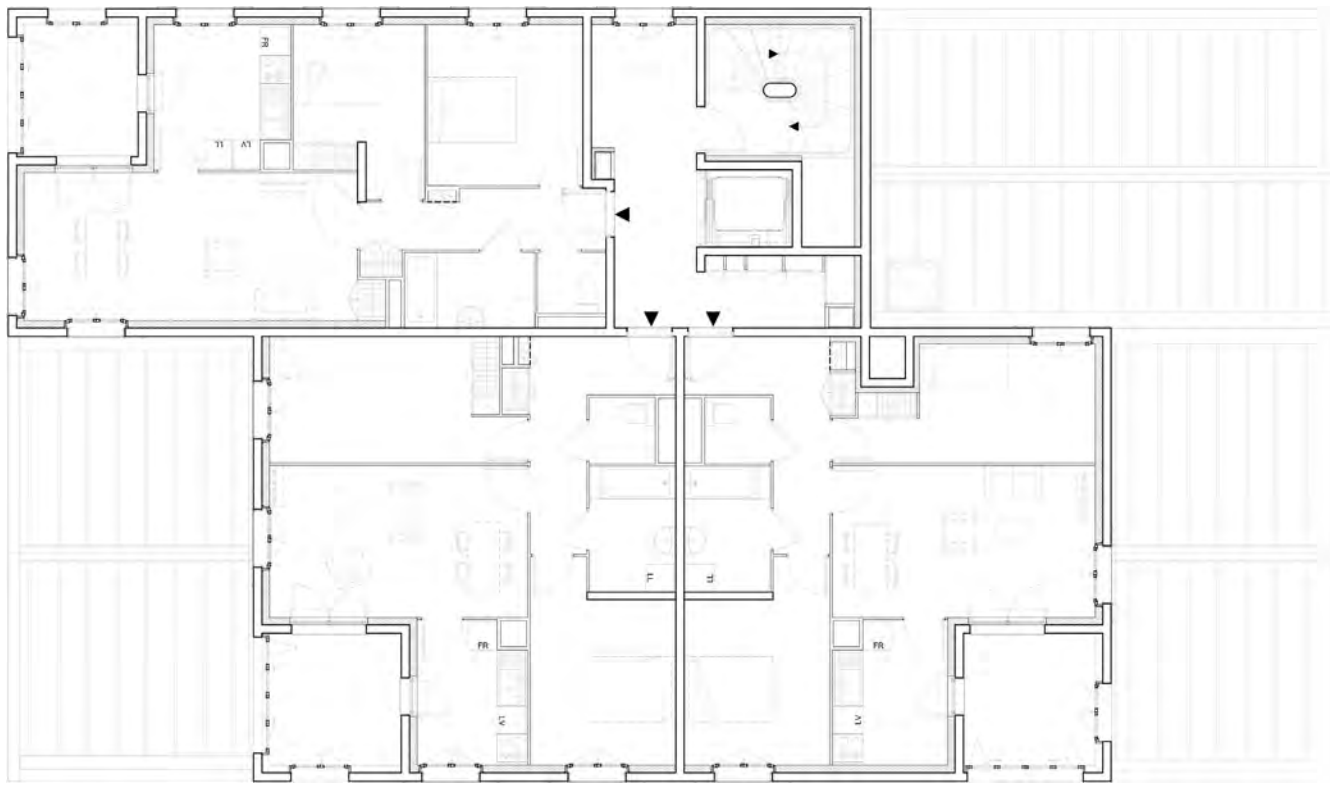
Percées végétales et circulation



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

Surface : 7 947 m²
Labels : HOE, H&E, RT 2012, THPE
Livraison : fin 2018





64

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

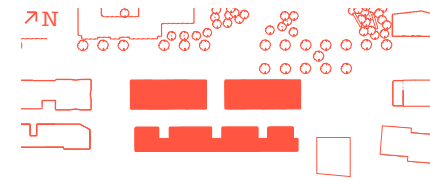
Logements et locaux d'activités par SOA

Avenue Raymond Aron, SOA réalise pour deux promoteurs 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. «En premier plan, un hameau. En second plan, un rempart», résumèrent-ils.

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 privatifs qualifiés. Ils constituent un hybride mêlant aux spécificités du logement collectif 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 d'une promenade paysagère : patios et terrasses s'y intercalent pour offrir des situations isolées et privilégiées. Des loggias entièrement fermées – lesquelles ne comptent pas dans la surface de plancher – sont autant de pièces supplémentaires tempérées offertes à tout type d'usage complémentaire : salle à manger comme jardin d'hiver.



65



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

Surface: 7 524 m²
Labels: RT 2012
Livraison: 2018



« La question de la nature en ville est avant tout celle de la pleine terre. Cette condition est issue de choix économiques, urbains et architecturaux : l'entretien de cette nature fait naître un certain nombre d'interrogations. Dans de nombreuses opérations, les jardins sont en effet associés à un service extérieur, parfois associatif, qui complexifie leur bonne gestion. Or, nous pensons au contraire qu'il est nécessaire de créer des environnements propices au jardinage spontané – plus que de dessiner outre mesure un paysage ou de placer, par exemple, des potagers ici-et là qui sont autant d'espaces particulièrement techniques. Nous préférons aussi, dans ces circonstances, l'essaimage de plantes sauvages indigènes – une stratégie 'pirate' qui permet de développer la végétation sans autre précaution. Ces espèces s'épanouissent bien plus facilement que des plants de tomates cerises... »



Plan d'étage courant, niveau R+1.

« Nous développons, en ce sens, d'autres expériences notamment à partir de vigne vierge : elle réclame certes de la terre mais aussi l'apport calorifique d'un mur. Les vignes américaines sont robustes et nécessitent peu d'intervention humaine. Désormais, en ville, il faut savoir aller vers plus de simplicité quand il s'agit d'accorder davantage de place à la nature ». SOA

70



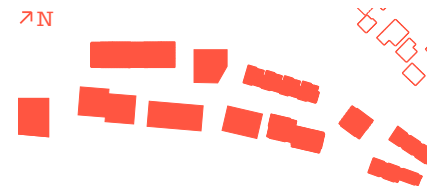
71

Habiter le paysage — Garden Attitude

Mcbad
architecture&urban design
Avenier Cornejo Architectes
D'ici Là Paysages
et Territoires

72

73



207 logements collectifs et
individuels, espaces partagés et
de services, jardins, 240 places
de parking

Maître d'ouvrage :
Paris Sud Aménagement
et Axe Immobilier
Surface : 14 675 m²
Label : NF Habitat HOE et RT 2012
Livraison : 2021

73





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. Mcbad et Avenir Cornejo respectent les dispositions prévues par le plan d'urbanisme. Autour de la faille plantée, les immeubles imaginés par ces deux agences mêlent en conséquence formes, typologies et 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-elles. Leur référence: «la ville qui se construit avec le temps».

Pour parfaire ce dessin, de généreux aménagements paysagers conçus par D'ici Là Paysages et Territoires ont été pensés. Places, jardins et failles ont dès lors été abondamment plantés. Différentes ambiances ont été imaginées pour se succéder et offrir 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.

« Nous croyons en l'urbanisme opérationnel pour la fabrique de la ville. Celui-ci permet de connecter les valeurs d'un site à la transformation d'un quartier et ses modes d'habiter. Sur ce site marqué par la porosité de la ville nature, nous avons travaillé toutes les échelles dans un rapport équilibré, l'échelle du logement, de l'espace extérieur, du paysage, dans une approche collaborative associant architectes et paysagistes. La vision des paysagistes quant à la manière d'habiter un site vient ainsi enrichir notre approche. Cette collaboration fructueuse est la source de l'îlot paysage. » Maria Colomer, Mcbad architecture&urban design



