

Massy,
Place
du Grand
Ouest,

Quartier
de gares

Massy,
Place
du Grand
Ouest,

Massy,
Place
du Grand
Ouest,

Quartier
de gares

Quartier
de gares

AMÉNAGEUR	PARIS SUD AMÉNAGEMENT	
PHASE 1 [2011-2018]		
PROMOTEUR	ALTAREA	
ARCHITECTE URBANISTE COORDINATEUR	2PORTZAMPARC	
PAYSAGISTE	PÉNA PAYSAGES	
ARCHITECTES CONCEPTEURS	2PORTZAMPARC	
	BADIA BERGER ARCHITECTES	
	ATELIER VONGDC	
PROGRAMME	ÉQUIPEMENTS	21 391 M²
	COMMERCES ET BUREAUX	7 730 M²
	LOGEMENTS	46 997 M²
PHASE 2 [2018-2023]		
AMÉNAGEUR	PARIS SUD AMÉNAGEMENT	
PROMOTEURS	NEXITY	
	KEYDEN	
PAYSAGISTE	ATELIER ROBERTA	
ARCHITECTES CONCEPTEURS	HARDEL LE BIHAN ARCHITECTES	
	MG-AU MICHEL GUTHMANN ARCHITECTURE / URBANISME	
	NRAU NICOLAS REYMOND ARCHITECTURE & URBANISME	
PROGRAMME	2 RÉSIDENCES ÉTUDIANTES	6 948 M²
	LOGEMENTS EN ACCESSION	12 571 M²



LES ARCHITECTES

PHASE 1 [2011-2018]

A1	2PORTZAMPARC, ELIZABETH DE PORTZAMPARC
A2	2PORTZAMPARC, CHRISTIAN DE PORTZAMPARC
A3	ATELIER VONGDC
A4	ATELIER VONGDC
B1	ATELIER VONGDC
B2	BADIA BERGER ARCHITECTES
B3	2PORTZAMPARC, ELIZABETH DE PORTZAMPARC
B4	2PORTZAMPARC, ELIZABETH DE PORTZAMPARC
B5	BADIA BERGER ARCHITECTES
C	2PORTZAMPARC, CHRISTIAN DE PORTZAMPARC
D	2PORTZAMPARC, ELIZABETH DE PORTZAMPARC
E	BADIA BERGER ARCHITECTES
H	2PORTZAMPARC, CHRISTIAN DE PORTZAMPARC

PHASE 2 [2018-2023]

1	HARDEL LE BIHAN ARCHITECTES
2	MG-AU MICHEL GUTHMANN ARCHITECTURE /URBANISME
3A	MG-AU MICHEL GUTHMANN ARCHITECTURE /URBANISME
3B	NRAU NICOLAS REYMOND ARCHITECTURE & URBANISME
4	NRAU NICOLAS REYMOND ARCHITECTURE & URBANISME
5	HARDEL LE BIHAN ARCHITECTES

PHASE 1 PHASE 2

Massy,
Place
du Grand
Ouest,

Quartier
de gares

	Préface	04
	Introduction	08
1	L’histoire de la Place du Grand Ouest	10
2	Phase 1 Montage de l’opération [2011-2018]	24
3	Déroulement de la phase 1 [2011-2018]	38
4	Phase 2 Aboutissement de la Place du Grand Ouest [2018-2023]	56
	Remerciements et crédits	94



La place joue un rôle particulier dans la ville. Elle est un lieu de centralité, un lieu de rencontres, un lieu d’évènements, un lieu des possibles... À la création du quartier Atlantis, la nécessité d’une place émerge alors spontanément.

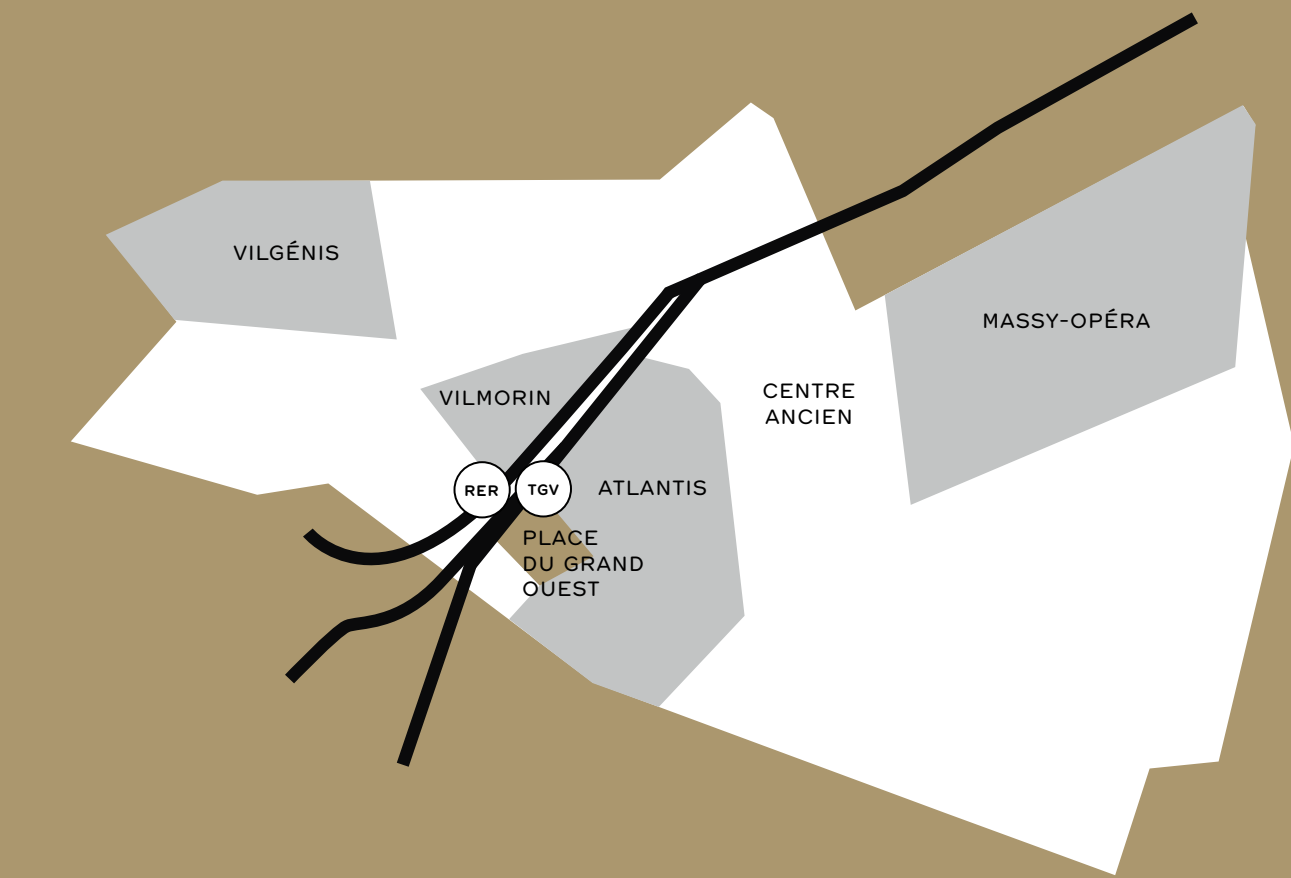
12 500 habitants et 26 000 emplois, un multiplexe, un palais des congrès, de nombreux commerces de bouche... Atlantis a été pensé pour être l’un des premiers quartiers du Grand Paris, dix ans avant l’arrivée du Grand Paris Express. Cette ambition se retrouve dans la qualité des espaces verts, dans la mixité de sa programmation, dans l’attrait de son architecture, et bien entendu dans le soin apporté à l’espace public.

Ce projet, piloté par Paris Sud Aménagement et dessiné par les architectes Elizabeth et Christian de Portzamparc, est imaginé avec celles et ceux qui la fréquentent: très tôt, une consultation publique associe les habitants à la conception de ce nouvel espace. La Place du Grand Ouest doit alors venir compléter un «réseau de places» qui structure la vie des quartiers de Massy, fonction d’autant plus importante qu’ils sont découpés par les infrastructures de transport: place de l’Union Européenne, place Langlois, place de France.

Inaugurée en 2018, en plein cœur du quartier Atlantis, la place du Grand Ouest est devenue en quelques années ce lieu incontournable de la vie massicoise, où tous les profils se croisent: familles, jeunes, étudiants, salariés des grands groupes ou des *startups*, commerçants, ou simples passants venus profiter d’une pause cinéphile... Et puis c’est ici que tous les chercheurs, les entrepreneurs du plateau de Saclay se retrouvent. Bref, la place du Grand Ouest est adoptée: quand on y va, «on sort à PGO».

Elle possède aussi un atout formidable, presque naturel: sa géographie. Située en plein cœur d’un ensemble de 700 logements construits sur le principe de «l’îlot ouvert», au beau milieu de ces lignes architecturales complexes, aussi gracieuses qu’audacieuses, elle est de ces *spot* où il fait bon-vivre le temps d’un verre ou d’un bol d’air... Et puis «PGO» c’est la porte d’entrée du quartier Atlantis, et plus globalement de Massy. À quelques enjambées des grandes gares (TGV, RER B et C, T12, gare routière, ligne 18), son grand parvis séduit tout autant les voyageurs en transit que ses flâneurs de toujours.

In fine la place du Grand Ouest propose une nouvelle manière de fabriquer la ville. Elle offre un nouveau *modus operandi* en matière d’aménagement pour les territoires proches des gares du Grand Paris Express. Et si ce n’est un modèle à suivre, c’est toutefois un modèle qui a fait ses preuves. Massy en est fière!



08 Le Grand Ouest. Un nom qui sonne comme un horizon nouveau. À Massy, il se trouve honoré d'une place dont la réalisation exigeait l'invention d'une procédure inédite. Située au sortir de la gare, cette adresse stratégique appelait centralité et densité. L'ambition était d'autant plus forte que la ville y désirait un équipement majeur : un palais des congrès.

Le développement d'un tel projet en un court laps de temps – à peine sept ans – a nécessité l'entière mobilisation de Paris Sud Aménagement afin de mettre en place un montage spécifique. Après tout, un aménageur soucieux des territoires qu'il compose est toujours en quête d'outils efficaces pour mettre en œuvre des plans audacieux et ce, plus encore, à l'heure où les villes n'ont plus les moyens financiers de leurs ambitions urbaines. De fait, il s'agit de penser des procédures nouvelles à partir des moyens offerts par le code de l'urbanisme : un urbanisme incitatif, à Atlantis, ou encore partenarial, place du Grand Ouest.

Un « dialogue constructif » s'est en effet avéré être la solution la plus pertinente pour réunir la ville, les élus, la population et les associations mais aussi des investisseurs, des promoteurs et des exploitants intéressés par le développement économique de Massy.

Un « appel à manifestation d'intérêt » alors unique en son genre a été lancé en 2010 préfigurant à bien

des égards l'ambition de métropoles françaises cherchant à « se réinventer ». Plusieurs opérateurs ont pu, dans ce cadre, défendre un projet urbain et architectural original.

À l'issu de plusieurs mois d'échanges, l'équipe d'Altarea, avec Christian et Elizabeth de Portzamparc, a été sélectionnée forte d'un projet à l'urbanisme savant mêlant commerces, logements et équipements au sein d'une ville dense et désirable.

Cette réalisation est, pour Paris Sud Aménagement, un succès qui signe la concrétisation d'un pari réussi et qui augure l'avènement d'une seconde phase de travaux parachevant aujourd'hui, sur ses pourtours, cette pièce urbaine remarquable.

Le présent ouvrage se propose d'expliquer plus avant les particularités de cette démarche inédite et son actualité récente. Sa réédition est d'autant plus pertinente qu'elle permet de diffuser une manière de fabriquer aujourd'hui la ville et surtout d'aménager les territoires situés à proximité des futures gares du Grand Paris Express.

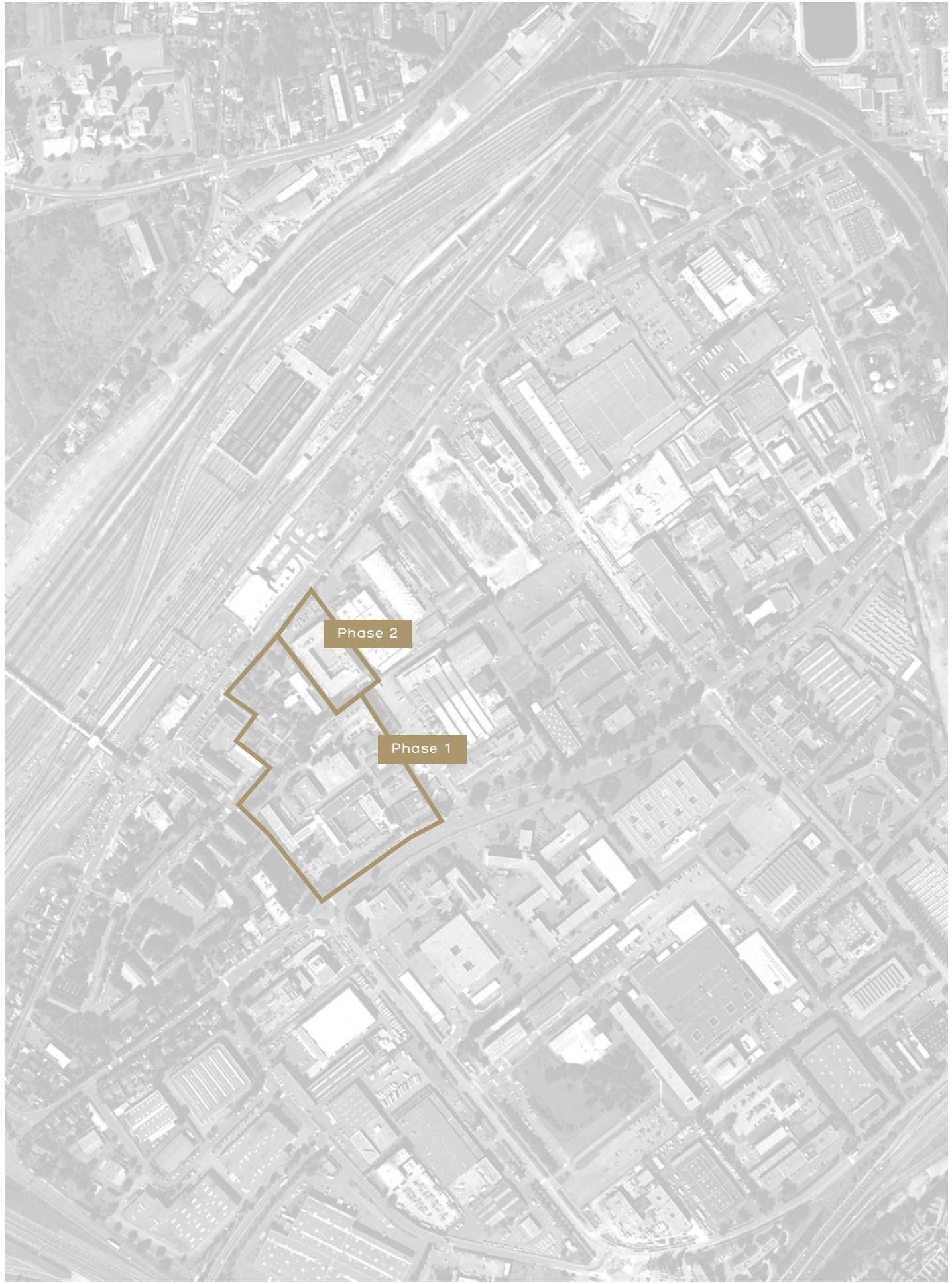
L'histoire de la place du Grand Ouest



1949



1994





Vilmorin

Passerelle Atlantis-Vilmorin

Atlantis

Gare TGV

Place du Grand Ouest
Phase 2

Place du Grand Ouest
Phase 1

Génie du lieu, génie en herbe

À l'origine, rien. Absolument rien. Quelques arbres et des prairies, tout au plus. Peut-être quelques champs. Il n'est sans doute pas nécessaire de remonter au Néolithique pour retrouver cette vision bucolique. L'époque des Lumières, il y a quelque trois siècles, en témoignait encore: toujours rien sur ces terres, sauf peut-être une curieuse famille encline à faire des recherches en botanique. Son activité aux allures de passe-temps est devenue une passion puis, de trouvailles en découvertes, un métier. La famille Vilmorin a, de père en fils, développé des granges, des serres mais aussi des hectares de plantations avec pour objectif la sélection des espèces. L'activité est, à mesure des lustres, devenue de plus en plus industrielle. L'arrivée du chemin de fer en 1890 annonce pour cette entreprise, née un siècle plus tôt, un nouvel horizon aussi bien géographique qu'économique. Par-delà la gare, aux Petits Champs Ronds, il n'y avait guère à cette époque que quelques cabanes pour ponctuer le paysage. Elles n'étaient pas la réplique du Hameau de la Reine ni les restes de charmantes fabriques d'un jardin pittoresque qu'Hubert Robert aurait imaginé pour satisfaire les fantasmes d'un noble nom.

Il s'agissait tout simplement d'une authentique petite cité où logeaient des ouvriers mais aussi des employés de la compagnie des trains, de passage à Massy. En marge de ces frêles constructions, de nombreux terrains sont restés, des décades durant, à l'état de nature. L'entreprise Loyer a fini par convoiter ces espaces pour s'y installer. Sans chercher à supplanter Vilmorin, elle faisait des plantes, elle aussi, l'objet de recherches attentives. De ce côté des lignes de chemin de fer, l'enjeu était cette fois-ci, non pas de sélectionner les graines pour avoir un meilleur rendement mais de créer des produits chimiques à même de favoriser la croissance des céréales. La Beauce n'est après tout pas si lointaine, et ses paysans n'attendaient que les découvertes de ces chimistes en blouse blanche pour signer les débuts d'une agriculture intensive. Parallèlement, sentant l'odeur de souffre contaminer l'Europe, l'entreprise Loyer a pris la sage décision de développer... des explosifs. Une belle affaire!

De la poudre... d'escampette

La poudrière a fait le succès de la poudrerie. La Première Guerre mondiale est en effet l'heureuse et macabre circonstance d'un développement économique sans précédent pour l'entreprise Loyer.

Du *burn out* au *blow up*, la cadence accélérée de production a conduit, en 1917, à l'explosion. Aucun homme couronné d'un casque à pointe n'a été signalé dans les environs. Pas un «Schleu», pas un «Fritz» n'aurait réclamé la paternité d'un tel sabotage. En fait, Cocorico, la belle affaire est nationale. Sans doute s'agit-il simplement d'une «erreur humaine»... L'histoire n'a pas retenu les causes de l'événement. En revanche, elle conserve la mémoire du traumatisme causé par une violente déflagration ressentie jusqu'au vieux village de Massy et entendue, dit-on, aux portes de Paris.

