

Réhabilitation d'un ancien bâtiment- voyageurs RER

Optimisation du temps de transport des voyageurs



Massy – Essonne – 91

Jade DOUGERE

Stage de Découverte

DA3 2013-2014

Tuteur : Serge THIBAUT

Réhabilitation d'un ancien bâtiment- voyageurs RER

Optimisation du temps de transport des voyageurs

Massy – Essonne – 91

Jade DOUGERE

Stage de Découverte

DA3 2013-2014

Tuteur : Serge THIBAULT

Avertissement

- Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

Remerciements

Je tenais tout d'abord à remercier les personnes m'ayant aidée lors de l'élaboration de ce projet grâce aux informations qu'elles m'ont apportées et aux conseils qu'elles m'ont donnés.

- Mon tuteur, M. Serge THIBAULT, pour ses conseils et son aide.
- Mme Lucie BORE, directrice adjointe à l'urbanisme de la mairie de Massy, pour le temps qu'elle m'a consacré et l'aide qu'elle m'a apportée.
- Mes interlocuteurs de la RATP et de la SNCF pour les informations qu'ils m'ont fournis et plus particulièrement, M François DURIER, du service Mémoires et Archives Documentaire de la RATP, pour m'avoir transmis les plans et coupes du bâtiment concerné dans ce projet.
- Mes proches pour la relecture de ce rapport et l'intérêt qu'ils y ont porté.

Table des matières

Avertissement	4
Remerciements	5
Introduction	8
Partie 1 – Présentation de la ville étudiée.....	9
I- Massy, porte d'entrée principale du sud-parisien	9
1.1. Présentation générale	9
1.2. Histoire de Massy	12
1.3. Caractéristiques de Massy	13
II- Massy s'inscrit dans les projets du Grand Paris	17
Partie 2 – Diagnostic ciblé du territoire.....	18
I- Analyse de l'environnement des gares	18
1.1. Quartier des gares, un pôle multimodale	18
1.2. Atlantis, le quartier voisin.....	22
3.1. L'ancien bâtiment-voyageurs : l'objet du projet	23
II- Un quartier au rôle majeur mais qui connaît des faiblesses.....	28
2.1. L'ambiance du quartier	28
2.2. Des équipements fonctionnels	29
2.3. Le comportement des voyageurs résultant de ces faiblesses	31
III- Les enjeux de la réhabilitation de l'ancien-bâtiment.....	34
3.1. Intégration du bâtiment dans son environnement	34
3.2. Créer de nouvelles offres.....	34
Partie 3 – Les Propositions.....	36
I- Motivations	36
II- Projet d'aménagement de l'ancien bâtiment-voyageurs	37
2.1. Rénovation et mise aux normes du bâtiment	37
2.2. Les différentes fonctions du bâtiment.....	37
2.3. L'acheminement piéton vers le bâtiment.....	44
2.4. Gestion et fonctionnement	45
2.5. « Hope in stations »	46

<i>Conclusion</i>	47
<i>Bibliographie</i>	48
<i>Table des illustrations</i>	50
<i>Index des sigles</i>	52

Introduction

Selon Guillaume Pépy, le président de la SNCF, 120 millions de voyages sont effectués chaque année en TGV par une population socialement très diversifiée et pour de multiples raisons, certaines choisies comme le tourisme ou les loisirs mais d'autres, imposées, comme les déplacements professionnels.

En région parisienne, à distance égale, le temps passé dans les transports pour aller travailler est deux fois supérieur à celui de la province. Parallèlement à cela, la complexification des contextes économiques et familiaux obligent de plus en plus de français à s'éloigner de leurs lieux de travail. Dans certains cas, ces personnes peuvent même vivre dans d'autres régions pour améliorer leur cadre de vie et trouver des logements à meilleurs prix que dans la capitale. En effet, beaucoup de grandes villes(Lille, Amiens, Tours, Le Mans ...) se trouvent à moins d'une heure en train de Paris.

Ces personnes sont contraintes de passer beaucoup de leur temps dans les transports et en subissent les aléas. Malgré des infrastructures et des équipements multiples, l'offre ne répond pas toujours aux besoins et les moments passés dans les transports ou entre deux correspondances se transforment en moment désagréable et réelle perte de temps.

Selon une récente étude¹, 89% des voyageurs veulent « qu'une gare leur facilite et change leur vie au quotidien en améliorant les commerces et les services. Ils ne veulent plus s'y rendre par contrainte en transit mais avec plaisir à travers un sas de décompression, véritable bulle de bien-être agréable et pratique qui leur fasse aussi gagner du temps. »

Pour cela je tenterai de répondre à la question : comment optimiser le temps de transport quotidien des voyageurs en créant des espaces pratiques et en traitant l'attente comme un moment de repos ou une opportunité de s'occuper de manière utile et intelligente ?

Ce dossier présentera les propositions de réhabilitation de l'ancien-bâtiment voyageur de Massy-Palaiseau élaborées grâce à un diagnostic ciblé sur le territoire du quartier des gares.

¹ Etude CSA réalisée pour Gare & Connexions

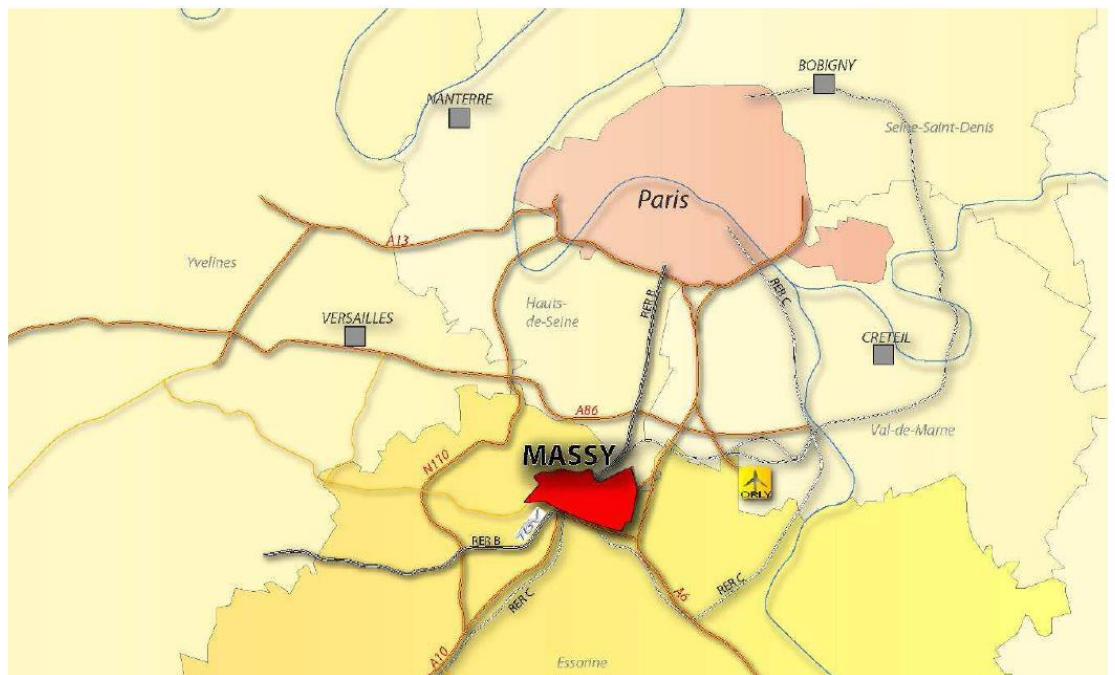
Partie 1 – Présentation de la ville étudiée