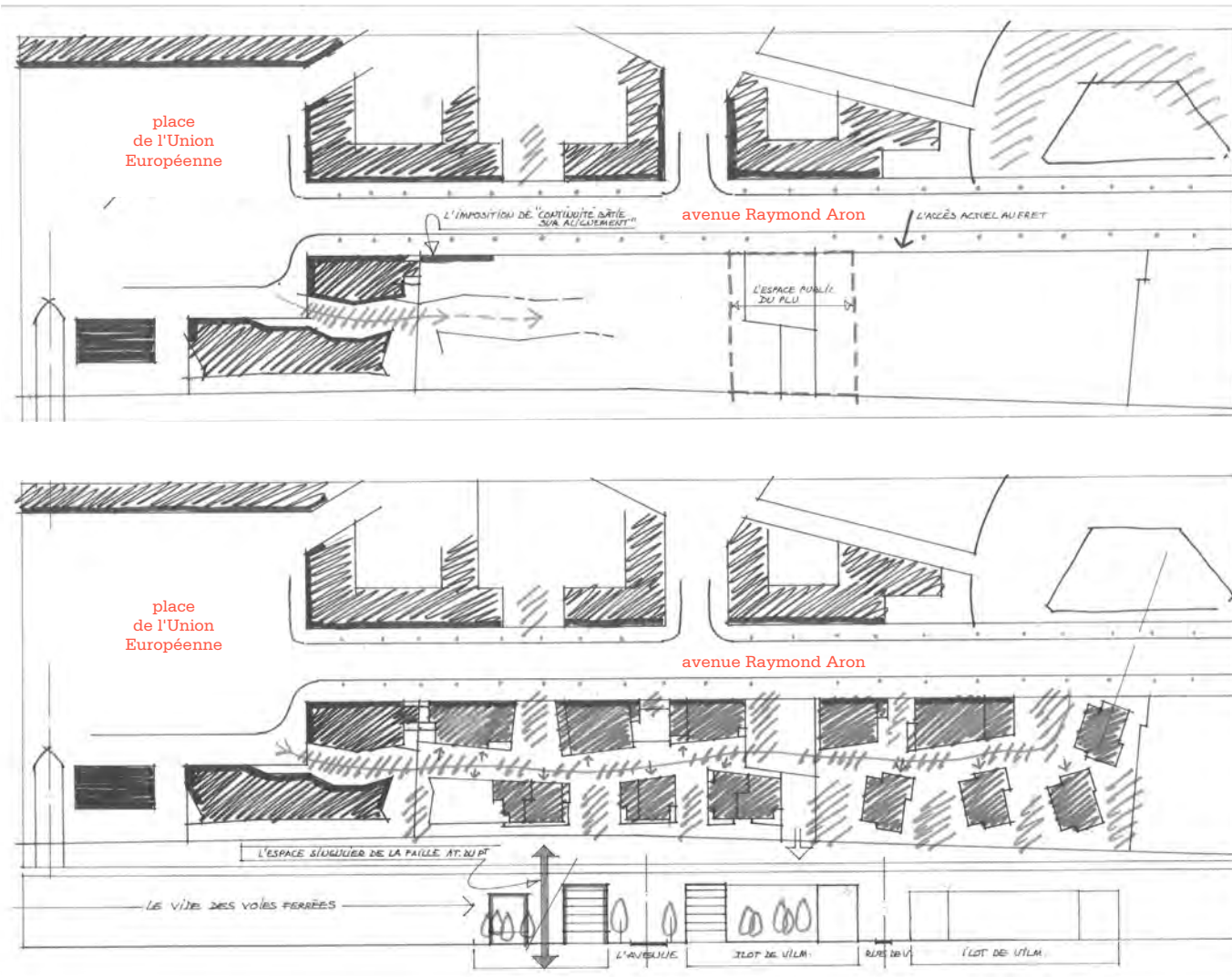
« Le paysage confère à l'édifice le plus récent un air de déjà-là en plus de contribuer à la richesse d'un lieu. Par ailleurs, la présence du végétal, à la fois sauvage et maîtrisé, contribue au désir de vivre à cette adresse précise. C'est là, sans aucun doute, la raison d'être d'un projet. À Vilmorin, nous avons eu par conséquent à cœur de penser des espaces extérieurs généreux mais aussi des jardins qui ne relèvent pas du seul agrément visuel : plaisants, ils invitent aussi les usagers à les parcourir, ou plus encore à les habiter. La pandémie a confirmé les efforts que nous avons initié, il y a plus de six ans, pour valoriser cette place accordée au paysage et à la vie en extérieur ».



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 auront 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 architecture&urban design et Avenier Cornejo 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.

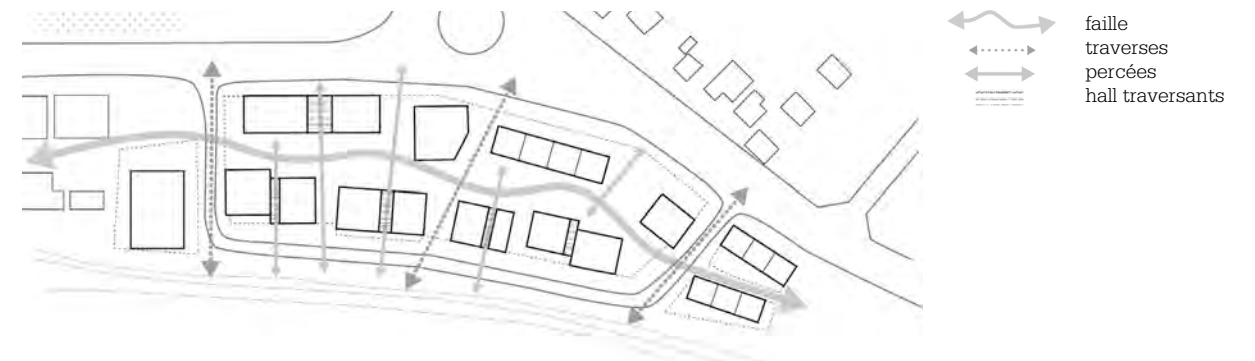


Schéma de principe d'insertion du projet : connexions et perméabilités, Mcbad architecture&urban design et Avenier Cornejo.



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



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

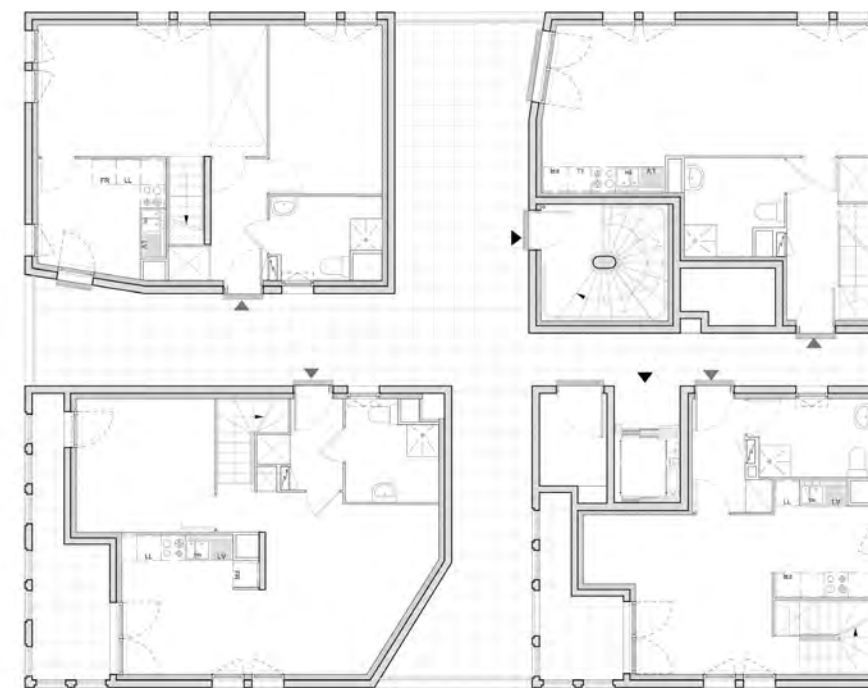
Appartement ou maison ? L'architecture tente depuis longtemps de s'émanciper de cette dichotomie restreinte. Le champ lexical de l'habitat, loin d'être limité, s'élargit et s'agrémente d'un vocabulaire fait de duplex, triplex, penthouses et autres logements «intermédiaires». Ces termes désignent de nouvelles 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 architecture&urban design et Avenier Comejo 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.



Dessinés par l'équipe de Mcbad architecture&urban design et Avenier Comejo, les logements collectifs et individuels sont accessibles depuis l'espace privatif central.



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

« 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»



Vue offerte par les loggias du projet « Habiter le ciel », dessinées par SOA.

« La construction des façades est un jeu de retraits, extrusions, saillies, découpes, liés aux éléments constructifs, entrée, loggia, balcons, attiques. » Mcbad architecture&urban design et Avenier Comejo

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 directe 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 architecture&urban design et Avenier Comejo 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 interiorité favorisée par un rythme rapproché de fins montants verticaux. Les immeubles conçus par Mcbad architecture&urban design et Avenier Comejo déclinent aussi différentes façons d'habiter selon leur situation et leur rapport au grand paysage. Des espaces extérieurs devenus intérieurs.



LOGGIA
ETE



JARDIN D'HIVER
HIVER



PIECE EN PLUS
bureau / travail à domicile
VARIANTE USAGE

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



Plan d'étage courant, niveau R+2 du projet signé Mcbad architecture&urban design et Avenier Comejo. Chaque ensemble de logements possède sa loggia, son balcon.



Organisation des rez-de-chaussée, Mcbad architecture&urban design 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

« 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 architecture&urban design 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.