En 1919, les dégâts causés par l'explosion sont portés au registre des dommages de guerre. D'aucuns y comptabilisent dans les pages du lourd registre 338 sinistrés. L'usine, pour des raisons évidentes, n'a pas été reconstruite. Les champs alentours sont, qui plus est, laissés en jachère; beaucoup d'hommes sont morts sur le front. Les témoins de l'époque n'évoquent ainsi plus aucune activité agricole aux Petits Champs Ronds mais bel et bien des «friches»... Herbes folles, buissons et arbustes partent allègrement à la conquête d'un territoire. Tant et si bien que certains s'animent gaiement à l'idée d'aller

chasser le gibier. À cette époque, quelques mètres attentives recommandent à leurs progénitures de ne pas emprunter les chemins qui s'y déploient... un coup de fusil est si vite parti...

- 1909** GARE DE MASSY-PALaiseau (GRANDE CEINTURE)
- 1917** EXPLOSION DE L'USINE LOYER, QUI FABRIQUE DES PRODUITS CHIMIQUES POUR L'AGRICULTURE PUIS DES MUNITIONS
- 1917** SUR LES RUINES DE L'USINE, QUELQUES-UNS DE SES MEMBRES SE FONT PHOTOGRAPHIER
- 1927** USINE COMAR & CIE, PRISE DEPUIS LA ROUTE DE MASSY

1909



1917



1917



1927



Par-delà les murs de la SFIM, en marge des voies ferrées, de nombreuses grues s’élèvent à la fin des années quatre-vingt. Une nouvelle gare TGV, aux allures *high-tech*, est érigée.

- 1950

CONSTRUCTION DE LA SFIM À MASSY
- 1970

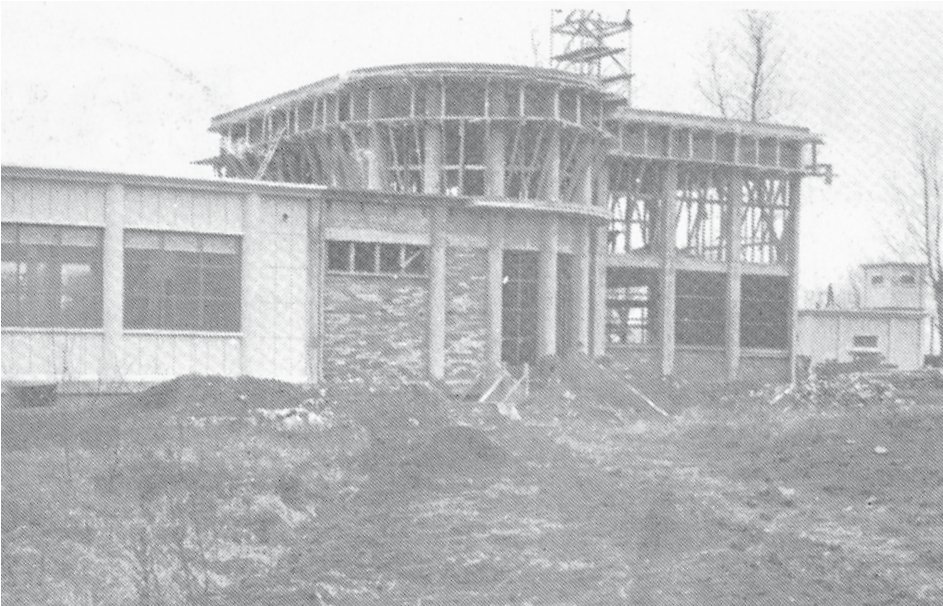
SOCIÉTÉ DE FABRICATION D'INSTRUMENTS DE MESURE
- 1987

BÂTIMENT DE LA SFIM
- 1991

L'ARRIVÉE DE LA GARE TGV À MASSY EN FAIT UN PÔLE STRATÉGIQUE
- 1994

VUE AÉRIENNE LA ZONE D'ACTIVITÉS DES PETITS CHAMPS RONDS, FUTUR QUARTIER ATLANTIS (VUE DU NORD)

1950



1970



1987



1991



1994



Gare à la gare

L'assaut pavillonnaire des banlieues – la formule est empruntée à Julien Gracq – assure la transformation du sud parisien. La mode Art déco s'y déploie sous toutes ses formes: des églises, des mairies, des stades, mais aussi des gares. Celles et ceux qui empruntent aujourd'hui le RER B peuvent découvrir à la Cité Universitaire ou encore à Gentilly des stations monumentales. Louis Brachet, architecte, s'est employé à les dessiner avec un luxe de détails. La plus belle et la plus grande est destinée à Massy, aux abords des Petits Champs Ronds. Dans les revues d'alors, notamment *La Construction Moderne*, Louis Brachet est désigné comme «un véritable artiste»: «À sa pratique et à son talent d'architecte, il ajoute des connaissances et une expérience sérieuse de la décoration». L'homme de l'art est aussi ensemblier. Aujourd'hui, nous dirions volontiers «designer». Son architecture est expressive mais, pour autant, reste raisonnable. Louis Brachet avait vigoureusement critiqué l'art 1900, son éclectisme, sa pompe et ses formes nouilles. «L'erreur de l'architecture et de la décoration, disait-il, fût d'employer trop de matériaux ou des matériaux trop différents – accumulations ou alliances irraisonnées qui,

vis-à-vis de la construction, apparaissent comme un non-sens.» L'architecte s'évertuait ainsi, avant-guerre, à chercher «les moyens de la simplification». Vingt ans plus tard, les gares de la ligne de Sceaux sont pour lui un exercice de style où, selon ses mots, la raison pouvait intervenir. «C'est elle qui [...] donne [les] proportions, [les] formes appropriées à nos besoins.» Si les gares de la Cité Universitaire, de Gentilly ou de Sceaux partagent des traits communs, celle de Massy diffère complètement. «Une gare est une porte ouverte sur un pays: elle annonce quelle espèce locale d'architecture [le voyageur] va pouvoir aimer», affirmait Louis Brachet. L'architecte ne voulait certainement pas réaliser un de ces bâtiments «dépayés» mais au contraire un édifice qui «tient de la vie, de la ville et du village». La critique d'alors voit dans cette position une aventure singulière: «Brachet [...] nous aide à trouver dans un lieu où, précédemment, nous ne rencontrions qu'uniformité administrative – uniformité romaine, pour parler comme lui, – une part de ce génie gallo-celtique qui s'épanche dans la terre de France». Louis Brachet s'en retournait ainsi, lui, jusqu'à nos ancêtres, les Gaulois.

De maisons et d'usines

La nouvelle gare de Massy annonce l'avènement d'une ville pavillonnaire dont les généreux lotissements, aux portes de Paris, promettent un surcroît de confort et de quiétude. La Seconde Guerre mondiale contrarie cependant les promesses d'un avenir résidentiel pour ce territoire. De nombreux soldats transitent par la gare puis, à mesure des batailles, des prisonniers de guerre. Le faisceau ferroviaire devient en 1944 une cible stratégique des forces alliées qui bombardent les lignes mais aussi quelques usines et des immeubles d'habitation. La statistique est effrayante: quatre-mille impacts de bombes, cinquante-cinq morts, trente blessés graves, cent-soixante-dix immeubles totalement détruits, cinq-cent-quarante endommagés. La population de Massy n'était alors que de 4 480 habitants. L'après-guerre voit, de nouveau, l'horizon ponctué de cabanes. Des logements sont érigés dans la plus grande précipitation pour remédier aux besoins des Massicois. Partout en France, l'effort de reconstruction oblige l'invention de nouvelles solutions. La préfabrication est alors le mot d'ordre. Elle offre à l'urbanisme moderne les moyens d'une réalisation rapide et efficace. Les préceptes hygiénistes réclamant

de l'air et de la lumière pour les logements engendrent de nouvelles formes urbaines dont les tours et les barres seront les avatars. Malgré l'enthousiasme soulevé par cette modernité, Massy reconstitue son tissu économique et industriel en premier lieu. Ce n'est qu'en 1950 que l'État envisage la création de 8 000 logements nouveaux. Sans dessein de spécialisation, Massy profite de sa proximité avec Palaiseau et Brétigny pour former un pôle cohérent. Pendant la guerre, ces territoires, gagnés par la ferveur d'une industrie conquérante – l'industrie aéronautique –, avaient vu de nouvelles usines s'implanter. Dans ce mouvement, Massy accueille au lendemain du conflit mondial, en 1947, la SFIM, Société de Fabrication d'Instruments de Mesure créée pour résoudre les problèmes qui se posaient alors au centre d'essais en vol de Brétigny. Les «boîtes noires» y sont mises au point. Ces activités requièrent une main d'œuvre importante. Un ensemble de logements sociaux est créé à la fin des années cinquante sur place, en marge des locaux de la SFIM. Une rue est rapidement tracée tant pour permettre l'accès à ces immeubles qu'à l'usine. Elle est baptisée du nom de Ramolfo-Garnier, l'un des cofondateurs de la firme aéronautique.

Dans les années soixante-dix, plus de mille personnes travaillent sur un vaste site aéré; étape importante, une zone d'activités est créée aux Champs Ronds, qu'elle structure désormais. Les constructions y sont basses et de larges espaces verts dessinent des respirations dans cet univers besogneux. Par-delà les murs de la SFIM, en marge des voies ferrées, de nombreuses grues s'élèvent à la fin des années quatre-vingt. Une nouvelle gare TGV, aux allures *high-tech*, est érigée. Massy rêve alors de devenir l'un des grands pôles du sud francilien, à quelques kilomètres de l'aéroport de Paris-Orly. Cette situation stratégique ne favorise malheureusement pas, dans un premier temps, l'essor économique d'entreprises qui, d'années en années, déclinent. Quelques friches se constituent et offrent de belles opportunités immobilières. Les imprimeries Didier sont alors démolies pour laisser place à de nouveaux bureaux: un symbole de renouveau.

2009 ANCIENNE GARE DE MASSY-PALaiseau AU STYLE ART DÉCO

2013 QUARTIER ATLANTIS : LES PREMIERS ÎLOTS SONT SORTIS DE TERRE

2009



2009



2013



Un nouvel urbanisme

Il faut toutefois attendre les années 2000 pour envisager l'ampleur des transformations en cours à Massy. Enfin la croissance est de mise et la gare draine toujours plus de passagers. Les services offerts par la municipalité inscrivent la ville sur la carte d'Île-de-France; elle devient enfin ce site tant prisé par les entreprises et les Franciliens qui souhaitent désormais y élire domicile. Le foncier détenu par les diverses sociétés aux alentours de la gare représente l'opportunité d'un développement urbain sans précédent. Des accords sont alors signés avec les différents propriétaires. Le quartier Atlantis peut être, dans ces circonstances, mis en place par la Société d'Économie Mixte créée en 1983 pour encadrer et favoriser l'essor de la ville. Le succès remporté par cette opération appelle la poursuite de l'effort notamment par la création d'un grand pôle urbain dense autour de la nouvelle place du Grand Ouest. La situation est si favorable au développement que la SEM, désormais dénommée Paris Sud Aménagement, imagine un dispositif audacieux pour la mise en œuvre active d'un ambitieux programme urbain mêlant logements, commerces, hôtels et équipements publics. Ce projet, conçu par Elizabeth et Christian de Portzamparc, cherche à rendre

la densité désirable. De vastes esplanades sont créées devant la gare mais aussi au centre du quartier. Des immeubles hauts dessinent la belle silhouette d'un ensemble cohérent. L'opération est un succès. Les procédures mises en place pour sa réalisation deviennent ainsi un cas d'école pour l'aménagement des nouveaux quartiers qui, d'ici quelques années, auront émergés au sortir des stations du nouveau Grand Paris Express.

Dans le prolongement de l'extension de la place du Grand Ouest, Paris Sud Aménagement décide en 2018 de faire confiance au promoteur Nexity et aux trois architectes : Michel Guthmann, Hardel Le Bihan et Nicolas Reymond, pour la réalisation de commerces et logements. Cette deuxième phase, plus modeste, livrée en 2023 fait ainsi l'objet de la deuxième édition du livre.

Paris Sud Aménagement imagine un dispositif audacieux pour la mise en œuvre active d'un ambitieux programme urbain mêlant logements, commerces, hôtels et équipements publics. Ce projet, conçu par Elizabeth et Christian de Portzamparc, cherche à rendre la densité désirable.

- 2015

CHANTIER DE LA PHASE 1 DE LA PLACE DU GRAND OUEST
- 2021

VUE DU NORD DE LA PLACE DU GRAND OUEST VÉGÉTALISÉE ET DE LA GARE EN ARRIÈRE-PLAN
- 2017

RÉALISATION DE LA GARE DE MASSY TGV
- 2023

RÉALISATIONS DE LA PHASE 2 ACHEVÉES

2015



2017



2021



2023



Phase 1

Montage de l'opération

[2011-2018]



Place du Grand Ouest, terrain d'expérimentation du Grand Paris

L'avènement du Grand Paris et, plus encore, la planification du Grand Paris Express oblige, dans la phase opératoire, à imaginer des procédures nouvelles et adaptées pour urbaniser des territoires qui compteront parmi les plus stratégiques de la Métropole. Alors que les gares des lignes 15 et 16 ne sont pas encore livrées et que de nombreux quartiers sont à l'étude, Massy, du fait de ses équipements et, surtout, son pôle de transport d'importance régionale et nationale, préfigure à bien des égards cette situation originale. En réalité, depuis l'ouverture de la gare TGV en 1991, l'adresse est devenue un projet territorial structurant répondant au nom d'Atlantis. En son centre, la place du Grand Ouest, réalisée entre 2015 et 2018, puis complétée en 2024 se fait l'exemple concret d'une méthode audacieuse d'aménagement rapide et vertueux d'un quartier dense mêlant logements et activités.

Réinventer... les méthodes de travail

Pour la mise en place de cet aménagement urbain, l'acquisition des parcelles concernées a été promptement actée par la ville et Paris Sud Aménagement. Il s'agissait par ailleurs d'imaginer la mise en œuvre d'une procédure aussi originale qu'efficace pour arriver à concrétiser convenablement les attentes de la ville. L'idée était alors de donner corps à un projet innovant par son volet partenarial: l'aménageur ne serait plus seul face à une multitude de promoteurs mais travaillerait main dans la main avec un seul et unique opérateur, qui serait en mesure d'engager simultanément toutes les commercialisations.

Les raisons de ce choix? Un programme à la fois ambitieux... et complexe. Sur cinq hectares sont attendus des logements mais aussi des commerces, des équipements publics, des hôtels, un cinéma multiplex et surtout un palais des congrès dont la ville ne souhaitait soutenir ni le financement ni les coûts de fonctionnement. Si la proximité de la gare et la centralité du site rendaient plausible un tel projet, il fallait cependant être en mesure de le rendre réaliste. Alors même qu'un investisseur aurait douté de sa capacité à réaliser seulement un cinéma ou seulement un palais des congrès, les économies d'échelle et «l'imbrication programmatique» pouvaient rendre possible une péréquation des investissements.

Encore fallait-il désigner cet opérateur capable de développer un quartier entier. C'est là le point de départ d'une réflexion de Paris Sud Aménagement sur une méthode de sélection adaptée, un «appel à manifestation d'intérêt».

L'expression n'était alors l'objet d'aucune directive, pas même d'un texte de loi. L'appellation inventée pour l'occasion souligne, par-dessous tout, la volonté de l'aménageur d'agir dans l'intérêt général. Paris Sud Aménagement souhaitait en outre questionner la pertinence de son programme mais aussi de ses spécificités: le cinéma devait-il comprendre trois, quatre ou dix salles? L'hôtel pouvait-il être un 3 ou 4 étoiles? Le parking public devait-il proposer deux cents ou cinq cents places?

La place du Grand Ouest, réalisée entre 2015 et 2018, puis complétée en 2024 se fait l'exemple concret d'une méthode audacieuse d'aménagement rapide et vertueux d'un quartier dense mêlant logements et activités.

Un cahier des charges fixant «les fondamentaux» du programme s'est trouvé à l'origine du projet. Il prévoyait, dans ses grandes lignes, un nombre conséquent de logements, un pôle d'animation, un cœur vivant, une polarité commerciale, un élément phare à même de symboliser le quartier. Le document était bref, loin des volumineux programmes usuellement distribués dans ces circonstances. Il paraissait plus que nécessaire de laisser libre cours à l'imagination.

La sélection des acteurs

Trois promoteurs, avec leur équipe de conception, ont été désignés en mars 2011, huit mois après le lancement de la procédure: Altarea avec Christian et Elizabeth de Portzamparc, BNP Immobilier avec François Leclercq et Floris Alkemade puis Linkcity avec Christian Devillers.

Lors d'une seconde étape, plus qu'un dialogue compétitif, un dialogue «constructif» a été mis en place. Les trois équipes ont été rémunérées; nombre de documents leur étaient demandés ainsi que toutes les précisions portant sur le travail des intervenants dont ils comptaient s'entourer.

Des journées entières de réunions ont été organisées selon des thématiques précises: commerces, équipements, logements, matériaux... Ces moments ont été l'opportunité de discussions avec de potentiels gestionnaires. Le programme s'est tantôt enrichi, tantôt simplifié. Ces échanges une fois réalisés, trois cahiers des charges ont été rédigés; jusqu'alors les idées des uns n'avaient jamais été présentées aux autres. L'intérêt de la procédure était d'avoir, *in fine*, à trancher entre trois suggestions distinctes.

Trois projets définitifs ont été remis en octobre 2011, après six mois d'échanges et de réflexions. Ils ont tous été soumis à l'avis d'un jury professionnel composé de représentants de la ville, de l'aménageur mais aussi d'associations locales, d'architectes et d'urbanistes. En parallèle, les trois propositions ont été dévoilées au public pour entendre les remarques de chacun.

Christian et Elizabeth de Portzamparc ont présenté, dans ces circonstances, ce qui paraissait être la meilleure combinaison, celle qui répondait aux attentes de la ville, mais également celle qui faisait la part belle à l'espace public tout en offrant un nouveau symbole pour Massy, un totem sculptural positionné au centre du quartier.

L'aménageur ne serait plus seul face à une multitude de promoteurs mais travaillerait main dans la main avec un seul et unique opérateur, qui serait en mesure d'engager simultanément toutes les commercialisations.

Un concours oui, mais d'intérêt général!
À projet exceptionnel, procédure exceptionnelle! Paris Sud Aménagement a imaginé, pour la réalisation de la place du Grand Ouest, il y a huit ans, un concours d'un genre nouveau, un «appel à manifestation d'intérêt».

Lancé en octobre 2010, il a été pensé en deux phases successives. La première devait permettre à des opérateurs de présenter leur candidature accompagnée d'une pré-offre, comportant une étude d'esquisse programmatique, un bilan prévisionnel du programme des constructions, une note de compréhension de la démarche proposée et un planning prévisionnel.

28 En mars 2011, trois équipes ont pu ainsi être désignées parmi les six ayant concouru. La seconde phase pouvait, dans ces circonstances, être engagée. Il s'agissait, à ce moment, d'inviter chacun des groupements – Altarea avec Christian et Elizabeth de Portzamparc, BNP Immobilier avec François Leclercq et Floris Alkemade, Linkcity avec Christian Devillers – à participer séparément à un dialogue au cours duquel précisions et modifications seraient apportées au programme. Après six mois d'ateliers thématiques organisés chaque semaine, la SEM a arrêté un cahier des charges pour chaque équipe afin qu'elle puisse, sur cette base, élaborer une offre définitive.

