

REAMENAGEMENT DE LA PLACE DE FRANCE A MASSY (91)



REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier les personnes qui m'ont aidé à réaliser ce projet et qui m'ont mis à disposition les renseignements et les documents dont j'ai eu besoin :

Madame KOT Anaïs, Directrice adjointe de l'Urbanisme

Madame LE CABELLEC Anne-Laure, Chargée d'études Direction de l'Urbanisme

Je remercie également mon tuteur Monsieur MARTOUZET Denis, pour m'avoir guidé dans ma réflexion.

INTRODUCTION

L'espace public représente dans les sociétés humaines, en particulier urbaines, l'ensemble des espaces de passage et de rassemblement qui est à l'usage de tous, soit qui n'appartient à personne, soit qui relève du domaine public ou, exceptionnellement, du domaine privé.

Il forme la structure spatiale des voiries et est un champ de liberté pour ses usagers : liberté de manifestation, de parole, d'expression, de commercer...

Il constitue l'espace de vie de ses riverains.

La place de France est un espace public qui renferme certains problèmes dans son fonctionnement et son organisation. Ces problèmes sont créés par les usagers et les aménagements en relation avec cette place.

Je réalise donc un projet d'aménagement dans l'optique de trouver des solutions à ces problèmes. Ce projet a l'objectif d'être durable et de correspondre à l'évolution de la ville de Massy mais aussi plus généralement à celle de son département voire de sa région.

Massy est une ville en plein essor du sud de Paris. C'est un pôle régional important en matière de transport mais aussi d'emploi et de commerce. Au regard de cela, la commune met en place de nombreuses opérations d'aménagement et notamment en matière de logement.

La place de France, située dans un quartier regroupant la majeure partie de la population de la commune, répond partiellement aux besoins de ses usagers en matière de circulation, de commerce et de services.

Il est donc question d'améliorer le fonctionnement et l'organisation de cette place pour qu'elle puisse répondre à ces besoins d'une manière plus complète.

Ce rapport se compose d'abord d'un diagnostic de la ville de Massy, afin de déterminer ses caractéristiques dans tous les domaines et de comprendre son fonctionnement.

Ensuite, c'est un diagnostic de la place de France qui sera effectué. Il permet de répertorier ses fonctions à l'échelle de son quartier mais aussi de la ville et de mettre en avant ses problèmes de fonctionnement et d'organisation.

Enfin, les propositions d'aménagement intégrées dans la dernière partie du rapport auront pour intention de répondre à ces problèmes.

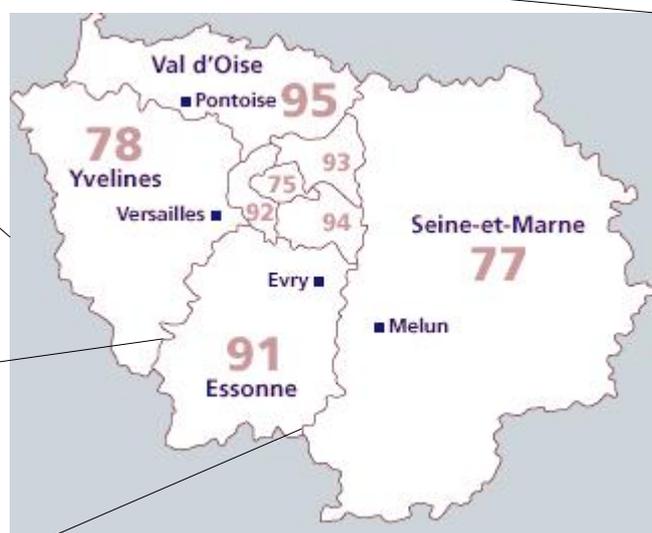
PARTIE I :
DIAGNOSTIC DE LA COMMUNE DE
MASSY

Avant toute chose, il est nécessaire de s'intéresser à la ville de Massy sous tous ces angles. Comme beaucoup de villes de la région parisienne, Massy s'est développée à partir de la deuxième moitié du XX^{ème} siècle. Mais cela d'une façon bien particulière. Dans cette partie on effectue un diagnostic de la ville de Massy. Après l'avoir située géographiquement et historiquement, on traite de ses différentes caractéristiques en matière de transport, de constructions urbaines, d'économie etc..

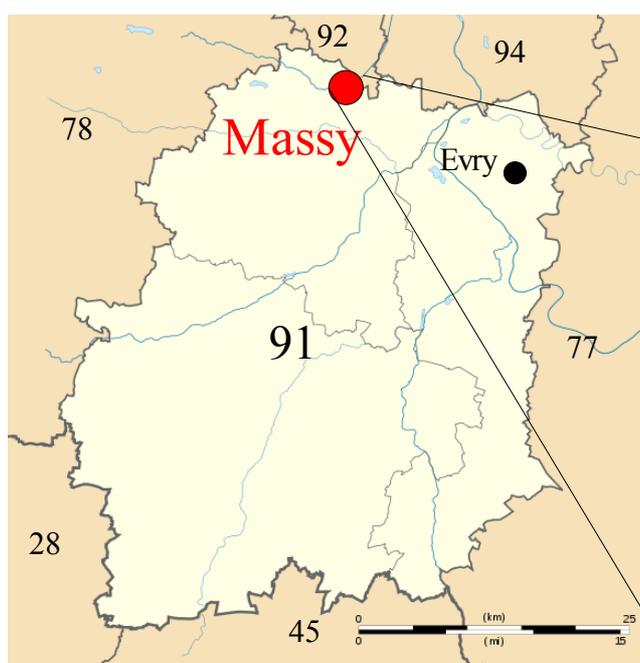
I. Massy dans le sud parisien



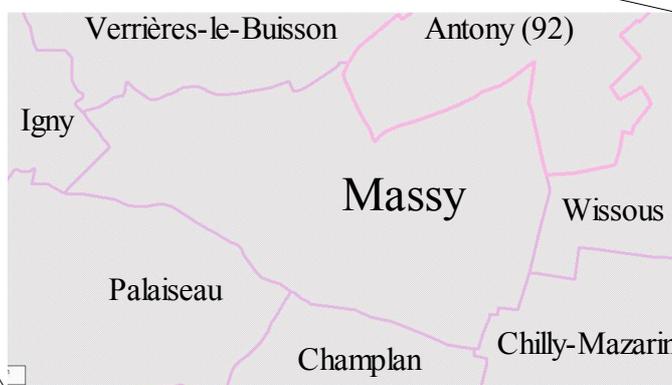
La France



L'Essonne dans la région Île-de-France



Massy dans le département de l'Essonne



Massy et ses communes limitrophes

Massy est bordée au nord par le plateau de Saclay et la rivière la Bièvre.
Le territoire s'étage entre une altitude de 110 mètres au Sud-Sud-Ouest et 55 mètres au Nord-Ouest.

La commune est installée sur un sol typique du bassin parisien.
Il est composé de couches de sables de Fontainebleau et de meulière, puis de marne mêlée au gypse et enfin de calcaire, mis au jour lors des travaux de la tranchée du TGV Atlantique.
Le sous-sol argileux explique la formation d'une clairière au sein de la forêt et les nombreuses étendues d'eau des environs.
(Cf carte géologique en annexes)

Les premières pierres de la ville (aujourd'hui le vieux Massy) furent posées dans une cuvette, en bordure de la Bièvre, au pied du « Mont Gaudon », culminant à 101 mètres.
Les quartiers pavillonnaires furent construits ensuite sur deux monticules : au Sud-Ouest (frontières avec Igny et Palaiseau) et au Nord, séparant les vallées de la Bièvre et de la Seine.

Les constructions se sont donc organisées en fonction de la topographie (vallée de la Bièvre et plateau de Saclay).



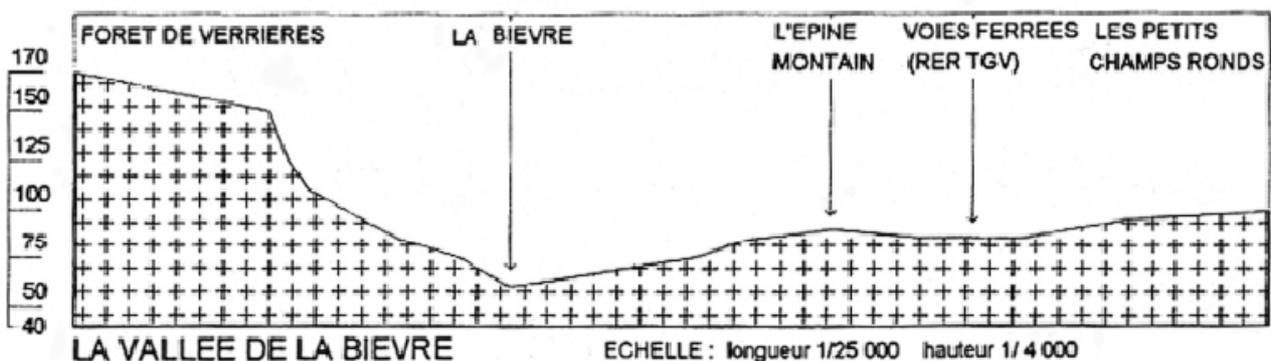
Le plateau de Saclay, important secteur d'activités

Source : docsciences.fr

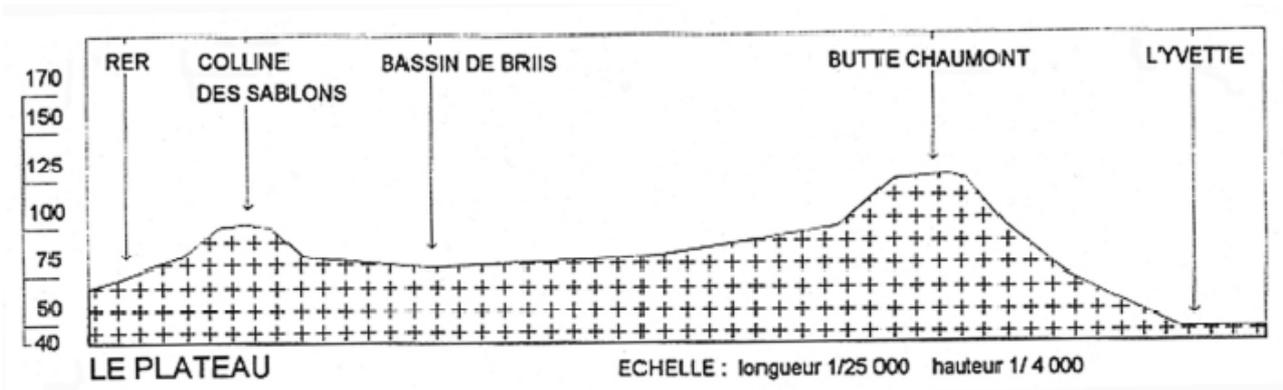


La Bièvre, seule frontière naturelle de Massy

source : wikipedia.org



Massy, au sud de la vallée de la Bièvre



Massy, à l'est du plateau de Saclay

III. Histoire et urbanisme liés

1. Les origines : du village agricole au bourg rural

Située à proximité de la route entre Paris et Chartres, la ville a sans doute été construite sur une hauteur (le Mont Gaudon) et a formé le point de départ d'une implantation humaine. En l'an 300, à l'époque de la Gaule romaine, un légionnaire romain nommé Maccius reçut de l'empereur Maximien Hercule les terres entourant ce mont Gaudon pour y établir une villa rustica, c'est à dire une villa consacrée aux travaux agricoles (contrairement à la villa urbana). Jusqu'en 1900, l'histoire de la ville est similaire à celle des bourgs ruraux de l'aile-de-France.

2. Le développement économique

C'est avec le début du XXe siècle que le visage de Massy change : de village rural, il se transforme en ville soumise de plus en plus à l'attraction de Paris.

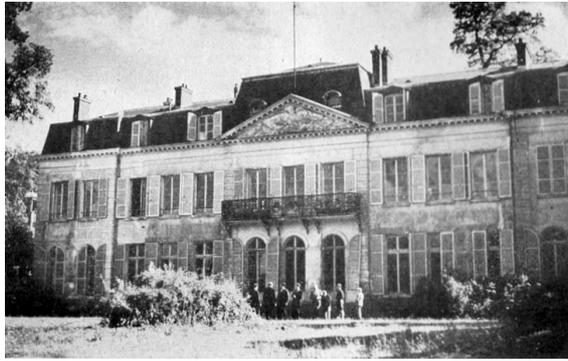
À la fin du XIX ème siècle, l'arrivée du chemin de fer, avec la ligne de Sceaux, ouverte en 1849, complétée en 1883 et 1886 par la ligne de Grande Ceinture, favorisa le développement industriel rapide et l'afflux de population, développant alors les équipements communaux, dont une mairie plus importante édifiée en 1882.

Dès 1890, l'industrie Vilmorin Clause & Compagnie disposait d'une voie menant directement à la grande ceinture pour exporter sa production. À l'époque du Pavillon de Banlieue, des lotissements s'installèrent aux Graviers et à Villaine, nécessitant entre autres, l'installation de l'électricité en 1923 et l'ouverture d'une nouvelle école dès 1927.

Ainsi furent construits les lotissements *avenir du Proletariat* au nord du bourg et l'habitat pavillonnaire du quartier du Pileu à l'extrême ouest de la ville.

Au cours de l'électrification de la ligne de Sceaux, une nouvelle gare à Massy-Palaiseau fut construite entre 1934 et 1937.

Cette croissance fut stoppée par la seconde guerre mondiale. Un premier bombardement allemand en 1939 détruisit la gare de Massy-Verrières, et en juin 1944, quatre autres bombardements importants des Alliés sur le nœud ferroviaire stratégique que constituait la gare de Massy-Palaiseau furent 88 victimes et détruisirent la ville, dont l'église Sainte-Marie-Madeleine, classée monument historique en 1920 et la tuilerie. Durant cette période sombre, le château de Vilgénis servit d'État-major à une unité de cavalerie de la SA du 14 juin 1940 au 28 juin 1941 et à nouveau en 1944. En août 1944, le commandant La Perrière de la 2e division Blindée obtint leur reddition et l'armée de l'air réquisitionna le domaine dès 1945, alors qu'Air France entamait en 1946 des négociations pour l'acheter.



Le château de Vilgénis (milieu XXème)

Source : aviatechno.free.fr



La gare de Massy-Palaiseau (milieu XXème)

Source : pierre.blandel.perso.libertysurf.fr



La gare de Massy-Verrières (début XXème)

Source : prenom.com

3. La formation d'une nouvelle identité communale

La place de France et son quartier vit le jour durant cette période.

Après-guerre, la reconstruction des dommages de guerre et le développement de l'agglomération parisienne vont métamorphoser la géographie de la commune. La croissance démographique et la pénurie de logement en Île-de-France entraîne l'établissement de quatre bidonvilles au sud et à l'est de la commune, dont les plus importants sont celui des Portugais route de Chilly ou celui des Goachères pour les Maghrébins, constitués d'habitations vite montées, notamment par le mouvement Castors. D'autres baraquements sont construits dans le parc du château de Vilgénis, eux pour accueillir les étudiants du nouveau centre de formation Air France, dès 1951.

La construction du quartier du Petit-Massy en 1955, inauguré par Roger Duchet, celle des foyers de travailleurs par la Sonacotra à partir de 1956 puis la décision prise par l'État en 1958 d'implanter un Grand Ensemble sur les territoires de Massy et Antony modifia radicalement la morphologie urbaine durant les années 1960.

la Zone industrielle des Champs Ronds a été réalisée durant cette décennie.

L'implantation du Grand Ensemble sur 145 hectares a fait doubler la population. Le grand ensemble de Massy Antony, plus tard rebaptisé *Massy-Opéra*, est le quartier dans lequel a vu le jour la place de France.



L'école d'aviation de Vilgénis (1949)

Source : aviatechno.free.fr

La construction de ce quartier entraîna un certain déséquilibre dans l'urbanisation de la ville puisque c'est un quartier d'habitat collectif qui apparaît dans une zone assez restreinte de la ville. C'est pourquoi, dix ans plus tard, la construction de la ZUP de Villaine est lancée pour rééquilibrer l'urbanisation de la ville.

Ce brusque développement de la ville modifie également la structure sociale : rajeunissement de la population, arrivée de population d'origine étrangère...

Les années 1960 et 1970 voient se poser les questions liés au rapide développement urbain : problème de logement et bidonvilles, manque d'équipements publics, requalification de certains sites industriels, délinquance...

Pour pallier les besoins de cette nouvelle population, de nombreuses infrastructures ont été créées. En 1956 fut construite l'église Sainte-Marie-Madeleine par l'architecte Pierre Pinsard, inaugurée en 1959. En 1963, l'église Saint-Paul est construite à son tour dans le grand ensemble, en même temps que la synagogue.

La construction du Lycée Parc de Vilgénis fut entamée à partir de 1961.

Durant les dix années suivantes, la répartition urbaine se rééquilibre vers le sud avec l'édification de logements sociaux à Villaine impliquant la construction d'équipements structuraux (nouvelle poste en 1962, mairie en 1984) mais également le démantèlement du parc de Vilmorin en 1967.

Ainsi, un grand nombre d'infrastructures furent créées (écoles, hôpital, centres sportifs, piscine, centre culturel, crèches, espaces verts...)