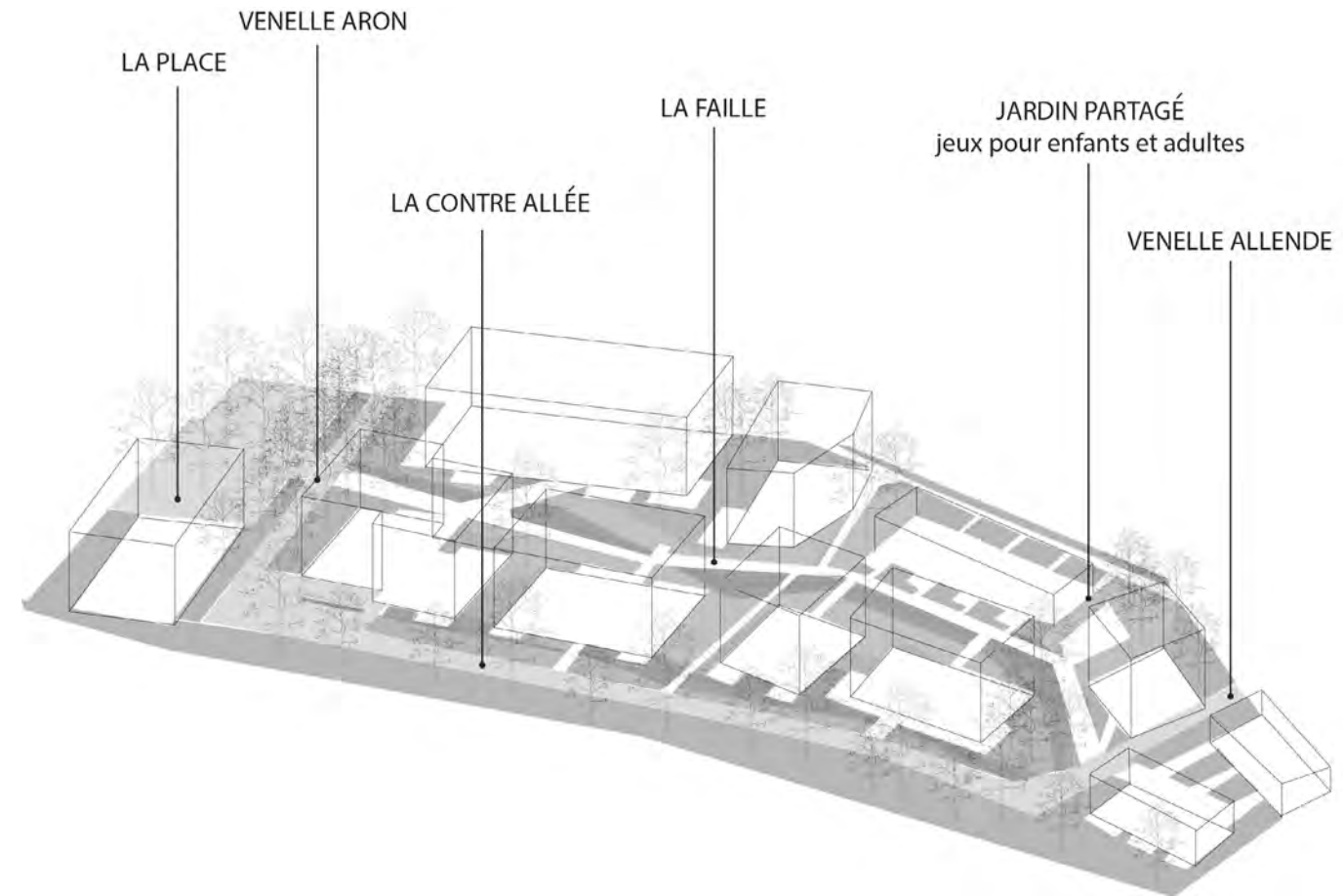
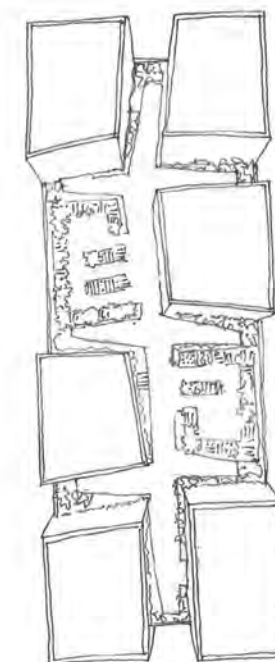


Schéma d'intention paysagère, par D'ici Là Paysages et Territoires.



Habiter le toit



La ruelle



Les jardins collectifs

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

Massy Vilmorin, nature, city and landscape

Foreword

Nicolas Samsoen, Mayor of Massy

Before becoming such a lively and dynamic district, Vilmorin had above all been embodied by a family deeply linked to Massy's history. Having largely contributed to making this part of the town a centre combining greenery and shops, the Vilmorin family has successfully given this part of Massy its own particular colour and soul.

The complex initiated by this family combined dynamism and transport. Foreshadowing the district it has now become, Vilmorin allied the possibility right next to the railway lines of being able to combine nature and a route to Paris.

Today, Vilmorin has become a living space, an amphitheatre of greenery, shops and activities. Like Massy itself, Vilmorin is an exciting centre combining mobility and the quality of its amenities. It has successfully developed its own particular lifestyle, one that is specific to the district and that makes it a must-be setting for all those living in and around Massy.

The district is also the setting for a large number of projects that will continue to beautify the area and proudly contribute to our town's importance.

1 Vilmorin: where Massy draws lessons

By Jean-Philippe Hugron, based on research carried out by the Association Massy-Graviers, chaired by Francine Noël

VILMORIN: PATRONYM OR TOPONYM?

The history of this part of Massy – previously called Villaine – is inextricably linked to the fortunes of a single family, the Vilmorin. In 1885, Henry de Vilmorin bought a large plot that went by the name of Les Fesses and was positioned in a strategic location giving onto the railways. The setting very soon revealed itself to be perfectly placed for the growth of the family business, being the grain trade, as well as the focal point for considerable urban development

THE VILMORIN ORIGINS

In the 18th century, the Vilmorin dynasty became known in the botanical sector and even opened a few shops, with, in particular, one on Quai de la Mégisserie in Paris. In 1766, it published a first mail order catalogue called “Plantes, arbres, arbrisseaux et arbustes” (plants, trees and shrubs). It goes without saying that the prices were given in local “sol” currency.

The progress being made in science finally convinced the Vilmorin family to go further in the research sector. The selection of grains resulted in a higher crop yield. This resulted in an objective being clearly identified at the end of this optimistic, rational and... revolutionary century. To achieve this end, a farm and a research centre were built on the family estate in Verrières-le-Buisson.

A century later, the farmland represented by the Reuilly test garden proved to be insufficient. An act signed before a notary in 1885 inaugurated a new stage in the company's growth by sealing the acquisition of a 17,398 m² plot. The brand new, brightly coloured and shiny railway station was to be found immediately next door – a factor presenting a considerable advantage.

In 1890 and under these circumstances, Henry de Vilmorin founded the very first establishment immediately linked to the railways. The result was a collection of houses, warehouses, stables, greenhouses, courtyard and gardens forming a substantial complex. From the Vilmorin farm... to the firm!

The advertising at the time showed a number of large, solid buildings reaching up over several floor levels. In front of these, several Anglo-Norman style houses found themselves squeezed by other buildings containing the administrative offices and accommodation. By the eve of the First World War, the complex was working at full capacity. Constructed in 1940, building B provided a 120 metre long and four storey high grain cleaning and sorting facility. New machines were installed: separators, sieves, fans, socket sorters, separator tables, magnetic devices and even a bean polishing machine. The post-war period, with the baby boom and the thirty economic miracle years represented the company's most successful period.

With its station and ring road, industries and jobs as well as a natural environment on one side and Paris on the other, the town attracted a large population, offering an urban setting stretching out into the countryside. Since the beginning of the 20th century, the town had been increasingly dotted with new developments built around the Vilmorin establishments. The large number of houses built saw the construction of a suburban landscape. The advertising for the “Vergers de Massy”, an estate designed by Adrien Planchar, owner of the land and an architect, boasted a location just 100 metres from the station which was served by over 91 trains a day. Paris was just a speedy 18 minutes away. As described in a 1928 advertising brochure: “All the facilities needed for economic development are ensured by the proximity of the Massy station which provides a location to stock all necessary materials. The Massy-Palaiseau station, the largest in the southern suburbs and served by the greatest number of trains, very rapidly saw a considerable growth resulting from the construction of the new Paris-Montparnasse to Chartres line. The introduction of a large number of electric trains further increased the communications facilities by reducing the time taken to reach Paris to 10 or 12 minutes.