La remise des projets était alors fixée pour le 31 octobre 2011. Deux mois plus tard, le lauréat a été désigné: Altarea avec Christian et Elizabeth de Portzamparc réaliseraient la place du Grand Ouest. Paris Sud Aménagement pouvait alors signer en avril 2012 un protocole d'accord puis céder toutes les charges foncières à l'opérateur retenu.

Aujourd'hui, cette initiative, après avoir porté ses fruits, semble d'autant plus pertinente qu'elle paraît avoir amplement préfiguré toutes les actions visant à l'invention sinon à la réinvention des villes, Paris en tête.

Le calendrier de la phase 1

1 15 octobre 2010

Lancement de la consultation

2 15 mars 2011

Sélection de trois candidats

3 mars – septembre 2011

Phase de dialogue constructif

4 31 octobre 2011

Remise des projets des trois candidats

5 22 décembre 2011

Choix du lauréat

6 2012

Études avant travaux

7 avril 2012

Signature d'un protocole d'accord

8 2013 – 2014

Démarrage des travaux

9 18 octobre 2017

Inauguration

10 2018

Dernière livraison – Palais des Congrès

Projet lauréat phase 1

PROMOTEUR	ALTAREA		
ARCHITECTES	AGENCE 2PORTZAMPARC, CHRISTIAN ET ELIZABETH DE PORTZAMPARC		
	BADIA BERGER ARCHITECTES		
	ATELIER VONGDC		
PAYSAGISTE	PÉNA PAYSAGES		
PROGRAMME	A	LOGEMENTS LIBRES LOGEMENTS SOCIAUX ÉCOLE MATERNELLE COMMERCES	5 826 M² 5 826 M² 2 200 M² 815 M²
	B	LOGEMENTS LIBRES LOGEMENTS SOCIAUX COMMERCES	15 300 M² 4 500 M² 2 950 M²
	C	CINÉMA PALAIS DES CONGRÈS COMMERCES	7 500 M² 6 000 M² 400 M²
	D	LOGEMENTS LIBRES COMMERCES	11 700 M² 1 600 M²
	E	LOGEMENTS LIBRES COMMERCES	3 845 M² 750 M²
	F	HÔTEL	6 760 M²
SURFACE TOTALE SDP			96 950 M²



PLAN MASSE : RÉPARTITION DES LOTS A À F

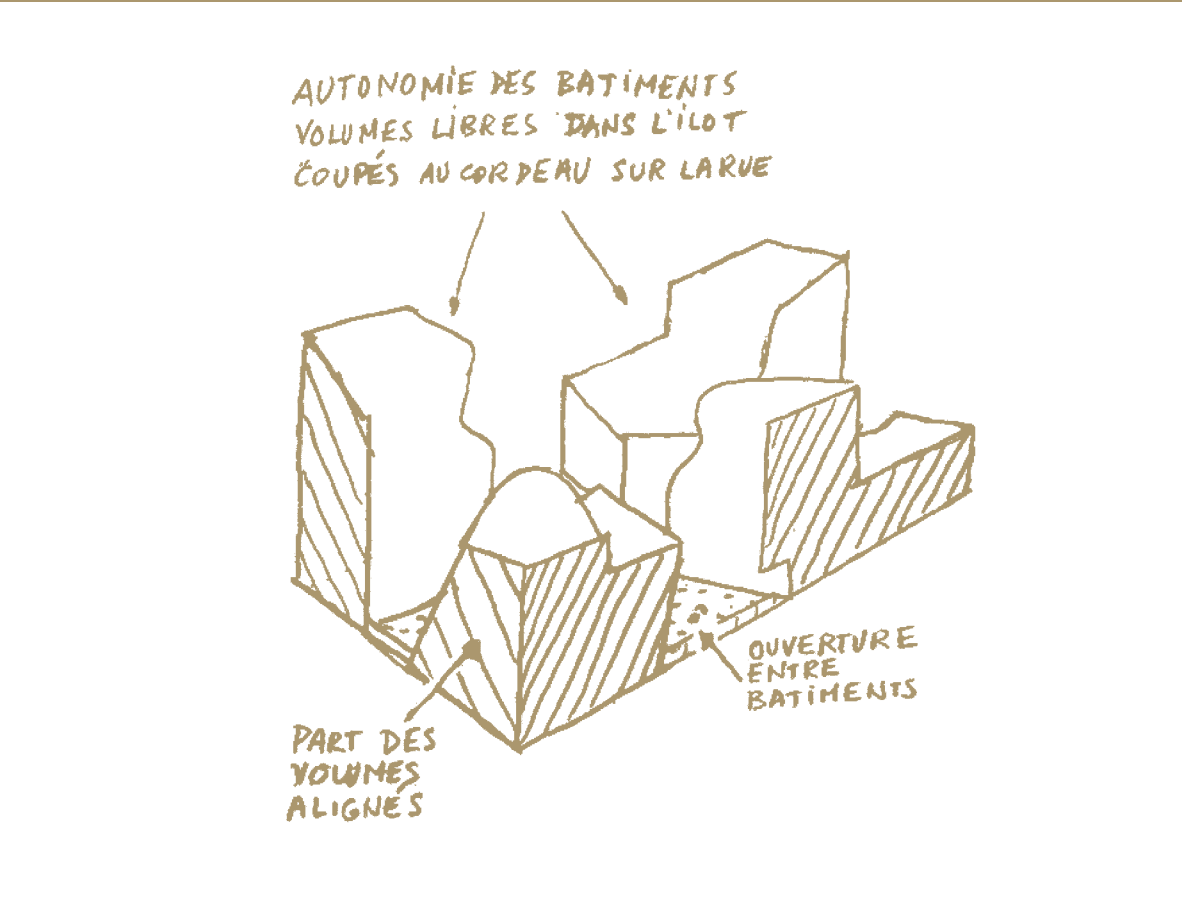
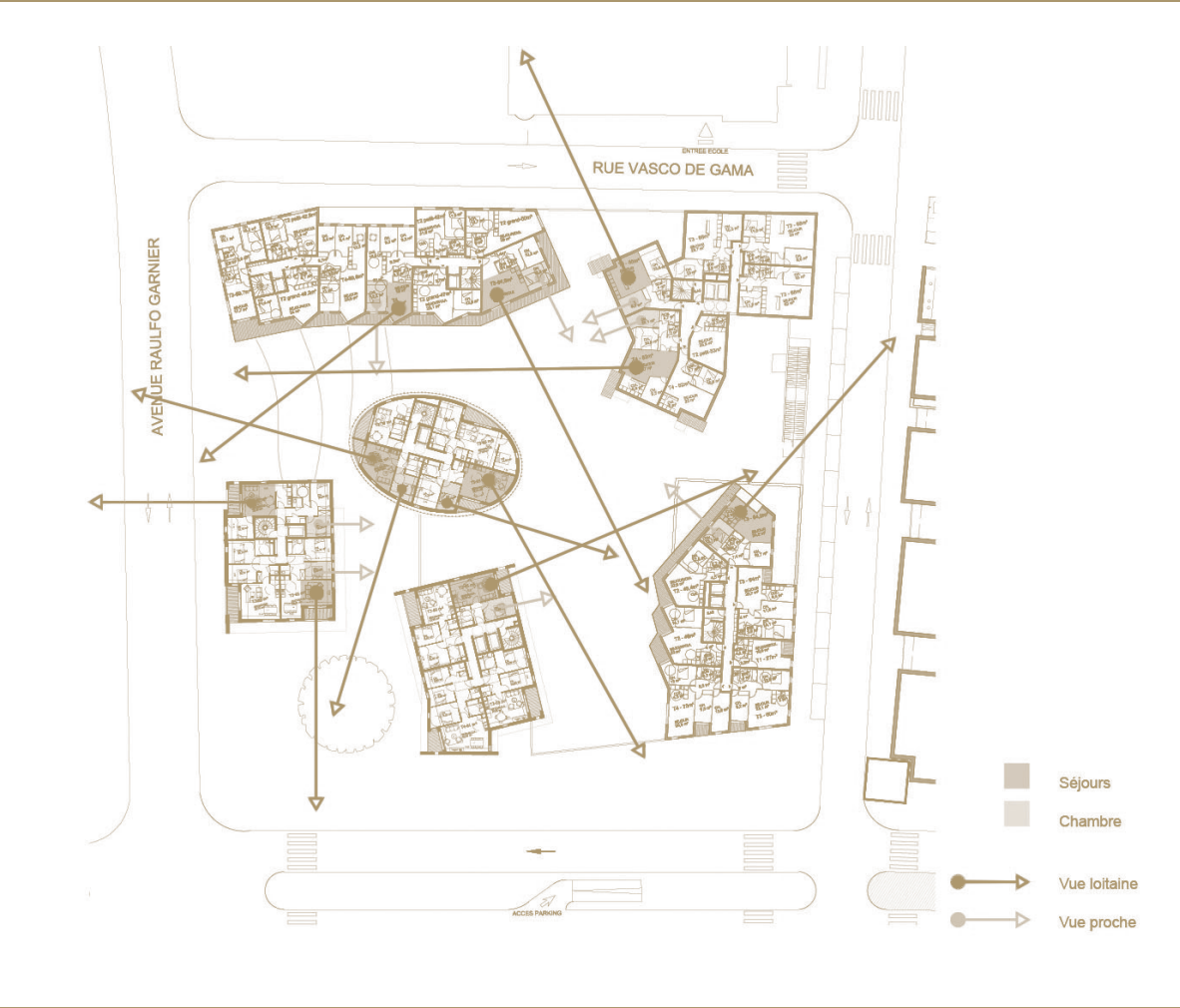
Le projet Altarea fait la part belle à une grande place créée au centre du secteur. Il positionne l'équipement majeur, constitué du palais des congrès et de salles de cinéma, sur l'avenue de Paris. La vitalité des commerces est ainsi garantie par la mise en tension entre le pôle des transports de l'avenue Carnot, au nord, et cet appel vers l'équipement majeur, au sud. L'articulation des îlots et le travail précis sur la volumétrie des bâtiments assurent également la greffe de cette nouvelle centralité avec le reste du quartier.



SCHÉMA D'ORGANISATION DU QUARTIER

« Je ne refuse pas systématiquement la mitoyenneté. Elle ferme l’îlot, ce qui, dans une ville chaude et ensoleillée n’est pas mauvais en soi. Créer quatre façades libres garantit, en revanche, une liberté totale pour organiser des logements et leur attribuer les meilleures qualités d’usage. L’abandon de la mitoyenneté autorise aussi plus de flexibilité et davantage de différenciation. »

— Christian de Portzamparc



LA DIVERSITÉ DES LOTS ET DE LEUR HAUTEUR PERMET UN APPORT OPTIMISÉ EN LUMIÈRE NATURELLE

Entretien entre les architectes Christian et Elizabeth de Portzamparc et l'aménageur Willem Pauwels

Un projet mais aussi une méthode. Christian et Elizabeth de Portzamparc, architectes et urbanistes avec Willem Pauwels, aménageur, ont développé, à travers la place du Grand Ouest, une manière itérative de faire la ville afin qu'une proposition d'origine ne soit pas déshabillée mais au contraire enrichie de détails adaptés. Entretien.

Plus de douze ans après le concours et sept ans après l'inauguration de la place du Grand Ouest, quel souvenir gardez-vous de ce projet ?

Elizabeth de Portzamparc

C'était une véritable... «aventure». Alors que nous démarrions, Christian et moi-même, le travail sur ce projet, nous venions de fusionner les directions et l'administration de nos deux agences. La place du Grand Ouest est, en réalité, la première réalisation de cette nouvelle entité. Ce «mariage» nous paraissait d'autant plus pertinent que nous pouvions développer ensemble un large éventail de compétences. En étant associés, nous sommes en mesure de proposer des concepts plus nombreux, adaptés à une situation donnée. L'urbanisme doit, après tout, être «partagé».

Christian de Portzamparc

Je me souviens du maire qui avait demandé une présentation orale. Cet exercice était un tant soit peu étrange pour nous qui venions d'associer nos pratiques. Nous étions donc, ce jour-là, deux à parler ; l'applaudimètre était alors notre juge. Notre explication s'est avérée naturelle voire désordonnée. Cette maladresse a eu son effet...

Willem Pauwels

... vous étiez sans aucun doute préparés. Pour autant, vous avez été spontanés. Cette présentation n'était pas construite comme les autres. Vos concurrents avaient préparé des démonstrations millimétrées qui ne laissaient guère la place aux émotions.

Elizabeth de Portzamparc

C'était un mode impressionniste, un jeu amusant entre nous, au service d'un projet qui a finalement plu au public.

Pourquoi ce projet a-t-il selon vous particulièrement séduit ?

Christian de Portzamparc

Nous avons développé une grande maquette qui nous permettait de comprendre la configuration de ce territoire. Très tôt, nous avons identifié une problématique évidente : comment faire rentrer les gens dans ce quartier dont la porte d'entrée est la gare SNCF. Les études faites au préalable par l'urbaniste Jean Chéron montraient qu'une place pouvait être créée plus loin. Autrement dit, le parvis de la gare pouvait ne pas être la centralité attendue. Nous avons alors étiré un axe, la rue du Grand Ouest, au bout de laquelle une généreuse place pouvait être imaginée. Dans cette perspective, un signal devait constituer un élément attractif pour attirer l'affluence depuis la gare au centre du nouveau quartier. Ce parcours nous a permis de positionner des masses bâties qui n'étaient pas à l'origine clairement identifiées.

Elizabeth de Portzamparc

Il fallait savoir hiérarchiser les espaces et penser des degrés divers d'ouverture. La place dite des trois gares est d'intérêt régional. La place du Grand Ouest devait avoir un rayonnement local. Des plaquettes ont, dans ce plan, une vocation plus domestique. Nous avons ainsi imaginé une hiérarchie d'intimité, du grand territoire à la ville et de la ville au quartier.

Il nous semblait aussi opportun de donner une porte à cet ensemble. Il y a, d'un côté, un hôtel, que Christian a réalisé et, de l'autre, un immeuble que j'ai souhaité elliptique. C'est une «rotule» qui articule les flux.

La rue du Grand Ouest a par ailleurs été pensée à l'image des perspectives d'une ville baroque. En réduisant la largeur au niveau du point de fuite, nous pouvions accentuer l'effet visuel de profondeur. De la sorte, nous soulignons la pénétration de l'axe au cœur de la ville.

Christian de Portzamparc

Cette composition donne une efficacité au projet. Dans l'axe, un équipement mêle cinéma et palais des congrès. Nous avons travaillé sur cette opération avec deux autres agences ; Badia Berger et VongDC. Elizabeth a réalisé l'immeuble qui borde la place. Julie Howard celui en face. D'un travail commun autour de la maquette physique dont j'ai parlé, nous avons tous ensemble ajusté les propositions de chacun...

Elizabeth de Portzamparc

... et c'est ainsi que sur l'axe piéton l'immeuble conçu par Badia Berger n'empiète pas sur la perspective. Un porte-à-faux a été imaginé pour ne pas porter atteinte à la vision que tout un chacun peut avoir en marchant rue du Grand Ouest. C'est l'ensemble de ces attentions liées au traitement des vues et des perspectives mais aussi l'étude patiente sur la manière de circuler et de parcourir ce nouveau quartier qui ont fait, aux yeux du jury, l'intérêt de la proposition.

Si votre travail s'avère quasi sculptural, il se porte aussi bien sur les pleins que sur les vides. Que dire de l'espace public et de l'espace naturel ?

Elizabeth de Portzamparc

La place dont les aménagements ont été réalisés par Michel Péna est volontairement minérale. Il fallait, à nos yeux, qu'elle affirme son statut de lieu de rencontre. La présence du végétal est pensée par strates. Il existe au sein de l'opération des jardins au sol, des jardins partagés mais aussi des toitures végétalisées. En outre, presque tous les logements – y compris sociaux – disposent d'espaces extérieurs profonds et vivables qui sont autant d'opportunités de participer à cette végétalisation du quartier.

Comment réagissent aujourd'hui les habitants et les visiteurs de la place du Grand Ouest ?

Willem Pauwels

Il m'arrive de faire visiter la place du Grand Ouest, à de grands acteurs de la fabrication, du financement de la ville. La visite du territoire massicois n'éveille aucune attente particulière ; tous imaginent un paysage urbain de deuxième couronne. Sur place, ils s'étonnent : «ah oui, quand même!». Ils découvrent une intensité urbaine surprenante, un lieu véritablement métropolitain animé à toute heure de la journée.

Christian de Portzamparc

Il était effectivement important de créer un «lieu», de constituer une adresse attractive en assurant la plus grande mixité fonctionnelle. Ce quartier propose des logements, des commerces, un cinéma, un centre des congrès et des équipements publics. Cette multiplicité de programmes nous invitait à concevoir «un urbanisme de collage» à l’image de la ville médiévale. Il y avait en réalité une difficulté dont nous avons fait une qualité. Le territoire donné pouvait paraître trop étroit pour positionner confortablement l’ensemble de ces fonctions. En fin de compte, cette configuration nous a permis de créer une densité de vie.

Le calendrier rapide de cette opération a-t-il constitué une difficulté pour les architectes et les urbanistes que vous êtes ?

Elisabeth de Portzamparc

Nous n’avons jamais contredit ce calendrier ni même l’esprit du plan général conçu par Jean Chéron. Ce projet est néanmoins un tour de force. C’est un pari financier mais aussi politique. Il y avait un véritable risque dont Paris Sud Aménagement peut témoigner. Il faut d’ailleurs saluer son esprit pionnier ; ce projet n’a pas aujourd’hui, dans le Grand Paris, son pareil.

Willem Pauwels

S’il n’y a pas eu de phasage, il y a eu, en revanche des tranches. La place du Grand Ouest constitue une première tranche importante dont le chantier a nécessité des installations, lesquelles ont occupé des terrains qui ont été aménagés lors d’une deuxième tranche que nous venons de livrer.

Chistian de Portzamparc

Je me souviens des inquiétudes d’Alain Taravela, directeur général d’Altarea. Il diffusait même des publicités dans le métro pour assurer le succès commercial de l’opération. La force de ce projet réside avant tout dans son aspect de production collective, où le choix des habitants a été attentivement étudié.

Comment cette « unité » a-t-elle été obtenue ? Comment avez-vous travaillé ensemble ?

Willem Pauwels

Ce fut, pour un aménageur, un sujet de méthode. Lors de la consultation, nous ne parlions pas de charges foncières mais de programmation urbaine. L’équipe d’Elisabeth et de Christian de Portzamparc a sans cesse proposé des schémas. Rien n’était figé. Cette manière d’œuvrer répond d’une modestie qui a permis à la proposition de s’affiner. Le projet s’est ainsi façonné à mesure des échanges quand, dans le même temps, avec les autres équipes, nous passions notre temps à déshabiller des plans jusqu’à les dénaturer. Cet écueil n’est jamais arrivé avec Elisabeth et Christian de Portzamparc. Il y a eu en réalité un processus constructif entre nous qui, nous a permis d’évoluer d’une proposition modeste vers un but partagé. Le jury a été séduit par cette démarche.

Elisabeth de Portzamparc

Nous devons être attentifs. La maturation a enrichi le projet de propositions sociétales innovantes – notamment des espaces associatifs, des locaux sans affectation à destination des habitants, des jardins partagés – lesquelles pouvaient être contradictoires avec l’économie du projet.