En 1972 se développa l'église réformée évangélique.

Le développement des transports a aussi encouragé le développement économique de la ville.

En 1969 fut ouvert le site d'entretien du matériel roulant, largement agrandi en 1977 lorsque la ligne de Sceaux fut intégrée à la ligne B du RER d'Île-de-France.

A partir des années 1980, Massy s'est véritablement détachée des autres communes en se développant d'une façon bien particulière.

Elle continue de se développer, soit en urbanisant des terres agricoles, soit en favorisant le renouvellement de certains quartiers existants. Ces opérations d'aménagement, financées dans le cadre de procédures de ZAC, ont aussi bien concerné des zones à dominante d'habitat que des zones d'activité.

Le quartier du vieux Massy est le premier à connaître une telle opération d'aménagement avec la réalisation de la ZAC Centre Ville (réalisation de logements, équipements, services et commerces autour du marché couvert).

Une opération ayant pour but de résorber les habitats insalubres du centre ville (ZAC Multisites) a été lancée mais vite abandonnée. Les objectifs de densité n'ont pas été atteints.

Durant la même période, la ZAC Place de France a été lancée avec la réalisation de l'opéra-théâtre ainsi que de bureaux et services.

A l'extrémité ouest de la ville, le quartier d'habitat du Pileu a été créé.

La ville a aussi effectué des opérations en matière d'activité avec la réalisation de la zone d'activité du Moulin (voir 6.b)

En 1991, l'implantation de la gare de Massy TGV redonna un nouveau souffle à l'activité économique municipale avec la possibilité d'interconnexion TGV, amenant la construction aux Champs-ronds d'un nouveau quartier d'affaires et l'installation de nombreuses entreprises accompagné du développement du quartier Vilmorin.

En 1993 fut inauguré l'opéra de Massy, ce qui acheva de doter la commune en équipements structurants d'envergure régionale, malgré les lourds investissements qu'elle représenta.

Certains équipements comme la gare TGV ou l'opéra-théâtre ont donc un rayonnement qui dépasse le cercle communal et départemental.

Plus récemment, des opérations ont été lancées pour rendre la zone d'activités des Champs Ronds (voir 6.b) multifonctionnelle avec la réalisation d'immeubles de bureaux et de logements. Certaines de ces opérations sont encore en cours aujourd'hui. En matière d'habitat, ce sont les friches de Vilmorin qui ont fait l'objet d'un aménagement d'ensemble : un nouveau quartier a été créé, regroupant habitat , équipement, services et activités.

4. L'occupation du sol aujourd'hui

Aujourd'hui, le territoire massicois est urbanisé sur sa quasi-totalité.

<i>Type d'occupation</i>	<i>Pourcentage</i>	<i>Superficie</i>
Espace urbain construit	71 %	674 ha
Secteur à dominante d'habitat	31 %	298 ha
Secteur à dominante d'activités	22 %	208 ha
Infrastructures et délaissés urbains	18 %	168 ha
Espace urbain non construit	16 %	144 ha
Espaces verts	13 %	122 ha
Terrain libre	3 %	22 ha
Secteur agricole	13 %	125 ha
TOTAL		

L'occupation du territoire communal

Les infrastructures de transport mobilisent actuellement 18% du territoire communal.

Les délaissés urbains représentent une part importante de l'occupation. Ils sont conséquents dans certains secteurs comme l'entrée est de la ville au niveau de l'échangeur entre l'A10 et la RN20. Massy conserve tout de même une identité verte avec ses 122 hectares aménagés en espaces verts, où les infrastructures et leurs délaissés urbains forment les troisièmes consommateurs d'espace, juste avant les espaces verts.

Le territoire de Massy est aujourd'hui urbanisé à 87 %. Seule une vingtaine d'hectares sont en terrain libre. Au sein de la zone urbanisée et la moitié des terres agricoles sont potentiellement urbanisables (dans le quartier de la Bonde).

Ainsi, le développement urbain de Massy ne pourra s'exprimer qu'en termes :

- de renouvellement urbain dans les quartiers existants
- d'urbanisation des terres agricoles
- de mobilisation des délaissés d'infrastructures

5. Les édifices remarquables

a) Le patrimoine architectural

Malgré les destructions importantes lors de la seconde guerre mondiale, le patrimoine architectural de Massy est relativement riche.

Deux édifices sont classés au titre de monuments historiques :

- Le château de Vilgénis, reconstruit en 1823, dont les communs datant de 1755 furent classés le 18 juin 1948 et le bâtiment principal le 23 septembre 1977. Il est aujourd'hui propriété d'Air France. Il est situé dans le quartier Vilaine, à l'extrême limite de la commune de Verrières-le-Buisson
- L'église Sainte-Marie-Madeleine classée le 13 septembre 1920, dont ne subsiste aujourd'hui que le clocher.

D'autres édifices remarquables ne sont pas classés :

- l'ancienne maison de Nicolas Appert, construite en 1802. Elle est aujourd'hui devenu le centre culturel Saint-Exupéry, complété par un buste du savant par le sculpteur Richard Bruyère en 1999.
- l'ancienne maison de Fustel de Coulanges, construite au XVII^{ème} siècle. Elle est aujourd'hui occupée par la Fondation d'Auteuil.

Depuis, le renouveau et le développement démographique ont permis l'édification de nouvelles œuvres :

- le centre commercial des Franciades par Jean Balladur (voir partie II), dans le quartier Massy-Opéra
- l'église Sainte-Marie-Madeleine par Pierre Pinsard, dans le Vieux Massy
- la mairie en 1984, dans le Vieux Massy



La mairie

source : photo personnelle

- l'arbre de Lumière du sculpteur Raymond Moretti en 1989
- l'opéra en 1993 (voir photo n°)

Massy regroupe aussi plusieurs lieux de cultes, autres que l'église Sainte-Marie-Madeleine :

- l'église Saint-Fiacre-Saint-Esprit
- église Saint-Paul
- la synagogue
- l'église baptiste réformée
- le temple Saint-Marc

b) Le patrimoine environnemental

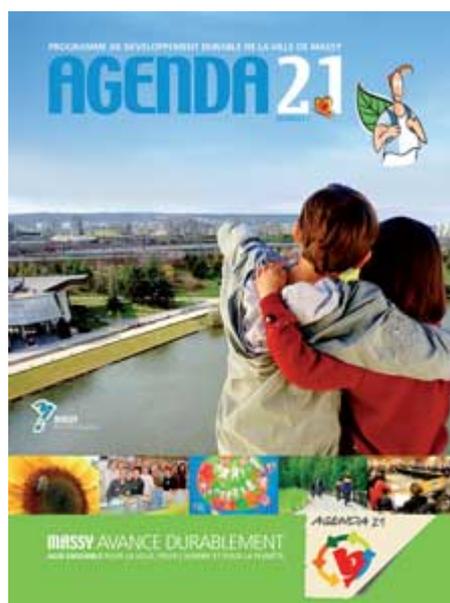
En 2003, presque 20% du territoire rural était encore classé comme rural, dont la majeure partie implantée au sud-est de la commune. De vastes espaces agricoles occupent l'espace entre l'atoroute A10, la route nationale 20 et la route départementale 188 sur près de 40 hectares.

Massy compte 120 hectares d'espaces verts (sur un territoire total de 943 hectares) :

- le parc urbain Georges Brassens, au nord-est
- le parc Descartes, au nord-est
- le parc de Vilgénis, à l'ouest, prévu pour être ouvert au public
- les bords de Bièvre, classés « Espace naturel sensible » par le conseil général de l'Essonne
- la coulée verte du sud parisien, s'achevant à proximité du centre ville

Afin de préserver et d'enrichir ce patrimoine, la commune s'est engagée dans une démarche de développement durable avec un Agenda 21, groupant 100 actions dont :

- l'extension des espaces verts
- la revégétalisation du talus en bordure de voie ferrée
- réduire l'usage des produits phytosanitaires



Massy et son agenda 21

source : ville de massy

IV. Démographie

Troisième commune en nombre d'habitants, Massy, comme de nombreuses communes de banlieue a connue une croissance vertigineuse durant la seconde moitié du XX^{ème} siècle.

Ce bourg de 1400 habitants est devenu aujourd'hui une ville de plus de 40 000 habitants.

Lors du premier recensement, en 1793, Massy était un gros village (1056 personnes comptabilisées).

La démographie fut ensuite relativement stable durant toute la première moitié de XIX^{ème} siècle. Un première chute fut enregistrée suite aux pertes durant l'occupation prussienne causée par la guerre franco-allemande de 1870.

En partie grâce au développement du chemin de fer (et des lignes de Sceaux et de la Grande Ceinture) dans le dernier quart du XIX^{ème} siècle, la population atteint les 1300 habitants en 1901. Après le premier conflit mondial, la commune dépasse les 2000 résidents fixes (1921), puis gagna 1000 habitants tous les cinq ans jusqu'en 1931 (4000 habitants).

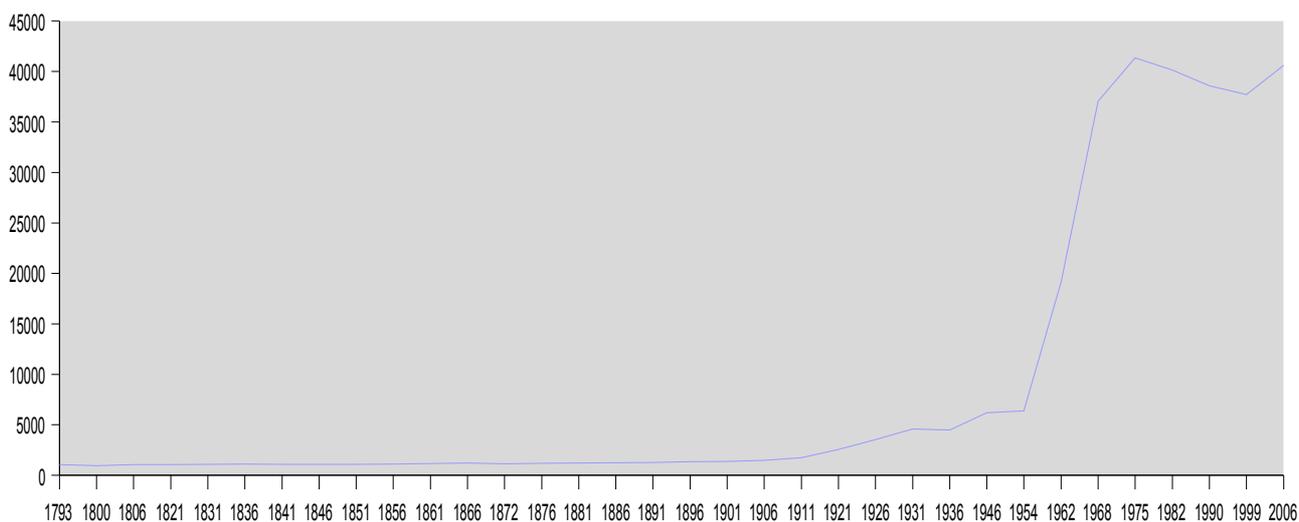
La commune perdit environ 150 personnes durant la Seconde Guerre mondiale.

Au sortir de cette guerre, la proximité de la capitale et les infrastructures de transports routiers et ferrés attira une population nombreuse. Ainsi, dès 1946, la barre des 6000 habitants fut dépassée, ce qui entraîna une urbanisation anarchique et l'implantation de bidonvilles à proximité du nœud ferroviaire.

Pour faire face à cette problématique critique (qui sévit dans toute l'Île-de-France), l'État décida en 1956 de confier à la Sanacotra la construction de foyers de travailleurs et l'édification du grand ensemble de Massy-Antony.

A partir de cette date, la population explosa en dépassant les 19000 habitants en 1962 puis presque le double 5 ans plus tard pour atteindre son maximum de 41344 habitants en 1975.

Après un lente décroissance dans le dernier quart du XX^{ème} siècle, la population est aujourd'hui de 40612 habitants, soit une densité de 4000 hab/km² pour une superficie de 943 hectares, ce qui fait de Massy la troisième commune la plus peuplée de l'Essonne derrière Evry et Corbeil-Essonne.



Évolution démographique de Massy

source : Cassini et INSEE

Avec 12,2% de la population de nationalité étrangère, l'immigration tient une part relativement importante dans la croissance démographique de la commune :

Pays d'origine	Part de la population totale de Massy
Algérie	2,4 %
Portugal	2 %
Tunisie	1,5 %
Maroc	0,8 %
Italie	0,3 %
Espagne	0,2 %
Turquie	0,1 %
Autre	6,7 %
Total	12,2 %

La population de nationalité étrangère à Massy
source des données : INSEE



La pyramide à Massy des âges en 1999
source : INSEE



La pyramide des âges en Essonne en 1999
source : INSEE

Après comparaison des pyramides des âges précédentes, les données départementales laissent voir une population statistiquement plus âgée et un déficit de population nées après 1970, et entre 1940 et 1954.

La population née entre 1955 et 1969 en Essonne est nettement plus nombreuse à Massy par rapport à la moyenne départementale. Cela peut s'expliquer par le fait que cette population représente la population active et les personnes installées dans la commune durant sa phase de croissance rapide (de 1954 à 1975).

De plus, les résidents nés avant 1939 sont légèrement plus représentés que dans le reste du département (sauf pour les femmes nées entre 1905 et 1924).

En 1999, les moins de 25 ans représentaient près de 32% de la population massicoise. Dans les deux zones urbaines sensibles, ce chiffre était porté à presque 35%. Les familles mono parentales représentaient plus de 16% de la population totale.

V. Un pôle important de transports

Massy est une ville particulièrement bien desservie en matière de transport, que ce soit par le réseau routier ou par le réseau ferroviaire, ce qui réduit considérablement le temps de trajet jusqu'à la capitale.



En effet, on accède à l'autoroute A10 (vers Orléans) au sud de la ville et à l'A6 (vers Paris ou Lyon) par Chilly-Mazarin.

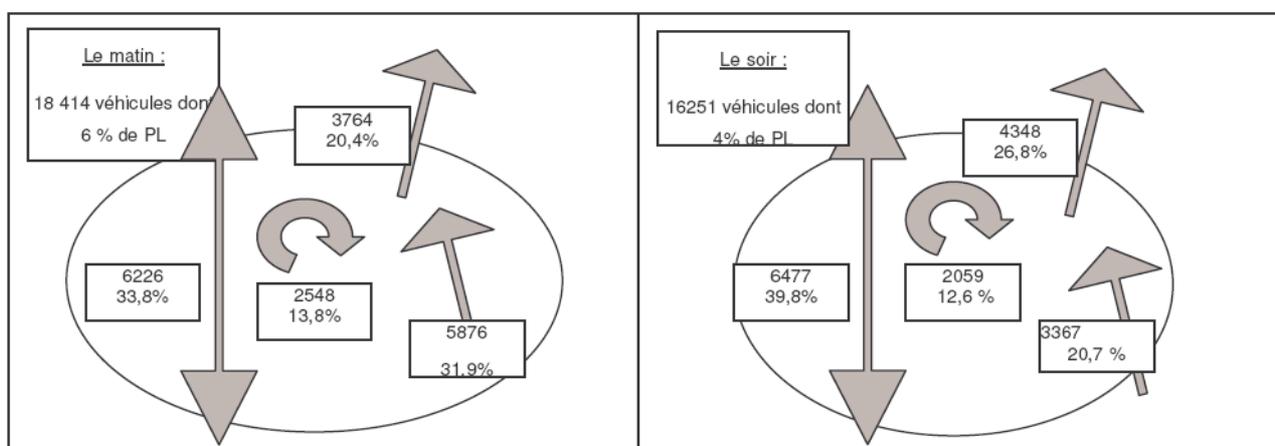
On peut ainsi rejoindre Paris en 30 minutes (10 min jusqu'à Chilly-Mazarin puis 20 min par l'A6) par le réseau routier.

Une étude de circulation a été menée fin 2003.

Il en a été conclu que la ville de Massy attire plus de véhicules qu'elle n'en émet (18400 véhicules à l'heure de pointe du matin et 16300 à celle du soir, tout véhicule confondu).

Les déplacements les plus fréquents sont ceux de l'axe nord-sud (RN20 et RN188).

A l'intérieur de la ville, la zone la plus attractive est celle des Champs Ronds (au sud est). Elle attire 50 % du trafic des véhicules légers à l'heure de pointe du matin alors que la zone Massy-Opéra / Centre Ville et la zone de la Bonde combinées en attirent à peine 37 %.



Répartition des déplacements à Massy en fonction de leur type

source : Etude Générale de la Circulation, ISIS, décembre 2003

Massy est le premier carrefour ferroviaire régional hors de Paris.
Elle abrite deux gares RER :



- Massy-Palaiseau, au Sud, où passe les lignes B et C du RER.
- Massy-Verrières, au Nord, où passe la ligne B du RER.

Ainsi qu'une gare TGV, à proximité de la gare Massy-Palaiseau, avec 40 trains par jour qui dessert plus de 60 destinations dont Bruxelles, Londres et la plupart des métropoles régionales françaises, sans transiter par Paris.

Ainsi, la première station de RER parisienne est joignable en 15 minutes par la ligne B et en 35 minutes par la ligne C.