I- Massy, porte d'entrée principale du sud-parisien

1.1. Présentation générale

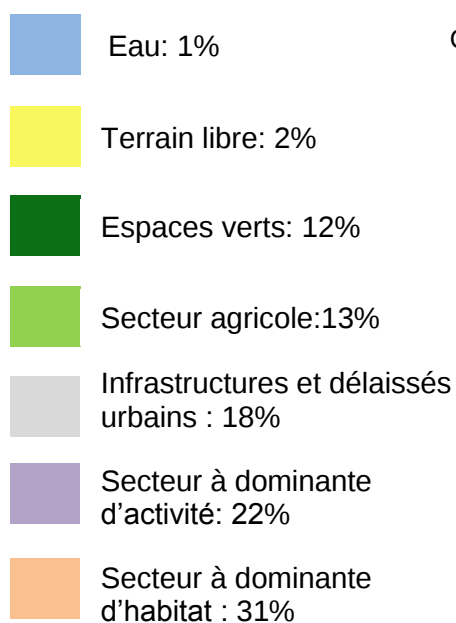
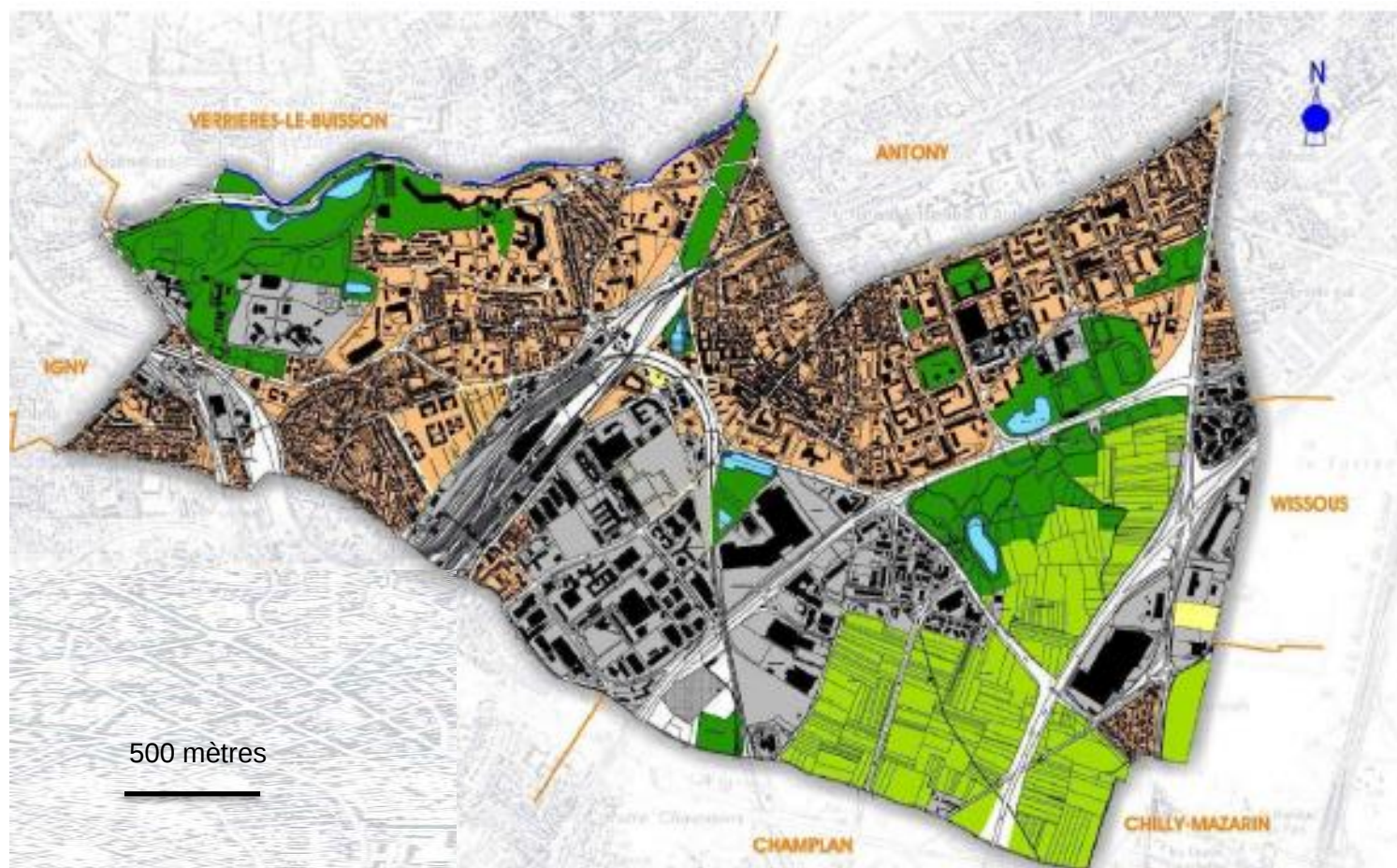
Massy se situe dans l'Essonne en Île-de-France à 15 km au sud-ouest de Paris, une localisation stratégique puisque la ville se trouve à proximité de l'aéroport d'Orly et du plateau de Saclay. Sa population est de 43 000 massicois en 2013. Elle occupe une superficie de 943 hectares et 65% du territoire est urbanisé. L'espace rural restant est entièrement consacré à l'agriculture maraîchère et céréalière mais est amené à disparaître sous peu. Elle est le chef-lieu des cantons de Massy-Est et Massy-Ouest et le siège de la communauté d'agglomération Europ'Essonne qui regroupe 14 villes du sud de Paris et représentait en 2012, 150 847 habitants.

Vincent Delahaye est maire de Massy depuis 1995 (réélu en 2014), il est également président de la communauté d'agglomération Europ'Essonne et sénateur de l'Essonne. Il est membre de l'Union des démocrates et Indépendant et du Parti radical (centre droit).



Massy est composée de différents quartiers assez hétérogènes :

- Tout d'abord le centre ancien, reconnaissable par ses maisons de villes alignées à la rue et ses corps de fermes.
- Des quartiers résidentiels et pavillonnaires bâtis à différentes époques depuis la fin du XIX^{ème} siècle.
- De grands ensembles sous forme de collectif en implantation géométrique. Cette croissance rapide a très vite entraîné des difficultés sociales et sécuritaires : certains quartiers ont été classés en Zones Urbaines Sensibles. Il s'agit des quartiers de la Vilaine, Bièvre-Poterne et Le Grand Ensemble (également sur la commune d'Antony).
- Des espaces verts avec à l'ouest, le château et le parc de Vilgénis et à l'est le parc Georges Brassens.
- Le quartier des gares au centre : espace multimodal, avec deux stations de RER et une gare TGV.
- Des zones d'activités qui représentent des parcelles et des bâtiments de taille importante.
- Des zones agricoles dans le sud-est du territoire.



Carte 2 - Utilisation des sols à Massy - Source : PLU de la ville de Massy

1.2. Histoire de Massy

- Du Moyen Age au XIXe siècle :

Le bourg originel de Massy s'est développé autour du domaine de la « villa » mérovingienne du VIIe siècle, édifiée au sommet du coteau dominant la vallée de la Bièvre. En 1219 fut construite une ferme fortifiée qui deviendra plus tard le Château de Vilgénis toujours présent. Au XIVe et XVe siècle, le village subit les ravages de la guerre de Cent Ans.

Massy était un bourg rural, les habitants exerçaient majoritairement leurs activités dans le maraîchage ou la viticulture. En parallèle, la plus ancienne industrie développée était une tuilerie (ouverte en 1640), utilisant l'argile située dans la vallée toute proche.

- A partir du XIXe siècle :

A la fin du XIXe siècle, c'est l'arrivée du chemin de fer (ligne de Sceaux puis ligne de la Grande Ceinture) qui favorisa le développement industriel, l'afflux de population et la construction d'équipements communaux. Au cours de l'électrification de la ligne de Sceaux, une nouvelle gare à Massy-Palaiseau fut construite entre 1934 et 1937. Massy était un lieu de villégiature pour de nombreux parisiens et connut une première vague de construction pavillonnaire entre les deux guerres (notamment le lotissement « Avenir du Prolétariat »).

Cette croissance fut stoppée par la seconde guerre mondiale : les bombardements des alliés détruisirent partiellement la ville dont l'Eglise Sainte-Marie-Madeleine de Massy et la tuilerie. A la fin de la guerre, la pénurie de logement liée à la destruction et à la croissance démographique entraîna l'installation de quatre bidonvilles au sud et l'est de Massy. Ces quartiers étaient occupés par des populations étrangères portugaises et maghrébines pour la plupart.

La morphologie urbaine de la ville fut transformée à partir de la fin des années 50 avec la construction de certains quartiers (Petit-Massy), de foyers de jeunes travailleurs et l'implantation d'un grand ensemble commun à Massy et Antony. Cette phase de lotissement a été suivie par l'implantation de grands équipements aux alentours (autoroutes, aéroport ...). Cela remplaça les bois, les parcs et les parcelles de cultures céréalières. Dans la décennie suivante, l'équilibre de la répartition urbaine fût rétabli vers le sud avec la construction de logements sociaux et d'équipements structurants. Les ensembles récents ont trouvé leur place de façon plus aléatoire, complexifiant la lisibilité de la

ville : l'extension urbaine s'est développée en tâche d'huile le long des voies principales.

- Massy depuis la fin du XX^{ème} siècle :

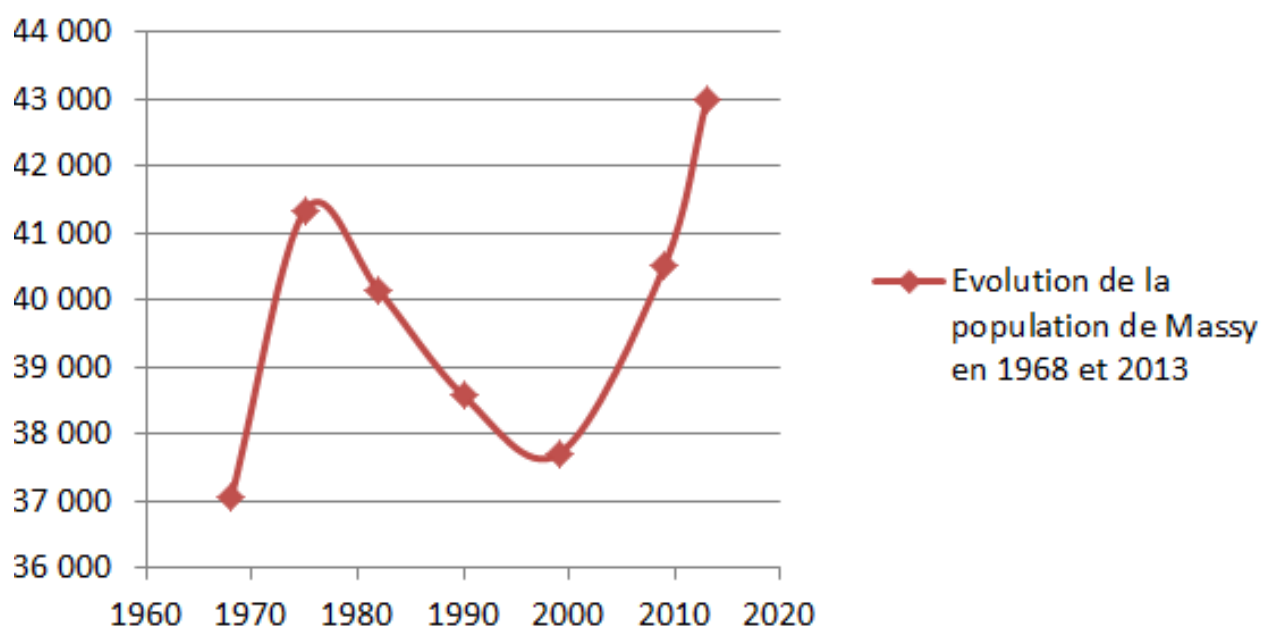
Depuis la fin des années 80, Massy a continué à se développer soit en urbanisant des terres agricoles soit en favorisant le renouvellement urbain de certains quartiers existants. Ces opérations réalisées dans le cadre de Zones d'Aménagements Concertées ont concerné à la fois des secteurs à dominante habitat et des zones d'activités. En 1991, la gare TGV de Massy fût construite et redonna un nouveau souffle à l'activité économique de la ville (construction d'un nouveau quartier d'affaire et l'installation de nombreuses entreprises). L'inauguration en 1993 de l'Opéra de Massy acheva la création d'équipements structurants d'envergure régionale et ceci malgré les lourds investissements induits.