La manière de traiter la densité sinon la surdensité du projet a-t-elle été la clef du succès ?

Willem Pauwels

La surdensité n’est pas le terme adéquat. Elle est une mécanique financière et foncière. Nous ne sommes pas venus ajouter une densité à un environnement bâti déjà constitué. Le projet de la place du Grand Ouest répond d’une densité acceptable, aimable. Il faut davantage penser en termes de constructibilité et de mixité programmatique.

La place du Grand Ouest est-elle, en fin de compte, un modèle ?

Willem Pauwels

Elle n’est pas reproductible en tant que telle. La méthode pour parvenir à ce résultat l’est davantage...

Elisabeth de Portzamparc

... si cette méthode peut être effectivement reproductible, n’oublions pas qu’un projet invite ses concepteurs à être en prise directe avec un territoire. Il y a, y compris dans la méthode de travail, des enjeux liés aux compétences locales. Dans le cas de la place du Grand Ouest, nous avons bénéficié, Christian et moi, d’une véritable intelligence urbaine : celle de la ville, de l’aménageur et de Jean Chéron. Nous n’avons jamais travaillé *ex nihilo*.

Christian de Portzamparc

Les processus itératifs sont décisifs. En Chine nous travaillons aujourd’hui à des projets urbains que nous devons, seuls, ficeler en deux mois à peine. C’est une folie ! À contrario, la place du Grand Ouest est l’œuvre d’une équipe unie, où les difficultés de l’opération ont reflété une facilité de travail décisive.

Elisabeth de Portzamparc

D’autres manières de faire – fort heureusement – émergent en Chine. Parallèlement à mes grands projets, je travaille depuis quatre ans à des projets plus modestes à l’échelle de villages qui impliquent les responsables locaux, des élus ou encore des laboratoires d’école d’architecture. Ce sont des projets pionniers au Nord, près de Xian, ou au Sud, à Kaihua, dans la province de Zhejiang.

Que diriez-vous pour conclure ?

Elisabeth de Portzamparc

C’est un projet exemplaire et je suis d’autant plus heureuse d’y avoir participé qu’au tout début de ma carrière, j’ai contribué à réaliser un projet pionner en France, mené non loin, à Anthony. Il s’agissait de la première rénovation participative en France d’un centre-ville historique, mis en place grâce à une démarche mêlant sociologie et ethnologie, deux disciplines qui doivent être au service de la ville. Depuis cette aventure de jeunesse, je ne cesse d’appliquer cet enseignement et la place du Grand Ouest n’est à mes yeux que la suite logique de cette autre... aventure.

Willem Pauwels

Notre métier n’est pas une science exacte mais un projet urbain n’est pas un projet immobilier. C’est à l’aménageur de donner une orientation, un rythme sinon un ton. C’est là, je crois, la leçon de la place du Grand Ouest.

Déroulement de la phase 1 [2011-2018]





Le programme de la phase 1

ÉQUIPEMENTS			21 391 M ²
2PORTZAMPARC, CHRISTIAN DE PORTZAMPARC	C	CINÉMA: 9 SALLES, 2180 PLACES	7 771 M ²
	H	HÔTEL: 4 ÉTOILES, 153 CHAMBRES	6 322 M ²
	C	PALAIS DES CONGRÈS: AUDITORIUM, 600 PLACES, SALLE D'EXPOSITION 1 000 M ² , FOYER, 350 M ²	5 198 M ²
ATELIER VONGDC	A4	ÉCOLE MATERNELLE: 9 CLASSES	2 100 M ²
COMMERCES			7 085 M ²
BADIA BERGER ARCHITECTES	B2	COMMERCES	805 M ²
	E	COMMERCES	420 M ²
2PORTZAMPARC, CHRISTIAN DE PORTZAMPARC	A2	COMMERCES	245 M ²
	B2	COMMERCES	2 545 M ²
	C	COMMERCES	620 M ²
	H	RESTAURANT	200 M ²
2PORTZAMPARC, ÉLIZABETH DE PORTZAMPARC	A1	COMMERCES	185 M ²
	B3 B4	COMMERCES	240 M ²
	D	RESTAURANTS	1 425 M ²
ATELIER VONGDC	A3	COMMERCES	300 M ²
	B1	COMMERCES	100 M ²
LOGEMENTS			46 799 M ²
BADIA BERGER ARCHITECTES	B2	59 LOGEMENTS	4 910 M ²
	B5	66 LOGEMENTS	4 830 M ²
	E	70 LOGEMENTS	4 803 M ²
2PORTZAMPARC, CHRISTIAN DE PORTZAMPARC	A2	82 LOGEMENTS SOCIAUX	5 132 M ²
	C	FOYER	350 M ²
2PORTZAMPARC, ÉLIZABETH DE PORTZAMPARC	A1	33 LOGEMENTS	2 795 M ²
	D	3 BÂTIMENTS: 178 LOGEMENTS	10 893 M ²
	B3 B4	24 LOGEMENTS: 1 665 M ² , RÉSIDENTE PRIVÉE POUR SENIORS: 86 LOGEMENTS, 4 472 M ²	6 366 M ²
ATELIER VONGDC	A3	47 LOGEMENTS: 3 240 M ² CONCIERGERIE: 104 M ²	3 344 M ²
	B1	48 LOGEMENTS	3 376 M ²

**La place du Grand Ouest
ou la ville ouverte**

Tracer la ville au cordeau? Pierre-Charles L'Enfant et Ildefons Cerdà s'y sont, parmi d'autres, risqués, carré après carré. Si des siècles durant, l'uniformité s'est faite gage de qualité et la rigueur d'harmonie, de nouvelles aspirations alimentent aujourd'hui le débat. Diversité et mélange orientent désormais le crayon d'architectes et d'urbanistes pour surprendre le citoyen. Christian de Portzamparc devine, dans ces circonstances, l'avènement d'un âge III de la ville. Après un ordre urbain façon Haussmann, après une modernité ayant appelé de ses vœux la table rase, il édicte les contours d'une forme nouvelle, l'îlot ouvert.

«Créer quatre façades libres garantit une liberté totale pour organiser des logements et leur attribuer les meilleures qualités d'usage. L'abandon de la mitoyenneté autorise aussi plus de flexibilité et davantage de différenciation, en ce qu'elle permet de

transformer ou de reconstruire aisément. C'est une manière de donner 'un manteau trop large' à un immeuble de logements qui peut très bien, dès lors, laisser la place à un équipement public...», explique-t-il. L'homme de l'art, pour ses propositions innovantes, a été invité en France mais aussi à l'étranger. Il y a développé ses idées et, à Paris, la ZAC Rive Gauche – plus précisément le quartier Masséna – s'est faite la plus parfaite illustration de son idéal.

S'il défend variété et surprise, Christian de Portzamparc se refuse logiquement à toute forme de répétition. «Chaque site, en dictant ses propres orientations, nous oblige à penser une configuration unique et adaptée», assure-t-il. Le modèle existe mais demeure sans cesse réajusté. D'une géographie à l'autre, ses quartiers ne sont alors jamais exactement les mêmes.

Dans ce contexte, la place du Grand Ouest, à Massy, marque une nouvelle étape de sa réflexion.

A3, A2, E, D

VUE DU NORD DE LA PLACE DU GRAND OUEST ET DE LA GARE EN ARRIÈRE-PLAN

«Chaque site, en dictant ses propres orientations, nous oblige à penser une configuration unique et adaptée.»

— Christian de Portzamparc





D GAUCHE, COMMERCE ET PARCELLES VÉGÉTALES OFFRENT UN LIEU DE RENCONTRE AGRÉABLE

A3 VUE DEPUIS LA PLACE DU BÂTIMENT DE VONGDC

D’aucuns y noteront des volumes différents et une nouvelle variété d’espaces publics.

Accompagné d’Elizabeth de Portzamparc, elle aussi architecte et également sociologue, il réalise au sud de Paris un projet qui s’adapte à un site, à une commande mais plus encore, à une manière de faire ; car si la forme d’une ville change, sa fabrique évolue tout autant. En effet, depuis plusieurs années, les opérations d’urbanisme sont l’objet d’une organisation nouvelle. Les municipalités se rendaient jusqu’alors maîtresses de terrains qu’elles désiraient transformer. Elles se faisaient ensuite aménageurs voire programmistes tout en portant une part importante du financement. Entre crise économique et baisse constante des dotations, les communes ne sont plus en mesure de soutenir cet effort financier considérable. Elles soumettent ainsi, dans le cadre d’appels d’offres, l’aménagement de quartiers entiers à des investisseurs et des promoteurs. La place du Grand Ouest est réalisée à une période charnière. La ville, par l’intermédiaire de son aménageur, la SEM Paris Sud Aménagement, a fait l’acquisition des terrains et proposé les grandes lignes d’un programme. Pour autant, en octobre 2010, un seul opérateur a été choisi via un dialogue compétitif (aujourd’hui appelé Appel à Manifestation d’Intérêt), à la fois pour mettre à l’épreuve les visées programmatiques de la municipalité et pour réaliser en un temps rapide le quartier. Quoiqu’il en soit, Christian et Elizabeth de Portzamparc sont affirmatifs : ces changements ont peu de conséquences sur leur manière d’appréhender les questions urbaines.

« À Massy, nous avons un programme à tenir : des logements, mais également des commerces, un cinéma et un palais des congrès. Il nous fallait obtenir densité, habitabilité et lisibilité, tout en offrant la meilleure charge foncière », expliquent-ils.







A2 PAGE PRÉCÉDENTE,
GAUCHE, VUE DU LOT
RÉALISÉ PAR CHRISTIAN
DE PORTZAMPARC,
ARCHITECTE, COMPRENANT
82 LOGEMENTS SOCIAUX
ET COMMERCE EN
REZ-DE-CHAUSSEE

A1 PAGE PRÉCÉDENTE,
DROITE, LE BÂTIMENT DE
LOGEMENTS « ELLIPSE » ET
SES BALCONS D'ELIZABETH
DE PORTZAMPARC,
ARCHITECTE

C, B1 GAUCHE, LE TOTEM, À LA
FOIS POINT DE REPÈRE
DU CINÉMA ET DU PALAIS
DES CONGRÈS ET SIGNAL
FORT DE L'IDENTITÉ DE
LA PLACE

C DROITE, LE CINÉMA
PATHÉ, NOUVELLE
ATTRACTION DE LA PLACE







C PAGE PRÉCÉDENTE, LE PALAIS DES CONGRÈS ET CINÉMA DE CHRISTIAN DE PORTZAMPARC, ARCHITECTE, SIGNAL FORT DE L'IDENTITÉ DE LA PLACE

A3 VUE DU BÂTIMENT DE L'ATELIER VONGDC DEPUIS LA PLACE

C CI-DESSOUS, LE TOTEM ET SA PASSERELLE, SYMBOLE DU RENOUVEAU DE LA PLACE

La création d'une place et la densification du quartier pouvaient paraître, à leurs yeux, deux objectifs «antinomiques». «Pour y répondre, il était nécessaire de penser de hautes constructions allant jusqu'à quinze étages. La hauteur était en outre un moyen d'ouvrir des vues et d'offrir aux logements les meilleurs apports de lumière naturelle», disent-ils. La place du Grand Ouest s'émancipe ainsi des références passées de l'agence. Les îlots y sont beaucoup plus grands et les immeubles bien plus hauts: plus qu'un îlot ouvert, une ville ouverte! «Nous avons également, dans la conception du projet, harmonisé nos architectures. À Masséna, même si j'ai animé des ateliers de coordination, on est venu s'installer les uns à côté des autres, chacun avec ses propres envies. Nous avons, à Massy, assuré différents effets picturaux et ménagé des fenêtres de lumière. Il n'y avait aucune raison d'exacerber les différences», souligne Christian de Portzamparc. Les rues sont, à Massy, également

beaucoup plus larges qu'à la ZAC Paris Rive Gauche. Pleins et vides pouvaient en conséquence être ménagés différemment. «Nous avons conçu une variété de situations et de places, des degrés d'intimité voire une hiérarchie dans les espaces. La place de la gare a une dimension métropolitaine. La place duGrand Ouest est à l'échelle de la ville. La place du Cèdre, davantage domestique, se montre bien plus intime. Tous ces lieux se veulent les unités basiques ou fondamentales de la vie sociale», explique Elizabeth de Portzamparc.

Ces vides ont d'autant plus d'importance que le quartier est compact. Il fallait en somme «déjouer les situations où la ville pouvait paraître trop dense». Le couple a dès lors pris soin de travailler des notions de «densité douce» ou encore «d'enveloppement» et d'accueil. L'architecture prend alors le relais de l'urbanisme. Elizabeth et Christian de Portzamparc prônent l'unité «sans quoi tout quartier prend le risque de devenir un zoo», disent-ils.



« L'esthétique urbaine est abordée de façon pragmatique. Nous sommes intéressés par l'unité et le calme. Une tour, puis un bâtiment bas, puis un autre encore différent dessinent les contours d'un tableau urbain », suggèrent-ils.

Un travail concerté
Les bâtiments, dans une soigneuse et complexe composition, s'enchevêtrent et se regardent, s'embroient et se décalent, les uns faces aux autres, en quête de vues et de lumières. « La place du Grand Ouest à Massy a été pensée comme une combinaison de volumes entre lesquels un dialogue se forme », assurent ses deux concepteurs qui, une fois désignés lauréats de l'appel à projet, se sont entourés d'autres architectes pour parfaire leurs plans : Julie Howard de l'agence VongDC et Marie-Hélène Badia de l'agence Badia-Berger. Ce choix ne doit rien au hasard : ces deux maîtres d'œuvre ont fait leurs armes chez Christian de Portzamparc quand elles ne partagent pas le même état d'esprit. « Cette collaboration était d'autant plus aisée que nous évoluons dans une connaissance mutuelle de nos réflexions et de nos travaux », insiste l'architecte Elizabeth de Portzamparc, qui dans ce concert, se voit attribuer, elle aussi, quelques projets.

« Nous travaillons selon une complémentarité heureuse, évoque son époux. Nous faisons nos projets chacun de notre côté, nous nous parlons, nous échangeons et réajustons nos propositions. Je tiens à ce que la ville soit riche de diversité. »

Huit mains pour un seul quartier pouvaient cependant être un risque. « Chacun opère selon ses ruses !

Nous avons tout d'abord présenté un assemblage en blanc sans évoquer la question des matériaux. Julie et Marie-Hélène ont travaillé ensuite sur la couleur. Elizabeth, la matière. Les uns et les autres se sont répondu dans un travail de correspondance.

Nous avons sans cesse fait montre de notre volonté de trouver un accord. Si la plus grande liberté a été offerte dès le départ, chaque immeuble répond à son voisin. Les volumétries devaient être tenues et animées par quelques touches de couleurs, sans jamais oublier le soin qu'il serait nécessaire d'apporter à la méthode constructive », résume Christian de Portzamparc. C'est enfin une « architecture d'accompagnement » qui est pensée selon une « logique baroque », d'après Elizabeth de Portzamparc. Chaque construction répond à l'espace public qui le longe. « Il fallait imaginer une architecture de place sur laquelle donne un grand équipement public, un palais des congrès et un cinéma. Il fallait répondre à cette grande échelle et proposer notamment de vastes halls et d'importantes surfaces commerciales. À l'origine, deux tours avaient été proposées. À mesure des études, nous regrettions de ne pas offrir une vitrine commerciale suffisante à cette place. Nous avons alors créé trois immeubles, juste en face de la place, disposés sur un socle unique », explique-t-elle.

Christian de Portzamparc réalise, quant à lui, le palais des congrès et le cinéma réunis dans un seul et même édifice sculptural. Dominé par un totem lumineux, cet ensemble incarne, à lui seul, l'identité de la place du Grand Ouest. Une pièce maîtresse pour une ville ouverte.

H
L'HÔTEL HILTON
DE CHRISTIAN
DE PORTZAMPARC,
ARCHITECTE

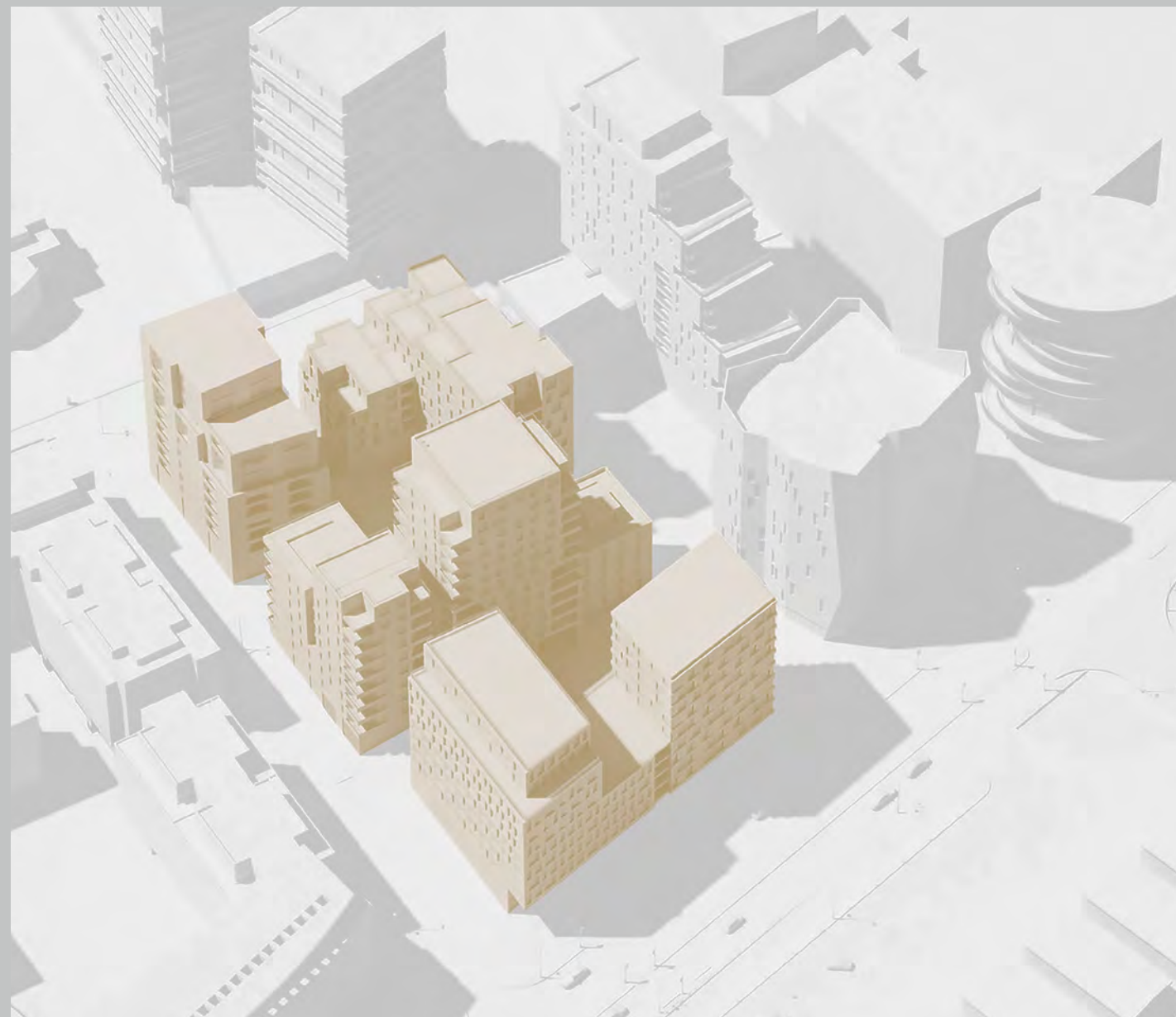
« Si la plus grande liberté a été offerte dès le départ, chaque immeuble répond à son voisin. Les volumétries devaient être tenues et animées par quelques touches de couleurs, sans jamais oublier le soin qu'il serait nécessaire d'apporter à la méthode constructive. »

— Christian de Portzamparc



Phase 2

Aboutissement de la Place du Grand Ouest [2018-2023]





Le programme de la phase 2

LOGEMENTS			7085 M ²
MG-AU MICHEL GUTHMANN ARCHITECTURE/ URBANISME	2	RÉSIDENCE ÉTUDIANTE	2 648 M ²
	3A	LOGEMENTS EN ACCESSION LIBRE	5 400 M ²
HARDEL LE BIHAN ARCHITECTES	1	RÉSIDENCE ÉTUDIANTE	4 300 M ²
	5	LOGEMENTS EN ACCESSION LIBRE	3 750 M ²
NRAU NICOLAS REYMOND ARCHITECTURE & URBANISME	3B	LOGEMENTS EN ACCESSION LIBRE	645 M ²
	4	LOGEMENTS EN ACCESSION LIBRE	2 776 M ²

Calendrier de la phase 2

2018	EXTENSION DE LA PLACE DU GRAND OUEST: PGO 2
2019	CHOIX DES ARCHITECTES ET DES PROMOTEURS
2023	LIVRAISON DE LA PHASE 2

Pièce urbaine, acte 2

La place du Grand Ouest était alors à peine livrée, que des grues ont continué, au sortir des trois gares, de ponctuer l’horizon massicois. Une deuxième tranche de travaux a en effet permis de parachever la réalisation exemplaire menée par Paris Sud Aménagement avec Christian et Elizabeth de Portzamparc.