L'aéroport le plus proche est celui d'Orly (92).

On y accède en 20-25 minutes en transport en commun (RER B jusqu'à Antony puis navette d'Antony à l'aéroport) ou en 15 minutes en voiture.

L'aéroport Roissy Charles de Gaulle est joignable par le RER B en environ une heure et en 45 minutes en voiture.



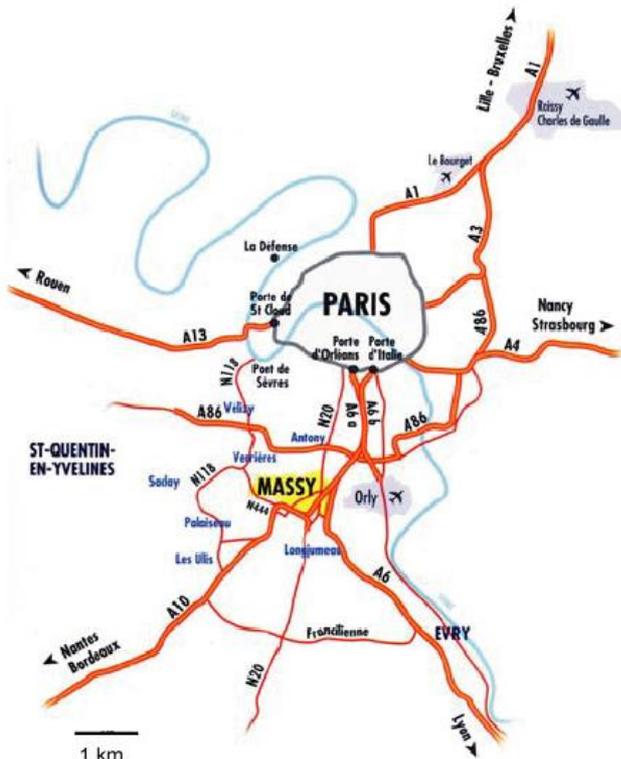
Façade de la gare Massy-Palaiseau RER C
source : photo personnelle



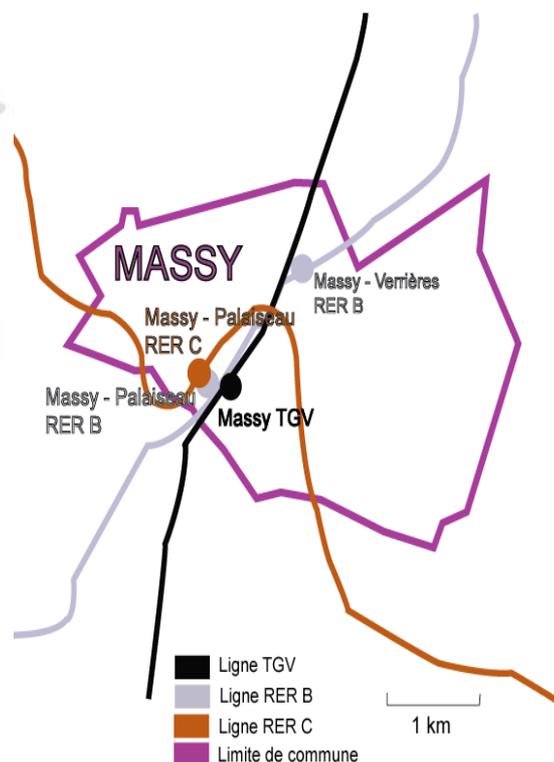
Façade de la gare Massy-Palaiseau RER B
source : photo personnelle



Façade de la gare Massy TGV
source : parisbanlieue.blog.lemonde.fr



Massy desservit par le réseau viarie
Source : ville de Massy



Massy desservit par le réseau ferroviaire

Massy est donc très bien desservi par les transports en commun comme le train (RER ou TGV) mais aussi les bus : pas moins de 32 lignes passent par Massy, la plupart par les gares TGV et RER. Mais ces nombreuses infrastructures de transport morcellent le territoire de la commune, qui forment des limites en décalage avec les limites administratives. La coupure principale est celle formée par l'autoroute A10, d'est en ouest, au sud de la commune.

L'organisation interne de la commune est donc très fortement influencée par les transports, et notamment dans les quartiers denses et à proximité d'autres communes comme *Massy-Opéra*.

VI. Une économie maîtrisée

La commune de Massy a longtemps été principalement tournée vers l'agriculture.

En 1988, 5 exploitations agricoles étaient encore en activité, occupant une superficie de 48 hectares et employant 19 personnes à temps plein.

En 2007, on compte encore 44 personnes travaillant la terre à Massy.

La problématique massicoise en matière d'aménagement est liée au développement et à l'aménagement de l'axe Sud de la région

Quatre marchés sont organisés dans la commune :

- les mardis et vendredis : allée de Narbonne et quartier des Graviers
- les mercredis et samedis : quartier de Villaine
- les jeudis et dimanches : centre-ville

Le commerce représente une part importante de l'activité économique dans la commune avec trois centres commerciaux :

- Le Pileu (*E.Leclerc, LIDL...*)
- Les Franciades, à Massy Opéra
- -X% (*Cora, LeroyMerlin...*)



Localisation des marchés et centre commerciaux de Massy

1. Un gros potentiel d'offre d'emploi face à un niveau de vie relativement faible

	Commune de Massy	Département de l'Essonne
Population totale (% Essonne)	40 600 (3,42 %)	1 188 000
Population active (% Essonne)	19 000 (3,39 %)	561 000
Taux de Chômage	10,4 %	9,54 %
Revenu moyen par ménage	17321 € / an	22851 € / an
Catégorie socioprofessionnelle		
Agriculteurs	0 %	0,24 %
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	2,8 %	4,62 %
Cadres et professions intellectuelles supérieures	18,1 %	17,38 %
Professions intermédiaires	27,2 %	27,42 %
Employés	32,4 %	30,9 %
Ouvriers	19,4 %	19,42 %

Comparaison Massy / Essonne au niveau de l'emploi

Source des données : INSEE

On remarque que le revenu moyen par ménage à Massy est nettement moins que celui de l'Essonne.

Le taux de chômage massicois est lui légèrement plus élevé.

Le niveau de vie à Massy faible comparé au niveau de vie moyen des communes de l'Essonne. Cela notamment à cause du prix moyen de l'immobilier (3 314,51 € / m² à Massy contre 2 946,41 € / m² en Essonne)

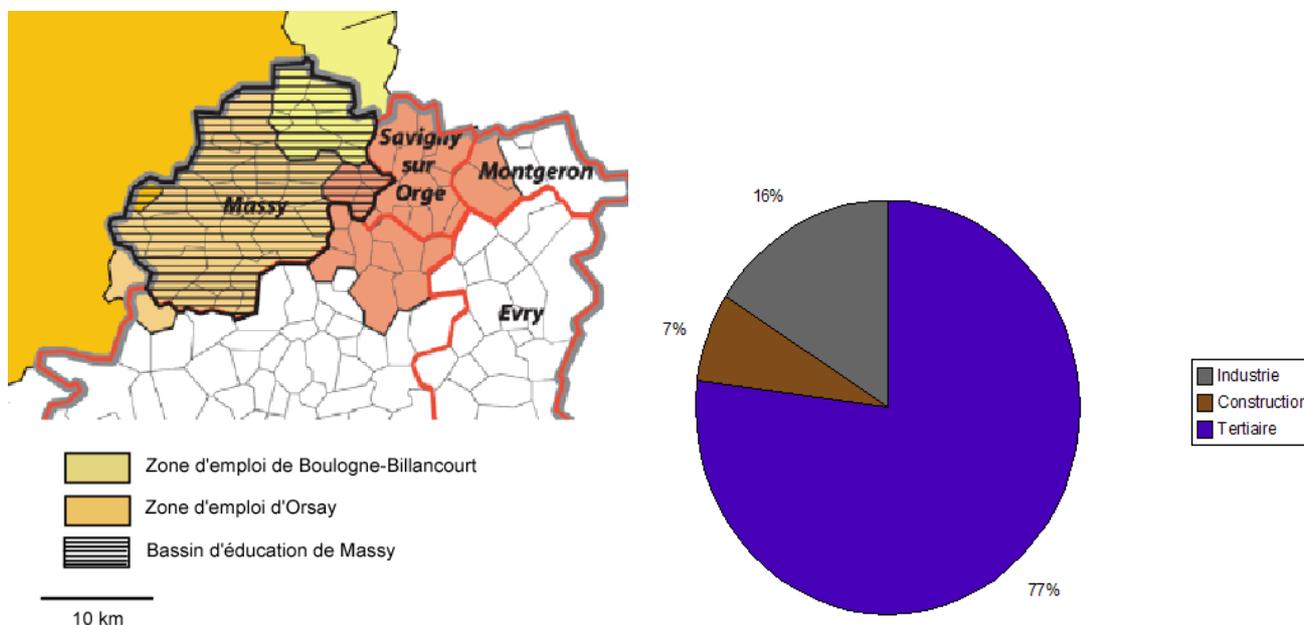
Pour lutter contre la baisse du niveau de vie, la ville de Massy n'a pas augmenté les taux communaux des impôts locaux depuis 13 ans, ce qui fait de Massy la ville la moins imposée de l'Essonne.

	Population			Emploi	
	Population sans doubles comptes en 1999		Evolution entre 1990 et 1999	Nombre d'emplois au 31/12/2004	
	Effectifs	En %	Taux d'évolution (%)	Effectifs	En %
Ballainvilliers	2 749	2,3	8,6	1 572	2,3
Champlan	2 458	2,0	-1,3	2 853	4,1
Chilly-Mazarin	17 737	14,7	4,7	8 368	12,1
Epinay-sur-Orge	9 399	7,8	-3,0	3 236	4,7
Longjumeau	19 957	16,5	0,5	6 965	10,1
Massy	37 712	31,2	-2,2	24 020	34,6
Morangis	10 611	8,8	5,7	7 201	10,4
Saulx-les-Chartreux	4 952	4,1	19,6	1 235	1,8
Villebon-sur-Yvette	9 373	7,7	3,2	11 356	16,4
La Ville-du-Bois	5 901	4,9	9,2	2 457	3,5
CA Europ'Essonne	120 849	100,0	1,8	69 263	100,0

La domination de Massy sur les autres communes d'Europ'Essonne en matière d'emploi

source : INSEE

Massy offre un nombre d'emplois important relativement aux autres communes de la communauté d'agglomération. Les emplois salariés sont localisés en majorité sur les parties sud et est du territoire : 83 % des emplois salariés sur 208 hectares (22 % du territoire communal). Ce développement urbain résulte en partie des contraintes liées aux servitudes de l'aéroport d'Orly.



Le bassin d'éducation de Massy parmi les zones d'emploi limitrophes

source : ville de Massy

Répartition des emplois salariés par secteur dans le bassin d'éducation de Massy

Source des données : emploi-formation.ac-versailles.fr

Les salariés travaillant dans le secteur de l'agriculture sont très peu nombreux voire inexistant (0,01% des salariés).

Le bassin d'éducation de Massy, et plus généralement l'ensemble de l'Essonne, a une activité économique basée principalement sur le secteur tertiaire. Massy regroupe ainsi des entreprises principalement orientées dans le secteur des services. En 2004, ces entreprises employaient plus de 80 000 personnes alors que la population communale était de 19000.

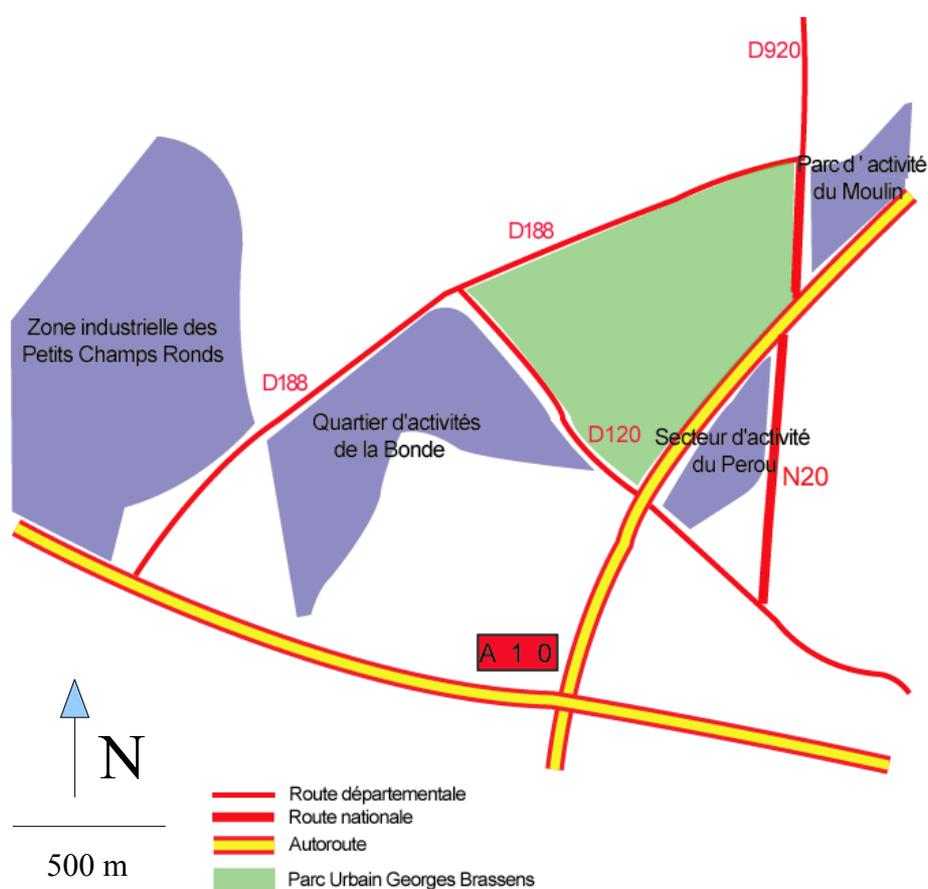
Massy est un pôle d'emploi important du nord de l'Essonne, ce qui est confirmé notamment par le fait que la ville attire plus de véhicules qu'elle n'en émet (voir I.2). Mais Massy ne parvient pas véritablement à augmenter le niveau de vie de ses habitants, qui est légèrement plus faible que le niveau de vie moyen des habitants des communes de l'Essonne.

2. Des zones d'activité très regroupées

Massy affiche une grande vitalité économique. La commune regroupe un parc immobilier d'entreprises à dominante tertiaire de 450 000 m² de bureaux.

1400 entreprises regroupant plus de 19 000 salariés sont réparties sur 4 parcs d'activité :

- La zone industrielle des Petits Champs Ronds, accueillant 159 entreprises (orientées sur les secteurs de l'industrie et du tertiaire) sur une centaine d'hectares.
- Le quartier d'activités de la Bonde accueillant 200 entreprises sur 85 hectares.
- Le parc d'activités du Moulin. Inauguré en 1994, il propose aux 60 entreprises qui s'y sont installées des locaux d'activités et des bureaux fonctionnels ainsi que des équipements hôteliers et de restauration. Il s'étend sur 6 hectares.
- Le secteur d'activités du Perou compte trois ZAC en cours de réalisation accueillant une vingtaine d'entreprises.



Les zones d'activité au sud-est de Massy

Ces quatre zones d'activité sont regroupées au sud-est de la ville à proximité du parc urbain Georges Brassens et de l'autoroute A10. Elles sont desservies par la route nationale 20 et les routes départementales 120, 188 et 920.

Parc d'activité	Emprise au sol moyenne du bâti (m ²)	Taille moyenne de la parcelle (m ²)	% occupation de la parcelle par le bâti
Champs Ronds	6 750	15 000	45 %
La Bonde	850	2 500	35 %
Pérou	3000*	20 000	15 %
Moulin de Massy	17 000	5 200	35 %

Caractéristiques foncières des zones d'activités

Source : ville de Massy

* hors FNAC

Certaines entreprises installées sur ces zones d'activité sont des grandes entreprises de notoriété internationale : *Fnac, Thales, Sagem, Chronopost, France Telecom...* Certaines d'entre elles y ont implanté leur siège social comme *Ericsson* ou *Bridgestone...*

Massy regroupe des entreprises principalement orientées dans le secteur des services. En 2004, ces entreprises employaient plus de 80000 personnes alors que la population communale était de 19000.

Cette présence importante d'entreprises et les nombreux moyens d'accès présents s'accompagnent d'infrastructures dédiées au tourisme d'affaires avec la présence de cinq hôtels pour un total de trois cent cinquante huit chambres dont cent seize classées trois étoiles au *Novotel*.

L'importance économique qu'elle représente dans le département vaut à Massy de disposer d'une antenne de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Essonne.

Même si la plupart des activités de la commune sont regroupées entre elles, certaines activités sont situées en dehors des parcs d'activité du sud.