Up until the 1940s, the territory was broken down into thin rectangular plots. The need for reconstruction and Paris's post-war growth saw the development of new urban forms. Self-building flourished, helped along by the cooperative “Castor” housing movement supported by Catholic networks. While these initiatives generally covered the construction of a few housing units, the works here concerned the creation of an entire district near the Massy station. In all, 194 housing units were programmed and a social housing company created to this end. By 1960, other much larger projects were developed. The architects Roger Boileau and Jacques-Henri Labourdette designed “Le Clos de Villaine”, a large complex comprising 285 housing units. Some ten years later, these same architects built four 12 storey tower blocks. These major works were built at great speed opposite the Vilmorin establishments that, at the same time, were being closed down.

THE VILMORIN BROWNFIELD SITE

The company moved in 1972. Development projects were proposed by the S.A. Vilmorin-Andrieux firm but found themselves blocked by administrative restrictions. The area found itself defined as being a “protected agricultural sector”. A ZAC (designated development area) was finally created to allow for the construction of a business centre and an extension to the Longjumeau hospital. A local residents committee aimed at protecting the “Vilmorin” site was created at this time to try to prevent the project. The somewhat unambitious town hall preferred to concentrate on the Champs-Ronds industrial zone where no competition was anticipated. The abandoned Vilmorin buildings were burned down and then flattened. In the 1980s, the town developed new prospects that included a high speed train railway station and an opera house. Massy's future was clearly turning towards Europe and the sites located around the railway lines, which included the Vilmorin brownfield site, provided a considerable opportunity.

A LAID-BACK TOWN

To bring these ambitions through to fruition, a new tool was necessary and, consequently, a joint venture (SEM) was created in 1983. Later it became Paris Sud Aménagement.

Over this decade, a large number of architects and developers chose this territory as the testing ground for all their fantasies. This, for example, led to the design of a vast urban complex laid out over an esplanade and, among other projects, Aymeric Zublena proposed the creation of a 250 metres long atrium-arch. A pyramid as well as an imposing 70 metres high sphere were intended to complete this audacious composition.

This somewhat utopian and brutalist vision was subsequently abandoned and replaced by a far more realistic transformation of the sites left vacant by the Vilmorin establishments. A new programme was defined that anticipated the construction of 90,000 m² of new buildings that would essentially be used for housing but also included offices, a few business premises, shops, a school and public amenities.

This led the local authorities to invite town planners to submit entries for a competition organised by Paris Sud Aménagement with the aim of designing a “serene” town using soft mobility solutions. The fundamental intention was to be in keeping with the surrounding landscape and the key word was integration.

2 The city, a full-scale representation

A discussion between Willem Pauwels, Paris Sud Aménagement director, and Jean-Philippe Hugron

The DLM and Philippe Bauewens team was named winner of the competition held in January 1996. Its layout was simple with density and height increasing from the outer edges through to the centre, in other words from the neighbouring suburban districts through to the station. The second ambition of being a “city in a park” was expressed by the constructions laid out along planted promenades. Landscaping was considered to be particularly important and intended to give future residents an attractive environment.

Twenty years later and thanks to the works carried out by Paris Sud Aménagement, Vilmorin is no longer a brownfield site. It is a district that will be finished once the last remaining operations have been completed. At the end of the day, no offices have been built and the district has remained essentially residential. On the other side of the railway tracks, Atlantis and, more particularly, the Place du Grand Ouest complete this offer. Office buildings, congress centre, cinemas and restaurants further contribute to the attractiveness of the town. Once complete, Paris Sud Aménagement will have achieved its ambition of providing this strategic site located right next to Paris with the project it deserved and to have achieved this in a particularly delicate manner.

SOURCES

This text is essentially based on two important documents:

– a fascinating historic study called “De Villaine à Vilmorin, l’histoire des Graviers” (Paris, 2015), written by the Massy-Graviers association, chaired by Francine Noël;

– the research by Thierry Roty, architect and town planner, carried out within the scope of the national land transport research and innovation programme (PREDIT) 1996-2000, “Lieux du transport, continuités et ruptures” (centres of transport, continuities and breaks), directorate for scientific and technical affairs, Ministry of Equipment, Transport and Housing, December 2000.

The urban fabric continues to develop and with it, a new way to imagine architecture and the landscape. In today’s world, what role does nature play in the city? Using Vilmorin, a district completed in 2021, as an example, Willem Pauwels, Paris Sud Aménagement director, sets out the challenges represented by the art of development faced with a green policy.

WHAT ARE YOUR FEELINGS ABOUT VILMORIN NOW THAT IT IS VIRTUALLY COMPLETED AND WHAT DO YOU NOW FEEL ARE THIS DISTRICT’S SPECIFICITIES?

Vilmorin is the result of a standard configuration insofar as development is concerned. While some regret that it is a purely residential district, others recognize its singular qualities, especially insofar as its urban and landscaping aspects are concerned. However, to fully appreciate Vilmorin, it is necessary to contextualize the birth of this operation: Massy has not always had the reputation and attractiveness it now holds. For the town, in the early 1990s, it was a case of initiating development around the public transport hub. Vilmorin is designed as a place to reside rather than just live. The great virtue of this operation was that it permitted the Massy

development to be completed and provided this territory in the southern Île-de-France region area with a far greater visibility. Without Vilmorin, we would not have been able to develop the Place du Grand-Ouest, Atlantis, Vilgénis or even Massy-Opéra.

VILMORIN IS ALSO MARKED BY LANDSCAPING WORKS THAT HAVE CONSIDERABLY CONTRIBUTED TO THE DEVELOPMENT OF ITS OTHER QUALITIES...

While the pavements in Vilmorin are more inorganic than those in the Atlantis area and if the centres of the blocks are less greened than in the more recent Massy districts, nature is nevertheless pervasive, magnified by the planted mall and the greened amphitheatre. The quality of the landscaping in this district is one of the forces of this site.

We have extended this particularity in the latest operations located alongside the railway lines by inviting architects and landscape designers to create “landscaped breeches”. This situation also led us to imagine more introverted projects to avoid the architecture being oriented towards the visual and noise nuisances of the railway lines. As a result, the landscaping intentions play a particularly important role.

88

CERTAIN NOW SCORN THE PRESENCE OF AN ORNAMENTAL NATURE IN THE TOWN AND, IN EXCHANGE, PRIVILEGE A LESS FORMALISED APPROACH, ONE MORE SPONTANEOUS AND UNSPOILT, ONE THAT FURTHER FAVOURS BIODIVERSITY. WHAT DO YOU THINK OF THIS DEVELOPMENT?

For many years, the natural environment has met the needs of a comforting sculptural treatment. In Vilmorin, as in most of our projects, we have worked hard to ensure that nature is not simply there to embellish the public space. For the final Vilmorin phase, town planner Jean Chéron, even proposed revisiting the fanciful possibilities of the SNCF embankments, seeking ways to exploit a simple and spontaneous landscape. Despite the evolution you describe,

In Vilmorin, nature is pervasive, magnified by the planted mall and the greened amphitheatre. The quality of the landscaping in this district is one of the forces of this site. Willem Pauwels

towns continue to find it difficult to let nature appropriate public spaces and, as a result, we continue as planner to sometimes develop a culture of formalised gardens. Having said that, a considerable number of landscape designers currently propose an abounding nature. This less controlled development, this laissez-faire approach occasionally leads local residents to have the impression that maintenance is insufficient. Consequently, it becomes necessary to find an equilibrium that will allow this abundant nature to be massively accepted. In Vilgénis, we find ourselves having to resolve other problems as we are building a new district in a forest that we are going to preserve. There are a large number of trees and the vegetation is dense, resulting in an ecosystem of caterpillars, gnats and mosquitoes. If society reveals a desire for nature, then that nature needs to reveal itself as aseptic. As city planners, we need to take all these paradoxes into consideration.

FOR A DEVELOPER, WHAT IS THE COST OF NATURE?

Clearly, it comes at a cost. Having said that, a hard-surfaced space remains more expensive to produce

than a planted space. But a planted space costs that much more in terms of maintenance. Up until a few years ago, planners found themselves soundly rebuffed by local authorities when they wanted to plant trees given that they had to be trimmed and all the autumn leaves swept up. Who needs a lawn requiring constant mowing? These subjects now seem to be outmoded as a result of discussions concerning the environment, how important it is for towns to have permeable surfaces, the need to create islands of coolness and store water. Quite the opposite, planting is no longer a vulgar occupation. Nature is also a commercial argument, an attraction factor. In today’s world, plantations are considered to be virtuous, expected elements.

ARE DEVELOPERS RETICENT WHEN IT COMES TO INTRODUCING A GREATER QUANTITY OF NATURE IN THEIR OPERATIONS?