1.3. Caractéristiques de Massy

1.3.1. Population :

La commune recense 43 000 massicois en 2013 selon l'INSEE et connaît une densité de 4 495 habitants par km². Massy a connu une forte croissance démographique entre 1954 et 1968 passant de 6 400 habitants à 37 000 habitants : ce phénomène est lié à la construction du Grand Ensemble Massy-Antony et de la Zone d'Urbanisation Prioritaire de Villaine. Massy a ensuite connu une perte d'habitants à partir du milieu des années 70 mais connaît depuis 1999 une hausse de sa population, et devient aujourd'hui une ville attractive. Elle est actuellement la troisième ville la plus peuplée de l'Essonne.

Evolution de la population de Massy en 1968 et 2013



Graphique 1 - Evolution de la population de Massy entre 1968 et 2013 - Source : Insee - Réalisation : Jade DOUGERE

Il est intéressant de noter que la ville de Massy possède une population jeune avec une prépondérance de la catégorie des 30-44 ans et peu de personnes âgées. La part d'actifs est donc importante dans la population de la ville.

1.3.2. Emplois et domaines d'activité

Massy est le premier pôle économique de l'Essonne. Plus de 25 000 emplois y sont recensés, principalement dans le secteur privé. En 2008, on pouvait dénombrer 2 454 entreprises dans la ville, employant 21 433 personnes et plus de 3000 personnes travaillant dans le secteur public. Ce tissu d'emploi est à forte dominante tertiaire (88%) tandis que l'industrie représente 5% des entreprises et 25% des employés.

Massy est composée d'un tissu de grandes entreprises au renom national voire international (Ericsson, Bouygues télécom...): de nombreuses sociétés ont implanté leur siège social à Massy (hors secteur agricole, commerçants, artisans et professions libérales) ce qui traduit une image positive de la ville auprès des entreprises.

Ce pôle économique représente un flux de personnes très important dans certains endroits, le quartier des gares notamment.

Sur les déplacements domicile/travail des massicois, plus du quart sont réalisés sur Massy (26,18%), le reste se dirige vers Paris, les autres villes du département ou ailleurs. L'offre d'emploi est telle que plus de 17 000 personnes se rendent quotidiennement à Massy pour travailler.

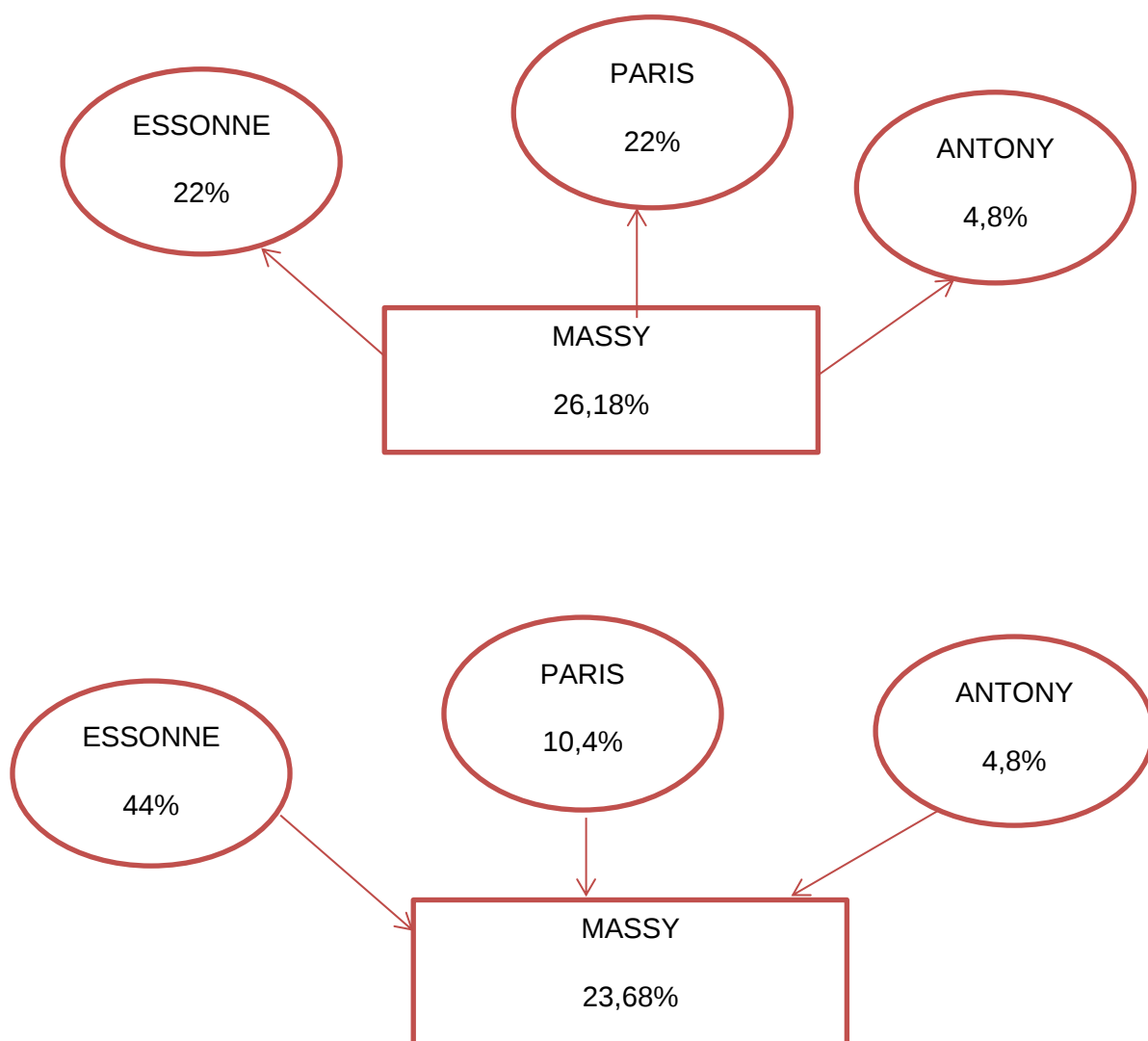


Schéma 1 - Flux de travailleurs entrant et sortant de Massy - Source : PLU de la ville de Massy - Réalisation : Jade DOUGERE

L'évolution de la structure de la population active semble tendre vers une plus grande adéquation entre la nature des emplois qu'offre la ville et la qualification de la population active résidente. Cette tendance est due à l'interaction de deux phénomènes : la tertiarisation progressive des emplois (surtout dans le nouveau quartier Atlantis) et le parc de logement nouvellement construit. A l'horizon 2020, la ville souhaiterait pouvoir offrir au total 40 000 emplois.

1.3.3. Equipement de la ville

Massy est une ville qui regroupe 123 équipements répartis de la manière suivante :

Tableau 1- Répartition des équipements dans la ville de Massy - Source : PLU de la ville de Massy - Réalisation : Jade DOUGERE

Domaines d'intervention	Nombre	Pourcentage
Transport	3	1,90%
Administratif/Technique	16	10,40%
Culturel	18	11,60%
Sportif	36	23,50%
Parascolaire/petite enfance	20	13%
Médico-social	17	11,10%
Associatif/festif	12	7,80%
Scolaire/universitaire	31	20,20%
Total	153	100%

Ces équipements sont bien répartis dans la ville (le fait que certains quartiers soient moins bien équipés s'explique par leur faible poids démographique.)

Massy a une offre culturelle complète. En effet, elle possède entre autre, un opéra de rayonnement régional ainsi qu'une salle de concert de 380 places qui connaît une bonne attractivité au niveau départemental. La ville, au-delà de ses trois collèges et trois lycées, accueille l'Ecole Nationale Supérieure des Industries Agricoles et Alimentaires (AgroParistech) où étudient environ 2000 élèves.

II- Massy s'inscrit dans les projets du Grand Paris

Massy s'inscrit dans la dynamique du «Grand Paris», enjeu primordial pour la ville. Cela se traduit localement par un réseau de transport public amélioré avec notamment La Grande Boucle indispensable pour relier le sud et l'ouest francilien : Orly, Massy, La Défense par Saclay et Versailles. Un projet de tram-train est prévu pour 2017, il relierait Massy à la ville d'Evry plus au sud. Un autre projet actuellement en étude, concernerait la prolongation de la ligne 14 du métro jusqu'à Orly et la création d'une nouvelle ligne automatique qui relierait Orly à Versailles en passant par Massy.