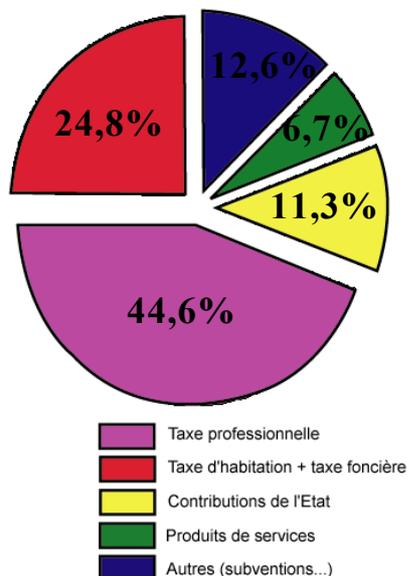
C'est le cas par exemple de l'école privée d'Air France, dans le quartier Villaine, qui constitue un pôle d'emploi important à Massy (1404 salariés en 2002)

La Poterne (zone du quartier Villaine) et le quartier du Pileu accueillent des petits pôles de commerces et d'activité. Le Vieux Villaine et le Vieux Massy regroupaient 223 entreprises pour 463 salariés en 2002.

Une centaine d'entreprises sont installées autour de la place de France (quartier Massy-Opéra) et regroupent 592 salariés. L'activité du centre commercial des Franciades joue un rôle important dans l'activité économique du quartier en regroupant 80 artisans et commerçants. Ce quartier a une vocation de pôle culturel et tertiaire.

3. Un budget destiné à l'aménagement

Les recettes totales de la ville de Massy s'élèvent à 78,9 millions d'euros et sont réparties selon le diagramme suivant :



Les taxes professionnelles sont reversées par la communauté d'agglomération Europ'Essonne.

Les contributions de l'État regroupent la dotation globale de fonctionnement et les compensations fiscales.

Un excédent de 5,8 millions d'euros des recettes de fonctionnement permet de financer une partie des dépenses d'équipement.

Les recettes de la ville
source des données : ville de Massy

Les dépenses de la ville s'élèvent à 111,6 millions d'euros. Elles sont séparées entre les dépenses d'équipement (38,5 M€) et les dépenses de fonctionnement (73,1 M€).

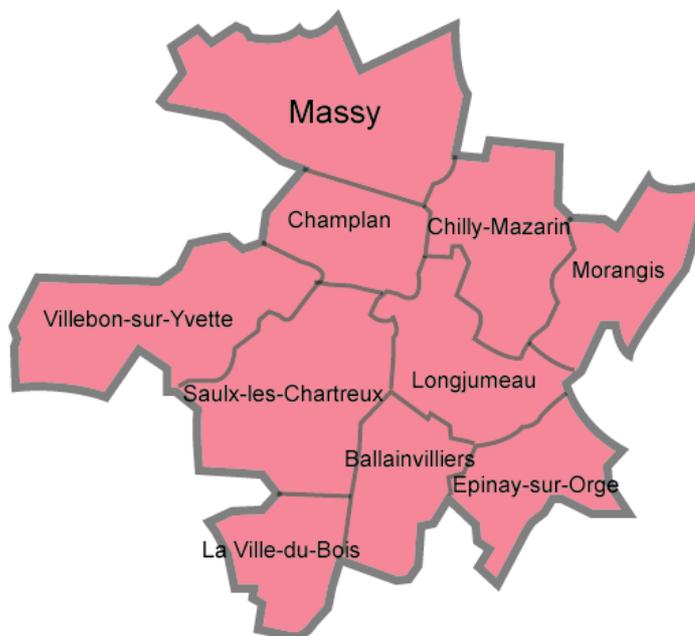
Presque 62 % des dépenses d'équipement sont consacrées à l'aménagement urbain, environ 20 % à l'enseignement, 11 % à la filière sport et jeunesse etc...

La ville de Massy consacre environ 25 % de ses dépenses de fonctionnement dans les services généraux, 15 % pour le sport et la jeunesse, 15 % pour l'aménagement, l'environnement et l'action économique, 11 % pour la culture, 10 % pour l'enseignement etc...

La majorité du budget de la commune est donc utilisé pour l'aménagement urbain. Cela se remarque par le grand nombre de chantiers en cours dans les rues de Massy (le plus important à l'heure actuelle étant celui du quartier Vilmorin avec la construction d'habitat et d'une passerelle d'accès aux gares TGV et RER du sud).

4. Massy à la tête de sa communauté d'agglomération

Massy fait partie de la communauté d'agglomération Europ'Essonne, créée le 1er Janvier 2007 et dont le président est Vincent Delahaye, actuel maire de Massy. Cette communauté, totalisant environ 130000 habitants, regroupent 10 communes : Ballainvillier, Champlan, Chilly-Mazarin, Epinay-sur-Orge, la Ville-du-Bois, Longjumeau, Massy, Morangis, Saulx-les-Chartreux et Villebon-sur-Yvette.



Massy dans la communauté d'agglomération Europ'Essonne

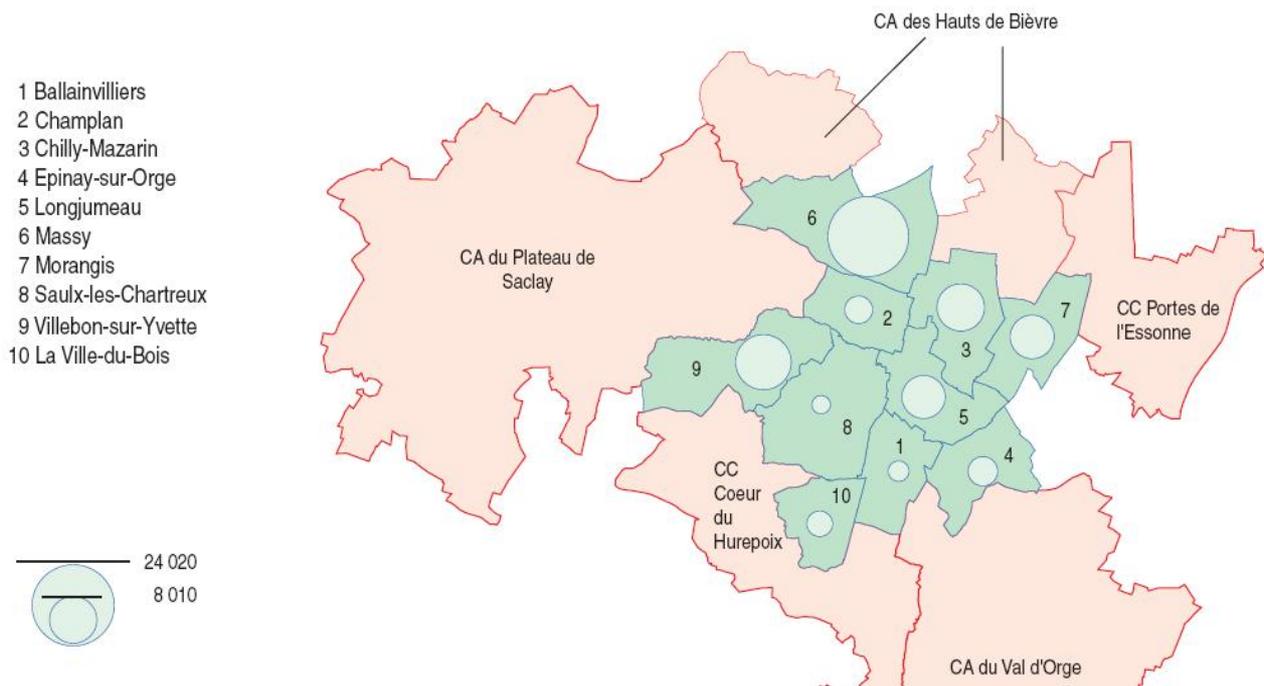
Source des données : europessonne.fr

Massy fait partie de la communauté d'agglomération Europ'Essonne, créée le 1er Janvier 2007 et dont le président est Vincent Delahaye, actuel maire de Massy. Cette communauté, totalisant environ 130000 habitants, regroupent 10 communes : Ballainvillier, Champlan, Chilly-Mazarin, Epinay-sur-Orge, la Ville-du-Bois, Longjumeau, Massy, Morangis, Saulx-les-Chartreux et Villebon-sur-Yvette.

La communauté s'est dotée de quatre blocs de compétences obligatoires des communautés d'agglomération (développement économique, aménagement de l'espace, équilibre social de l'habitat et politique de la ville), de trois blocs de compétences optionnelles (eau, action sociale et équipements culturels, sportifs et de loisirs) ainsi que de trois groupes d'attributions facultatives (environnement, transport, réseau haut-débit)

Massy occupe une place importante dans cette communauté d'agglomération. En effet, par le fait que son maire soit aussi président cette communauté mais aussi par le fait que Massy soit la ville la plus peuplée et la plus développée de la communauté, regroupant environ 35 % des emplois.

Europ'Essonne représente à peine 3% de la superficie de l'Essonne (55 km²). Pourtant, à elle seule, elle concentre 13% des entreprises, compte 11% des emplois du département et affiche un tissu économique très diversifié.



La place importante de Massy en matière d'offre d'emplois salariés dans la CA Europ'Essonne

Source : ville de Massy

Cette communauté est celle de l'Essonne qui accueille le plus grand nombre d'établissements (dont 1/4 sont situés à Massy)

Mener une stratégie d'aménagement et de développement durable en préservant la trame verte, aller plus loin dans la grande armature du territoire, le remettre à niveau dans les grands secteurs de développement économique et urbain, c'est l'orientation menée par les élus de la communauté d'agglomération.

Cette démarche s'inscrit naturellement dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Massy-Palaiseau-Versailles-Saint Quentin en Yvelines. Les objectifs de cette opération sont :

- densité et mixité autour d'un réseau de transports en commun
- mise en avant de la biodiversité
- développement des transports et des stations

**PARTIE II :
DIAGNOSTIC DE LA PLACE DE
FRANCE**

I. Un quartier et une place organisés

1. La naissance d'un quartier

Le quartier Massy-Opéra a vu le jour dans la 2ème moitié du XX ème siècle. S'il fallait donner une date, ce serait le 17 avril 1958, date à laquelle le Grand ensemble Massy-Antony est engagé sur décision du ministère de la Construction et de l'Urbanisme.

Sa réalisation s'est effectuée, sur une unité foncière unique, dans le cadre d'une ZUP par la société publique d'aménagement SAEGEMA et fut achevée à la fin des années 60.

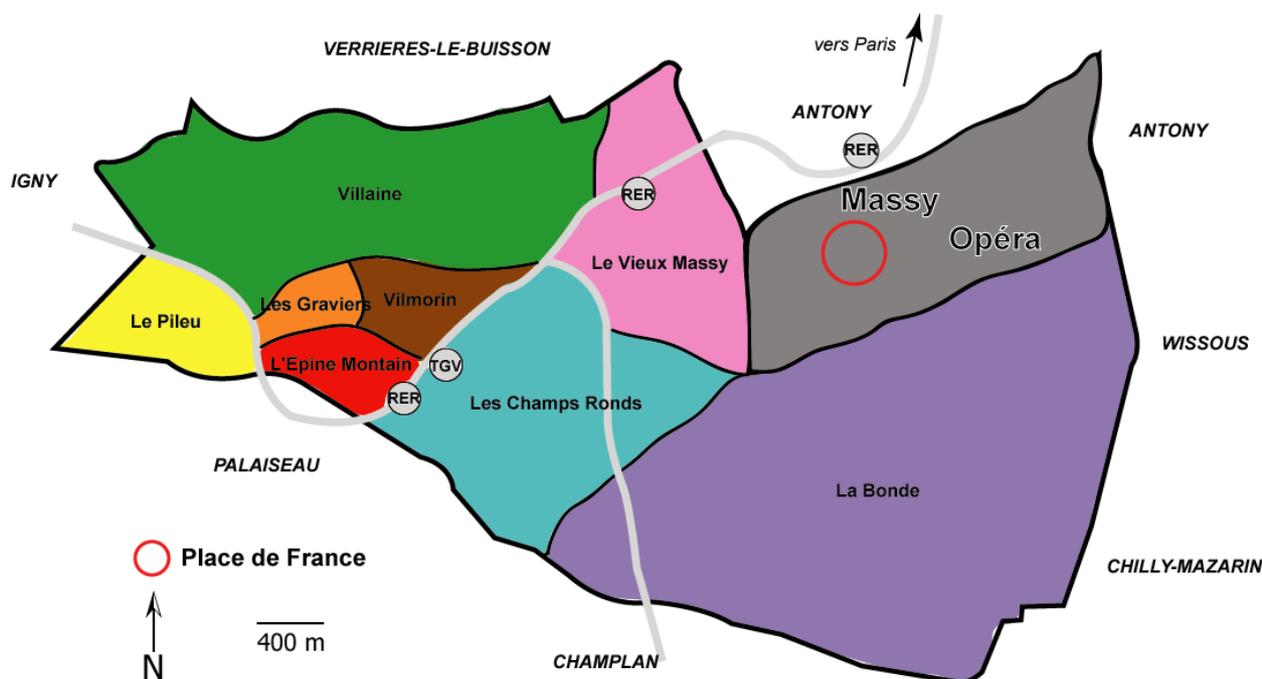
A la fin des années 80 est entamée l'opération d'aménagement de la ZAC Place de France, à vocation dominante d'habitat, qui a permis entre autre la construction d'équipements comme l'opéra-théâtre ou encore la réalisation de bureaux et services. C'est à cette date qu'est née la place de France proprement parlé.

Le quartier Massy-opéra constitue aujourd'hui le principal pôle d'habitat de la ville en regroupant 40% des massicois sur une superficie de 116 hectares (12 % du territoire communal). Grâce à une organisation urbaine structurée, à ses nombreux équipements publics et privés et à ses commerces, le quartier, et plus précisément le secteur des Franciades (secteurs regroupant notamment la place de France) assure une centralité à l'échelle de la commune.

La place de France est située au cœur du quartier Massy-opéra, au nord-est de la commune, et en zone UCa dans le Plan Local d'Urbanisme de la ville.

Ce quartier marque un contraste avec le centre-ville à l'ouest au niveau de la hauteur et de la date de construction des bâtiments. On remarque nettement ces différences dès lors que l'on sort du centre ville et que l'on entre dans le quartier Massy-Opéra.

Ce quartier est un quartier d'immeubles collectifs disposant entre autres de plusieurs parcs urbains comme le parc Descartes ou le parc Georges Brassens (à l'extrême sud du quartier), ce dernier bientôt porté à 80 hectares.

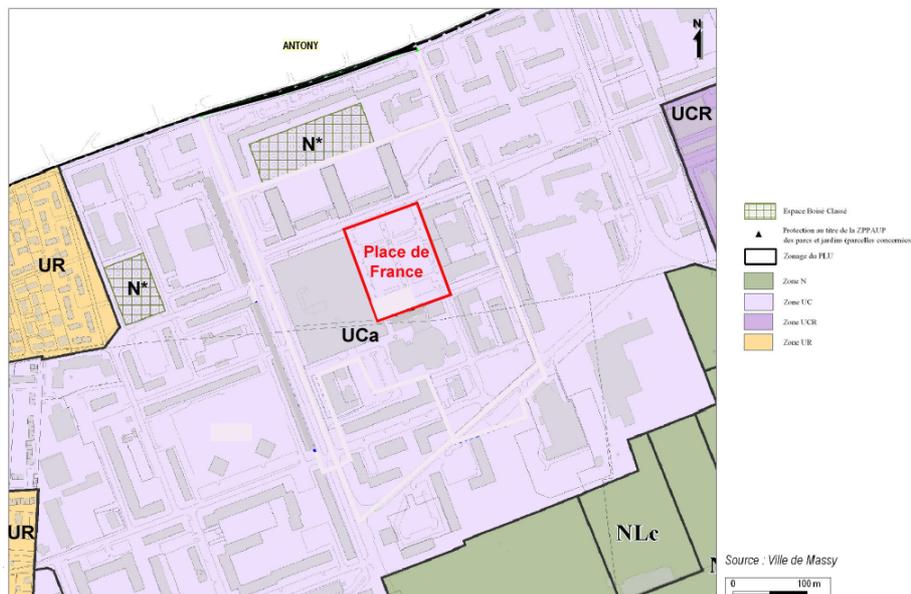


Le quartier Massy-Opéra et sa place de France dans la commune

source : données personnelles

Ci après, un extrait du zonage du PLU de Massy en relation avec le quartier Massy-Opéra et la place de France.

N* correspond à une zone d'espace boisé protégé.