Le processus est toutefois différent. Cette phase relève moins d’une nécessité que la première ; elle s’est en réalité davantage présentée comme l’opportunité, selon l’aménageur, d’« étoffer » la place du Grand Ouest et d’en accroître l’attractivité à l’échelle du Grand Paris et, plus largement, du sud francilien.

60 Contrairement à la première tranche du projet, la parcelle libre était la propriété non pas de l’aménageur mais d’une foncière et d’un promoteur. Aussi, le montage de l’opération a repris la logique imaginée pour assurer l’avènement du quartier voisin, Atlantis, sur d’anciennes zones d’activités. Pour assurer le développement de ce territoire, l’incitation s’est faite le moteur d’un urbanisme soigné. À proximité de la gare, il s’agissait donc d’orienter les propriétaires vers une visée ambitieuse permettant de renforcer la centralité de la place avec, notamment, une programmation adaptée mêlant logements et commerces.

Paris Sud Aménagement, au regard de l’importance stratégique du site, a aussitôt proposé de travailler en atelier avec trois agences d’architecture – MG-AU Michel Guthmann Architecture / Urbanisme, Hardel Le Bihan Architectes et NRAU Nicolas Reymond Architecture et Urbanisme – afin de varier les regards mais aussi les écritures. Elles ont été sélectionnées après un oral où chacune a pu s’exprimer sur la manière d’appréhender les problématiques d’une situation urbaine donnée.

Michel Guthmann a été retenu pour réaliser l’une des opérations mais aussi pour coordonner l’ensemble urbain. Son expérience en la matière et ses compétences ont décidé de ce positionnement utile. La méthode de travail « en chambre » a quant à elle permis à Paris Sud Aménagement d’exposer

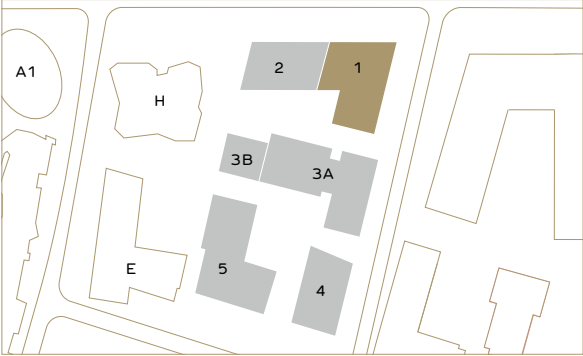
l’ensemble des attentes et des besoins et d’y réfléchir collectivement. Les négociations menées dans le cadre de *workshops* se sont révélées des plus efficaces et bien des conflits ont pu être aisément évités.

Si d’un côté les objectifs pouvaient n’être que quantitatifs, ils étaient, de l’autre, particulièrement qualitatifs. Alors que les maîtres d’ouvrage pouvaient n’avoir en tête – à juste titre – que des bilans de promotion, l’aménageur attendait, lui, une proposition qui ne fasse pas injure au travail réalisé par Christian et Elizabeth de Portzamparc lors de la première tranche. Densité et hauteur ont été, dans ces circonstances, dûment réinterprétées. Des perspectives ont même été prolongées afin d’assurer la continuité et, plus encore, l’harmonie entre les deux phases. L’approche imaginée notamment avec Atelier Roberta paysagiste démontre le même souci d’intégration et de rapport à l’espace public. Les thèmes de mixité, de porosité et de robustesse ont été pleinement étudiés.

À mesure de l’avancement de la réflexion, la programmation s’est trouvée, elle aussi, affinée. Si l’hôtel a été abandonné, une résidence senior et une autre pour étudiants sont venues enrichir l’offre pour étendre la sociologie du quartier. Cette seconde phase, sous bien des aspects, pourrait se rapprocher d’un processus en « macrolot » sans, pour autant, en adopter la forme. En réalité, elle est une vaste opération immobilière qui se greffe à un aménagement exigeant. Cette dernière tranche démontre combien une vision d’ensemble permet à une diversité d’approches de s’exprimer. La ville ne se fait belle qu’à l’aune d’une variété harmonieusement coordonnée.

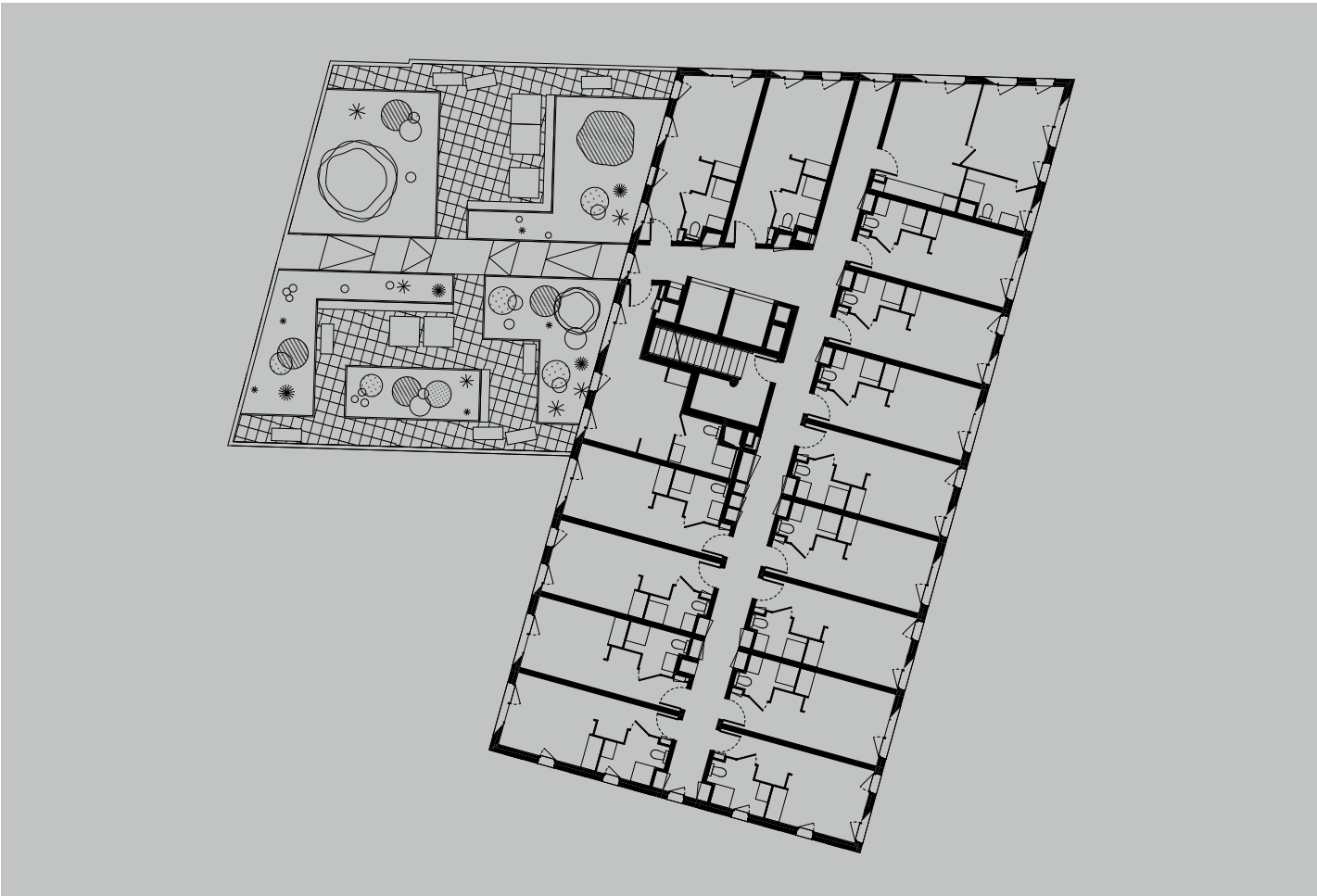
Hardel Le Bihan Architectes

PROMOTEURS	NEXITY, KEYDEN
SURFACE	4 300 M²
LIVRAISON	2021
PROGRAMME	255 LOGEMENTS ÉTUDIANTS



Fruit d'un dialogue avec les différents interlocuteurs du projet et d'un véritable «plaisir de conception», les deux immeubles conçus par Hardel Le Bihan occupent deux parcelles opposées. Le premier lot fait face à la gare de Massy TGV. Une résidence pour étudiants s'y développe et bénéficie de l'animation permanente de l'endroit. L'immeuble présente une frontalité évidente de façon à marquer l'ordre de la place des trois gares. Le programme impose, en outre, une trame rigoureuse de logements et l'agence joue de cette répétition pour multiplier les ouvertures et créer un rythme séduisant en façade. Généreux, le rez-de-chaussée associe accueil, salle de petit déjeuner, cafétéria, laverie, salle de sport. Au 5^e étage, une terrasse commune s'ouvre sur l'horizon ferroviaire et le ballet des trains, RER et TGV.



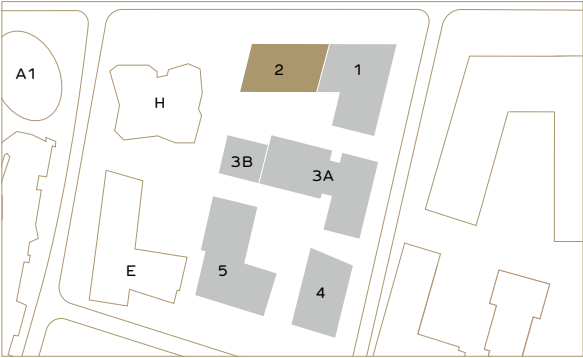


LOT 1, PLAN D'ÉTAGE COURANT



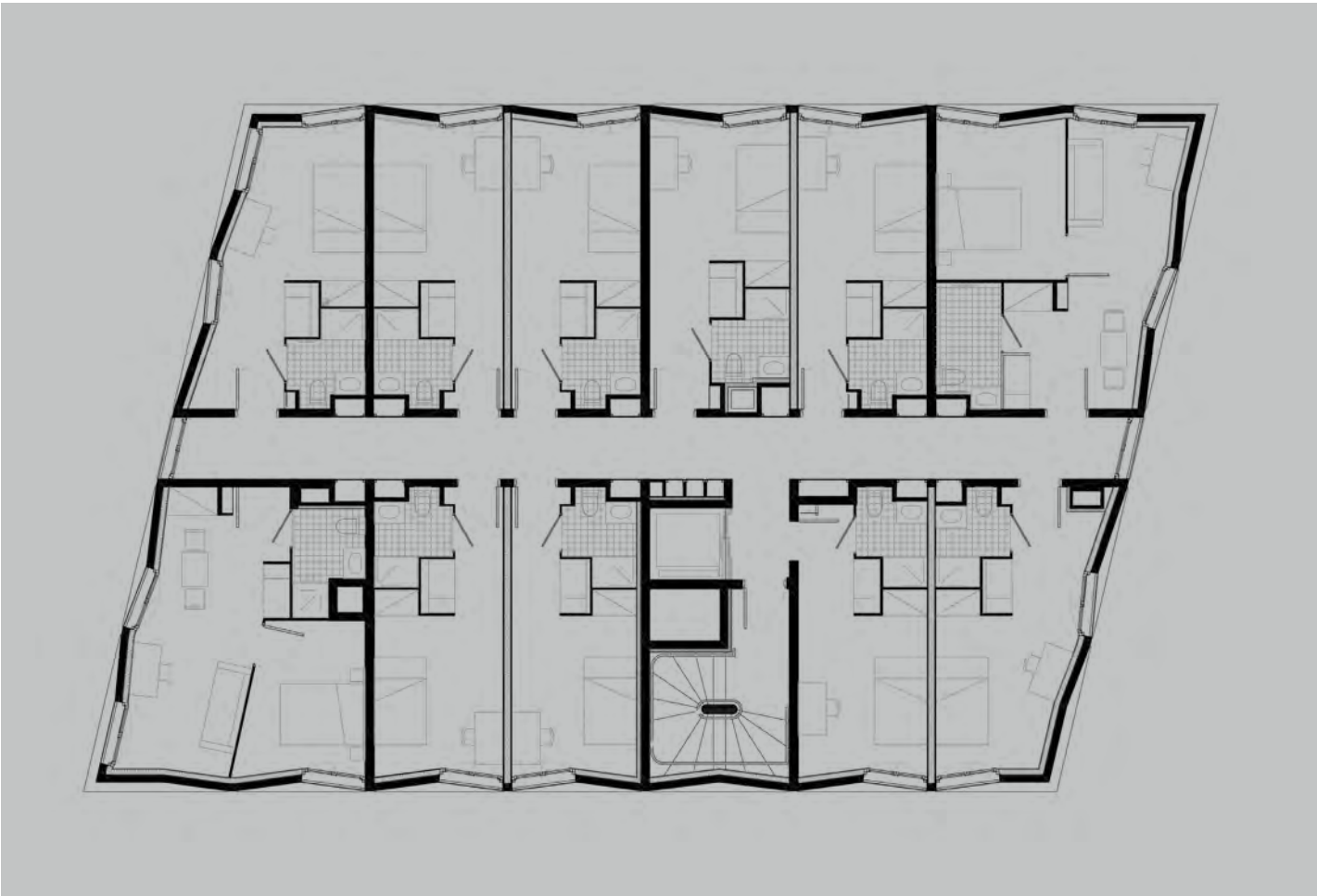
MG-AU Michel Guthmann Architecture / Urbanisme

PROMOTEURS	NEXITY, KEYDEN
SURFACE	2 648 M²
LIVRAISON	2021
PROGRAMME	RÉSIDENCE ÉTUDIANTE DE 99 LOGEMENTS (CHAMBRES) ET UN COMMERCE



Afin de compléter le front bâti et contenir la place des trois gares, Michel Guthmann développe un linéaire de façade. De sorte à tromper l'effet de masse induit par ce parti pris urbain, pensé en écho à la densité de la place du Grand Ouest, l'architecte travaille la matière et imagine d'un étage à l'autre et, plus encore, d'une ouverture à l'autre, des plis successifs. Ce mouvement, selon l'orientation, accroche la lumière différemment et assure un motif aussi original qu'élégant. Ce parti pris affirme par ailleurs avec subtilité la répétition induite par un programme de logements pour étudiants, constitué ici de 99 chambres.



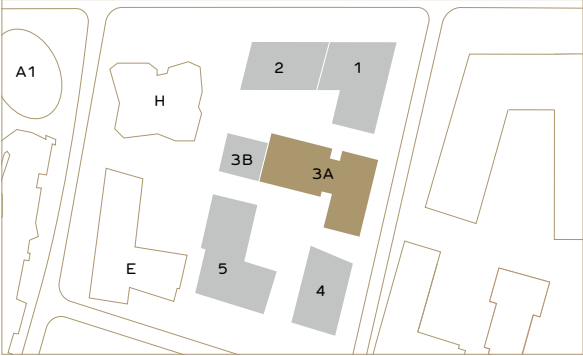


LOT 2, PLAN D'ÉTAGE COURANT



MG-AU Michel Guthmann Architecture / Urbanisme

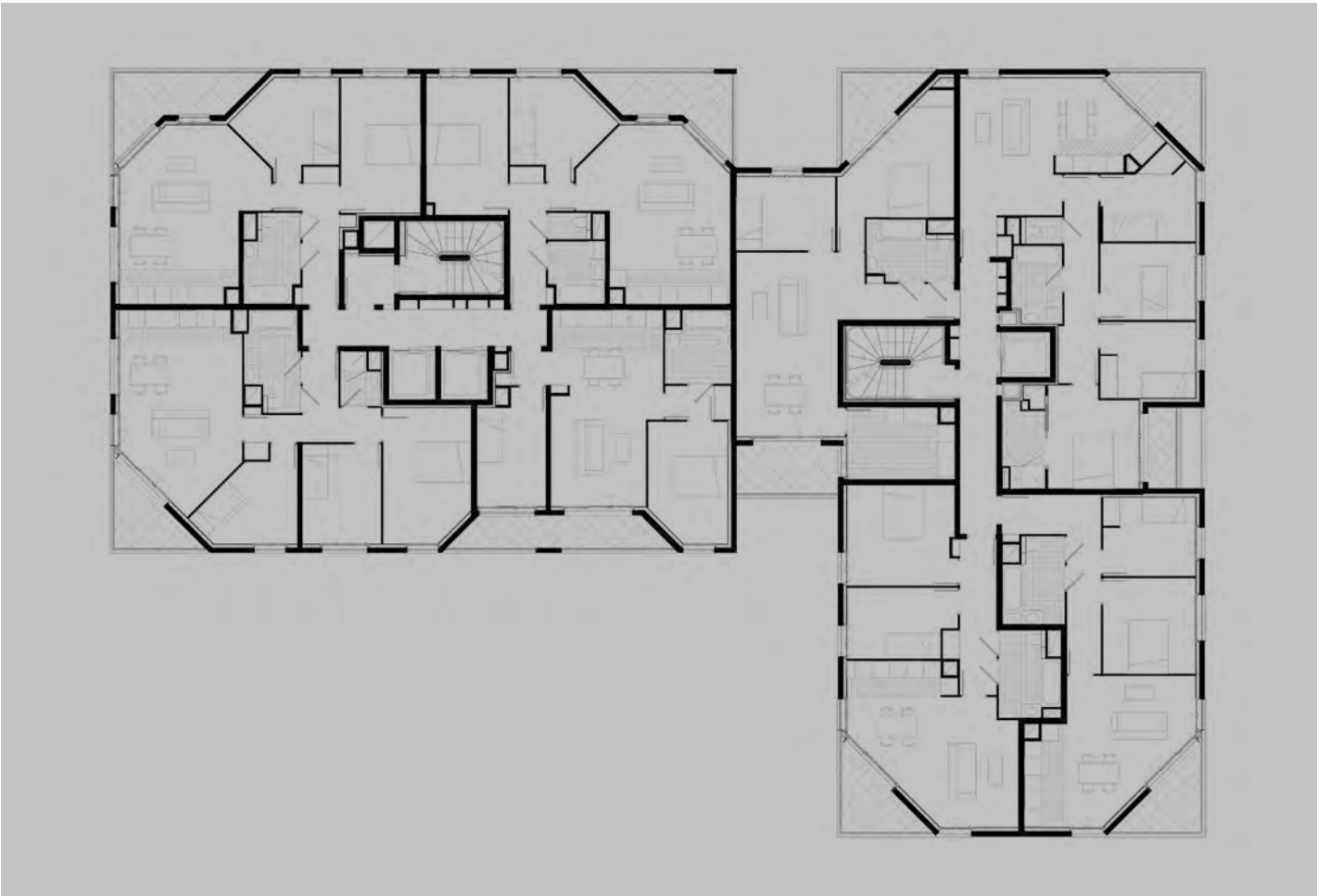
PROMOTEURS	NEXITY, KEYDEN
SURFACE	5 400 M²
LIVRAISON	2022
PROGRAMME	80 LOGEMENTS FAMILIAUX



Le long de la rue Jules Verne, Michel Guthmann propose pour le lot 3A, dévolu à des appartements en accession, de façonner une volumétrie massive issue d’un plan masse résolument urbain et intense dont il est l’auteur. En sculptant le volume donné, l’architecte crée, aux angles, des biais généreusement vitrés et libère ainsi des balcons ouverts sur la ville. Les coupes réalisées à même la matière sombre laissent apparaître des pans de façades blancs. Ce jeu de couleurs et de géométrie vient caractériser avec délicatesse l’immeuble dans son environnement.