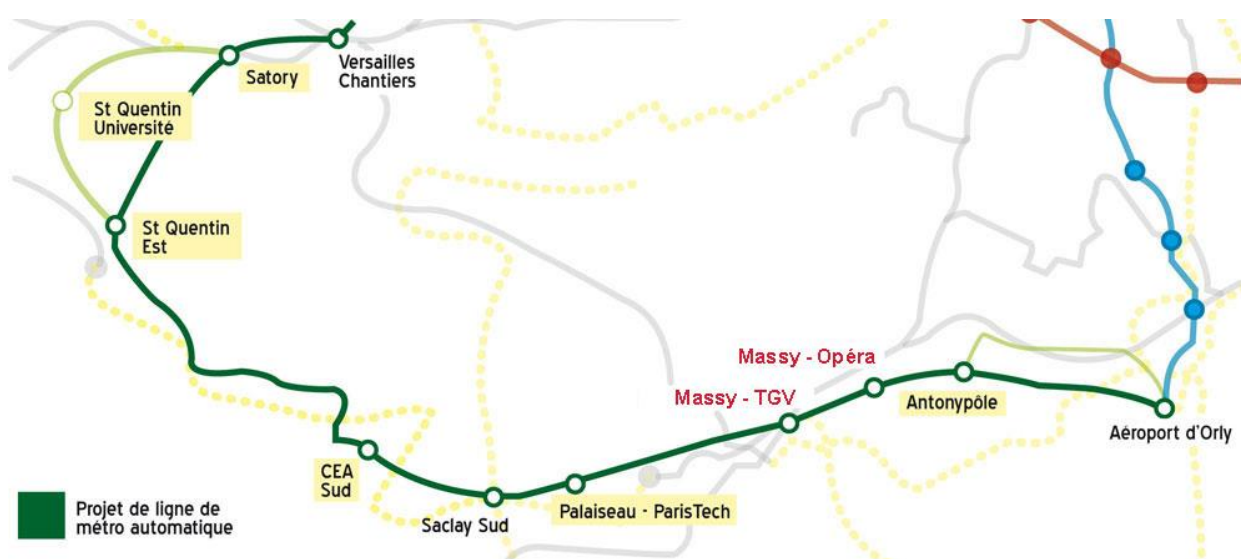


Schéma 3 - Projet de transports dans le cadre du Grand Paris - Source : Site de la mairie de Massy

La localisation stratégique de Massy, à la fois porte d'entrée du sud francilien et de l'Essonne, et territoire charnière entre l'Opération d'Intérêt National de Paris Saclay (Création d'un pôle scientifique de renommée mondiale et développement économique d'un cluster) et le pôle d'Orly, contribuera à renforcer le rôle central des gares de Massy pour de nombreux habitants, actifs et étudiants. La ville a la volonté de devenir un véritable « hub » sur ce territoire.

Partie 2 – Diagnostic ciblé du territoire

I- Analyse de l'environnement des gares

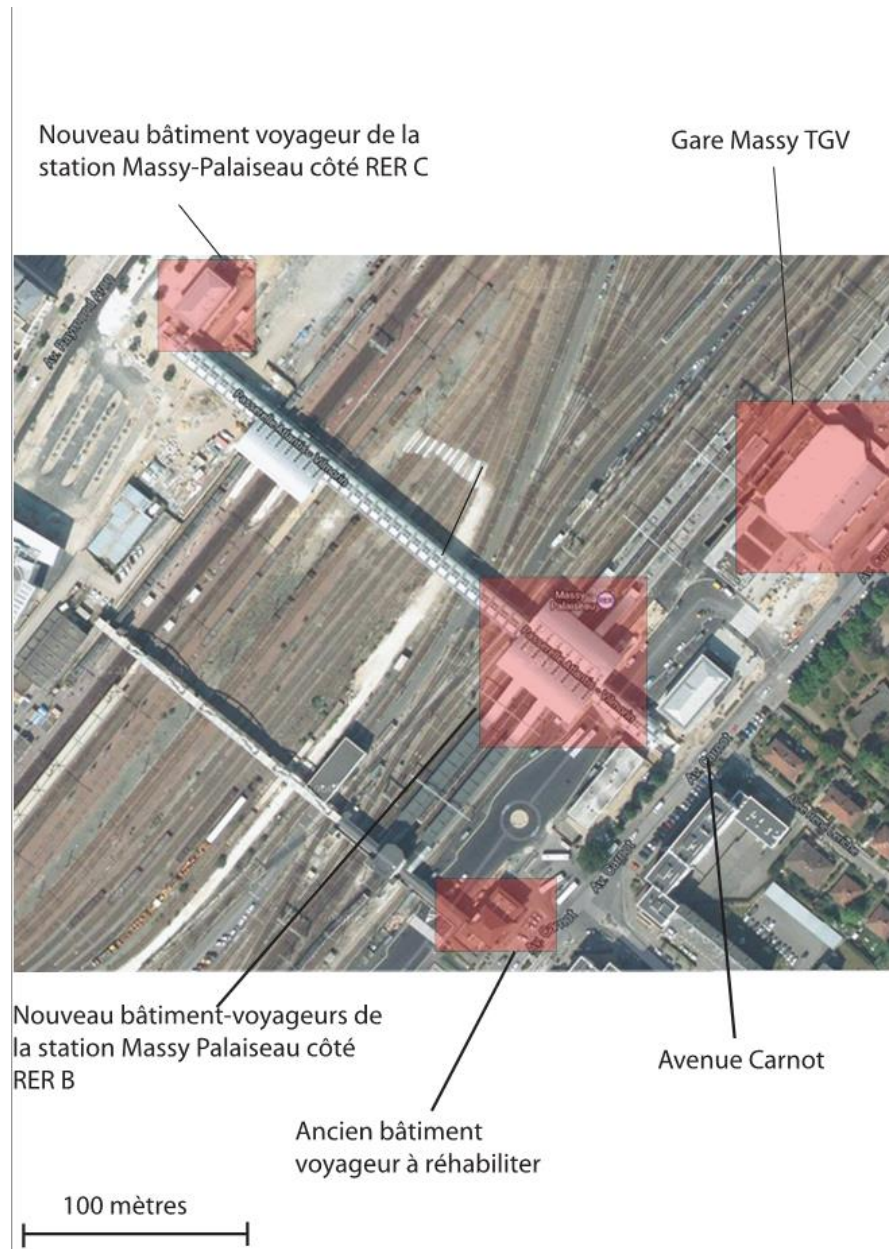
1.1. Quartier des gares, un pôle multimodale

Massy est une ville bien desservie par les transports : elle est à la croisée des autoroutes A6, A10, A86 et des nationales 20 et 118. L'aéroport d'Orly est également situé à quelques kilomètres de Massy et l'accès est direct à l'aéroport Roissy Charles de Gaulle. La ville peut également compter sur un réseau de 25 lignes d'autobus. Massy est surtout le premier carrefour ferroviaire régional hors de Paris. En effet, cette commune est très bien desservie au niveau des transports en commun et constitue un pôle multimodal dans le quartier des gares avec la présence d'une gare TGV, de deux lignes RER et de nombreuses lignes de bus. La bâtiment-voyageurs que je souhaite réhabiliter dans le cadre de ce projet se trouve dans ce quartier.



Carte 4 - Plan général de Massy - Source : site de l'office de tourisme de la ville de Massy –
Réalisation : Jade DOUGERE / Adobe Illustrator

Du côté ouest, se trouve l'entrée de la gare RER C Massy-Palaiseau. Ce côté de la ville est principalement résidentiel. Du côté est, on peut trouver un plus grand nombre d'activités : il y a tout d'abord la gare TGV Massy, l'entrée principale de la gare RER qui est également l'entrée de la station de RER B Massy-Palaiseau. C'est également de ce côté des voies que se trouvent le centre-ville de Massy et ses zones d'activités.



Carte 5 - Vue aérienne du quartier des gares - Source : Google Map - Réalisation : Jade DOUGERE/ Adobe Illustrator