Zonage du PLU dans le quartier Massy-Opéra

source : ville de Massy

2. La place de France, un élément central du quartier Massy-Opéra

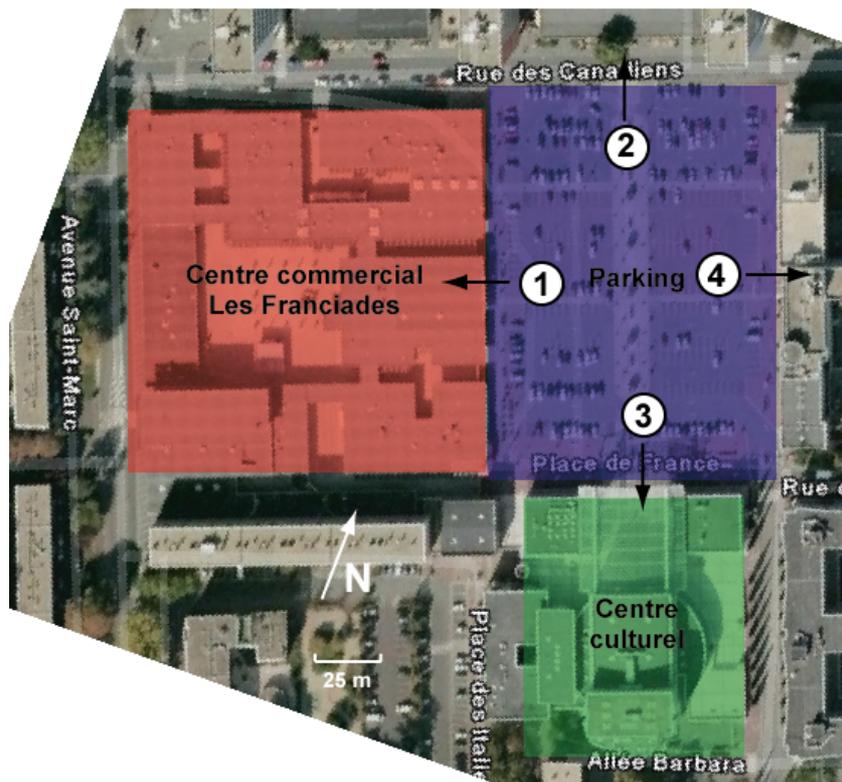
La place de France occupe une place centrale dans le quartier, en matière de fréquentation humaine. Géographiquement parlant elle n'est pas tout à fait au centre de son quartier mais légèrement décalée vers l'ouest, plus proche du quartier du Vieux Massy.

C'est une place rectangulaire, s'étendant sur environ 1300 m² dont la quasi-totalité de cette surface est destinée aux véhicules à moteur. En effet, elle joue avant tout le rôle d'un parking pour le centre commercial et les commerces en général localisés à proximité, mais surtout pour les habitants des immeubles situés au nord de la place, qui ne disposent pas de place de parking dans leur résidence. Elle est située dans le quartier Massy-Opéra, un quartier organisé en trames orthogonale, mais n'est pas orientée suivant l'axe nord-sud.

Elle est bordée à l'ouest par le centre commercial des Franciades, au nord par une rangée de trois immeubles « en barres » de 16 étages chacun (de l'autre côté de la rue des Canadiens) ainsi que par quelques petits commerces, à l'est par des bâtiments regroupant hôtels, restaurants, services publics... d'une hauteur moyenne de 4 étages et au sud par un centre culturel regroupant opéra-théâtre, cinéma et médiathèque de bâtiments divers.

Elle n'est pas délimitée directement par quatre rues. Cependant, la parcelle sur laquelle elle se situe est délimitée par :

- la rue de Canadiens, au nord, qui est la seule rue donnant directement accès à la place sur toute sa largeur pour les automobilistes.
- l'avenue Saint-Marc, à l'ouest, qui est très fréquentée pendant les heures de pointes
- la rue du théâtre, à l'est, qui offre un accès automobile à la place
- l'allée Barbara (derrière le centre culturel lorsqu'on le regarde depuis la place) et la place des italiens, qui dispose d'un petit parking et par laquelle on peut accéder à la place de France en temps que piéton.



L'organisation spatiale de la place de France



Le centre commercial des Franciades, au sud-ouest

source : photo personnelle



La rue des Canadiens, au nord-ouest

source : photo personnelle



Le centre culturel, au sud-est

source : photo personnelle



L'hôtel Kyriad, au nord-est

source : photo personnelle

3. Une place multifonctionnelle

a) Un pôle local de commerces diversifiés

Ce sont avant tout les commerces qui représentent la plus grande attraction du quartier. Le centre commercial des Franciades (à l'ouest de la place), s'étendant sur plus de 13650 m², comporte 84 boutiques et propose une grande diversité d'offre commerciale. Il est très fréquenté par les habitants du quartier et de la ville et présente un caractère agréable et vivant.

Globalement, il représente une santé marchande relative étant donnée la faiblesse relative de la « locomotive » alimentaire *Champion*, qui domine l'offre commerciale du centre (supermarché de plus de 1500 m²)

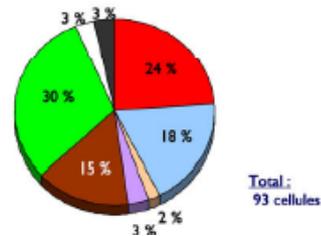
Le centre commercial des Franciades est donc un centre commercial dynamique et constitue un pôle d'activité pour les habitants du quartier (avec un grand nombre de commerces de proximités) mais aussi de la commune (avec quelques commerces plus importants comme le supermarché *Champion*).

Il existe des commerces entourant la place de France qui ne sont pas situés dans l'enceinte du centre commercial des Franciades comme les quelques bars-restaurants au nord et le restaurant en face du cinéma. dans l'enceinte du centre culturel.



Localisation et type des commerces de la place de France
source : ville de Massy

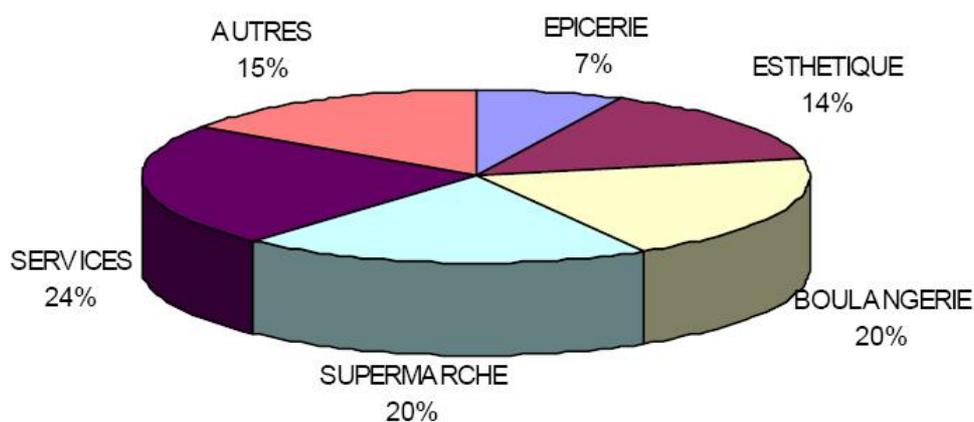
Composition du pôle commercial
(en Nbre d'établissements)



Total:
93 cellules



Composition du pôle commercial
source : ville de Massy



Fréquentation des commerces du centre commercial de Franciades
source : ville de Massy

b) Un accès direct à des équipements variés

Plusieurs équipements culturels et de services, réalisés au début des années 90 sont situés à proximité directe de la place.

Un centre culturel de 14200 m² regroupe plusieurs structures :

→ L'opéra de Massy

Fondé en 1993, il s'affirme aujourd'hui comme un lieu de production artistique de référence et participe à une action de développement à l'échelle régionale. Il joue un rôle important au niveau social puisqu'il effectue des actions auprès de publics variés (établissements scolaires, conservatoires et écoles d'art, missions locales, centres sociaux, hôpitaux, maisons d'arrêts, associations d'insertion, maisons de quartier etc...)

Il est le seul opéra de la banlieue parisienne.



L'opéra

source : photo personnelle

→ La médiathèque Jean Cocteau



La médiathèque

source : photo personnelle

→ Le cinéma Cinémassy (3 salles)



Le cinéma

source : photo personnelle

Les équipements de services sont les plus nombreux autour de la place de France (30 % des commerces) et sont les plus fréquentés (24 % de la fréquentation totale des commerces).

- Le bureau de poste
Il est situé du côté de l'hôtel



Le bureau de poste
source : photo personnelle

- Les pharmacies
Elles sont au nombre de trois



Pharmacie de la rue des Canadiens
source : photo personnelle

- Les banques



*CIC centre commerciales des
Franciades*
source : photo personnelle

c) Une zone d'habitat collectif

Il se constitue principalement des trois immeubles en « barres » au nord de la place, de l'autre côté de la rue des Canadiens. Même si leur allure ne le suggère pas, ils ont subi des opérations de réhabilitation. Ils représentent parfaitement le type d'habitat collectif caractéristique du quartier Massy-Opéra. Comme dans tout le quartier, l'îlot de ces immeubles locatifs est organisé selon une trame orthogonale. Les habitants de ces tours peuvent bénéficier des équipements de la place de France mais aussi des équipements sportifs et des parcs comme le parc de la Corneille, situé sur la façade nord-ouest des immeubles. Ce parc possède un espace boisé classé (voir zonage PLU p26).



Les tours en "barres" vues du parc de la Corneille

source : ville de Massy

Ces immeubles sont situés à l'extrême limite de Massy et d'Antony. Le parc de la Corneille est desservi par plusieurs petites allées piétonnes fréquentées en grande partie par les habitants des immeubles : l'allée des scandinaves, l'allée des Monégasques et l'allée de irlandais (dernière rue avant la rue du président Kennedy, laquelle marque la limite avec la commune d'Antony et le département des Hauts-de-Seine).

Mais ce parc n'est pas visible depuis la place de France, car caché par les commerces de la rue des Canadiens (au nord de la place).

4. Une place organisée spatialement

a) La circulation

Le quartier est réputé pour être très fréquenté par les automobilistes aux heures de pointes.

Un comptage des véhicules a été effectué aux heures de pointes du matin et du soir pour déterminer les voies les plus fréquentées dans le quartier Massy-Opéra. Ces 3 points forment un triangle dont le centre de gravité correspond approximativement à la place de France.



Localisation des points de l'étude de fréquentation des véhicules

	En heure de pointe du matin	En heure de pointe du soir
	Nombre de véhicules par heure dans les 2 sens de circulation	
Point 1	390	390
Point 2	210	40
Point 3	230	390

Résultats de l'étude de fréquentation de véhicules

source : ville de Massy

Le trafic important constaté sur l'avenue du président Kennedy s'explique par le fait qu'elle est connectée directement avec la route nationale 20 (à l'est) et qu'elle représente la limite entre Massy et Antony. Cette rue, qui traverse le quartier d'est en ouest, est le premier axe de desserte du quartier.

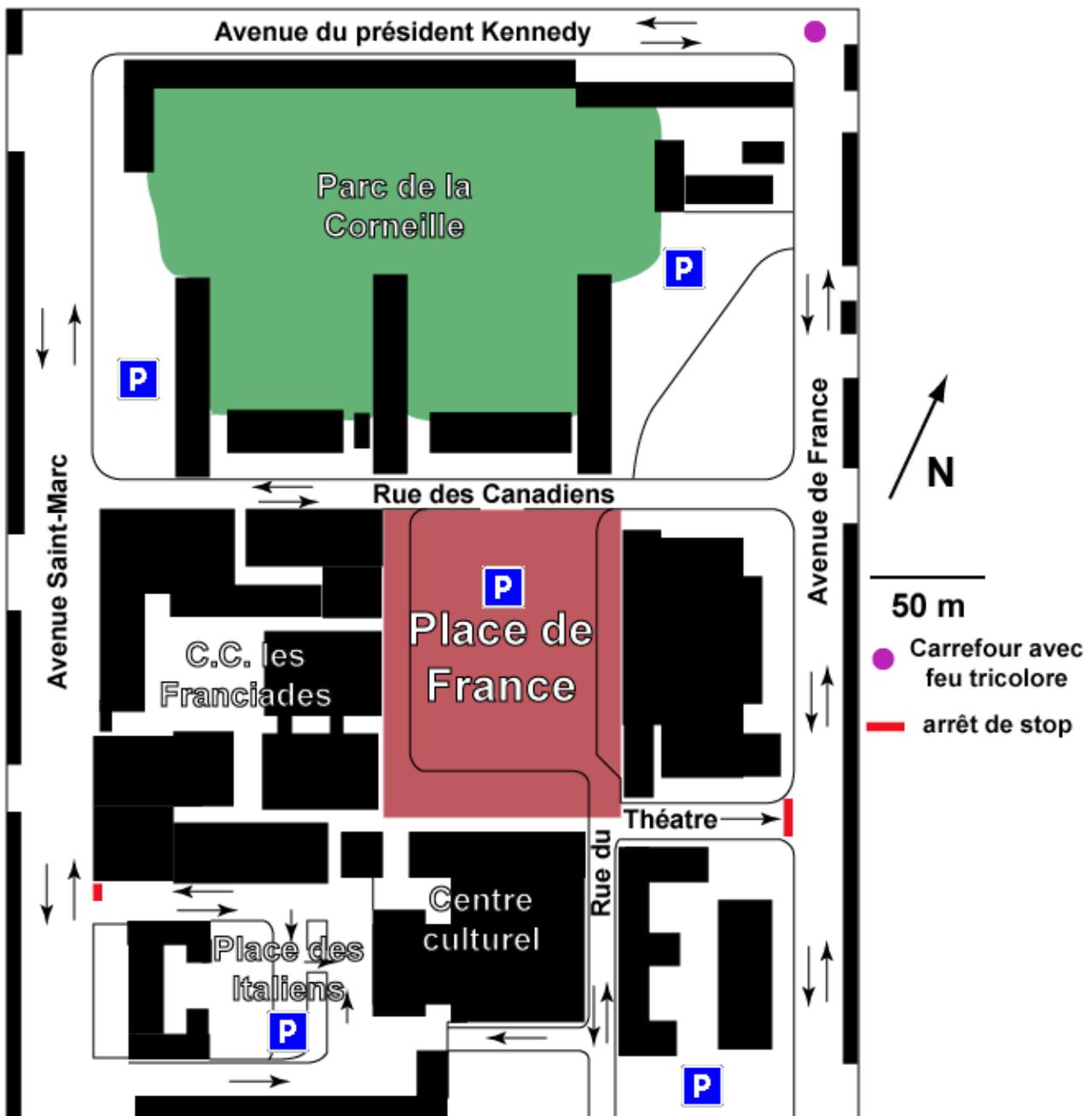
Le deuxième axe de desserte du quartier est l'avenue Saint-Marc, connectée à la route départementale 188 (au sud). Mais la circulation est moins importante et moins constante que celle de l'avenue Kennedy. Cela s'explique par le fait que le carrefour avenue Saint-Marc/avenue du noyer Lambert (au sud du point 3) est un point noir d'entrée dans le quartier avec une concentration régulière de véhicules qui crée une file d'attente importante.

Au niveau du point 2, on note une grande différence de fréquentation que ce soit aux heures de pointe du matin ou à celles du soir. On peut l'expliquer par le fait que la rue du Noyer Lambert dessert un parc omnisports, qui est fréquenté surtout en journée.

La place de France a été réorganisée récemment au niveau de la circulation.

Elle est située à proximité des deux rues les plus fréquentées du quartier : l'avenue du président Kennedy et l'avenue Saint-Marc. De ce fait, il y a donc une certaine répercussion sur la circulation au niveau de la place de France. Cette position « centrale » de la place ainsi que l'habitat, les commerces et les services qu'elle propose entraîne un trafic élevé, notamment rue des Canadiens, principal accès à la place.

Si l'on se rapproche encore plus de la place, la voie principale de circulation est donc la rue des Canadiens. Mais l'avenue de France est aussi un axe à considérer car, comme l'avenue Saint-Marc, elle est connectée à la rue des Canadiens. De plus, elle déserte une partie de la rue du théâtre (à sens unique) qui peut être utilisée pour sortir de la place. Cela permet aux automobilistes se déplaçant vers le nord de rejoindre l'avenue Kennedy en évitant la rue des Canadiens, très fréquentée aux heures de pointe.



La circulation autour de la place de France

La place est desservit par les transport en commun et plus précisément par les lignes RATP (Régime Autonome des Transports Parisiens) suivantes :

- 119 (Massy-Palaiseau RERC → Les Baconnets RER)

Cette ligne dessert les stations *Avenue Saint-Marc* et *Place de France*, situées sur la rue des Canadiens, au nord de la place. Ces arrêts accueillant également les lignes 319 et 197, ils prennent une place relativement grande de la rue.

- 319 (Massy-Palaiseau RERB → Antony II Rungis Marché)

Cette ligne possède plusieurs arrêts identiques à ceux de la ligne 119 comme d'ailleurs *Avenue Saint-Marc* et *Place de France*.