70



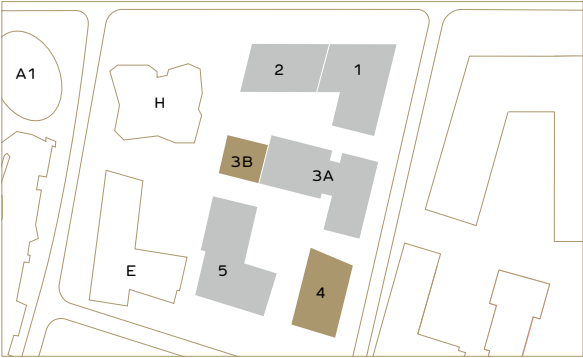


LOT 3A, PLAN D'ÉTAGE COURANT



NRAU Nicolas Reymond Architecture & Urbanisme

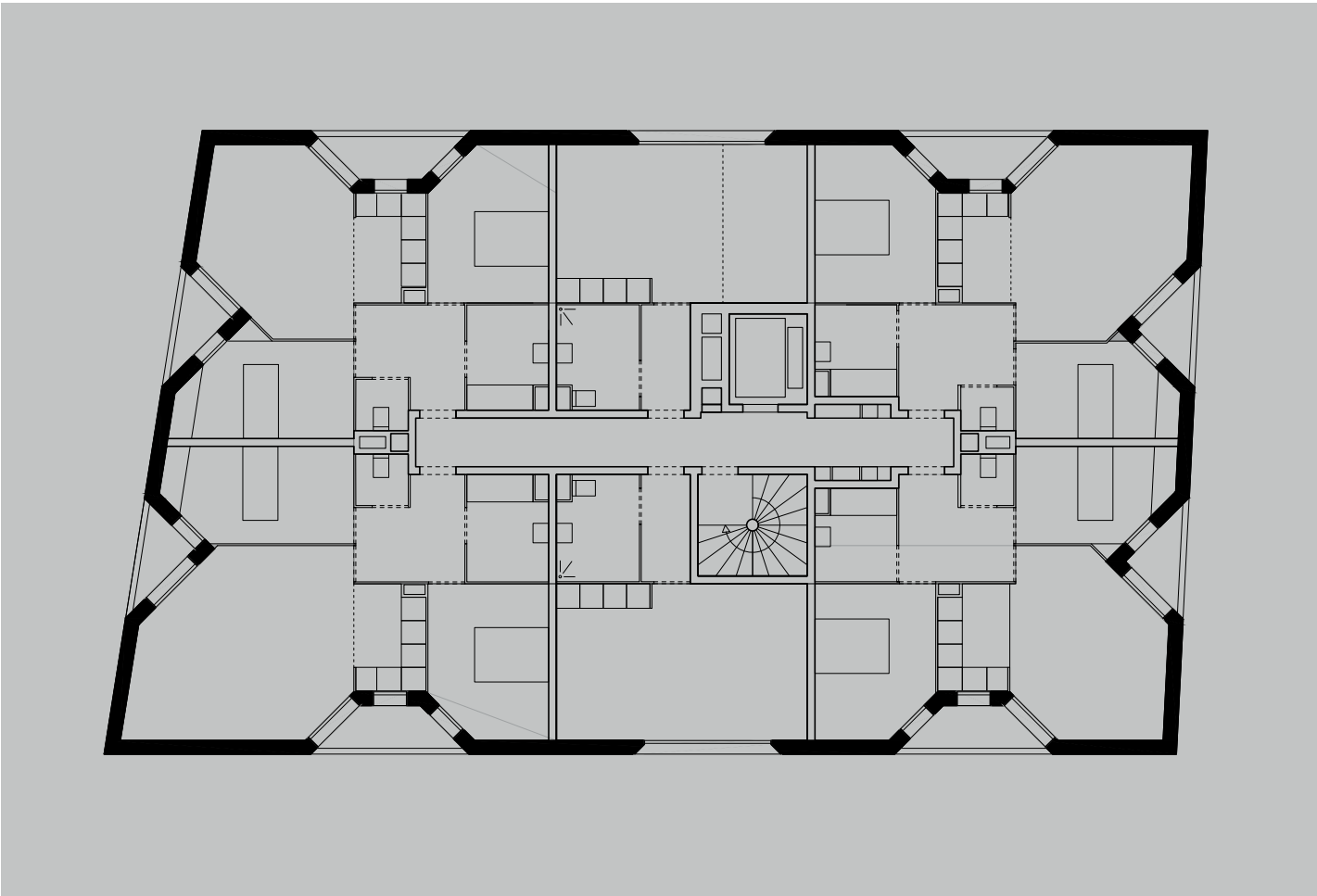
PROMOTEURS	NEXITY, KEYDEN
PAYSAGISTE	ATELIER ROBERTA
SURFACE	[LOT 3B] 645 M² [LOT 4] 3 010 M²
LIVRAISON	2022
PROGRAMME	[LOT 3B] 9 LOGEMENTS [LOT 4] 43 LOGEMENTS



Au bénéfice d'une reconnaissance précoce, Nicolas Reymond, fort de nombreux projets remarqués, s'est fait une spécialité des programmes de logements. Sa maîtrise du dessin est même saluée, en France, d'une revue d'architecture à l'autre. À Massy, il livre deux immeubles qui sont l'opportunité de travailler plus avant, l'esprit insufflé, pour le quartier par Michel Guthmann, architecte coordinateur. Les effets de masse font, dans ses mains, l'objet d'une recherche sur la matérialité. Nicolas Reymond superpose ainsi des strates de béton qu'il distingue par leur colorimétrie. Il imagine également poursuivre le travail de découpe et de lignes biaises, qu'il réinterprète notamment au sein de loggias habillées en bois. De la sorte, l'architecte trompe la frontalité avec la ville et conçoit une intimité davantage orientée vers l'espace extérieur de chaque logement.

74



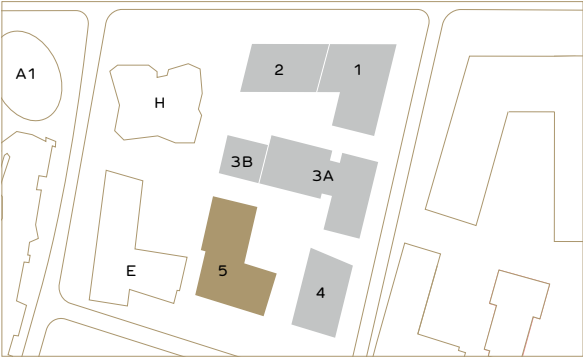


LOT 4, PLAN D'ÉTAGE COURANT



Hardel Le Bihan Architectes

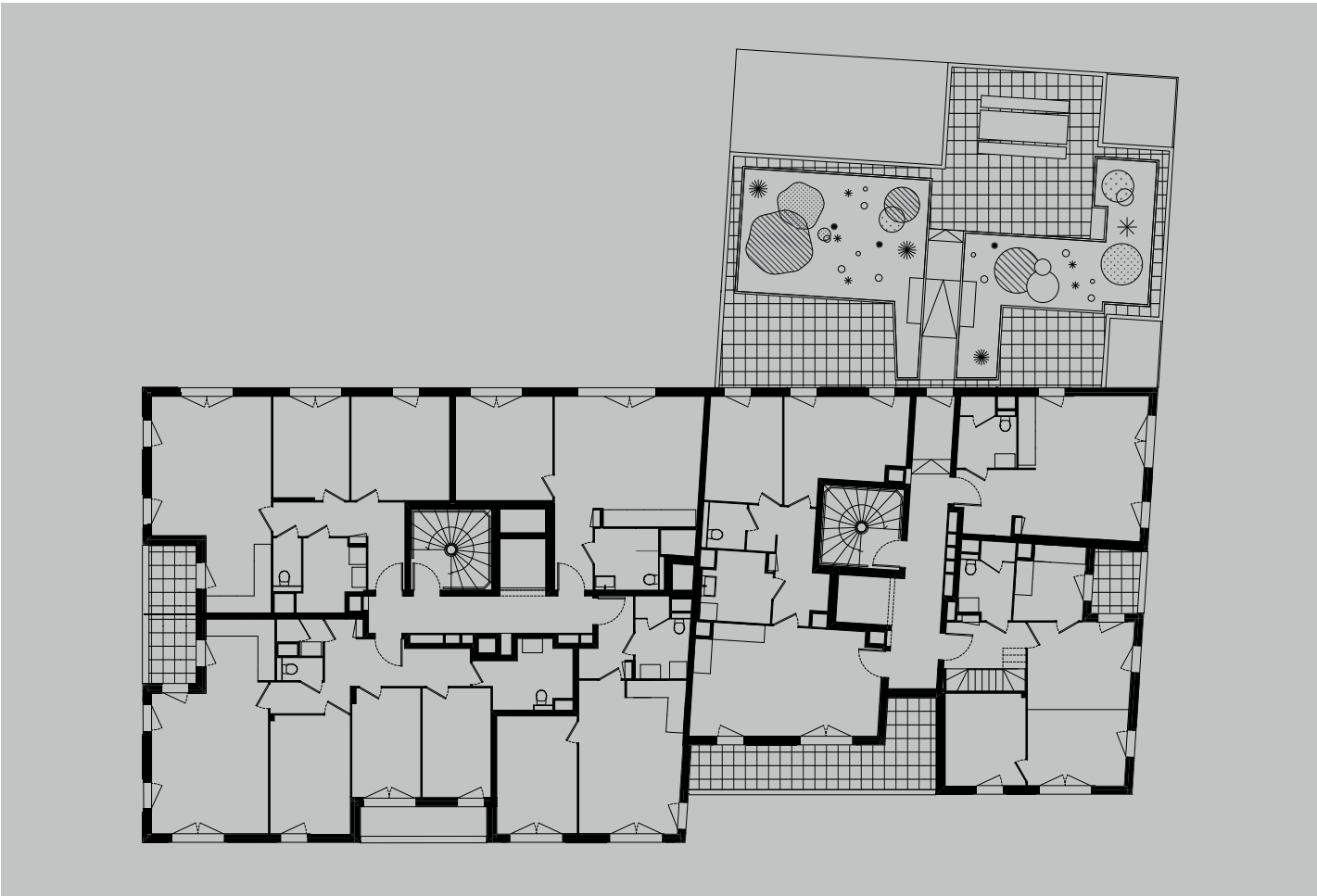
PROMOTEURS	NEXITY, KEYDEN
SURFACE	3 750 M²
LIVRAISON	2021
PROGRAMME	177 LOGEMENTS EN ACCESSION



Le long du mail Atlantis, le second immeuble de l’agence Hardel Le Bihan Architectes mêle commerce et logements en accession. À la différence du lot 1, le second bâtiment [lot 5] affiche, quant à lui, une volumétrie épannelée. Ces variations, en plus de former une silhouette caractéristique, permettent de varier les configurations – logements en duplex ou bien salon en double hauteur – mais aussi les espaces extérieurs, terrasses et loggias.

78





LOT 5, PLAN D'ÉTAGE COURANT





VUE AÉRIENNE DU CHANTIER AMBITIEUX ET COMPLEXE DE LA PLACE DU GRAND OUEST

La végétation et la ville, une cohabitation réussie

PHASE 1 [2011–2017]
MICHEL PÉNA, PÉNA PAYSAGES

LES ESPACES PUBLICS, LES TOITURES ET LES ESPACES PRIVATIFS SONT PAYSAGERS

LOT A	
ARBRES	POMMIER, ÉRABLE, CORNOUILLER DU JAPON
GRIMPANTES	VIGNE VIERGE, GLYCINE
VIVACES ET GRAMINÉES	AIL ORNEMENTAL, EUPATOIRE POURPRE, RUDBECKIA

LOT B	
ARBRES	FÉVIER
GRAMINÉES	LUZULE BLANCHE, AMOURETTE

LOT C	
ARBRES	POMMIER, PRUNIER, PÊCHER, AUBÉPINE
ARBUSTES	YUCCA, AGAVE
VIVACES	THYM, IRIS NAIN, PERVENCHE

LOT D	
ARBUSTES	LAURIER DES MONTAGNES
GRAMINÉES	CANCHE, HERBES AUX ÉCOUVILLONS
VIVACES	BRUYÈRE

LOT E	
ARBRES	SOPHORA DU JAPON
VIVACES	ACANTHES, ACHILÉE, MARGUERITE, PIMPRENELLE, REINE DES PRÉS
GRAMINÉES	LUZULE BLANCHE, BARBE DE SERPENT

PHASE 2 [2018–2023]
ATELIER ROBERTA

UNIQUEMENT LES ESPACES PRIVATIFS SONT PAYSAGERS



ESPACE PUBLIC, VÉGÉTATION DE LA PHASE 2



ESPACE PRIVÉ, VÉGÉTATION DE LA PHASE 2

Foreword

Nicolas Samsoen, Mayor of Massy

The square plays a particular role in the city. It is a place of centrality, somewhere to meet people, a setting for events, a place where everything is possible. When the Atlantis district was created, it immediately became clear that there was a need for a square.

12,500 residents, 26,000 jobs, a multiplex cinema, a congress centre, a large number of food shops, etc. Atlantis was designed to be one of the first Grand Paris districts and was created ten years before the arrival of Grand Paris Express. This ambition revealed itself through the quality of the green spaces, the programming mix, the attraction of its architecture and, of course, the care taken in the design of the public areas.

This project, managed by Paris Sud Aménagement and designed by the architects Elizabeth and Christian de Portzamparc, is imagined in a way that incorporates those that frequent it: from the outset, a public consultation associated the residents with the design of this new space. Place du Grand Ouest was designed to complete a “network of squares” structuring life in the Massy districts. This function was particularly important given the way the districts are crossed by transport infrastructures: Place de l’Union Européenne, Place Langlois and Place de France.

Inaugurated in 2018 and right in the heart of the Atlantis district, Place du Grand Ouest has over just a few years become a key venue in the local Massy life where all profiles

Introduction

From Grand Ouest to Grand Paris

The Grand Ouest. A name that rings out like a new horizon. In Massy, it is honoured by a square whose construction called for the invention of an innovative procedure. Located on the station’s exit, this strategic address called for centrality and density. The ambition was that much stronger given the town’s desire for a new and important amenity: a congress centre.

The development of such an important project over such a short period –just seven years– called for the complete mobilisation of Paris Sud Aménagement and the need to create a specific package. After all, a developer that cares about the territories it organises is always on the lookout for efficient tools to implement audacious plans, particularly at a moment in time when towns no longer have the financial means to meet their urban ambitions. Consequently, there was a need to invent new procedures using the means made available by the town planning code: an inducement-based town planning for Atlantis and a partnership approach for the Grand Ouest square.

A “constructive dialogue” revealed itself to be the most relevant solution to bring together the local authorities, politicians and associations as well as investors, promoters and operators interested in Massy’s economic development.

intermingle: families, young people, students, employees working for large groups and startups, shopkeepers or just people passing by on their way to the local cinema. And it is here that all the researchers and businessmen on the Saclay plateau come together. In other words, Place du Grand Ouest has been adopted: “PGO offers an outing when you go there”.

She dolt also has an extraordinary and almost natural asset: its geography. Located in the heart of a complex comprising 700 housing units built on the “open plot” principle, in the very heart of these complex architectural lines that are as gracious as they are audacious, it is one of those spots that offer a good place to relax over a drink or just take a breath of fresh air. “PGO” is also the entranceway to the Atlantis district and, more globally, Massy itself. Just a few steps away from the main stations (TGV, RER B and C, T12, bus station, line 18), its large esplanade charms both transit passengers and strollers.

In fine, Place Grand Ouest offers an innovative way to construct the town. It suggests a new modus operandi in terms of layout for the territories closest to the Grand Paris Express stations. And even if it does not represent a model to be pursued, it is nevertheless one that has proven itself. And Massy is proud of the result!

An innovative “call for expression of interest” was launched in 2010 that in many ways foreshadowed the ambitions of French metropolises seeking to “reinvent” themselves. Within this framework, several operators were able to back innovative urban and architectural projects.

At the end of several months of exchanges, the Altarea team, working with Christian and Elizabeth de Portzamparc, was selected for its skilful town planning project combining shops, housing and amenities within a dense and desirable town.

For Paris Sud Aménagement, this project is an achievement that signs a successful venture and promises the advent of a second works phase that now, on its perimeter, completes this remarkable urban element.

The present project intends to further explain the particularities of this innovative approach and its recent topicality. Its redistribution is that much more relevant as it makes it possible to promote a new way to construct the town and, above all, organise the territories located next to the future Grand Paris Express stations.