When we develop a district, we work with a multidisciplinary team that, among other professionals, includes a landscape designer. We impose the latter on developers but note that on this occasion the developers were already accompanied by a landscape designer. This reflex is increasingly anchored in a particular way of constructing the city. Unlike the architectural discourse still being debated, the landscaping issue is increasingly the subject of a real expectation.

IF DEVELOPERS PLAY BY THE RULES, DO CO-OWNERS PLAY THE GAME?

Condominiums are occasionally expensive to maintain. Certain may sometimes knowingly degrade the quality of their landscaping to simplify maintenance. Nevertheless, developers calculate upstream from their project, and if they do not provide it, we ask them to provide the annual cost represented by the management of these green spaces. It is therefore necessary to create spaces acceptable to the co-owners without the municipalities running

89

the risk of the rapid deterioration of their landscapes.

IN TERMS OF LANDSCAPE, WHAT ULTIMATELY IS YOUR ROLE?

Our task is to coordinate urban projects and give them a specific identity. Both Vilmorin and Vilgénis show that we call on landscape designers to enhance the public spaces. We also take great care to ensure the consistency of the ensemble, and the territorial history. A landscape should not just be a cluster of operations.

The architectural quality, given the constraints and challenges being faced by each intervening party, is subject to the creation of a balance between the accessory and the essential, a balance within which the planner plays a fundamental controlling role.

Willem Pauwels

HOW DO YOU BALANCE THE ISSUE OF THE GREENING OF THE TOWN WITH THAT OF ITS ARCHITECTURE?

Greening sometimes results in the architecture being forgotten, despite the fact that it federates all the buildings. Among other aspects, it influences the perception that one has of a district's density. Given the way that the eye can concentrate on the planted environment, a twelve storey building can easily hide itself away behind a tree. In addition to its climatic virtues, nature also transforms our relationship to the constructed space. Nonetheless, it is not to be seen as a camouflage and we feel it very important to develop high quality projects. Concerning this, the architectural quality, given the constraints and challenges being faced by each intervening party – municipality, town planner, architect and developer – is subject to the creation of a balance between the accessory and the essential, a balance within which the planner plays a fundamental team leader role, and a controlling one if necessary.

WHAT LESSONS DO YOU DRAW FROM THE MOST RECENT VILMORIN OPERATIONS?

The latest operations raise questions concerning the way that the railways relate to the landscape, the link to the road and how to live within an introverted block. While a large number of themes have been examined, those concerning ground

floor levels were particularly instructive. Vilmorin is a residential district that reveals the difficulty of handling this ground floor. The easy answer for a planner is to pretend to create retail outlets, but it is quite simply impossible to place outlets everywhere. Nor is the creation of apartments any easier. These are housing units that are not particularly attractive and that, furthermore, block the town's functions. The latest projects built in Vilmorin propose bringing life onto the street as well as offer opportunities for change. For

example, rather than being imagined over their depth, halls are seen in terms of their length. Other amenities dedicated to co-ownership activities have also been created on ground floor levels in the form of bike storage areas or services spaces.

ARE GROUND FLOOR HOUSING UNITS CONSIDERED DESIRABLE ON CONDITION THAT THEY OFFER A GARDEN?

In this situation, a housing building finds itself in the second line of public space. Stepping back by just two or three metres can see a district lose its urban tonality, creating a small distance with the public space without giving the garden its private function. Furthermore, an alignment of fencing does not necessarily contribute to a town's beauty. As planners, we take care not to forget the richness that can be offered by a promenade. It is necessary to draw attention, to surprise, to create enjoyment that can be seen over the time of a stroll. Walking alongside an impersonal structure can be particularly boring. By creating active bases that bring life to the town, we can significantly reduce this impression of uninteresting space.

WOULD VILMORIN STILL BE POSSIBLE IN TODAY'S ENVIRONMENT?

If the design of the district had to be considered today, we would imagine it differently because one story emerged to reinforce the city but also because the patterns for building

90

A successful ambition

A discussion between Jean Chéron, architect and coordinating town planner, and Jean-Philippe Hugron

the city have truly evolved. Vilmorin is characterised by particular attention being paid to the facade and the composition. These days, it is the “uses” and the “content” that are paramount, as much as the “looks”, in order to allow every individual to benefit from an active, social town. These concerns are also the result of a transitory urban planning that makes it possible to bring life to a territory well before it is completed. In addition, while Vilmorin has undergone a number of developments over the last few years, the project has not changed over the past few decades. In today's world, this situation would be unimaginable. Unchanging projects no longer exist.

WHAT DID YOU KNOW ABOUT MASSY BEFORE BECOMING INVOLVED?

Strictly speaking, I had never visited Massy. I only knew it through the Massy-Palaiseau station which, unhappily, was often the only appreciation that one had of the town. However, I had been reasonably impressed by the new high speed, high tech train station designed by AREP. The town had also seen the recent construction of an opera house.

WHAT WAS THE CONTEXT WITHIN WHICH YOU BECAME INVOLVED?

The intention had been to give form to an esplanade type of town planning spanning the railway lines over a distance of several hundred metres. The space taken up by the railway lines is particularly wide at this point and creates a considerable disruption in the town's geography. To bring together these two territories that had, until now, been separated by the railway lines, a large district known as the “Centre Massy-Europe” was designed. The layout of this new area was placed in the hands of the architect and town planner Aymeric Zublena who planned to include a glass pyramid containing an imposing shopping mall and a congress centre. On the other side of the railway lines in Vilmorin, there had been plans for the construction of a monumental sphere. Lying alongside these brownfield sites was a suburban housing fabric that was neither particularly ugly nor attractive. Due to its considerable dimensions, the project imposed a change of scale that was as considerable as it was brutalist. Very early on, Centre

As planners, we know that a plan will inevitably undergo changes. We know that chief town planners are succeeded every five years. No designer would now seek to impose his or her trademark on a town. As a result, it is a negotiation-based town planning that has been increasingly developed over the last few years. This new paradigm underlies the origins of a more organic town within which “property products” are considered as being of lesser importance. The subject of both architecture and nature should also have meaning for the inhabitants of a town and this issue goes beyond all rifts, including those between conservatives and progressives.

Massy-Europe became controversial and this led to a new project being imagined that called for a better adaptation to the Massy environment.

FROM YOUR POINT OF VIEW, WHAT WERE THE NEW EXPECTATIONS AT THAT TIME?

The crossover projects had been abandoned. The new approach was to sequence the development of this territory and initiate its urbanization through the use of the Vilmorin sites. While this led to the development of a mixed use programme, a large proportion was to be used for housing. Our roadmap was based on creating a “link” with the existing fabric and accompanying the construction of a new station on this side of the tracks in addition to the RER (regional express) and TGV (high speed train) stations. We had to concentrate on the integration of this new amenity. To do this, the town hall, with the backing of Paris Sud Aménagement, launched an extraordinary competition methodology: seven teams were invited to work on and then present their proposals in the Massy town hall. The population was given the possibility to participate in discussions and invited to give us their opinions. In addition, we were able to consult competing projects. This provided an extraordinary source of discussions and gave us all the elements needed for a critical appreciation.

WHAT CRITICISMS DID YOU MAKE OF THE COMPETING PROJECTS?

There were those who suggested that a village could be created in

91

this setting – a solution that was far from reasonable. Others proposed grand architectural gestures. These proposals were particularly risky. From an urban point of view, should these projects have been terminated for one reason or another, they would immediately have lost all their coherence and, as a result, their meaning

We want everyone crossing through this district to feel that they are strolling through a large park. Jean Chéron

WHAT PRINCIPLES DID YOU BASE YOURSELF ON FOR TOWN PLANNING IN VILMORIN?

At the time, we believed that the principles were simple and essentially concerned a battle against the project designed by Aymeric Zublena. In our presentation, we placed emphasis on a “soft”, non-aggressive approach to town planning. We wanted to give the impression of an augmented town and a district undergoing natural and organic growth. We did not want to impose a revolution. We also felt the need to propose a fragmented layout that would permit an operational phasing resulting in a coherent grouping. From the mayor’s point of view, while ours was not the most spectacular project, it was by far the most realistic. The Vilmorin district was structured into three designated development areas (ZAC), each of which designed around a generous public space. “Vilmorin 1” was built to either side of a pedestrian mall that included constructions incorporating elements aimed at injecting a land use dynamic. “Vilmorin 2” saw the creation of Place de l’Union Européenne and provided an attractive local commercial offer for the residents. Finally, “Vilmorin 3” with its grassy amphitheatre now marks the entrance to the town with a high quality green landscape¹. Now, backed by supporting figures, we can congratulate ourselves on the design of these ZAC. Thanks to a complete control over land use, the operation has been beneficial, especially given the fact that there was no decontamination to organise or virtually any demolition to be financed.