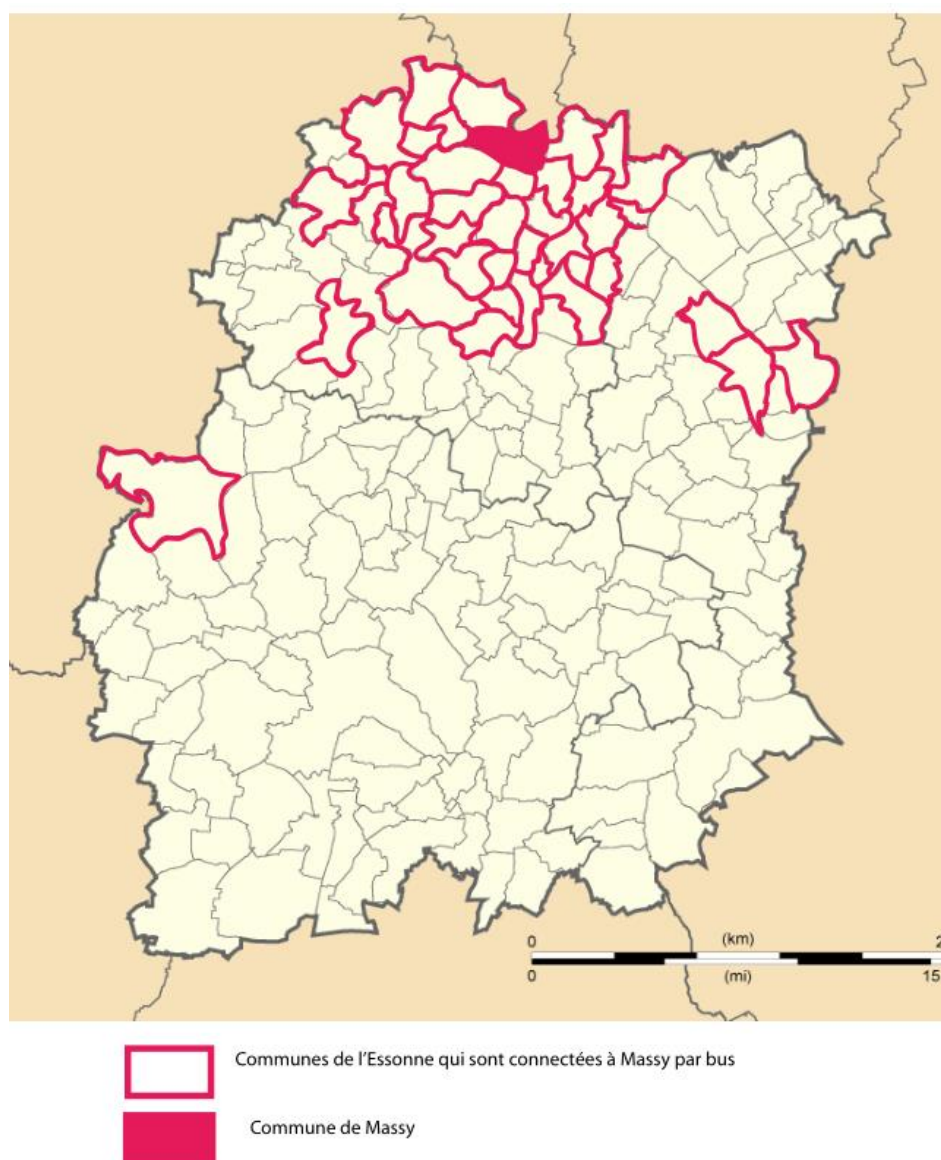
Une ligne grande vitesse traverse la ville en souterrain du nord au sud et s'arrête dans le quartier des gares à la station Massy TGV. Elle s'est imposée en 20 ans comme un équipement incontournable pour le sud francilien : elle accueille en effet aujourd'hui 1,4 million de voyageurs par an et offre quotidiennement 44 trains qui desservent de nombreuses villes du pays. Le nombre moyen de montées et descentes ainsi que le nombre de voyageurs qui transitent par Massy n'est pas communiqué par la SNCF en raison de l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire.

Deux lignes de RER passent par la ville de Massy et s'arrêtent toutes deux aux stations Massy-Verrière (peu fréquentée) et Massy-Palaiseau, qui est dans le quartier étudié tout au long de ce projet :

La ligne de RER B, est empruntée par 220 millions de voyageurs par an et relie la Vallée de Chevreuse à l'aéroport de Roissy en passant par la capitale. Il y a également le RER C qui connecte le sud-ouest au nord-ouest de Paris en passant par le centre de la capitale. Cette ligne a un flux annuel de 140 millions d'utilisateurs. La nuit, le bus Noctilien prend le relais des trains RER une fois par heure.

Cette station est importante dans les transports franciliens et représente un flux de voyageur conséquent puisqu'en 2013, Massy-Palaiseau arrive en 8^{ème} position au classement des gares RER les plus fréquentées, avec 8 633 119 voyageurs (« trafic des entrants directs sur le réseau RATP ») annuels pour la ligne RER B. La station Massy-Palaiseau fait partie des plus importantes sur les lignes de RER, elle n'est qu'à une vingtaine de minutes du centre de Paris. Souvent le terminus des trains venant de la capitale, elle est reliée directement à des stations très importantes comme Châtelet-les-Halles ou Gare du Nord.

Ce quartier est très bien desservi puisque plus d'une vingtaine de lignes de bus s'arrête aux gares de Massy.



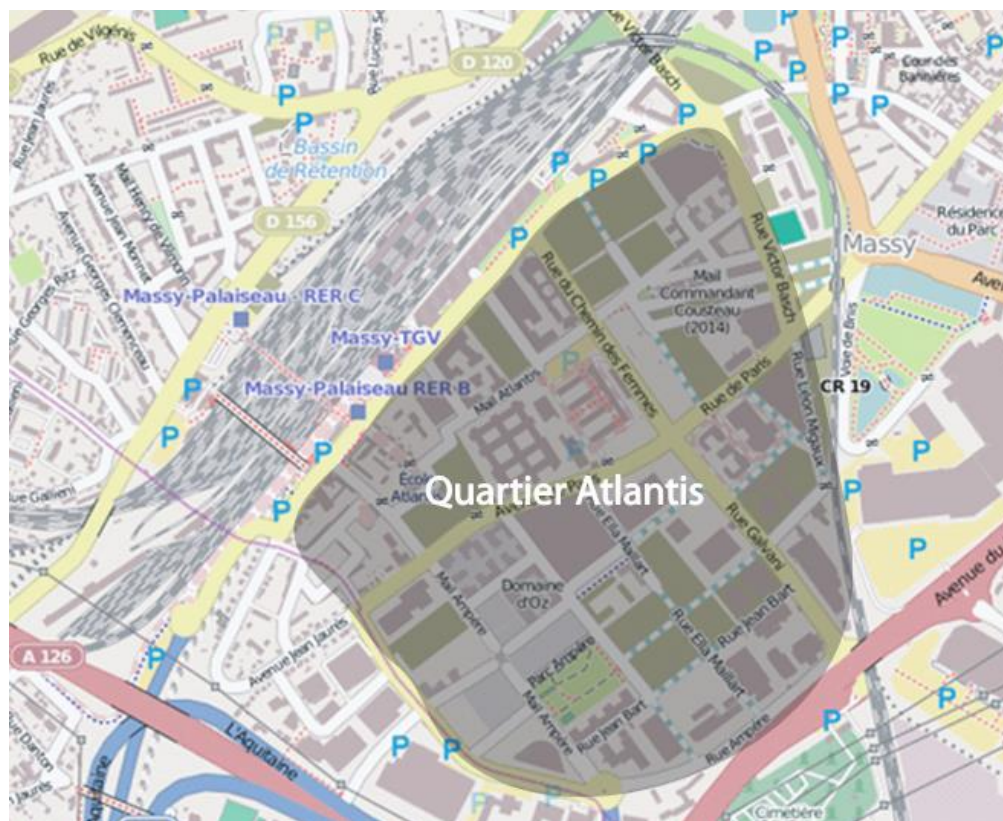
Carte 6 - Villes d'Essonne connectées à Massy par bus - Source : Transdev -
Réalisation : Jade DOUGERE /Cartes et données/Adobe Illustrator

Une quarantaine de communes du département de l'Essonne sont connectées à Massy par bus, ainsi que de nombreuses communes des Hauts de seine, du Val de Marne, des Yvelines, de la Seine et Marne et de Paris.

Cet ensemble d'équipement, à rayonnement régional, attire un très un grand nombre d'utilisateurs : 50 000 voyageurs empruntent tous les jours les transports ferroviaires à Massy.

1.2. Atlantis, le quartier voisin

A l'est des gares se trouve un nouveau quartier de Massy en pleine construction : Atlantis.



Carte 7 - Quartier Atlantis - Source : Open Street Map - Réalisation : Jade DOUGERE/ Adobe Illustrator

La ville a voulu convertir une ancienne zone d'activités en un nouveau centre-ville. Industriel au début du XX^{ème} siècle, le parc d'activités des Champs ronds, accueille dans les années 50 ses premières activités tertiaires. Le premier départ de certaines entreprises industrielles dans les années 90 et l'arrivée du TGV en 1991 encouragent la ville de Massy et la Société d'économie mixte de Massy (Semmassy) à repenser ce parc d'activités. La mairie de Massy a deux objectifs pour ce projet, tout d'abord maintenir les entreprises qui font le dynamisme économique de la ville mais également construire des logements, des équipements publics et des lieux d'animations.

Ce grand projet pour la ville de Massy a pour objectif de loger près de 10 000 habitants et d'accueillir environ 14 000 emplois nouveaux qui s'ajouteront aux 12 000 emplois existants sur cette zone. Ce quartier sera également équipé d'un complexe de gymnastique, d'un centre des congrès, de deux groupes

scolaires, de deux crèches, d'un centre culturel des musulmans, d'un cinéma et d'un hôtel. Au niveau des commerces, la ville veut axer son offre sur la proximité : boulangerie, traiteur, crèmerie, primeurs, salon de coiffure, esthétique, optique, pressing, pharmacie, cordonnerie, tabac, vêtements ... Plusieurs restaurants seront présents sur la Place du Grand Ouest (la place située au cœur du projet). Le but étant d'en faire un espace attractif, de rencontres, un lien entre tous les habitants qui le composent.



Figure 1 - Modélisation du futur quartier Atlantis - Source : SEMMASSY

3.1. L'ancien bâtiment-voyageurs : l'objet du projet

En juin 2012 se sont terminés de grands travaux au niveau des deux stations de RER Massy-Palaiseau. Une nouvelle passerelle de 250 mètres a été construite au-dessus des voies de chemins de fer permettant de relier la station de RER B à celle du RER C. En parallèle à ce projet, de nouveaux bâtiments-voyageurs ont été construits de chaque côté de la passerelle.



Figure 3 - Nouveau bâtiment-voyageurs - Source : Jade DOUGERE

A 100 mètres de ces importants travaux, du côté est, reste l'ancien bâtiment-voyageurs du RER B à l'architecture de l'entre-deux guerres construit par Louis Brachet en 1935. Cet architecte a fondé la Société des Architectes Modernes en 1923 et était spécialisé dans l'architecture ferroviaire (notamment plusieurs gares de la ligne de Sceaux et de la ligne Paris-Orléans). C'est l'un des rares bâtiments de Massy à avoir survécu aux bombardements de la Seconde Guerre Mondiale, il diffère donc de l'architecture plutôt moderne du quartier.