- 197 (Massy opéra-théâtre → Paris porte d'Orléans)

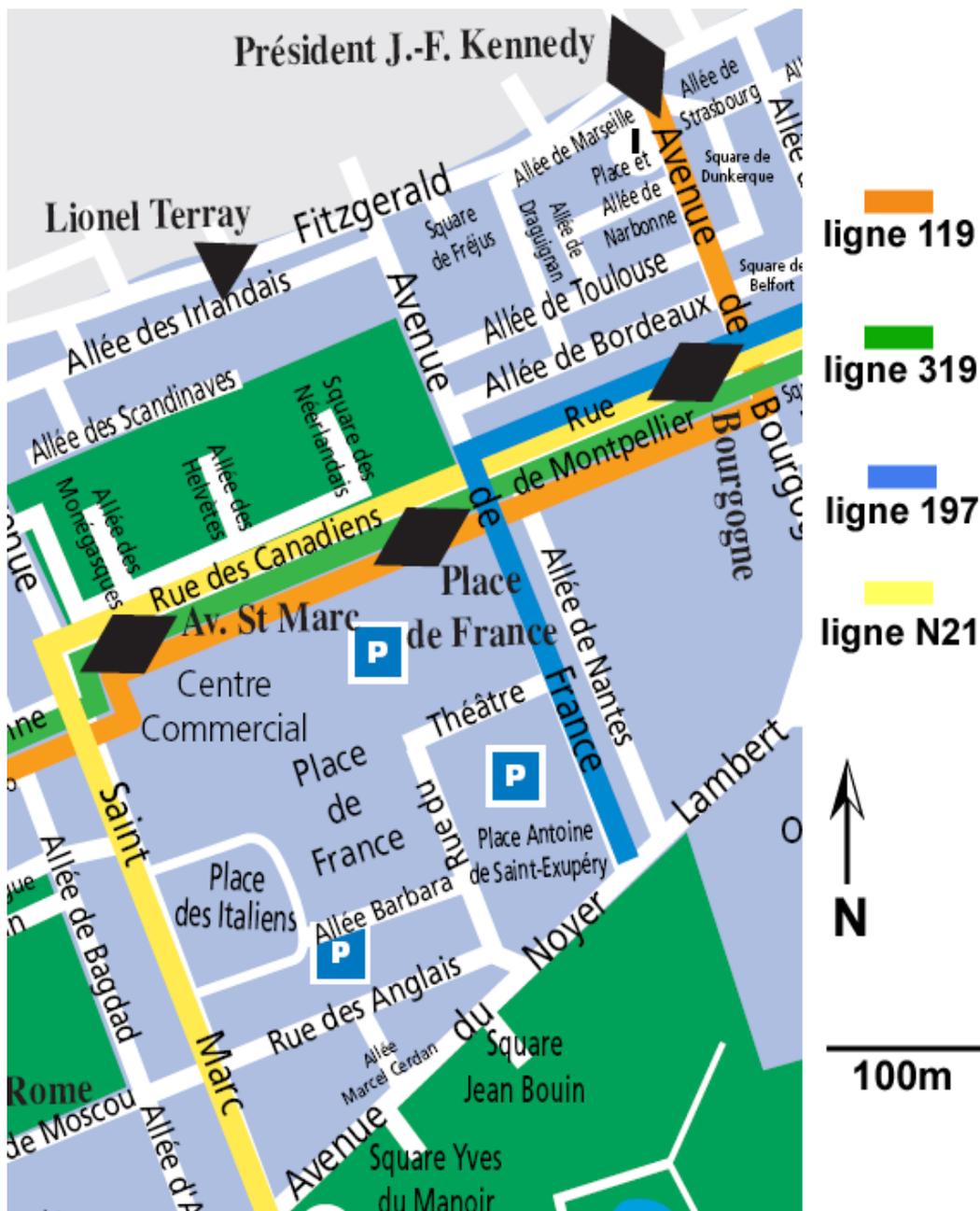
Cette ligne a son terminus à proximité de l'opéra, au sud de la place. Elle a la particularité de se rendre proche de Paris. C'est la seule ligne qui dessert une partie du sud de la place. Il est plus probable que les voyageurs de cette ligne venant de Paris entrent sur la place par la rue du théâtre.

Les lignes de bus RATP sont généralement très fréquentées et d'autant plus dans ce quartier qui est, on le rappelle, le quartier le plus peuplé de la commune avec 40 % des habitants. Il y a environ un bus toutes les cinq minutes aux heures de pointe et un toutes les dix minutes autrement, quelque soit la ligne RATP (sauf noctilien N21).

Les habitants de la place de France disposant de 3 lignes de bus RATP de journée recouvrant une grande zone de Massy, ils peuvent se rendre quasiment partout dans la commune. Ils peuvent aller à Paris (ou du moins en son sud) en utilisant le bus (ligne 197) , ce qui leur évite de prendre le RER. La gare RER la plus proche de la place de France est la gare RERB de Massy-Verrières, accessible en 20 min environ à pied. La gare RERB des Baconnets, dans la commune d'Antony (92), est à peu près à la même distance. Il faudra compter peut-être 5 min de plus. Cette gare est le terminus de la ligne de bus 119.



*Arrêt de bus "place de France" vers
avenue Saint-Marc
source : photo personnelle*

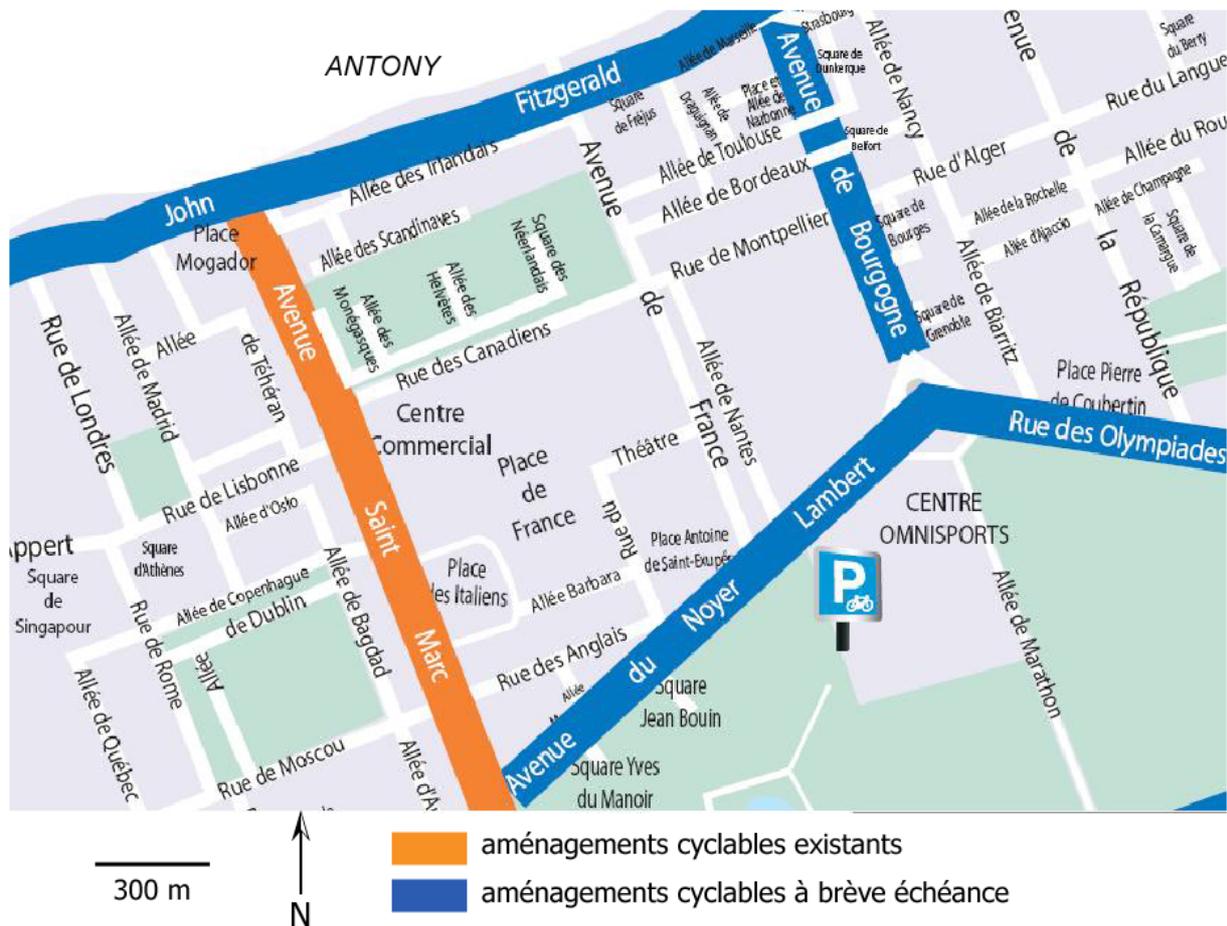


*La place de France desservit par le réseau bus de la RATP
source : ville de Massy*

Un point de vente de tickets RATP est située sur la place de France : le Tabac de France, à l'est du centre culturel.

Pour donner quelques chiffres à propos de la RATP à l'échelle de l'agglomération parisienne, le réseau de bus (et de bus uniquement) RATP en 2005, c'est : 265 lignes développées sur 3000 km pour 3,5 millions de voyages quotidiens.

La place de France n'est pas directement desservit par un réseau de pistes cyclables. La rue la plus proche bénéficiant d'un tel réseau est l'avenue Saint-Marc. Des aménagement de pistes cyclables sont prévus pour l'avenue Kennedy, l'avenue de Bourgoigne, l'avenue du Noyers Lambert et la rue des Olympiades (voir carte suivante)



Le pauvre réseau cyclable autour de la place de France

source : mairie de Massy

b) Un espace important destiné au stationnement

Le principal espace de stationnement est le parking. C'est l'espace central de la place de France. Il possède 312 places en surface et 576 places en sous-sol pour un total de 888 places. La taille des places est de 2m sur 4m50.

Il est organisé en 6 portions de tailles égales.

La majorité des automobilistes y accèdent par l'entrée principale depuis la rue des Canadiens. Depuis cette entrée, on accède d'abord à toute la partie ouest du parking. Cela explique pourquoi cette partie a tendance à être plus souvent occupée que la partie est.

L'entrée (et la sortie) du parking souterrain est située à l'angle de l'avenue Saint-Marc, tout de suite en entrant sur la rue des Canadiens.

Les parkings (aérien et souterrain) sert pour les personnes extérieures au quartier voulant accéder aux commerces et aux services. Mais il est utilisé en majeure partie par les habitants des tours en « barres » qui ne disposent pas de places de parking attribuées dans leur résidence.

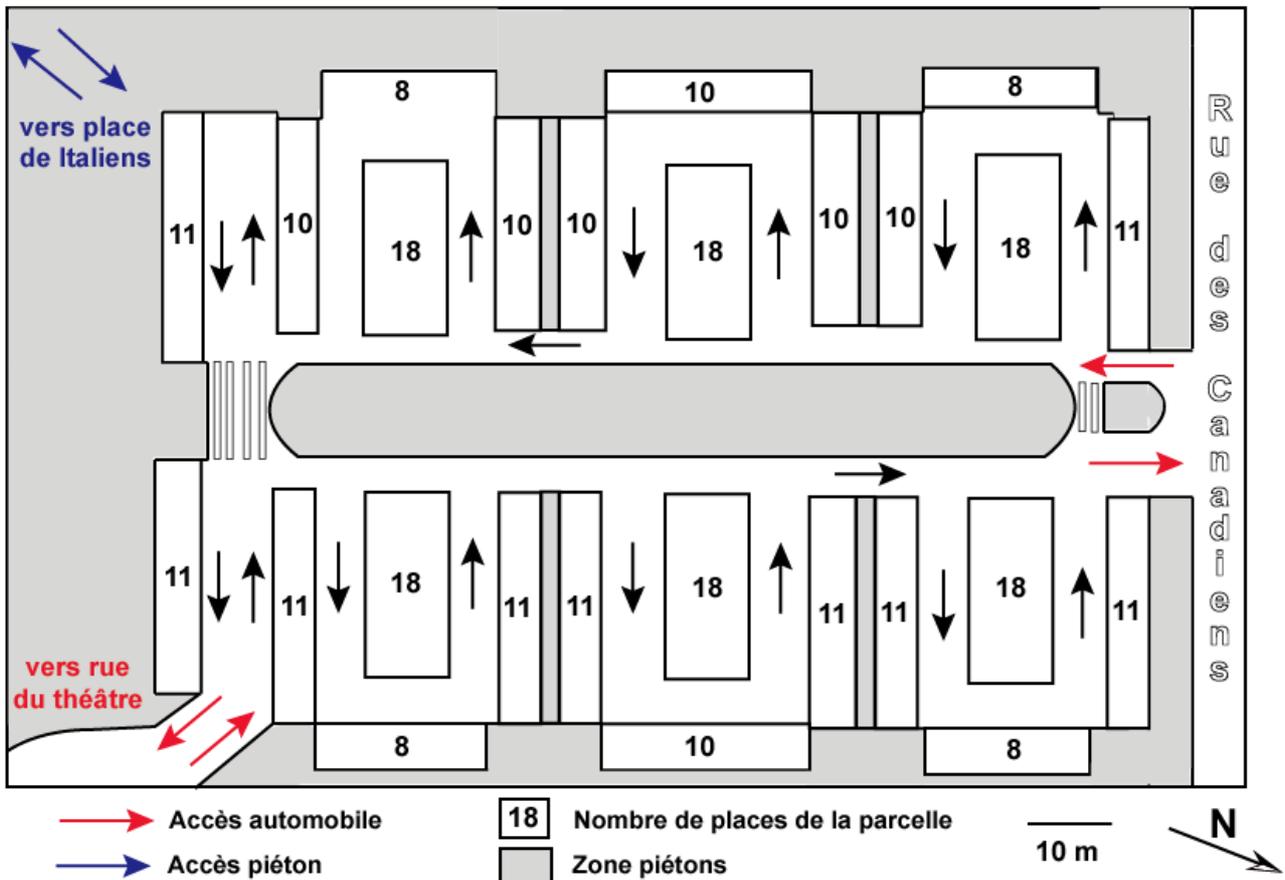


Panneau indiquant la nature du stationnement

source : photo personnelle

Ailleurs que sur le parking, il est possible de stationner le long de la rue des Canadiens mais ces places sont régulièrement occupées par des véhicules de livraison des commerces du centre commercial des Franciades.

Le parking est réglementé : il est situé en zone à disque. (Cf tarifs d'abonnement en annexe)



L'organisation du parking

source : données personnelles

Au niveau du mobilier urbain, le parking dispose des éléments courants et indispensables sur une place :



Le mobilier urbain

source : photo personnelle

c) L'accessibilité

La place dispose de trois entrées.

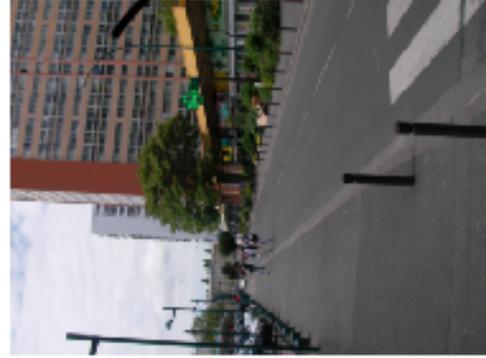
L'entrée nord-ouest est accessible par les automobilistes et les piétons. C'est l'entrée principale qui donne sur la rue des Canadiens, la majorité des transports en commun, les immeubles en « barres » et les quelques commerces à leur pied.

L'entrée est aussi accessible par les automobilistes et les piétons. Cependant, elle n'est pas très fréquemment utilisée car elle donne sur la rue du théâtre, petite rue locale, dont une partie est à sens unique, cachée par des bâtiments et qui ne voit pas souvent d'automobilistes l'emprunter. La majorité des piétons voulant se rendre au centre culturel situé juste à côté préfère entrer sur la place par la rue des Canadiens, plus vivante. On peut aussi expliquer la faible utilisation de cette entrée par les piétons par le fait que les habitants des immeubles en « barres » (qui représentent un nombre important de personnes par rapport au quartier) entrent forcément par l'entrée nord-ouest. La troisième et dernière entrée, située au sud de la place, est uniquement piétonne. En effet, si un automobiliste désire emprunter cette entrée, il devra se garer sur le petit parking de la place de Italiens.

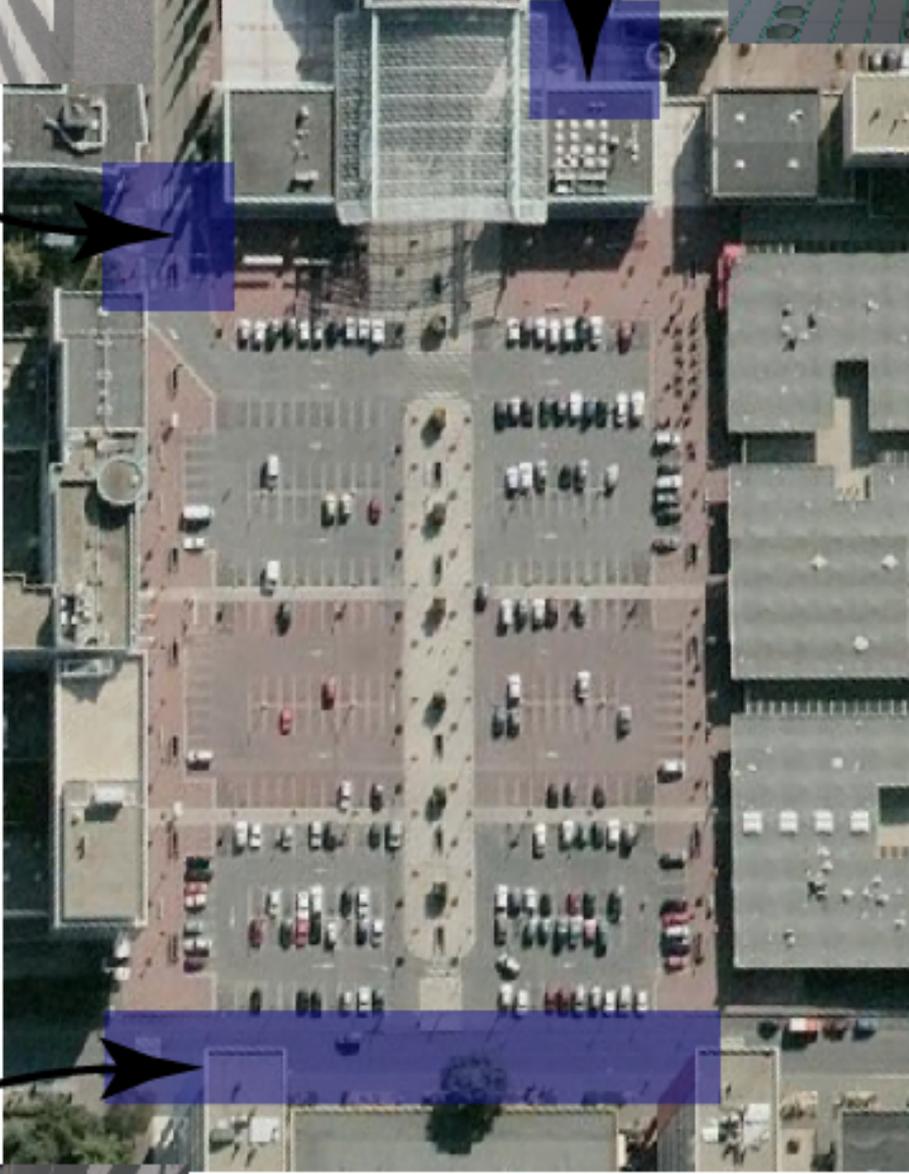
Après observation, on remarque que les piétons ne traversent jamais vraiment la place dans son ensemble. La majorité d'entre eux utilisent l'entrée de la rue des Canadiens et repartent par le même endroit. On peut constater ici que l'idée de centralité de la place de France n'est pas vérifiée.