The Genesis of Place du Grand Ouest

Genius Loci and a Budding Genius

At the beginning, nothing. Absolutely nothing. A few trees and some meadows, at most. Perhaps a few fields. However, there is no need to go all the way back to the Neolithic period in order to rediscover this bucolic vision, as the Enlightenment, only three centuries ago, still attested to this: an unadulterated land except for perhaps a curious family or two inclined to conduct some botanical research. Their pastime-like activity became a passion and then, from treasures to discoveries, a profession. The Vilmorin family developed, from father to son, barns and green-houses as well as hectares of plants with the purpose of growing stronger varieties. The business became more and more industrious over the years. The arrival of the railroad in 1890 symbolized a new horizon for this company, created a century earlier, both geographically and economically. Beyond the train station, in Petits Champs Ronds, there was barely anything at this time except for a few shacks dotting the landscape. And these certainly were not replicas of the Queen’s Hamlet or the vestiges of charming follies from a picturesque garden that Hubert Robert would have imagined in order to satisfy the fantasies of a noble name. This was quite simply an authentic little town where workers as well as train employees stayed on their way through Massy. On the outskirts of these rickety constructions, many plots of land remained in their natural state for decades on end. Loyer enterprises ended up eying these spaces in order to establish their business. Without looking to supplant the Vilmorins, it also grew plants, the subject of meticulous research. On this side of the railroad tracks, the challenge this time was not to select the seeds that would provide the best yield, but to create chemical products that would encourage the growth of cereal grains. After all, the Beauce region was not so far away, and its farmers were merely awaiting the discoveries of these chemists in white lab coats to hallmark the beginnings of intensive farming operations. Simultaneously, as the smell of sulfur wafted over Europe, Loyer enterprises also made the wise decision to develop... explosives! A great opportunity!

Hit the Ground Running

The gunpowder factory became famous because of the powder magazine. Indeed, World War I was the happy and grim reason behind the unprecedented economic development of Loyer enterprises. From “burn out” to “blow up,” the accelerated speed of production led to an explosion in 1917. Yet not a single spiked-helmet had been seen in the vicinity. Not a single “Kraut” or “Fritz” would have claimed responsibility for such sabotage. In fact, Vive la France, the “great opportunity” became nationwide news. In all likelihood, it was simply due to a “human” error... History did not record the cause of the event. However, it has passed down the memory of a trauma caused by the violent explosion, which was even felt in the village of Massy, and is said to have been heard on the outskirts of Paris.

In 1919, the damages caused by the explosion were included in the register of war losses. 338 casualties were recorded in this register’s melancholy pages. For obvious reasons, the factory was not rebuilt. The surrounding fields were, moreover, left fallow; many men died on the front. Consequently, the accounts from this era do not show any agricultural activity in Petits Champs Ronds, only “wilderness”...

Weeds, shrubs and bushes blithely began to take over the region. So much so that some people were joyfully motivated by the idea of hunting game. At that time, a few watchful mothers strongly encouraged their offspring not to use paths through this area... a gunshot can happen so fast...

Watch out for Train Stations

The proliferation of individual houses in the suburbs – as Julien Gracq put it – led the transformation of the south of Paris. The Art Deco style was implemented in all its forms: churches, town halls, stadiums as well as train stations. Those who take the RER line B today can still see the monumental stations of Cité Universitaire or Gentilly. Louis Brachet, the architect, worked on designing them with a wealth of details. The most beautiful and impressive was meant for Massy, on the outskirts of Petits Champs Ronds. In periodicals from that time and, particularly in La Construction Moderne, Louis Brachet was designated as “a genuine artist”: “In addition to his architectural practice and talent, he also exhibits an awareness of and serious experience in decoration .” The man of art was also a “coordinator.” Nowadays, people would call him a “designer.” His style is expressive, and yet remains reasonable. Louis Brachet had vehemently criticized the Art Nouveau style, its eclecticism, pomp and sinuous forms. “The error of architecture and decoration,” he said, “was to use too many materials or materials that are too eclectic – irrational accumulations or alliances, which, vis-à-vis the construction, appeared as nonsensical.” Consequently, in the prewar period, he strove to find “the means for simplification.”

Twenty years later, the train stations on the Sceaux line represented an exercise in style for the architect where, according to Brachet, reason could take action. “It is that which [...] gives [the] proportions, [the] shapes, adapted to our needs.” If the train stations of Cité Universitaire, Gentilly and Sceaux share common characteristics, the one in Massy is completely different. “A train station is an open door to a region: it announces what kind of local architecture [the traveler] is going to be able to like,” said Louis Brachet. The architect certainly did not want to build one of these “disoriented” buildings, but on the contrary, a building that “is inspired by life, the city and the village.” The critics from this period saw in this stance a singular venture: “In a place where, previously, we saw only administrative uniformity – Roman uniformity, to use his words – Brachet [...] helps us find a part of this Gallo-Celtic genius that pours into France’s soil.” Louis Brachet thereby harkened all the way back to our ancestors, the Gauls.

Houses and Factories

The new Massy train station announced the advent of a residential city whose generous subdivisions, at the gates of Paris, promised additional comfort and tranquility. Nevertheless, World War II stymied the promise of a residential future for this region. Many soldiers were routed through the train station, eventually followed by prisoners of war. In 1944, the railway hub became a strategic target for the Allied Forces, which bombed the tracks as well as some factories and residential buildings. The statistics are frightening: four thousand bomb strikes, fifty-five dead, thirty seriously injured, one hundred seventy buildings completely destroyed, five hundred forty damaged. The population of Massy was reduced to only 4,480 inhabitants. The post-war period saw, once again, the horizon dotted with shacks. Housing was hastily built in order to find a solution that would meet the needs of Massy residents. All over France, the reconstruction effort required that new solutions be invented. Prefabrication thus became the watchword. It offered modern town planning the means for rapid and effective construction. Hygienic precepts calling for air and light in housing created new urban forms for which the high-rise and low-rise buildings would be its avatars. Despite the enthusiasm sparked by this modernity, Massy first focused on rebuilding its economic and industrial network. It was not until 1950 that the State imagined the creation of

8,000 new accommodations. Without any specific specialization, Massy took advantage of its proximity to Palaiseau and Brétigny to create a coherent hub. During the war, these regions, overwhelmed by the enthusiasm for a bold new industry – the aeronautic industry – had seen new factories come and establish themselves here. In 1947, in the wake of the global conflict and through this movement, Massy welcomed SFIM, the Société de Fabrication d'Instruments de Mesure, created in order to resolve the issues that arose in the flight test center in Brétigny. That is where the first “black boxes” were developed. These activities required a significant workforce. An on-site social housing complex was created at the end of the 1950s, outside of SFIM’s premises. A street was quickly mapped out in order to create access to both these building as well as the factory. It was named after Ramo-lfo-Garnier, one of the aeronautic firm’s cofounders.

In the 1970s, more than a thousand people worked over a vast and spacious site; an important step was the creation of a Business Park in Champs Ronds, which it structured from this point forward. Low buildings and large green spaces created ventilation in this hardworking universe. Beyond the walls of the SFIM, along the railway tracks, many cranes cropped up at the end of the 1980s. A new high-tech high-speed train station was built. Massy dreamed of becoming one of the largest hubs in the southern Ile-de-France region only a few kilometers from the Paris-Orly airport. Unfortunately, this strategic location did not stimulate the economic growth of companies at first, which steadily declined over the years. A few abandoned fields appeared and offered great real estate opportunities. The Didier printing company was demolished in order to make room for new offices: a symbol of renewal.

A New Type of City Planning
However, it was not until the beginning of the millennium that people could start to envision the scope of the

2 Phase 1, Mounting the Operation [2011-2018]

Phase 1: Place du Grand Ouest, the vast Grand Paris testing ground
The advent of Grand Paris and, more importantly, for the operational phase of the planning for Grand Paris Express, it has become necessary to imagine new and adapted procedures needed to urbanise the territories that will become the most strategic in the city. At this moment in time when the stations for lines 15 and 16 have not yet even been delivered and that a large number of districts are still being studied, Massy, due to its amenities and, above all, its regionally and nationally important transport pole in many ways foreshadows this innovative situation. In reality, since the opening of the high-speed train station in 1991, the address has become a structuring territorial project known as Atlantis. Lying in its centre, the Place du Grand Ouest, constructed between 2015 and 2018 before being completed in 2024, provides a practical example of an audacious method for the rapid and virtuous development of a dense district combining housing and activities.

Reinventing... working methods
For the implementation of this urban development, the concerned plots were promptly acquired by the city of Paris authorities and Paris Sud Aménagement. It was also necessary to imagine the introduction of a procedure that was both innovative and efficient as well as being able to ap-

ongoing transformations in Massy. Finally, development had become a clear objective and the train station continued to draw more and more passengers. The services offered by the municipality gave the city more importance in the Ile-de-France region; it finally became a site coveted by both companies and Ile-de-France residents alike, who starting moving there from this point forward. The real estate held by various companies in the vicinity of the train station represented an opportunity for unprecedented urban development. Agreements were signed with the different owners. Under these circumstances, the Semi-Public Company created in 1983 in order to supervise and promote the city’s expansion was able to create the Atlantis neighborhood. This successful operation encouraged this type of effort to be continued, specifically through the creation of a large and dense urban hub around the new Grand Ouest Square. The location is so development prone that the semi-public company, now called Paris Sud Aménagement, designed an audacious program for the rapid implementation of a bold urban project combining housing, businesses, hotels and public facilities. Created by Elizabeth and Christian de Portzamparc, this project aims to create desirable density. Vast esplanades were built in front of the train station as well as in the center of the neighborhood. Tall buildings outline the remarkable silhouette of a coherent ensemble. The operation is a success. The procedures used for its creation have thus become a textbook case for the development of new neighborhoods that, over the next few years, will start to spring up around the new Grand Paris Express train stations.

With the extension of Place du Grand Ouest, Paris Sud Aménagement decided in 2018 to trust the developer Nexity and the tree architects: Michel Guthmann, Hardel Le Bihan et Nicolas Reymond for the construction of shops and housings. This second part, more modest, delivered in 2023, is the subject of the second edition of the book.

propriately define the city’s expectations. The idea was to give form to a project that was innovative in terms of its partnership: instead of being faced by a multitude of promoters, the developer would no longer be alone but rather able to work hand in hand with a single and unique operator simultaneously able to work on all commercialisations.

The reasons for this choice? A programme that is both ambitious...and complex. Five hectares of land are to be used for housing as well as shops, public amenities, hotels, a multiplex cinema and, above all, a congress centre for which the local authorities did not want to provide the financing nor the running costs. While the proximity of the station and the centrality of the site made this type of project plausible, there was nevertheless a need to make the programme realistic. While an investor may have doubted its capacity to simply construct a cinema or a congress centre, the economies of scale and the “programmatic interlocking” made it possible to develop an equalisation of investments.

This left the problem of designating an operator able to develop an entire district. It was the starting point of the approach taken by Paris Sud Aménagement concerning an adapted selection method, a “call for an expression of interest”. This expression of interest was not subject to any directive or legal text. The denomination invented for the occasion,

essentially underlined the developer’s wish to act in the general interest. Paris Sud Aménagement also wanted to question the relevance of its programme and its specificities: would the cinema have three, four or ten screens? Would it be a three- or four-star hotel? Would the public carpark offer two hundred or five hundred parking places?

The specifications developing the programme’s fundamental principles were set out at the beginning of the project. In its broad lines, they allowed for a considerable number of housing units, a main hub, a living heart, a commercial centre, and a highlight able to symbolise the district. The document was short and quite unlike the voluminous programmes usually distributed under these circumstances. It seemed more than necessary to let imagination run wild.

The selection of players
Three promoters, alongside their design teams, were designated in March 2011, eight months after the launching of the procedure: Altarea with Christian and Elizabeth de Portzamparc, BNP Immobilier with François Leclercq and Floris Alkemade and then Linkcity with Christian Devillers.

Alongside a second stage in addition to a competitive dialogue, a “constructive” dialogue was instigated. The three teams were remunerated; they were called on to provide a number of documents as well as all details concerning the work of the intervening parties that they planned to use.

All day meetings were organised around specific themes: shops, amenities, housing, materials, etc. These moments provided an opportunity to discuss with the potential managers. The programme became that much richer and that much simplified. On completion of these exchanges, three sets of specifications were written up. Up to that point, the various ideas developed had never been presented to the others. The value of the procedure was, in fine, to be able to choose between three quite different suggestions.

Three final projects were submitted in October 2011 after six months of exchanges and reflexions. All were subject to the opinion of a professional jury comprising town representatives, the developer, as well as local associations, architects and town planners. In parallel, the three proposals were presented to the public so

Interview with the architects, Christian and Elizabeth de Portzamparc and the developer, Willem Pauwels

Not just a project but a method. Through the Place du Grand Ouest, Christian and Elizabeth de Portzamparc, architects and town planners, working with the developer Willem Pauwels, created an iterative process for developing the town that avoids an initial proposal being abandoned but, on the contrary, becomes an accumulation based on adapted details. Interview.

More than twelve years have passed since the competition and seven years since the inauguration of the Place du Grand Ouest. What memories do you have concerning this project?

Elizabeth de Portzamparc
It really was an “adventure”. When Christian and I started to work on this project, we had just merged the managements and administration that formed our two agencies.

that everyone could make their remarks. Under these circumstances, Christian and Elizabeth de Portzamparc presented what seemed to be the best combination, being the one that met the expectations of the town as well as emphasising the public space while offering Massy a new symbol in the form of a sculptural totem positioned in the heart of the district.

A Competition, Yes, but One in the Public's Interest!
An exceptional project calls for an exceptional process! Eight years ago, for the creation of the Place du Grand Ouest, Paris Sud Aménagement imagined a new kind of competition, a “call for the expression of interest.”

Launched in October 2010, it was designed in two successive phases. The first made it possible for operators to submit their application along with a pre-offer including a programmatic draft study, a provisional assessment of the construction schedule, an explanatory note regarding the proposed procedure and a provisional schedule.

In March 2011, three teams were thus selected among the six in competition. The circumstances allowed for the second phase to be launched. At this time, this second phase consisted in inviting each of these groups –Altarea with Christian and Elizabeth de Portzamparc, BNP Immobilier with François Leclercq and Floris Alkemade, Linkcity with Christian Devillers– to individually participate in discussions during which the schedule could be adjusted with further details and modifications. After six months of weekly thematic workshops, the public-private partnership settled on the specifications for each team so that they could develop a final offer on this basis.

The project submission deadline was set for October 31, 2011. Two months later, the winner was selected: Altarea with Christian and Elizabeth de Portzamparc would design the Place du Grand Ouest. Consequently, in April 2012, Paris Sud Aménagement was able to sign a memorandum of agreement and then transfer all real estate charges to the chosen operator.

Nowadays, after bearing its fruit, this initiative seems even more relevant since it appears to have largely heralded all the work aimed at the invention, if not the reinvention of cities, Paris first and foremost.

In reality, the Place du Grand Ouest was the first construction developed by this new entity. We felt that this “marriage”was particularly relevant given that we were able to jointly develop a wide range of skills. By being partners, we are able to propose a wide number of concepts that are suitable to a given situation. After all, town planning needs to be “shared”.

Christian de Portzamparc
I remember the mayor asking us to give an oral presentation. We found this exercise quite unusual as we had only just associated our agencies. On the day of the presentation, there were two of us that spoke and the clapometer was our judge. Our explanation proved to be natural if not a little disorganised. This clumsiness had its effect...

Willem Pauwels
...You were obviously prepared but nevertheless came across as being spontaneous. The presentation was not constructed in the same way as the others who had prepared meticulously detailed demonstrations that left little place for emotion.

Elisabeth de Portzamparc

It was an Impressionist method, an amusing game played out between us, serving a project that, at the end of the day, pleased the public.

Why do you think this project was particularly attractive?

Christian de Portzamparc

We had built a large model that allowed us to understand the configuration of the territory. At a very early stage, we identified an obvious problem: how to persuade people to enter a district whose entranceway was an SNCF railway station. Studies initially carried out by the town planner Jean Chéron revealed that a square could be created a little further away. In other words, the station esplanade did not necessarily have to provide the expected centrality. This led us to lay out an axis in the form of Rue du Grand Ouest, a street that, at its end, would provide a generous square. This called for a signal to be created that would offer an attractive element able to attract the crowds from the station and direct them to the centre of the new district. This route allowed us to position the constructions that initially had not been clearly identified.

Elisabeth de Portzamparc

We had to create spatial hierarchies and give thought to the levels of urban opening. The “three stations square” is of regional interest. The Place du Grand Ouest is intended to have a local reach. In this layout, the smaller squares have a more domestic purpose. This led us to imagine a hierarchy of privacy leading from the larger territory to the town and from the town to the district.

We also felt it would be worthwhile giving this district a gateway. On one side there is a hotel that Christian designed and, on the other, my design for an elliptical-ly-shaped building that would act as a “pivot” able to control flow movements.

In addition, Rue du Grand Ouest was designed to reflect the perspectives to be found in a Baroque town. By reducing the width at the vanishing point, we were able to accentuate the effect of visual depth. In this way, we underlined the penetration of the axis through to the heart of the town.

Christian de Portzamparc

This composition offered the project a certain efficiency. Along the axis, an amenity combines a cinema with a congress centre. We worked with two other agencies on this operation: Badia Berger and VongDC. Elizabeth designed the building giving onto the square while Julie Howard designed the facing building. Working together around the previously mentioned physical model, we all contributed, with each adjusting the proposals made by the others.

Elisabeth de Portzamparc

...and this is the way along the pedestrian axis that the building designed by Badia Berger avoids impinging on the perspective. A cantelever was imagined to avoid infringing the views that pedestrians have as they walk down Rue du Grand Ouest. It was all the care taken in the treatment of the views and perspectives, as well as the patient studies concerning the ways of walking through and visiting this new district that, in the eyes of the jury, revealed the value of the design proposal.

While your work reveals itself to be virtually sculptural, it also pays considerable attention to solids and voids. What can be said concerning public space and natural space?

Elisabeth de Portzamparc

The square, whose layout was designed by Michel Péna, is voluntarily mineral in nature. From our point of view, there was a need for it to affirm its status as a setting

where people could meet one another. The presence of plants and trees is imagined as layers. Located within the district, there are planted and shared gardens, as well as planted roofs. In addition, nearly all the housing units –including social housing– have deep, liveable outdoor spaces, which that provide opportunities to participate in the revegetation of the district.

How do residents and visitors now react to the Place du Grand Ouest?

Willem Pauwels

From time to time, I take important players responsible for the construction and financing of the town on a visit to the Place du Grand Ouest. Initially, a visit to Massy does not lead to any particular expectations and the visitors all imagine that they will see a typical outer suburban landscape. But attitudes change once on site and they discover a surprising urban intensity, a truly metropolitan space that is busy throughout the day.

Christian de Portzamparc

It is clear that it was important to create a “setting”, an attractive address able to provide a considerable functional mix. The district offers housing, shops, a cinema, a congress centre and public amenities. This multiplicity of programmes invited us to create a “cut and paste town planning” similar to that of a medieval town. In reality, there was a difficulty that we turned into a quality. The provided territory could have been seen as being too narrow to comfortably position all these functions. At the end of the day, this configuration let us create an urban density.

Did the rapid works programme for this operation represent a difficulty for you as architects and town planners?

Elisabeth de Portzamparc

We never contradicted this programme nor the spirit of the general layout designed by Jean Chéron. However, this project was a considerable tour de force and both a financial and political feat as Paris Sud Aménagement knows. It is also necessary to salute its pioneer spirit. There was a real risk and, even now, there is no equivalent to this district in Grand Paris.