Figure 4 - Ancien-bâtiment voyageurs - Source : Jade DOUGERE

Les seuls plans du bâtiment dont je dispose datent de 1935 (cf. Annexes), ils sont très précis et me permettent de connaître les fonctions attribuées à chaque pièce durant cette époque. Le bâtiment a une superficie totale de 792 mètres carrés.

Le rez-de-chaussée a une superficie de 401 mètres carrés, et il est divisé en trois parties :

- La partie la plus au sud, mesurant 80 mètres carrés, était utilisée comme logement pour le chef de gare, avec entrée, cuisine, salle à manger, chambre et locaux techniques.
- Le centre du bâtiment était le hall des voyageurs, mesurant 240 mètres carrés.
- Dans la partie nord, on trouvait un garage et un magasin qui occupaient 60 mètres carrés du bâtiment. On pouvait accéder au

premier étage par trois moyens, deux escaliers publics (10 mètres carrés chacun) qui reliaient les halls et un escalier privé dans le logement du chef de gare.

L'étage est structuré de la même manière et a une superficie de 391 mètres carrés :

- La partie nord était la suite de l'espace de vie du chef de gare avec deux autres chambres et la salle de bain. On pouvait également trouver des vestiaires et des sanitaires pour les employés.
- Au centre, un autre hall similaire au premier.
- Et dans la partie sud, des bureaux pour le personnel de gare, des archives et le guichet/bagagerie.

Au fil du temps, les fonctions de ce bâtiment ont évolué. Avant la fermeture du bâtiment en 2012, les deux halls avaient gardé leurs fonctions de lieu d'accueil pour les voyageurs mais les parties logements étaient inutilisées. Toutes les activités du bâtiment avaient été regroupées au premier étage : aussi bien la vente des tickets que les bureaux pour le personnel de la RATP. En bas, le hall était vide, l'espace seulement occupé par des bancs.



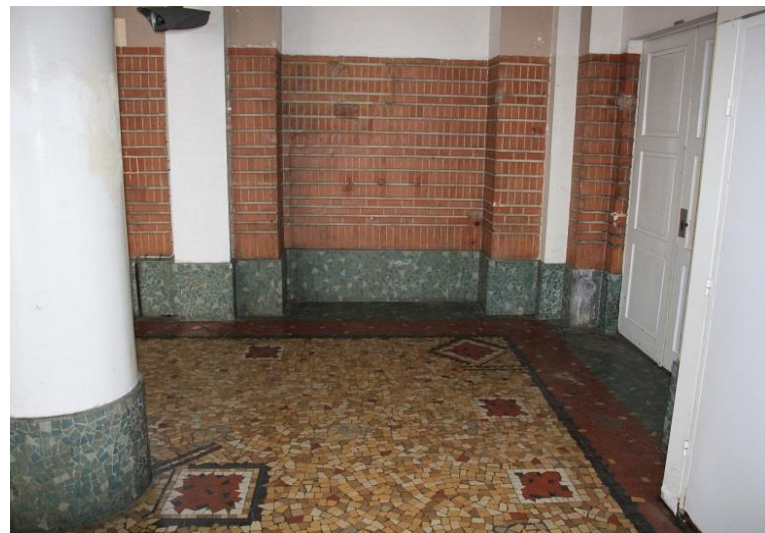


Figure 5 - Photos de l'intérieur du bâtiment - Source : wikipédia.fr

Ce bâtiment de brique est symbolique de ce quartier de gares puisqu'il était, avant sa fermeture, un lieu de passage obligé pour les voyageurs empruntant le RER, puisqu'il était relié à la passerelle principale (toujours ouverte à l'heure actuelle). Il appartient actuellement à la RATP, la RFF et au Ministère de l'Equipeement et des Transports. Depuis plusieurs années, la mairie de Massy voudrait acheter ce bâtiment.



Figure 6 - Photo prise de la nouvelle passerelle, vue sur l'ancien bâtiment et l'ancienne passerelle - Source : Jade DOUGERE

La fermeture de ce bâtiment en 2012 a entraîné sa dégradation (manque d'entretien et actes de vandalisme). Ce bâtiment, qui pourrait être un atout pour le quartier, n'a actuellement qu'un impact négatif puisqu'il a véritablement l'aspect d'un équipement désaffecté.



Figure 7 - Portes principales du bâtiment dégradées - Source : Jade DOUGERE

II- Un quartier au rôle majeur mais qui connaît des faiblesses.

2.1. L'ambiance du quartier

Les infrastructures de transport mobilisent actuellement 18% du territoire de Massy. Elles morcellent l'espace et ont un impact négatif sur le paysage urbain. L'ensemble RER B, C et TGV divise la communes sur une emprise de 200 mètres de large. En effet, dans le quartier des gares, les voies, les rails, les fils électriques composent le paysage urbain et déshumanisent cette partie du territoire. De plus, ce quartier est très souvent en travaux, la circulation s'effectue mal, et il y a un bruit permanent lié au générateur électrique : l'endroit n'est agréable ni pour les piétons, ni pour les automobilistes.



Figure 8 - Vue de l'ensemble des rails et de la passerelle - Sources : Cahiers d'acteurs

Le quartier des gares n'est pas situé à proximité du centre-ville de Massy, c'est donc un quartier sans grandes activités au-delà des nombreux flux de voyageurs. Les seuls commerces, situés de l'autre côté de l'avenue Carnot sont : une agence d'assurance, une agence d'intérim, une pharmacie, une agence immobilière, un bistrot tabac, un traiteur asiatique, une auto-école et une boulangerie. Ce sont des commerces assez spécialisés, sauf la boulangerie et la pharmacie qui sont des commerces de proximité. Aucune de ces boutiques ne représentent une attractivité particulière pour les voyageurs de passage. Il y a également la présence d'un bistrot-café et deux « food truck », ces remorques nomades qui vendent de la nourriture ou des boissons, sur le parvis de la gare TGV mais qui n'offrent pas de lieux où s'installer lorsque l'on consomme. On peut remarquer que les flux de personnes sont importants aux heures de pointes, et le midi, mais qu'en plein cœur de journée, ce quartier est assez inactif et manque de vie.



Figure 9 - Avenue Carnot et ses commerces - Source : Jade DOUGERE

2.2. Des équipements fonctionnels

Les équipements du quartier sont donc très utilisés et pourtant ils ne sont pas forcément adaptés aux besoins et au confort de ce flux de voyageurs important.

La gare TGV est un grand hall et les deux quais sont situés en souterrain, par conséquent, les personnes attendent en général au rez-de-chaussée. Or, l'un des points négatifs de ce bâtiment est lié à son architecture : il est ouvert sur deux de ses côtés par de grandes portes automatiques qui engendrent un courant d'air permanent et la présence de pigeons qui salissent les locaux. En hiver, il y fait donc très froid et les voyageurs s'agglutinent autour des quelques chauffages électriques comme ceux que l'on peut trouver aux terrasses de cafés. En ce qui concerne les services proposés dans la gare, ils sont peu nombreux : un café-snack situé dans le hall, devant les portes automatiques et un marchand de journaux. Il y a une pièce assez réduite qui fait office de salle d'attente chauffée, où sont mis à disposition des livres pour enfants. Les toilettes de la gare sont payants et il n'y a pas de bagagerie (la plus proche se trouvant à la Gare Montparnasse). Tous ces éléments rendent donc la gare peu accueillante et surtout peu propice aux temps d'attente. Les voyageurs la disent sombre et mal conçue pour une gare relativement récente.



Figure 10 - Hall de la gare TGV - Source : Jade DOUGERE

En ce qui concerne la gare RER, il n'y a pas non plus de véritable lieu d'attente : le nouveau bâtiment-voyageurs est seulement composé d'une pièce pour acheter les billets sans aucuns sièges et de bureaux pour le personnel de la RATP. En haut, la passerelle, bien que très grande, est juste un lieu de passage et est à la même température que l'air extérieur, bien qu'elle soit couverte. Si l'on veut s'asseoir, on peut se rendre sur les quais, ou certains sièges sont couverts mais dans des abris non chauffés.



Figure 11 - Nouvelle passerelle qui relie les deux lignes de RER - Source : Jade DOUGERE

Tous ces éléments rendent le quartier déplaisant entre la circulation des bus, des voitures et des trains, le manque d'endroit où s'installer au calme et le peu de commerces. Les espaces d'attente ne sont pas délimités et correspondent d'avantage à des lieux de passages. Le quartier est donc peu attractif, les voyageurs en sont arrivés au point de redouter une correspondance à Massy TGV. Je pense que le quartier subit également un phénomène de stigmatisation (banlieue parisienne, RER...), puisque certaines personnes extérieures peuvent ne pas souhaiter sortir de la gare TGV, pensant être dans un quartier mal sécurisé.