Que ce soit par n'importe quelle entrée, l'accès piéton est bien délimité pour empêcher les véhicules de se garer dessus.

La prochaine illustration montre les accès à la place.



accès par la rue des Canadiens



accès par la rue du théâtre



accès par la place des Italiens et le centre culturel

II. Mais présentant des défauts d'organisation

La place de France a la particularité de se trouver dans un quartier fortement habité et fréquenté. Elle représente une attraction à l'échelle du quartier voire à celle de la ville, grâce à ses commerces et équipements.

Mais face à cela, la place de France se doit d'être capable d'accueillir un grand nombre de personnes et de répondre aux besoins des habitants. On peut noter certains problèmes dans l'organisation de la place auxquels on trouvera plus tard des solutions (voir partie III).

1. Une faible centralité géographique

une place est généralement conçue pour remplir un rôle de centralité, que ce soit en matière de commerces, d'équipement mais aussi au niveau géographique à l'échelle de son quartier.

La centralité de la place de France au niveau économique est vérifiée mais pas vraiment spatialement. En effet, tout le sud de la place reste quasiment inoccupé à longueur de journée, si ce n'est devant le cinéma ou l'opéra. A contrario, sa partie nord est fortement fréquentée.

Ceci est due notamment à un accès favorisé par la rue des Canadiens.

Le but serait donc ici de rendre à la place de France une certaine centralité géographique digne des commerces et équipements qu'elle propose. Son influence pourrait ainsi s'étendre un peu plus (notamment vers le sud).

a) Due à un système de circulation peu adapté

La circulation est un concept important lorsque l'on traite d'une place. On l'a vu précédemment, une place doit avoir un caractère central et ce caractère central est obtenu notamment en réalisant un système de circulation adapté à la situation géographique et aux éléments composant la place.

Ce n'est pas le cas de la place de France. En effet, la place de France est un élément central du quartier, et pourtant, la rue des Canadiens est la seule ouverture vers le reste de ce quartier.

Actuellement, la place est relativement isolée entre les bâtiments du centre commercial, du centre culturel et ceux des hôtels, bars et restaurants à l'est.

La circulation des transports en commun se fait sur la rue des Canadiens uniquement (sauf ligne 197 ayant pour terminus la rue du théâtre).

Cela entraîne un encombrement de la rue des Canadiens, notamment par les bus et les véhicules de livraison. Voilà un autre facteur de l'isolement de la place de France (ou du moins de sa partie sud). De plus, cette partie sud propose des équipements de qualité comme ceux du centre culturel qui méritent d'être mis en valeur (voir 2. suivant).

On l'a vu dans le 4.a, la place de France n'est pas desservie convenablement par le réseau de pistes cyclables. Or, une place proposant autant de services à la population nécessite une déserte par tous les types de transport possibles.

b) Et à une accessibilité négligée

La concentration de la fréquentation sur un seul accès de la place nuit au rôle de centralité de la place. Les deux accès du sud ne sont pas assez mis en valeur pour une utilisation fréquente. Il paraît bien sûr impossible de donner aux deux accès du sud la même capacité d'accueil que celui de la rue des Canadiens, étant donné qu'ils sont plus « fermés » mais il est possible de les améliorer (voir partie III).

De plus, les rues du sud de la place ne sont pas desservies par les transports en commun. La rue Saint-Marc, au sud-ouest, n'est pas desservie par les transports en commun en journée (seulement par la ligne N21 de nuit), ce qui n'encourage pas les gens à entrer sur la place de France par la place des Italiens.

De même, au sud, l'avenue du Noyer Lambert n'est pas non plus desservie par le réseau de bus. Cela a le même effet que précédemment mais par l'entrée de la rue du Théâtre.

2. Des équipements et services peu mis en valeur

a) un centre commercial ayant besoin de renouveau

Le centre commercial des Franciades est un centre dynamique. Il propose une grande diversité et qualité de l'offre commerciale et dispose d'une bonne santé marchande. Il constitue un pôle d'attractivité pour les habitants du quartier mais aussi de la commune. C'est pourquoi il est nécessaire de le mettre en valeur.

L'aménagement de ce centre commercial à la fin des années 1980 est aujourd'hui obsolète. En effet, son aspect nuit aujourd'hui à son bon fonctionnement. De plus, il présente plusieurs défauts dans son organisation urbaine, commerciale et juridique.

C'est depuis la rue des Canadiens (seule rue depuis laquelle on peut voir le centre) que l'état du centre commercial est le plus flagrant. En apercevant sa façade depuis cette rue, on ne remarque pas forcément qu'il s'agit d'un centre commercial. Cela est dû à son caractère isolé. On peut dire tout simplement que ce centre commercial ne fait pas bonne impression.

Le centre commercial des Franciades a donc besoin de quelques signes de renouveau afin de « mettre à jour » son organisation spatiale et ainsi conforter sa dynamique marchande.

b) Des équipements culturels importants mais peu mis en avant

Un des atouts importants de la place de France est son centre culturel, composé d'un cinéma, d'une médiathèque, et surtout de l'opéra-théâtre, ce dernier étant le seul de la région parisienne.

Ce centre appuie l'idée de centralité de la place. En effet, il est le seul élément qui a pour effet d'attirer des gens au sud de la place.

De ce fait, il doit être mieux mis en valeur pour ainsi augmenter l'attractivité de cette partie de la place, mais aussi de sa totalité.

3. Un manque de « verdure »

Même si Massy-Opéra en général dispose d'un COS végétal relativement important, certaines zones de ce quartier sont presque totalement démunies d'éléments végétaux. C'est le cas de la place de France. En effet, avec le parc de la Corneille dans la résidence des immeubles en « barres », le parc Descartes plus à l'est ou même le parc urbain Georges Brassens à l'extrême sud du quartier, Massy-Opéra est un quartier doté d'un caractère « vert ». Mais avec seulement six ornements végétaux (arbustes en pots) sur la zone piétonne du milieu du parking, la place de France ne reflète pas ce caractère.



Un élément végétatif de la place

source : photo personnelle

**PARTIE III :
LES PROPOSITIONS
D'AMENAGEMENT**

Il faut savoir que le parking de la place de France a été rénové il y a quelques années. En terme d'aménagement du territoire, la mairie de Massy a rédigé plusieurs projets pour le quartier Massy-Opéra et pour la place de France avec l'évocation de plusieurs scénarios. Certains traitent d'avantage de logement, d'autres de commerces ou de services et certains ont pour but de mettre en valeur les espaces verts.

Après réflexion, la mairie a retenu un scénario prévoyant notamment l'aménagement de logements avec commerces au rez-de-chaussée, à l'emplacement de l'actuel du centre commercial des Franciades. Plusieurs variantes de ce scénario ont été retenues mais toutes prévoient la suppression d'un grand nombre de place sur le parking aérien.

La partie III du projet que je propose est consacrée aux solutions aux problèmes évoqués dans la partie précédente.

I. Les objectifs

Avant toute proposition d'aménagement, Déterminons les objectifs que ces aménagements devront remplir.

1. Donner à la place une certaine centralité géographique

Cela se fait :

- En améliorant le système de circulation et en favorisant les liaisons douces à proximité de la place
- En développant la capacité d'accueil des accès de la place et notamment ceux situés à proximité du centre culturel

2. Mettre en valeur les équipements et services proposés par la place

- En réorganisant le centre commercial des Franciades
- En effectuant des aménagements urbains pour mettre en valeur le centre culturel

3. Donner un caractère plus « vert » à la place.

En aménageant des espaces pour des éléments végétaux sur le parking et devant les édifices en relation avec la place.

II. Les aménagements

Il n'est bien sûr ici pas question de réaménager la place de France en supprimant la totalité des places de stationnement du parking aérien. Cela car la place représente une zone avec une capacité importante de stationnement, indispensable pour un quartier regroupant 40 % de la population massicoise. Cependant, certaines places de parking devront être supprimées, ou déplacées. Plusieurs aménagements seront retenus à différents endroits stratégiques de la place de France. On traitera chaque zone de la place destinée à un réaménagement.

1. Le parking

Le projet prévoit une réorganisation de la circulation autour de la place. Pour cela, plusieurs espaces de circulation doivent être créés.

On prévoit un tel espace le long du parking assurant ainsi une liaison entre la rue des Canadiens et le centre culturel. Cela en prolongeant et en élargissant le petit espace central du parking destiné aux piétons. Ce nouvel espace public restera piéton et bénéficiera :

- d'un mobilier urbain adapté (bancs, poubelles, éclairage et obstacles à la circulation automobile)
- d'une « trame verte » avec la mise en place d'éléments végétatifs (petites parcelles de pelouse, arbres, arbustes...).

La zone destinée à la circulation piétonne sera une allée surélevée, dallée en pierres blanches.



Dallage des nouvelles allées

Un petit parvis sera aménagé devant le centre culturel avec le même type de dallage, pour marquer la continuité entre la rue des Canadiens et le centre culturel. Ce parvis permettra à la population de se réunir pour d'éventuelles manifestations culturelles.

L'allée sera traversée deux par des voies automobiles (une fois à proximité du centre culturel et une fois à proximité de la rue des Canadiens) pour conserver la liaison entre les deux zones de stationnement du parking.

Un panneau indiquant la direction du centre culturel sera implantée au niveau du croisement de la rue des Canadiens et de cette nouvelle allée.

Pour que l'espace garde un caractère de place centrale, l'allée sera élargie en son milieu, ce qui formera ainsi une zone piétonne plus étendue.

L'aménagement de ce nouvel espace de circulation permet donc à la fois de mieux centraliser la place géographiquement, en la traversant par son milieu, de mettre en valeur le centre culturel, en améliorant sa liaison avec la très fréquentée rue des Canadiens ainsi que l'accès à la place par cette rue.

2. Le centre commercial

Il s'agit ici d'intégrer une voie piétonne au sein du centre commercial, et ainsi relier l'avenue Saint-Marc (2ème rue la plus fréquentée du quartier) et la place de France.

Cette voie, plus large que les allées existantes du centre commercial, traversera le centre commercial selon une diagonale du nord-ouest vers le sud-est et séparant ainsi les commerces en deux îlots. Dans chaque îlot, les allées déjà existantes seront utilisées pour la circulation.

Elle partira du croisement entre l'avenue Saint-Marc et la rue de Lisbonne et donnera sur le parvis du centre culturel.

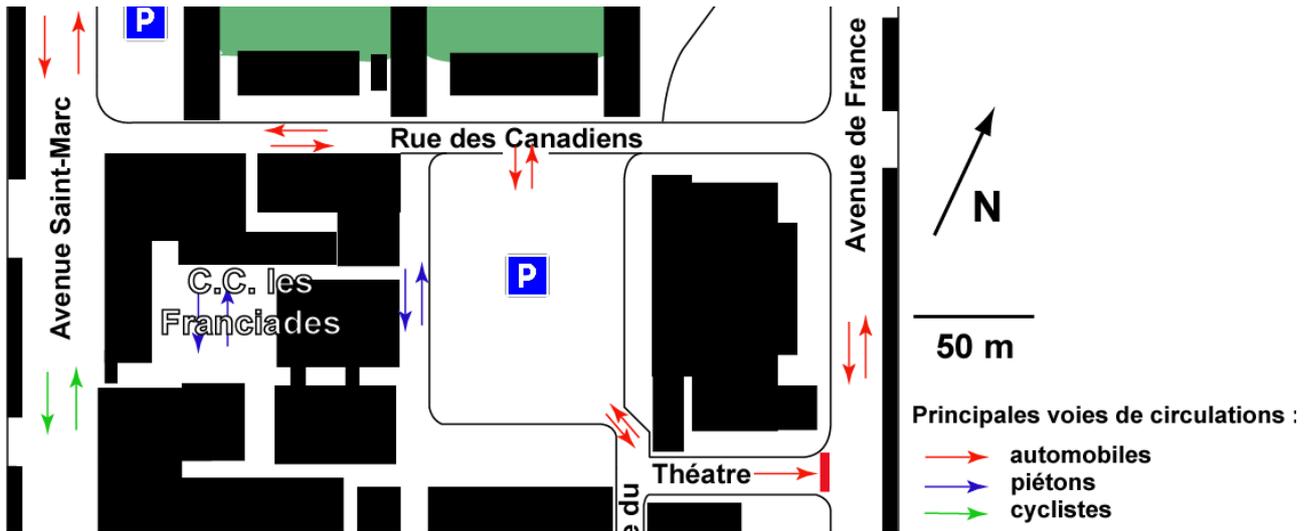
Pour implanter une telle voie piétonne, la destruction de certains éléments bâtis du centre commercial sera nécessaire.

Elle sera dallée de la même manière que le parvis (et donc que l'allée implantée sur le parking), encore pour marquer une continuité, ici entre le centre commercial et le centre culturel.

Elle disposera des mêmes éléments de mobilier urbain que l'allée implantée sur la longueur du parking.

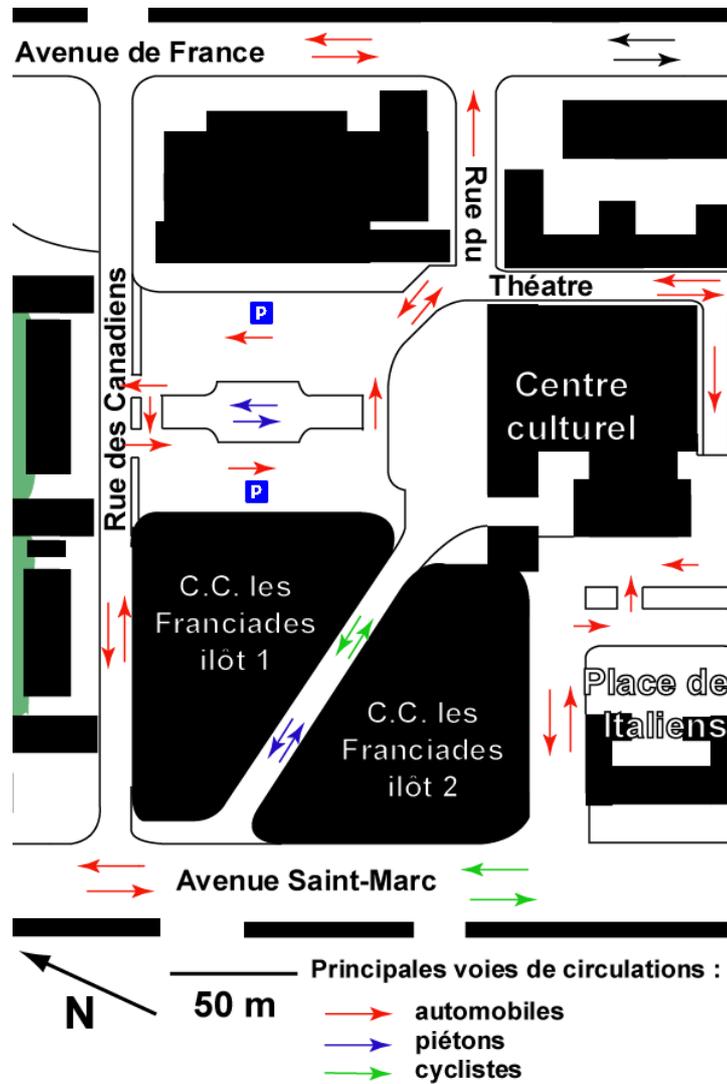
Une piste cyclable sera aménagée en parallèle de cette allée piétonne, ce qui permettra de prolonger vers l'est celle de l'avenue Saint-Marc. Un accès cycliste à la place sera donc créé.