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

WHAT ARE THE SPECIFICITIES OF YOUR LAYOUT? 92

We drew up a prudent, unpretentious grid. The entire project took the greatest care to respect the neighbouring districts. In other words, we wanted to extend the existing town. However, this triangular-shaped territory led to a few variations and even redefined the composition.

We nested the plots within one another and, to respect the established geometries and ensure alignments, we created green spaces reflecting the spirit of the Vésinet garden city. Essentially, we wanted each individual to be able to cross through the district much in the same way as strolling through a large park.

WHAT CAN YOU TELL US ABOUT THE VILMORIN LANDSCAPING PROJECT?

The landscaping project accompanies the urban project. As a result, we can offer routes leading towards the future station as well as soften the confrontation between the new district and its surrounds. To achieve this, we worked on the design of a first green space with Florence Mercier right from the earliest stages of the project. At that time I had in mind a setting I had visited near Massy, in Verrières-le-Buisson, where the Vilmorin family had its estate. As I strolled through this area and the heart of the old village, I discovered a sloped triangular meadow lying within an area defined by three streets. It had a simple, rural and almost rustic scale that, for me, represented a form of perfection. In any case it was the image that we decided to develop with Florence Mercier who then went on to select the tree species the space would contain. Her judicious choice was based on the use of sephoras, being trees and shrubs whose shadows are neither too extensive nor dark in colour and that filter sunlight. We also worked together on the layout of Avenue Jean Monnet. Skirting the operation, it provides the transition between the project and the suburban fabric. As a town planner, I decided that this area should be filled with small volumes, being detached and suburban houses

that would subsequently find themselves positioned opposite reasonably scaled apartment blocks houses. Florence Mercier took the decision to create a central reservation in the middle of the avenue to offer a natural landscape able to easily adapt to changes in scale.

YOU ALSO WORKED WITH THIERRY LAVERNE ON PLACE DE L’UNION EUROPÉENNE. CAN YOU TELL US MORE ABOUT THIS?

Before becoming a landscaping project, Place de l’Union Européenne was an urban project. The intention was that this setting should become an esplanade giving onto the station. For reasons that remain unexplained, SNCF never wanted anything else than a station parallel to the tracks. As a result, we worked on this subject with AREP to adjust our project and, more specifically the square, to the station’s dimensions. Once this work had been validated, the size of the station found itself reduced and then transformed into SNCF (French national railways) offices. Initially, we had expected great things from this amenity that was intended to structure the urban centre. Today, the generous dimensions of the square can occasionally give the impression that it suffers from a geometrical error. The building designed by Atelier du Pont has considerably picked up the pieces as have the layouts created by the landscape designer Thierry Laverne.

LASTLY, WHAT FORM DID YOUR WORK WITH MARC LITTOT TAKE?

Marc Littot worked on the third Vilmorin phase to the west of the district. The layout was designed to ensure that this location along Avenue Raymond Aron should be a planted counterpart to the mineral nature of the station square. The idea of a “natural” lush park was developed to offer a contrast to the regular alignments of the Vilmorin mall. By transforming a retention pond into a park, we created an exceptional location.

THESE GREEN SPACES STIMULATE THE ENTIRE DISTRICT. WHY DID YOU NOT POSITION ANY ALONG THE RAILWAY TRACKS TO INVEST THIS OTHER “SENSITIVE” WASTELAND?

When the project was first being developed, it included a number of office programmes that, following analysis, were eliminated from the scheme. On the scale of Vilmorin, these business projects did not make much sense, especially since

the housing units were being very successfully commercialized. In addition, Atlantis, the new district located on the other side of the station, was programmed to absorb a considerable proportion of the demand. As a result, all the arguments needed to avoid building office units in Vilmorin were brought together. However these office buildings helped us to better handle the relationship between the town and railway lines but their exclusion confronted us with a problem: what should replace them? Serviced residences? Student housing? A hotel? A first competition with an undefined end use was launched concerning the plot adjoining the walkway giving access to the TGV and RER stations. Atelier du Pont was named as the winner. The two proposed buildings, being a student residence and a serviced residence, were separated by a landscaped break. The argument underlying the design was particularly refined and paid close attention to the fringes giving onto the railway lines. The project proposed that on the plot, there should be an apparently wild planted strip reminiscent of the railway embankments created by SNCF. As well as being both attractive and relevant, the idea also made particular sense as it could be used as the basis of a new urban logic as we wanted to pursue this landscaping and have it run through the plots alongside the railway lines.

WHAT WERE YOUR PRINCIPLES WHEN, AGAINST ALL EXPECTATIONS, YOU FOUND YOURSELVES DESIGNING OTHER HOUSING UNITS IN THIS PARTICULAR LOCATION?

We had taken the decision to fragment the built volumes. This approach was intended to open up the buildings on their sides and avoid giving on to the railway lines. Finally, all the buildings have frontal elevations to create housing units with dual aspects and that introduce as much sunlight as possible. This approach was taken as the railways are south facing and offer an open landscape. I have never objected to these projects. I had even backed the idea put forward by Atelier du Pont for the development of a third space. As a result, residents are not condemned to overlook the railways nor suffer the traffic noise of the avenue. By proposing a new orientation, the creation of a landscaped break offers the best alternative.

WHAT ARE YOUR RECOMMENDATIONS IN TERMS OF SCALE FOR THIS SPACE?

It was necessary to create a project using two scales and, concerning this aspect, SOA did some remarkable work. On the street side, they proposed multi-unit housing blocks and, on the railway side, lower buildings offering atypical loft-type housing units. Finally, this line of buildings will be completed by small houses. Once again, considerable importance was paid to avoid being provocative and ensure ties with the neighbouring suburban housing fabric.

THE TOWN PLANNING IN VILMORIN REVEALS CONSIDERABLE FLEXIBILITY. IS THAT YOUR IDEAL?

The advantage of the layout we had imagined is that it effectively permits numerous changes. We never found ourselves enclosed within a form that might lead to major constraints in the future. As to my ideal: I do everything possible to avoid being dogmatic.

certain areas. Here in Vilmorin we wanted to create a town that would develop alongside gardens and parks and be organised around a green framework and certainly not along main roads.

WHY DIDN'T YOU IMPOSE DATA RECORDS TO CREATE A LEVEL OF UNITY IN THE ARCHITECTURAL HANDLING OF DESIGNATED DEVELOPMENT AREAS (ZAC)?

It is true that we could have been much more directive but I am very uncomfortable when it comes to data records. Above all, our mission is based on the proposal of feasibilities; in other words, we prepare plans and suggest possible volumes. However, while I always take care never to reveal these documents during competitions I have occasionally found myself giving a few indications as to the positioning of openings and orientations. But I have never expressed my thoughts concerning materials or details. Above all, I try to explain the general layout, its

94

For Vilmorin, we wanted to give the impression of a dynamic town and a district undergoing a natural, organic growth. Jean Chéron

YOUR LAYOUT REVEALS CERTAIN ADJACENCIES. WHAT IS YOUR POSITION ON THIS SUBJECT?

Adjacencies are rare in Vilmorin. For Avenue Raymond Aron, there was a need to impose a certain continuity. In this situation, the adjacencies give a logic to the layout of the square. What is more, it was necessary that the esplanade initially programmed to accompany the station be coherently structured. Having said that, I am aware that adjacency is a matter of debate. This type of town planning can only be discussed if it is based on a dogma. At present and insofar as a large number of urban renovation operations are concerned, I am battling to avoid any kind of adjacency. All too often and within the framework of large complexes, certain municipalities impose the construction of buildings alongside roads. They are convinced that the “Hausmannisation” of their towns provides a solution, but what progress is represented by housing units giving onto street traffic? Adjacency or constricting are only valid in

organization and the way it functions. Finally, Paris Sud Aménagement contributes by guaranteeing the architectural quality of constructions, proposing architectural, urban and environmental recommendations to developers who undertake to incorporate these into their projects.

FINALLY, TWENTY YEARS ON FROM ITS BEGINNINGS, WHAT IS YOUR ASSESSMENT OF THIS OPERATION?

I have had a few regrets such as the aborted station, a number of architectural biases, certain subsequent overdue developments that were not coherent with the initial landscape idea, etc. However, the construction of this district was quite seamless, opposition-free and reflected a general consensus. This positive atmosphere resulted in the project reaching up higher and with a greater density as it approached its centre. Among the great successes, I am happy to be able to mention the project on Rue des Ruelles, not just for its buildings but also for the solution found to comply with the restriction imposed at the outset, being “to get on with it without

3 The city's landscapers

PLACE DE L'UNION EUROPÉENNE AGENCE THIERRY LAVERNE PAYSAGISTES

Vilmorin did not exist, nor did Atlantis. There was just a long set of railway tracks so wide that it continually pushed back the horizon. Within this context, Thierry Laverne had imagined a public square for the new district that would run alongside this monumental cluster of railway lines. To achieve this, he made use of river borne and maritime metaphors. “I imagined a dense grouping of pine trees creating a welcoming shoreline that announced a long reach, a presence”, explained the landscape designer. In his eyes, this conifer is a dreamlike symbol, one well-known to the sandy moors. He therefore associated it with a pale coloured floor in shattered Souppes stone. If the square needs to act as a car park, it compartmentalises the parking places to allow cars to better slide in between the trees.