2.3. Le comportement des voyageurs résultant de ces faiblesses

- Réaction face à l'attente : occuper le temps

Dans ce quartier, les flux de personnes sont assez rapides puisqu'il s'agit des mouvements quotidiens pour se rendre sur un lieu de travail ou d'étude, dans la majeure partie des cas. Mais parfois les voyageurs rencontrent des temps d'attente pour plusieurs raisons : des bus à faibles fréquences (1 bus par heure), une correspondance TGV qui peut durer

plusieurs heures ou encore l'attente d'un covoiturage. Bien souvent, ces temps d'attente ne sont pas utilisés : les personnes restent à l'arrêt de bus ou dans le hall de la gare TGV – on peut d'ailleurs observer une des conséquences du manque d'équipement, pour les attentes de bus par exemple, puisque certaines personnes se retrouvent à attendre accroupies ou assises sur un trottoir. J'ai pu observer que les voyageurs n'exploitaient pas cette période d'attente: aussi bien pour effectuer une activité particulière dans le but de gagner du temps ou de tout simplement s'installer dans un endroit calme et agréable pour décompresser. En effet, la plupart du temps, ils ne font rien, utilisent leur smartphone, écoutent de la musique ou travaillent. On peut remarquer le peu d'utilisation d'ordinateurs portables de par le manque d'équipement, tables et prises électriques, mis à disposition, alors que Massy est une gare orientée « business » où de nombreux travailleurs transitent. Sur de nombreux forums, beaucoup d'utilisateur se plaignent du manque d'entretien et d'offre en ce qui concerne les salles d'attente dans les gares. Le cas de Massy-TGV est un exemple récurrent chez ces voyageurs : ils y critiquent le fait que la gare soit quasiment à ciel ouvert et que la petite salle d'attente soit parfois fermée.

- Lors des déplacements : gagner du temps

En région parisienne, le temps quotidien passé dans les transports est élevé, les voyageurs ont donc la volonté de le minimiser afin d'arriver au travail ou de rentrer chez eux le plus rapidement possible. S'ils ont un besoin quelconque, une course à faire, dans la plupart des cas, cela les obligent à faire un détour sur leur trajet quotidien. Selon une étude récente réalisée par l'institut CSA, auprès de Franciliens âgés de 18 ans et plus, représentatifs de la population d'Ile de France, 23% voudraient trouver des services pour optimiser leur planning quotidien et verraient cela comme un « coup de pouce ». Les voyageurs aimeraient de leur gare qu'elle joue le rôle de concierge qui proposerait tout type de service comme des distributeurs automatiques, des superettes, bureau de poste, retrait d'achat effectués sur internet. Concrètement, cela se définit comme l'accès aux services d'un centre-ville mais dans sa gare pour ne pas perdre de temps dans un quotidien déjà chargé.

Dans le cas de Massy, les gares n'offrent aucun commerce pour faciliter le quotidien des voyageurs. Seule la boulangerie et la pharmacie pourrait attirer des voyageurs mais je pense que leur localisation, de l'autre côté de l'avenue, n'incitent pas à s'y rendre. La localisation de la ville est également particulière : en quittant Massy vers le sud, on se retrouve rapidement dans du périurbain composés de petits villages isolés. Beaucoup de personnes

habitant là-bas sont obligées d'aller travailler dans des centralités et passent donc par Massy pour s'y rendre. Si l'on prend en compte que ces villages ont peu ou même pas du tout de commerces de proximité et le fait que les temps de transport dans ces situations sont très long : il est compliqué d'arriver chez soi avant la fermeture de la boulangerie ou de la superette du village.

Les utilisateurs ont aujourd'hui envie d'une modernisation des gares : meilleure adéquation entre l'offre, leurs besoins et leurs envies afin que les déplacements ne soient plus vécus comme une perte de temps.

III- Les enjeux de la réhabilitation de l'ancien-bâtiment

L'analyse du quartier montre que sa fonction première est d'être un endroit de passage: les offres et les services doivent tout d'abord répondre aux besoins d'utilisateurs de passage. L'offre récente proposée suite à la création du quartier d'Atlantis ne répond pas aux besoins de ces voyageurs, mais plutôt à ceux des personnes travaillant ou habitant à Massy. Cependant il est important de prendre Atlantis en compte puisqu'il induit une augmentation de la population utilisant le quartier des gares suite à la création de nouveaux logements et de nouveaux emplois

3.1. Intégration du bâtiment dans son environnement

L'ancien bâtiment-voyageurs peut paraître en inadéquation avec son environnement mais je pense qu'il peut justement être un atout fort. Mon sujet traite dans un premier temps de la restauration et de la modernisation de ce bâtiment ancien : mis en valeur, il donnera du cachet à ce quartier assez froid, en pleine mutation et à très faible identité urbaine.

3.2. Créer de nouvelles offres

A l'heure actuelle, on ne voyage plus de la même manière, les utilisateurs ne veulent plus que le temps passé dans les transports soit du temps perdu. Cette zone de Massy connaît un grand flux de population du fait de sa fonction principale, d'être un pôle multimodale et un centre du transport sud francilien : l'enjeu majeur dans ce territoire est de transformer le temps contraint en temps utile. La gare est un moyen d'enrichir le temps de déplacement en lui intégrant à la fois de l'utilité, du confort et des moments agréables.

Ce travail doit être réalisé en tenant compte de deux états possibles chez les voyageurs:

- Les transits qui sont de plus en plus nombreux et de plus en plus rapides. La gare doit évoluer afin de s'adapter aux nouveaux modes de vie dans lesquels la recherche de praticité et d'efficacité est omniprésente.
- L'attente, cette stagnation est particulière puisqu'elle s'impose aux voyageurs, qui se retrouvent contraints de rester dans un quartier qu'ils n'ont pas choisi. L'objectif est de permettre l'utilisation du temps

d'attente pour se détendre ou pour une occupation quelconque dans une région où les franciliens passent déjà beaucoup de temps dans les transports.

Il faut que ce ne soit plus un problème pour le voyageur de devoir transiter à Massy, en humanisant ce quartier des gares grâce à une nouvelle offre. Le but est donc de créer une parenthèse adaptée à n'importe quel état d'esprit du voyageur et d'inventer une gare plus pratique, plus animée qui se transforme en véritable espace de vie.

Partie 3 – Les Propositions

I- Motivations

Tout d'abord, l'aspect conservation du patrimoine me plaît beaucoup dans ce projet : je pense que les gares sont des lieux emblématiques et historiques qu'il faut préserver. Je travaille sur un territoire de proche banlieue parisienne où le paysage urbains est déstructuré par les lignes ferroviaires. C'est en cela que leur restauration reste une question importante dans le développement futur des gares. Massy possède là un atout historique et culturel rare dans la ville touchée par les bombardements, il serait donc vraiment dommage de ne pas exploiter ce bâtiment à l'architecture si particulière et typique des années 30.

Je suis originaire de l'Essonne j'ai donc pleinement conscience du temps passé dans les transports lorsque l'on vit en banlieue parisienne. Je sais qu'il est compliqué d'allier ses obligations quotidiennes aux aléas du transport, aux correspondances qui peuvent devenir multiples pour les franciliens. En effet, Massy était un lieu de passage obligé pour me rendre à Paris en transports en communs et déjà, lycéenne, certains points m'avaient interpellés : habitant dans un village, je rentrais de Massy en bus, qui ne passait qu'une fois par heure le week-end, j'ai donc souvent redouté l'attente dans ce quartier, sachant qu'il n'y avait rien à y faire. De plus, en discutant avec des personnes qui ne sont pas de la région et qui se sont retrouvées à attendre une correspondance à Massy TGV, elles m'ont fait part de leur étonnement du manque d'activité à faire dans cette zone, qui en plein milieu de la journée peut sembler un peu déserte.

Grâce à la réhabilitation de ce bâtiment, je souhaiterais optimiser le temps passé dans les transports et répondre aux différentes attentes qu'ont les utilisateurs de ces gares aujourd'hui.

II- Projet d'aménagement de l'ancien bâtiment-voyageurs

2.1. Rénovation et mise aux normes du bâtiment

L'ancien bâtiment voyageur est très massif et possède une façade imposante : cela pourrait représenter un atout architectural pour le quartier mais pour l'instant, sa présence n'a pas un impact positif à cause son délabrement au cours du temps et de son état actuel de bâtiment à l'abandon. Son intégration dans le quartier passera donc par sa modernisation. C'est à un architecte des Bâtiments de France de travailler sur ce projet pour réussir à mélanger l'ancien à des touches moderne pour que ce bâtiment s'intègre de façon durable dans ce quartier en pleine expansion. L'intérieur doit également garder des traces de son identité première, même si une modernisation s'impose, des restes de mosaïques peuvent subsister par exemple.

Ce bâtiment est ancien puisqu'il date de l'entre deux guerre. Une mise aux normes s'impose donc avant d'être réutilisé afin qu'il soit sécurisé, confortable et sain. Une rénovation doit être réalisée pour répondre aux demandes du label « haute performance énergétique rénovation » mais également aux nouvelles normes électriques, thermiques et acoustiques.

Ce bâtiment doit également répondre aux normes d'accessibilité pour les Personnes à Mobilités Réduites (PMR) en tant que lieu public. D'après la loi « les dispositions architecturales, les aménagements et équipements intérieurs et extérieurs des établissements recevant du public, des installations ouvertes au public doivent être tels que ces locaux et installations soient accessibles à tous, et notamment aux personnes handicapées, quel que soit le type de handicap, notamment physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique ». Dans le cas de ce bâtiment, cela se définit par l'installation de rampes d'accès, d'un ascenseur, de largeur de porte conséquente, de sol anti-glissements et de signalisations répondant à des normes de visibilité et de compréhension.

2.2. Les différentes fonctions du bâtiment

- L'espace d'attente

Le premier étage sera l'espace consacré aux voyageurs ayant un temps d'attente conséquent : le panel de services permettra de répondre aux diverses envies des utilisateurs.