Willem Pauwels

While there was no phasing, there were stages. The Place du Grand Ouest represents an important first stage whose site works called for installations that occupied sites laid out during a second stage we have just completed.

Chistian de Portzamparc

I remember the concerns expressed by Alain Taravela, Altarea’s general manager. He even put up advertising in the metro to ensure the operation’s commercial success. Above all, the force of this project lies in its collective approach, where the choice of the inhabitants had been carefully studied.

How was this “united approach” attained? How did you work together?

Willem Pauwels

For a developer, it was a question of method. During the consultation, we discussed urban programming rather than property taxes. The Elizabeth and Christian de Portzamparc team constantly proposed sketches. Nothing was fixed. This empathetic way of working allowed the proposal to become increasingly detailed. In this way, the project took form through exchanges while, at the same time and working with the other teams, we spent our time dissecting and even misrepresenting the layouts. This problem never occurred with Elizabeth and Christian de Portzamparc. In reality, there was a constructive process that took place between us, allowing the development from a modest proposal through to a shared goal. The jury was won over by this approach.

Elisabeth de Portzamparc

We had to take great care. Maturation had enriched the project through the incorporation of innovative societal proposals –especially social spaces, premises for use by residents, shared gardens– that could have been in contradiction with the project itself.

Does the way of managing the density or the extreme density was the key of the project’s success?

Willem Pauwel

Extreme density is not an adequate term. It is a financial and property mechanism. We did not intend to add density to an existing built environment. The Place du Grand Ouest project is based on an acceptable and human density. It is better to think in terms of constructability and program mix.

At the end of the day, could the Place du Grand Ouest be taken as a model?

Willem Pauwels

It cannot be reproduced as such but the method used could be.

Elisabeth de Portzamparc

While this method can effectively be reproduced, let us not forget that a project invites its designers to be in direct connection with a given territory. There are, included in the work method, challenges linked to local skills. In the case of Place du Grand Ouest, Christian and I profited from real urban intelligence: that of the town, the developer and Jean Chéron. We never worked ex nihilo.

Christian de Portzamparc

Iterative processes are decisive. In China, we are currently designing urban projects for which, working in isolation, we are being asked to provide solutions in

3 Development of phase 1 [2011-2018]

The Place du Grand Ouest or the Open City

Should a city be laid out geometrically? Block after block, Pierre-Charles L’Enfant and Ildefons Cerdà were amongst those who tried to do so. If, over the course of the centuries, uniformity has been a mark of quality and thoroughness a mark of harmony, new aspirations currently fuel the debate. Diversity and integration are now the watchword for architects and city planners in order to take city-dwellers by surprise. Given these circumstances, Christian de Portzamparc surmised the advent of a 3rd age for the city. After a Haussmannian-like urban order, followed by a modernity that called for a clean slate, this new age promulgates the outlines of a new form, the open block.

“Creating four independent facades offered total freedom when structuring housing and ascribing them the best usage qualities possible. Abandoning the shared wall also allowed for more flexibility and differentiation, inasmuch as it makes it possible to easily transform or rebuild. It is one way to give an apartment building “extra room,” which can subsequently be turned into a public facility...” he explained. The expert, for his innovative proposals, has been invited to France as well as abroad. There he developed his ideas before returning to Paris where the Rive Gauche joint development zone – more specifically the Masséna neighborhood – accurately illustrates his ideal.

less than two months. It’s madness! By contrast the Place du Grand Ouest is the work of a united team, where the operation’s difficulties reflected a decisive ease of work.

Elisabeth de Portzamparc

Thankfully, other ways of doing things are emerging in China. At the same time to my main projects, for the last four years I have been working on more modest projects on the scale of villages that bring in local officials, elected representatives and architecture school laboratories. These are pioneering projects in the North, near Xian, or in the South, in Kaihua, Zhejiang Province.

What would you like to say in conclusion?

Elisabeth de Portzamparc

It is an exemplary project and I am particularly happy to have participated, because at the very beginning of my career, I contributed to realize a pioneering project in France, nearby in Anthony. It was the first participatory renovation in France of an historic city center, thanks to an approach combining sociology and ethnology, being two disciplines that should be at the service of the town. Since this youthful adventure, I have never ceased to apply this lesson and, in my eyes, the Place du Grand Ouest is no more than the logical continuation of this other... adventure.

Willem Pauwels

Our profession is far from being an exact science but an urban project is not a real estate project. It is up to the developer to give an orientation, a rythm or a tone. That, I believe is the lesson offered by the Place du Grand Ouest.

While he is an advocate of variety and the element of surprise, Christian de Portzamparc logically refuses any form of repetition. “Each site, by dictating its own orientations, makes us come up with a unique and adapted configuration,” he assured. The model exists, but is continuously readjusted. Consequently, from one geographical location to another, his neighborhoods are never exactly the same.

In this context, the *Place du Grand Ouest*, in Massy, symbolizes a new step in his thought process. Some might notice different volumes and a new variety of public spaces.

Along with his wife Elizabeth de Portzamparc, who is also an architect as well as a sociologist, he created – in the south of Paris – a project that is adapted to a site, an order, as well as a process. Indeed, if the form of a city changes, its fabrication must evolve as well. Indeed, for several years, city planning operations have been the subject of a new type of organization. Up until now, municipalities used to purchase the land that they wanted to transform. They then acted as planners, or even programming entities, while supporting a significant portion of the financing. Between economic crises and the constant decrease in endowments, municipalities are no longer capable of supporting this considerable financial effort.

Consequently, they now entrust the development of entire neighborhoods to investors and promoters through calls for tender. The Place du Grand Ouest was created during a major transitional period. The city, through its developer, the public-private partnership Paris Sud Aménagement, purchased the land and unveiled the project's key features. However, in October 2010, one single operator was selected through a competitive dialogue process (currently referred to as the “Call for the Expression of Interest”), in order to test out the municipality's programming ambitions as well as to quickly create a neighborhood. Either way, Christian and Elizabeth de Portzamparc are positive that these changes have little impact on how they approach urban-related questions.

“In Massy, we had a program to follow: housing, but also businesses, a movie theater and a conference center. We needed to reach a certain level of density, habitability and legibility, while offering the best land charge,” they explained. Creating a public square while enhancing a neighborhood's density could seem to them like two “contradictory” objectives. “In order to meet these requirements, it was necessary to design tall buildings of up to fifteen floors. Height was a way to clear up views and to offer accommodations a better supply of natural light,” they said. The Place du Grand Ouest is thus liberated from the firm's past references. The blocks are much larger and the buildings much higher: more than an open block, it is an open city! “When designing this project, we also standardized our architecture. In Masséna, even if I led coordination workshops, we built alongside one another, each one with their own priorities. In Massy, we achieved different pictorial effects and created openings for light. There was no reason to emphasize differences,” Christian de Portzamparc emphasized. In Massy, the streets are also much wider than in the Paris Rive Gauche joint development zone. Dense and empty spaces could therefore be arranged differently. “We created a variety of situations and spaces, different degrees of privacy, and even a hierarchy within the spaces. The square near the train station has a metropolitan dimension. The Place du Grand Ouest was built on the same scale as the city. The Place du Cèdre, which is more residential, seems much more intimate. All of these places represent the basic or fundamental units for social interactions,” Elizabeth de Portzamparc explained.

These empty spaces take on an even greater importance since the neighborhood is so compact. In sum, the challenge was to “avoid situations where the city would feel too dense.” Consequently, the couple decided to work with concepts such as “soft density,” “envelopment” as well as reception. Architecture then takes over city planning. Elizabeth and Christian de Portzamparc advocate unity “without which every neighborhood could turn into a zoo,” they said. “Urban aesthetics follow a pragmatic approach. We are interested in unity and peace. A tower, then a lower building, followed by another building with different dimensions create the outlines of an urban landscape,” they pointed out.

Working together?

In a meticulous and complex composition, the buildings overlap and face one another, though a play of interlocking movement, seeking views and light. “The Place du Grand Ouest in Massy was designed as a combination of volumes that create a dialogue with one another,” as explained by the two creators. Once selected as the winners of the calls for tender, they brought together other architects in order to perfect their plans: Julie Howard from the VongDC firm and Marie-Hélène Badia from the Badia-Berger firm. This choice was not a mere coincidence: these two contractors both earned their stripes under Christian de Portzamparc, even though they do not necessarily share the same opinions. “This collaboration was all the more natural given that we developed the project through the mutual awareness of

our thought processes and works,” the architect insisted. As part of this collaboration, Elizabeth de Portzamparc was also assigned several projects. “We work together in a happy symbiosis,” her husband explained. “Even though we each work on our projects independently, we still talk to each other, share ideas and readjust our proposals. It is very important to me that the city becomes well diversified.”

Yet, four planners for one single neighborhood could end up being risky. “Each person operates according to their own devices! At first, we presented a white mock-up without discussing the materials. Julie and Marie-Hélène then worked on the color and Elizabeth on the material. Everyone collaborated in a project that involved a certain amount of “exchanges.” We continuously demonstrated our desire to reach an agreement. Even though we were given huge amounts of freedom from the very beginning, each building design is linked to another building. The volumes needed to be met and animated with a few splashes of color, without ever forgetting about the precision required for their construction,” Christian de Portzamparc summarized. Lastly, this “supporting architecture” was designed following a “baroque logic,” according to Elizabeth de Portzamparc. Each construction is adapted to the public space that surrounds it. “We had to imagine a certain kind of architecture for the square, around which a large public facility, a conference center and a movie theater would be built. It was necessary to respond to this large-scale project and offer very large halls and sizable spaces for businesses. The project originally included two towers. As more and more studies were conducted, we regretted not having provided more commercial space suitable for this square. Therefore, we created three buildings right across from the square, built on a single foundation,” she explained. As for Christian de Portzamparc, he designed the Conference Center and the movie theater, and placed them both under one single sculptural edifice. Overlooked by a bright totem, this architectural complex embodies the identity of the Place du Grand Ouest. A genuine centerpiece for an open city.

A 3-Dimensional Urban Landscape

Architecture and urban planning would be nothing without landscape. Michel Péna who has regularly collaborated with Christian de Portzamparc over the past ten years, seized this building opportunity (the Place du Grand Ouest) to design a three-dimensional project. Up until this time, he worked at ground level, which is the domain of the landscaper. This time, however, he extended his work to the tops of buildings. Density was made desirable through the creation of quality public spaces as well as lush terraces located here and there to brighten up views and perspectives. “For a landscaper, this three-dimensional breakdown of the public space is rather uncommon. The wildest utopian dream involves pushing the very ground on which the buildings stand towards the sky, allowing everyone to move from one building to the next at great heights,” Michel Péna fantasized. However, for the moment, humans have only tried to create harmonious landscapes. “The work of Christian de Pontzamparc and his associate architects takes into account aesthetics if not a tangible relationship between the buildings. My duty was to participate in this effort and treat these plateaus like magic carpets,” he said.

Phase 2, Completion of Place du Grand Ouest [2018-2023]

Urban play, act 2

Although the Place du Grand Ouest was barely finished, the cranes continued to punctuate the Massy horizon beyond the stations. A second works phase permitted the completion of the exemplary Paris Sud Aménagement works carried out with Christian and Elizabeth de Portzamparc.

However, the process is somewhat different. This phase is less necessary than the first as it takes the form of an opportunity that, according to the developer, will allow the Place du Grand Ouest to expand and increase its attractiveness on the scale of Grand Paris and, more generally, the southern Île-de-France region.

Unlike the project's first phase, the spare land, rather than being owned by the developer, was owned by a real estate group and a promoter. Consequently, the operation's organisation used the same logic to ensure the emergence of Atlantis, the neighbouring district being developed on former activity areas. To ensure the development of this territory, incitement was used as an attractive town planning exercise. Near the station, the task was to direct owners towards an ambitious target permitting a reinforced centrality of the square with, in particular, an adapted programme combining housing and shops.

Given the site's strategic importance, Paris Sud Aménagement immediately proposed working in a workshop environment with three architectural agencies –Michel Guthmann, Hardel-Le Bihan and Nicolas Reymond– to provide various approaches and styles. They were selected following an audition during which each agency was able express itself concerning the way of approaching the problems of a specific urban environment.

Michel Gutmann was chosen to carry out one of the operations as well as coordinate the urban complex. His experience and skills in this field led to him being offered this necessary positioning. The workshop method allowed Paris Sud Aménagement to develop all expectations and needs as well as take a joint approach. The negotiations carried out within the workshop framework proved to be the most efficient method and, as a result, a large number of conflicts were easily avoided.

If on the one hand, the objectives could not be other than quantitative, they were on the other hand, particularly qualitative. While the owners could quite justifiably only have real estate assessments in mind, the developer found itself expecting a proposal that would not have a negative effect on the works carried out by Christian and Elizabeth de Portzamparc during the first phase. In these circumstances, density and height were duly reinterpreted. Perspectives were even extended to ensure continuity as well as the harmony between the two phases. The approach imagined, especially with the Atelier Roberta landscape designers, expresses the same care for integration and the relationship with the public space. Themes concerning mix, porosity and sturdiness were studied in great detail.

As progress developed in the thinking, the programming also became more refined. While the hotel was abandoned, a residence for senior citizens and another for students were developed to enrich the offer and extend the district's sociology. In many ways, this second phase could be compared with a “macro-plot” process, but without having adopted the form. In reality, it is a vast property operation grafted onto a demanding layout. This latter phase demonstrates how an overall vision allows a diversity of approaches to express themselves. The town's attractiveness can only be based on harmoniously coordinated varieties.

Hardel Le Bihan Architectes

Work section 1

Fruit of a dialogue with the project's various contacts and a real “design pleasure”, the two buildings designed by Hardel Le Bihan occupy two facing plots. The first faces the Massy TGV station. It is a setting for the construction of a student residence and profits from the constant activity of the area. The building presents a clearly defined frontality that marks out the positioning of the three stations square (Place des Trois Gares). In addition, the programme presents a rigorous housing grid and the agency plays with this repetition to multiply the openings and create a seductive façade rhythm. The generous ground floor level offers a reception area, breakfast room, cafeteria, laundry and fitness room. On the 5th floor, a shared terrace gives onto the railways and the constant ballet of RER and TGV trains.

MG-AU Michel Guthmann Architecture / Urbanisme

Work section 2

To complete the built frontage and incorporate the space occupied by the three stations, Michel Guthmann developed a linear façade. To overcome the mass effect caused by this urban bias and designed to reflect the density of the Place du Grand Ouest, the architect sculpted the material and imagined successive folds reaching up from one floor to another and from one opening to another. This movement that depends on the aspects, picks up the light in different ways and creates a pattern that is as innovative as it is elegant. This bias also subtly affirms the repetition induced by a housing programme for students that provides 99 bedrooms.

MG-AU Michel Guthmann Architecture / Urbanisme

Work section 3a

Located alongside Rue Jules Verne, Michel Guthmann's proposal for work section 3a is intended for home ownership apartments, creating a massive volumetry developed from the resolutely urban and intense layout that has become his design signature. By sculpting the given volume, the architect, working on the angles has created generously glazed angles, thus freeing the balconies opening onto the town. These sections made in the same dark materials reveal white façade facings. This interplay of colours and geometry delicately characterise the building in its environment.

NRAU Nicolas Reymond Architecture & Urbanisme

Work section 3b and 4

Thanks to his early recognition, Nicolas Reymond, known for his large number of successful projects, has specialised in housing programmes. His drawing skills have been recognised in France by a number of architectural reviews. In Massy, he has completed two buildings that gave him the opportunity to work further upstream with an infused spirit, for the district designed by Michel Guthmann, the coordinating architect. In his hands, the density becomes the object of research into materiality. In this way, Nicolas Reymond superimposes concrete layers distinguished by their colorimetry. He also imagines pursuing his work into cut-outs and angled lines that, in particular, he reinterprets within the timber clad loggias. In this way, the architect reinterprets the frontality with the town and develops an intimacy that is more directed towards the exterior spaces of each housing unit.

Hardel Le Bihan Architectes

Work section 5

The second building designed by the Hardel Le Bihan agency is located along the Atlantis mall and combines shops and housing built for sale. Unlike work section 1, the second building displays a volumetric envelope. Apart from creating a characteristic silhouette, these variations make it possible to vary configurations –duplex housing or double height living rooms– as well as external spaces, terraces and loggias.

Remerciements
Acknowledgements

La Ville de Massy
The City of Massy

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

Les collaborateurs du projet
Project collaborators

Elise Bancelin
Renaud Benedyczak
Magali Boudey
Nelly Pinaud
Caroline Rongieras

Les urbanistes
City Planners

Agence 2Portzamparc,
Christian et Elizabeth de Portzamparc
DLM architectes, Jean Chéron

Les architectes
Architects

Phase 1 :
– Agence 2Portzamparc,
Christian et Elizabeth de Portzamparc
– Atelier VongDC, Julie Howard
– Badia Berger Architectes, Marie-Hélène Badia

Phase 2 :
– MG-AU Michel Guthmann & Associés, Architecture,
Urbanisme, Michel Guthmann
– Hardel Le Bihan Architectes, Mathurin Hardel
et Cyrille Le Bihan
– NRAU Nicolas Reymond Architecture & Urbanisme,
Nicolas Reymond

Les paysagites
Landscape Architects

Phase 1 : Péna Paysages, Michel Péna, pour
les espaces publics et privatifs
Phase 2 : Atelier Roberta pour les espaces privatifs

Les promoteurs bailleurs
Promoters and Funders

Phase 1 : Altarea
Phase 2 : Nexity, Keyden

Les photographes
Photographers

Hervé Abbadie
Salem Mostefaoui
Takuji Shimmura
Nicolas Trouillard

Ours
Credits

Production et réalisation
Production and realisation

Ante Prima Consultants, Paris

Direction de l'ouvrage
Publication manager

Luciana Ravanel, Ante Prima Consultants

Coordination et suivi éditorial
Coordination and editorial work

Pauline Derosereuil, Ante Prima Consultants
avec Stéphanie Evrat, Paris Sud Aménagement

Textes
Texts

Jean-Philippe Hugron

Conception graphique
Graphic design

Zoo, designers graphiques
assisté de Quentin Cholley

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 photographiques
Illustration Credits

2Portzamparc: p.32–33
Hervé Abbadie: p.22 (2015)
Altarea: p.31
A. M-G: p.16-18; 19 (1987, 1991)
Berga & Gonzalez: p.57
Drone Press: p.82
Hardel Le Bihan Architectes: p.64; 80
MG-AU Michel Guthmann Architecture/Urbanisme: p.68; 72
Jean-Michel Molina: p.4; 21 (2013)
Salem Mostefaoui: p.77
NRAU Nicolas Reymond Architecture & Urbanisme: p.76
Paris Sud Aménagement: p.11; 19 (1994); 20; 22 (2017)
Paris Sud Aménagement/Zoo, designers graphiques:
p.12–15
Takuji Shimmura: p.20 (2009 centre); 23 (2021, 2023);
25; 39; 43–55; 62; 65–69; 70–71; 73–75; 78–79;
81; 84–85

Achevé d’imprimer en Belgique, mars 2024
Printed in Belgium, March 2024

©2024
AAM-Ante Prima éditions
Paris Sud Aménagement
Zoo, designers graphiques

ISBN 978-2-87143-416-0
Dépôt légal – Legal deposit
2024/1802/3

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.