“While the Massy project evokes a coastal dimension, it also reminds us that towns are archipelagos, discontinuous spaces. It is the countrysides, forests and rivers that associate them and brings them together: nature is not an accompaniment, a topping ‘cherry’, but rather a way to reconcile territories. To this end, I seek to create an inhabited countryside and even dream of villages where a greater level of urban development is authorised. Above all, landscapes result from political projects that all interact with a given environment. Personally, I have

making waves”. I am always amazed by the relationship existing between the two sides of this road, being the one that already existed there and the one that was subsequently built. The project is neither spectacular nor superb, it is simply “right”. When now looked at, it gives the impression of having always existed in Massy. Avenue Jean Monnet, through the atmosphere provided by its configuration also responds perfectly to the needs of a narrow landscaped street creating the link between the suburban fabric and the outer edge of the collective buildings. There is also a detail that I rank as one of those happy coincidences: the original layout plan for Avenue Jean Monnet suggested two links towards Avenue Clémenceau, positioned in exactly the same places where we had thought they might one day be located should the

plots be bought. One of them was created in the extension to the Allée des Botanistes: a narrow pedestrian path providing a link between the Vilmorin mall and Rue Georges Ritz. It is particularly well handled and provides an agreeable family atmosphere. In a nutshell, the public spaces provided in Vilmorin have proven to be highly satisfactory and are responsible for the success of this district. While structuring the district, these spaces also make it a very pleasant place to live. This can easily be seen by observing the way that Massy residents invest and appropriate their gardens and promenades. Finally, I am delighted to see that Paris Sud Aménagement requirements continue to increase. The quality of the new operations clearly reflect this state of affairs. We are faced with a new and positive architectural and urban ambition.

95

been committed over the past 25 years to Marcoussis, not far from Massy. The “Triangle Vert” project we developed was more political than anything else. It was by defending agriculture that we were able to develop a solidarity-based town that has grown through the creation of fruitful exchanges. Uniting five municipalities around questions concerning the forest or food production allowed us to demonstrate that the countryside could even have a market value”. Thierry Laverne

GARDEN ATTITUDE D'ICI LÀ PAYSAGES ET TERRITOIRES

“Public nature and private nature: the matter of this relationship is fundamental. As early as the 19th century, Vésinet, a garden city to the west of Paris, had been designed with the intention of combining landscaped avenues, promenades and parks with the villa gardens. As landscape designers, we are constantly seeking to develop continuities. Creating a landscape means, above all, adapting to a context: it is neither a colouring exercise nor an ornamentation.

If the ecological transition also makes our profession an essential element in urban construction and that our clients have understood the challenge of our work, we are nevertheless confronted with financial issues.

However, in a project, the landscape all too often acts as an adjustment value and it is therefore necessary to protect the vegetal structure of a whole. Profiting from conditions favourable to the exercise of our profession in Vilmorin and thanks to an architecture that also places emphasis on the landscape, we have been able, alongside Avenier Cornejo and Mcbad architecture&urban design, to develop an overall account based on territory and geography. This work carried out in the studio and initiated from the very outset of the commission provided a source of expertise. As a result, we have given meaning to a landscape able to evolve while creating the conditions favourable to the flowering of an omnipresent nature.” Claire Trapenard

4 New Habitat, New Uses

ARCHITECTS

TWO ROCKS SLICED THROUGH BY THE LANDSCAPE A+ SAMUEL DELMAS

A project nominated for the Équerre d'Argent 2020 in the "Habitat" category, this set of 57 housing units is defined by its author, Samuel Delmas, founder of the a+ Samuel Delmas agency, as "two rocks sliced through by the landscape". "The project is broken down into two buildings dialoguing with a central landscaped space. The morphology of the two blocks results from the site's directional lines" explains the architect. The vocabulary chosen is voluntarily mineral and the two almost monolithic pale grey buildings have been "excavated" to create generous outdoor spaces for each apartment: patios, loggias, terraces. The organisation of the housing unit layouts and the work on visual links made it possible to create a true relationship with the outdoors from the entrance and optimise the presence of natural light all the way through to rooms set back in the space and in all communal areas", explains Samuel Delmas for whom this approach aims to provide "spaces structured by volumes and not by partitioned rooms."

"For us, the relationship with the outdoor world is a systematic objective expressed through housing or amenities and guides all aspects of our activity. In this respect, the design of the opening is the first exercise that specifically develops the entire building. In Massy, the design of these openings took a technical detour because we wanted the joinery be hidden away. And for good reason given that, on the one hand, it was not to be seen as a window and, on the other hand, there was the possibility of profiting from all the facade's wide openings. In addition, the relationship with nature is never artificial in our projects. It concentrates on controlling the void rather than multiplying technical solutions and, in particular, green walls. If within the agency we value the drawing of landscapes, it is to create a coherence with the architectural project and ensure that, for example, walls and fences become harmonious extensions. We feel that this strategy offers the means to provide an upstream integration of these landscaped considerations that we are now able to maximise." Samuel Delmas

URBAN STAGING SOA ARCHITECTES

Working for two different developers on two adjoining plots on Avenue Raymond Aron, SOA has designed a harmonious residential complex. Seen from the point of view of the architects, this was a twofold challenge. On the one hand, there was the need to create a distinctive sign along the edge of a site having no urban past and, on the other, to express the town's limits along the railway network. As they put it, "In the foreground, a small village and, in the background, a rampart".

On the street side, the buildings respect the alignment and present elegant punctuated facades. On their roofs, duplex apartments are organized around collective and private spaces. They form a hybrid that combines the specificities of collective housing and the qualities of a small village. On the other side, facing the multiple

railway lines, the volumes are less imposing. Terrace housing is laid out along a landscaped promenade: patios and terraces interleave to provide isolated and privileged settings. Entirely enclosed loggias – that are not included in the floor surface calculations – create additional temperate rooms that can be adapted to all potential additional uses, ranging from dining room to conservatory.

LIVING IN THE SKY SOA ARCHITECTES

"The issue of nature in the city is, above all, that of open ground. This condition is the result of economic, urban and architectural choices and the maintenance of this nature leads to a certain number of questions. In a large number of operations, gardens find themselves associated with an external and occasionally associative service that increases the complexity of their satisfactory management. However and on the contrary, we feel it necessary to create environments that are favourable to spontaneous gardening – rather than designing a specific landscape or, for example, placing vegetable gardens here and there in spaces that are particularly technical. Under these circumstances, we prefer to spread native wild plants – a 'pirate' strategy that allows the development of vegetation without any other precautions. These species thrive far more easily than cherry tomatoes. In that respect, we develop other experiments, especially those based on Virginia creeper: while they clearly need earth, they also require the thermal intake of a wall. American vines are robust and demand little human intervention. From now on and in the city, it will be necessary to seek out a greater level of simplicity when it comes to giving nature a larger role." SOA

GARDEN ATTITUDE MCBAD ARCHITECTURE&URBAN DESIGN / AVENIER CORNEJO ARCHITECTES

The Vilmorin district fragments around its edges to better integrate the new constructions into their immediate environment, a solution that also allows less densely built plots to given onto old adjoining suburban streets. Mcbad architecture&urban design and Avenier Cornejo have respected the conditions required by the town planning scheme. Constructed around the planted break, the buildings imagined by these two agencies combine forms, typologies and lifestyles. Collective housing occupies compact volumes while intermediate housing units occupy juxtaposed buildings with rooftop houses. Finally, there are a number of individual one and two storey housing units under sloped roofs. In this way, the complex fragments in a harmonious manner. According to the architects, the intention is to assure "the passage from dense housing to the south through to a planted density to the north". They go on to say that "this principle of building fragmentation makes it possible to avoid the pitfalls represented by isolated architectural objects. It also favours an articulated architecture able to adapt to many different types of urban situations". Their intention is to create a "city able to grow over time".

To complete this project, generous landscaping layouts have been developed that are somewhat reminiscent of the old Vilmorin nurseries. The squares, gardens and breaks find themselves generously planted with trees and plants. Various atmospheres are imagined that are able to offer a variety of experiences along a succession of sinuous meadows providing areas of shaded undergrowth and grassy fields. Reference is made to the SNCF embankments with their domesticated wildness and residents are provided with vegetable patches lying

96

in the protective shade of flowering fruit trees. In other words, this is a fully inhabited landscape.