L'aménagement de cette allée permet de mettre en valeur le centre commercial en l'ouvrant d'avantage sur la place et sur l'avenue Saint-Marc. Le centre culturel est lui aussi mis en valeur avec la création de ce nouvel accès.



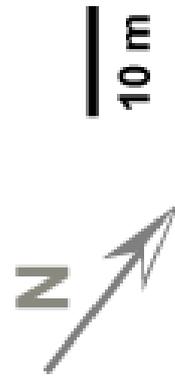
Carte n°21 : la circulation sur la place de France avant réaménagement

source : données personnelles

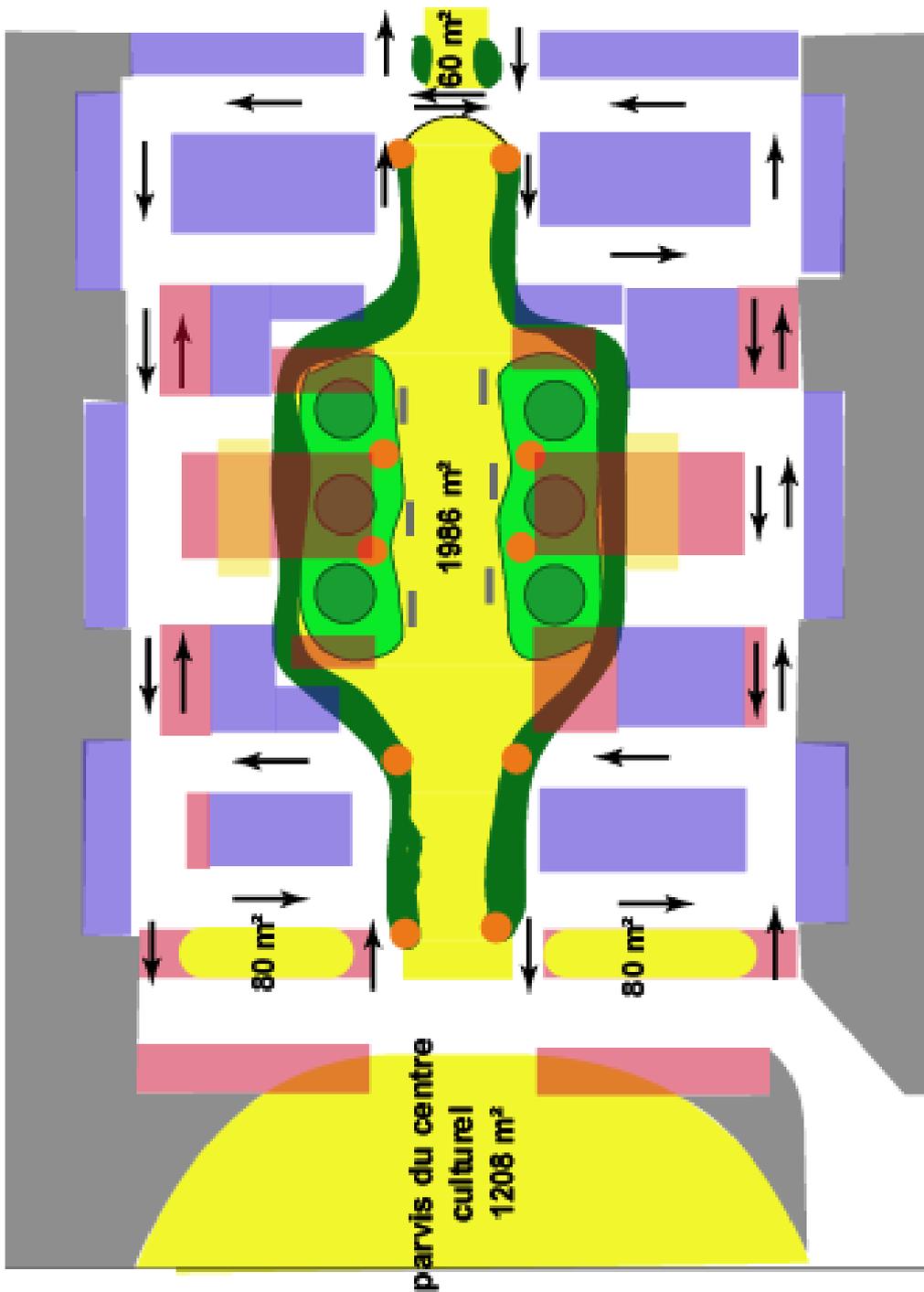


La circulation sur la place de France après réaménagement

-  gazon
-  petits arbres
-  haies hautes
-  élément d'éclairage
-  banc public
-  zone de stationnement conservée
-  zone de stationnement supprimée
-  zone piétonne conservée
-  zone piétonne ajoutée
-  circulation automobile



Rue des Canadiens



III. Le financement

Désignation	Unité	Quantité	Prix unitaire (en €)	Total
Démolition :				
Bâtiments centre commercial	m ³	2000	73	146 000 €
Trottoirs parking	m ²	2700	12	32 400 €
Terrassement	m ²	2700	9	24 300 €
Fourniture + pose pierres	m ²	4100	50	205 000 €
Marquage au sol + délimitation parking	m	1000	5	5 000 €
Préparation sol + plantation				
Arbres		15	700	10 500 €
Haies	m ²	500	50	25 000 €
Mobilier urbain		1	15 000	15 000 €
TOTAL				463 200 €

Ce financement pourra être pris en compte dans une partie des frais de stationnement payant du parking de la place mais aussi des autres espaces de stationnement du quartier.

CONCLUSION

Ce projet d'aménagement répond aux problèmes d'organisation et de fonctionnement de la place en matière de circulation, de stationnement, d'économie et d'environnement.

Il est situé dans l'optique des objectifs des campagnes d'aménagement de la commune de Massy, qui a monté un projet traitant de certains éléments similaires à ceux présents dans ce projet comme la mise en valeur du patrimoine culturel de la place de France.

Cependant, la réorganisation du parking entraîne la suppression de plusieurs espaces de stationnement, ce qui complique la situation des habitants du quartier, d'autant plus que la population du quartier Massy-Opéra devrait augmenter dans les années à venir. On peut le supposer au regard des différents projets d'aménagement de la ville de Massy.

Il paraît donc nécessaire d'accompagner ces futures opérations de logement par une étude des besoins des nouveaux et des anciens habitants du quartier en matière de circulation et de stationnement.

Mais dans une optique environnementale, où la voiture n'est plus au devant de la scène, ce sont bel et bien les aménagements de liaisons douces qui sont indispensables.

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	1
INTRODUCTION	2

PARTIE I : DIAGNOSTIC DE LA COMMUNE DE MASSY

I. Massy dans le sud parisien	4
II. Une topographie variable	5
III. Histoire et urbanisme liés	6
1. Les origines : du village agricole au bourg rural	6
2. Le développement économique	6
3. La formation d'une nouvelle identité communale	8
4. L'occupation du sol aujourd'hui	9
5. Les édifices remarquables	11
IV. Démographie	13
V. Un pôle important de transports	15
VI. Une économie maîtrisée	17
1. Un gros potentiel d'offre d'emploi face à un niveau de vie relativement faible.....	18
2. Des zones d'activité très regroupées	20
3. Un budget destiné à l'aménagement	22
4. Massy à la tête de sa communauté d'agglomération	23

PARTIE II : DIAGNOSTIC DE LA PLACE DE FRANCE

I. Un quartier et une place organisés	26
1. La naissance d'un quartier	26
2. La place de France, un élément central du quartier Massy-Opéra	27
3. Une place multifonctionnelle	29
4. Une place organisée spatialement	32
II. Mais présentant des défauts d'organisation	41
1. Une faible centralité	41
2. Des équipements et services peu mis en valeur	42
3. Un manque de « verdure »	42

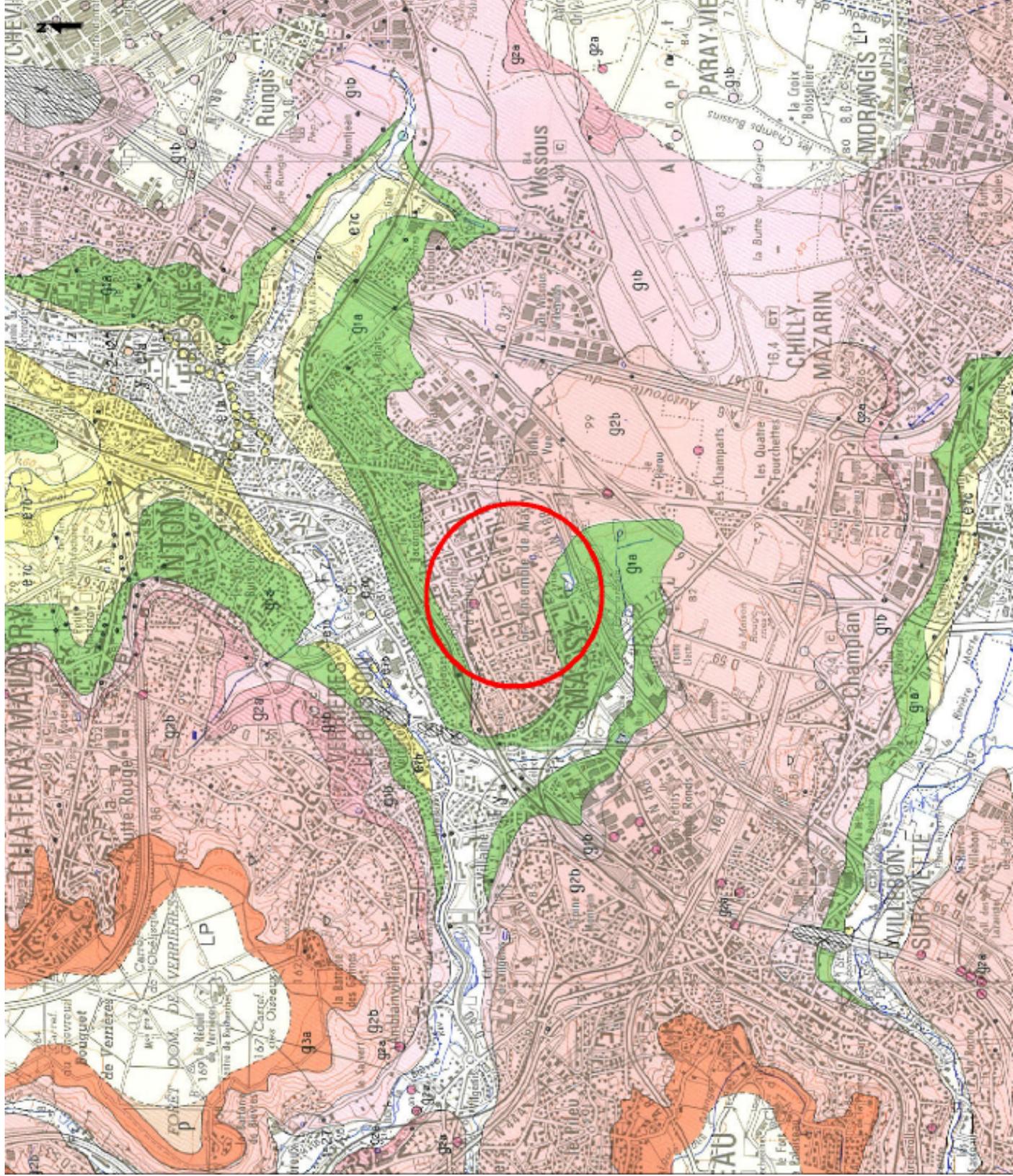
PARTIE III : LES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

I. Les objectifs	44
1. Donner à la place une certaine centralité géographique	44
2. Mettre en valeur les équipements et services proposés	44

3. Donner un caractère plus « vert » à la place	44
II. Les aménagements	45
1. Le parking	45
2. Le centre commercial	45
III. Le financement	48
CONCLUSION	49
TABLE DES MATIERES	50
ANNEXES	52

ANNEXES

GEOLOGIE



TERTIAIRE

- g2b** Stampien supérieur
Sables et Grès de Fontainebleau
 - g1b** Stampien inférieur ("Sannoisien")
Calcaire de Brie et argile à meulière de Brie
 - g1a** Stampien inférieur ("Sannoisien")
Argile verte
- Secteur d'étude** (indicated by a red circle)

Fond : Scan carte 1/50 000 - BRGM



RESEAU VIAIRE

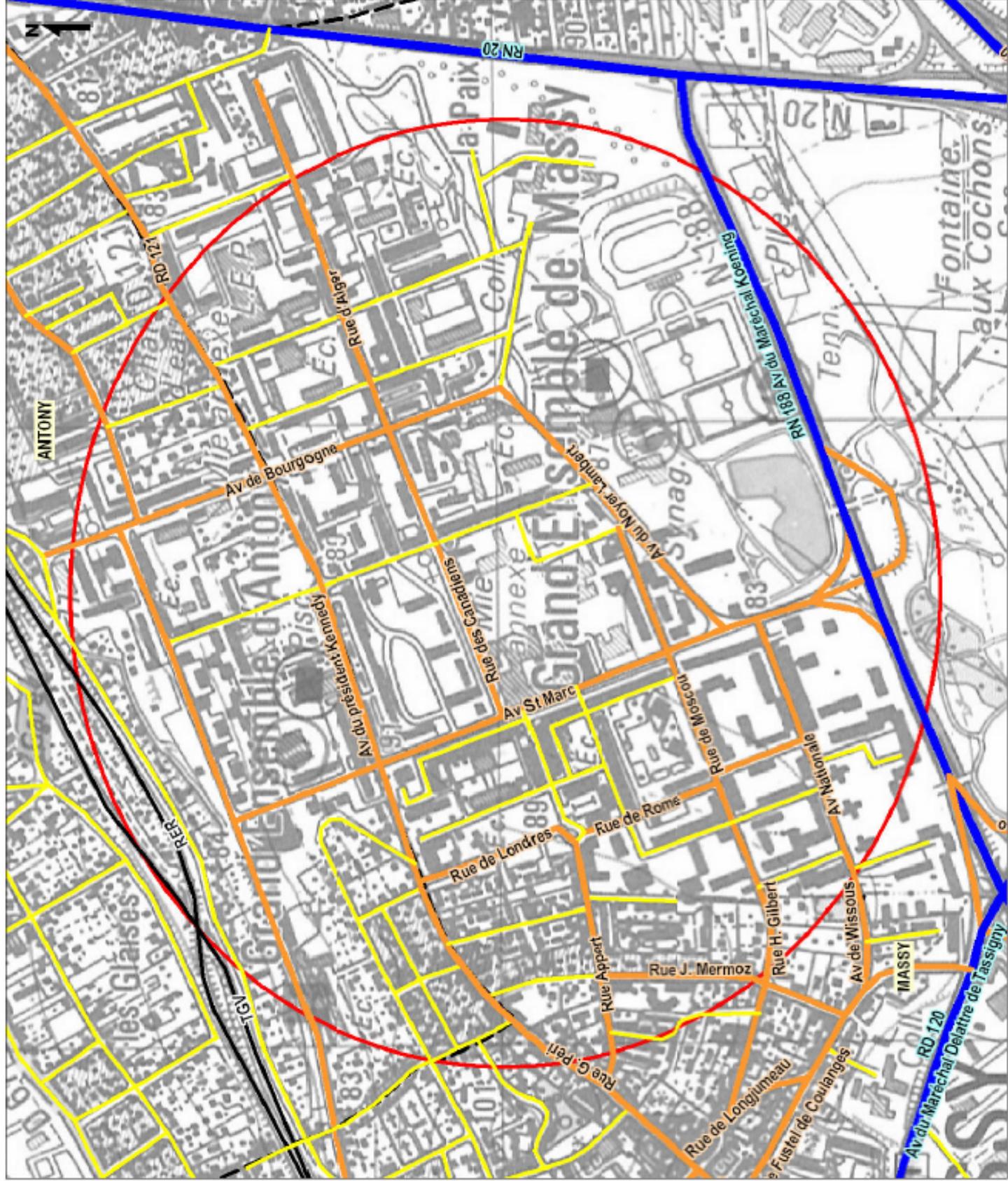
- Axe de déplacement principal
- Axe de déplacement secondaire
- Axe de déplacement local
- Voie ferrée

Secteur d'étude

Limites communales

Fond : Scan IGN 25

Source : Ville de Massy



PARKINGS PLACE DE FRANCE ET MASSY VERRIERES

Pour vous abonner vous devez vous présenter à l'unité état civil de la mairie principale.

Pièces à fournir :

- pièce d'identité
- carte grise
- attestation d'assurance
- justificatif de domicile de moins de 3 mois
- chèque de 30,49 euros à l'ordre du trésor public (caution pour le badge)

TARIFS

ABONNEMENTS	TARIFS 2008
VOITURES	
Abonnement Mensuel	40 €
Abonnement semestriel	224 €
Abonnement annuel	437 €
Motos (jusqu'à 125 cm3)	
Abonnement Mensuel	14 €
Abonnement semestriel	69 €
Abonnement annuel	137 €
Motos (au-dessus de 125 cm3)	
Abonnement Mensuel	26 €
Abonnement semestriel	134 €
Abonnement annuel	265 €
Caution badge ou remplacement d'un badge perdu ou cassé	31 €