"We believe in operational urban planning to build the city as this permits a connection between the standards of a site and the transformation of a neighborhood as well as its ways of living. In a collaborative approach associating architects and landscape designers, we have worked on a site characterized by the porosity between nature and the city through every different scale, such as the scale of the housing, the outdoor space scale and the landscape one. The vision held by landscape designers when it comes to the way that a site is occupied thus enriches our approach as architects. This fruitful collaboration is among other things the source of green islands." Maria Colomer, Mcbad architecture&urban design

"The landscape gives the most recent building an air of déjà vu in addition to contributing to the richness of a setting. In addition, the presence of plants both wild and domesticated, contributes to the wish to live at this specific address. This is, without any doubt, the reason for a project's heart. At Vilmorin, we were consequently able to shape generous external spaces as well as gardens whose importance went further than visual attractiveness: these pleasant spaces also invited users to use and even inhabit them. The pandemic confirmed the efforts we began making over six years ago to emphasise the importance given to the landscape and outdoor living". Christelle Avenier, Avenier Cornejo Architectes

USES

THE BREAK

Initially, there was to be no break. Did it really need a tectonic shift to express itself? Well, not really, a confident pencil stroke and an audacious design would have been quite enough!

Atelier du Pont, for the site closest to the station and Place de l'Union Européenne, was responsible for designing two programmes – respectively a student residence and a hotel – on this same plot. Rather than create a massive, imposing complex, the architects decided to split their proposal and express it through two separate entities with a break revealing itself in the centre. Embellished by a wide range of different plants and shrubs, its domesticated wildness is reminiscent of the SNCF embankments. A setting where the railways can fully express themselves!

Jean Chéron, a local town planner, by allowing this feature, showed his understanding of the challenge represented by this green space. By adjusting his projects to extend the proposal submitted by the Atelier du Pont, he has made this location into an intermediary space that could be defined as a "third setting". The fact is that the constructions located between Avenue Raymond Aron and the railway lines are now organised by this landscaped axis which has become far more private and peaceful. Nevertheless, the constructions promised by the SOA, Mcbad architecture&urban design and Avenier Cornejo agencies do not turn their backs on the town and its streets nor on the large landscape represented by the railway lines. The challenge was to articulate all the involved scales and to do this in the most intelligent manner possible.

ROOFTOP HOUSES

Apartment or house? For many years, architecture has attempted to emancipate itself from this restrictive dichotomy. Far from being limited, the semantic field covered by housing is being enlarged and expanded by a vocabulary

that includes terms such as duplex, triplex, penthouse and other "intermediary" housing units. These terms designate new typologies that aim to reconcile the qualities of the single family home and those of collective housing.

Here in Massy, the architects are proposing "rooftop houses" here and there on terraces positioned over low level buildings. The operations signed by the Mcbad architecture&urban design and Avenier Cornejo consortium offer an unusual outline. With their double sloped roofs, they reveal the memory of the archetypal design represented by the traditional house. These constructions also evoke a suburban housing context and create an articulation in the urban landscape. The project designed by SOA also reveals the traces of a fully assumed transition. The idea is further finalised by the architects having decided to separate these houses from the collective housing by giving each of them a separate entrance.

In a nutshell, on the one side there is the flat horizon of the railway lines and, on the other, a disparate collection of suburban housing. These "rooftop" houses, apart from being the most subtle way of moving from one landscape to another, offer a lifestyle that is as innovative as it is pleasant.

BETWEEN INTERIOR AND EXTERIOR

To live on the outskirts of the city is a choice motivated by a wish for a more agreeable lifestyle achieved by comfortable housing directly linked to a natural environment. However, this dream can sometimes be upset by a few infrastructures. In Massy, the railway lines created a landscape that, while poetic, was not particularly compatible with traditional housing. To compensate for a possible inconvenience, it was therefore necessary to imagine different types of qualities. Consequently, there was a need for spaces directly linked to nature.

The projects championed by the SOA, Colomer Dumont and Avenier Cornejo agencies are characterised by a wide variety of housing typologies that range from one- to five-bedroom single floor or duplex apartments with terrace, garden, balcony or patio. This means that all the housing units have a privileged relationship with the outdoor environment. The patios provide generously sized additional rooms with a southern orientation. The balconies enjoy an interiority favoured by a closely positioned grouping of thin vertical uprights. The buildings designed by Mcbad architecture&urban design and Avenier Cornejo also offer different ways of living that depend on their location and their relationship to the surrounding countryside, with exterior spaces becoming interior.

LIVING TOGETHER (SHARED SPACES)

"Our project aims to generate a mix and social relationships as well as an ever-greater proximity between residents". This is the intention of the architects forming the consortium represented by the Mcbad architecture&urban design and Avenier Cornejo agencies. All in all, there will be 200 new units housing 600 new residents: couples and families as well as children, students, singles, widowers, etc.

To bring together the various generations and make life easier for them, they will be offered certain amenities. These include a janitor service and a day care centre as well as allotments and shared gardens. As a result, the ground floor levels of each building will incorporate busy activity premises that encourage people to get to know one another.

In addition and driven by an association, gardening will contribute to increasing the residents' awareness of the art of landscaping. This federating spirit, alongside the domestic services and collective initiatives, will contribute as much as the architecture and the greening to the quality of life offered in Vilmorin.

97

Remerciements Acknowledgments

La Ville de Massy

Monsieur Le Maire, Nicolas Samsoen

Le service urbanisme

Le service communication

Les services techniques de la Ville

Les architectes – urbanistes

Architects – City planners

Architecte coordonnateur des ZAC :

Jean Chéron de DLM architectes

Atelier du Pont

SOA Architectes

Mcbad architecture&urban design

Avenier Comejo Architectes

a+ Samuel Delmas

Les paysagistes

Landscape architects

Thierry Laverne

Florence Mercier

Marc Littot, agence Raphia

Claire Trapenard, D’ici Là Paysages et Territoires

Les promoteurs et bailleurs

Developers and funders

DReAM

ICF La Sablière

AXEPARISUD

Bouygues Immobilier

Les photographes

Photographers

Hervé Abbadie

Jean-Michel Molina

Takuji Shimmura

Francine Noël

Présidente de l’association

Massy-Graviers

President of the Massy-Graviers Association

Crédits Credits

Production et réalisation

Production and realisation

Ante Prima Consultants, Paris

Direction de l’ouvrage

Publication manager

Luciana Ravanel

Coordination et suivi éditorial

Coordination and editorial work

Arielle Lauze

avec la contribution de Stéphanie Evrat

Paris Sud Aménagement

Textes

Texts

Jean-Philippe Hugron

Conception graphique

Graphic design

Zoo, designers graphiques

Traduction

Translation

Nick Hargreaves

Impression

Printing

SNEL, Belgique

Papiers couverture et intérieur

Cover and inside papers

Munken Polar 300 g/m² et 120 g/m²

Crédits iconographiques

Ilustration credits

a+ Samuel Delmas : p. 61 (bas)

Hervé Abbadie : p. 32-33

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. 78

Jean Collet : p. 18 (bas)

D’ici Là Paysages et Territoires : p. 85 (haut)

IGN: p. 13 (haut), 22-23

Jean-Claude Lenfant : p. 17 (haut), 17 (bas, gauche), 21

Mcbad architecture&urban design / Avenier Comejo :

p. 79 (haut), 81 (haut), 83 (bas), 84

Jean-Michel Molina : p. 4, 29

Takuji Shimmura : p. 24, 30 (haut), 30 (bas), 36-37, 35,

37 (haut), 37 (bas), 38 (haut), 38 (bas), 41, 42, 44, 46-47,

48, 50-51, 53 (haut), 53 (bas), 54, 56-57, 58, 59, 61 (haut),

62-63, 65, 66-67, 69 (haut), 70, 71, 72-73, 74, 76, 77, 80,

81 (haut), 82

SOA Architectes : p. 64, 69 (bas), 79 (bas), 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 commercialement ou réutilisée de quelque manière que ce soit sans un accord préalable. This work is subject to copyright. All rights are reserved, whether the whole or part of the material is concerned, specifically the rights of translation, reprinting, re-use of illustrations, recitation, broadcasting, reproduction on microfilms on in other ways, and storage in data banks. For any kind of use, permission of the copyright owner must be obtained.

Achevé d’imprimer en Belgique, juin 2022

Printed in Belgium, June 2022

© 2022, troisième édition

AAM-Ante Prima Éditions

Paris Sud Aménagement

Zoo, designers graphiques

ISBN : 978287143-411-5

Dépôt légal – Legal deposit 2022/1802/16