- Tout d'abord un espace cafétéria où l'on pourra servir de la restauration rapide – boissons et snacks. Des tables et des sièges seront mis à disposition. Pour le stockage et la cuisine, les anciens bureaux seront utilisés, soit un espace de 20 mètres carrés environ.
- De l'autre côté, on trouvera des bureaux avec des prises électriques pour que les personnes le souhaitant puissent travailler et un accès au wifi gratuit pour que quiconque puisse avoir internet de son ordinateur ou de son smartphone.
- Un dernier espace sera plutôt consacré à la détente avec des fauteuils confortables, des journaux mis à disposition. De leur smartphone, ordinateur portable ou tablette, les utilisateurs pourront accéder à une bibliothèque virtuelle gratuitement ainsi qu'à une presse numérique.
- Cet espace est prévu pour tout type d'âge, un espace enfant serait donc installé avec des petites tables et chaises, des jeux, des livres et un tableau sur lequel les enfants pourront écrire.

D'un point de vue pratique :

Des écrans indiqueront en temps réel les horaires des bus, les arrivées et les départs des trains. Des sanitaires gratuits seront installés.

L'accès à la passerelle sera condamné pour des questions de perte de chaleur et de courant d'air, les usagers n'auront qu'à descendre pour récupérer l'escalier situé le long du bâtiment.

Dans cette salle d'attente, on optimisera au maximum l'espace pour que l'on puisse y mettre un nombre de sièges conséquent étant donné le flux de voyageurs étant amené à s'arrêter dans cet endroit.

Côté Gare
TGV

Côté bus
et RER

Côté
Avenue
Carnot

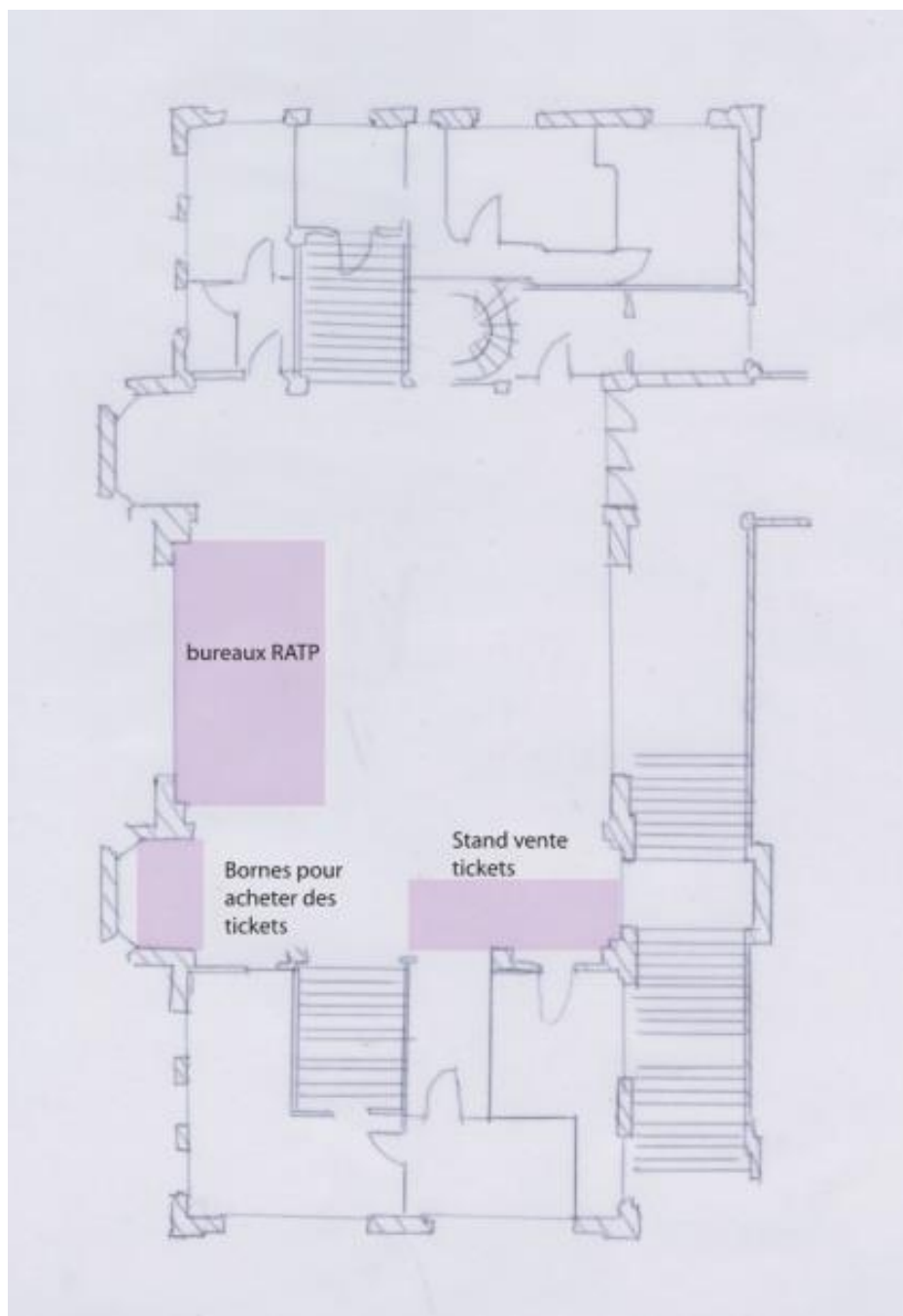


Figure 12 : Plan fonctionnel du 1^{er} étage avant sa fermeture - Réalisation : Jade DOUGERE/ Adobe Illustrator

Côté bus
et RER

Côté
Avenue
Carnot

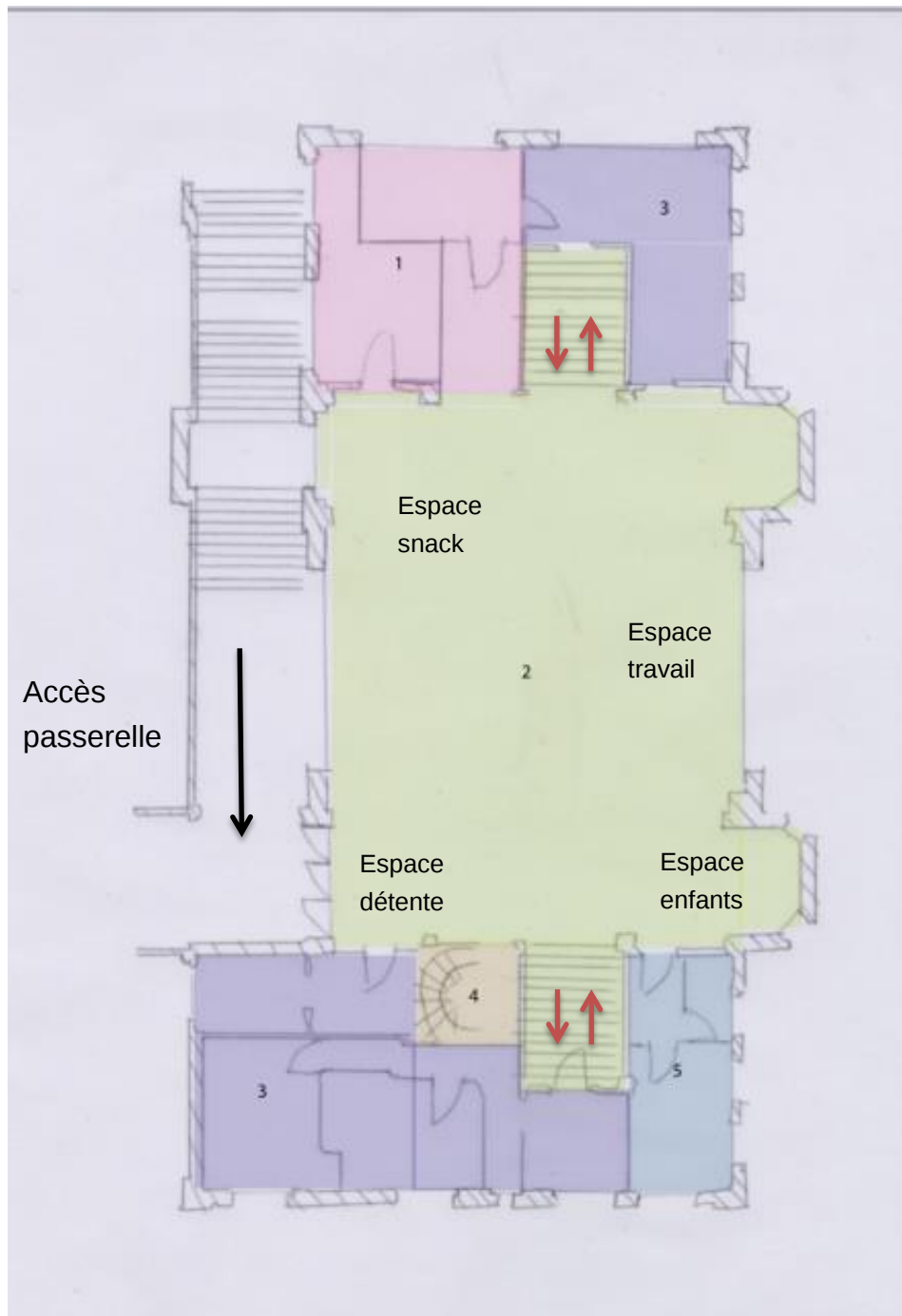


Figure 13 - Proposition du nouveau plan du 1er étage – Réalisation Jade DOUGERE/ Adobe Illustrator

2 : hall pour les voyageurs

3 : Pièces qui peuvent être mis à la disposition de la RATP, de la SNCF ou de la commune

4 : Ascenseur

5 : Sanitaires

- Une vitrine de la vie associative

Le rez-de-chaussée du bâtiment sera également un hall d'accueil et une salle d'attente mais abordé de manière différente : l'idée est de créer une vitrine associative pour la ville de Massy. L'endroit servira à exposer le travail réalisé par les associations ou bien à installer des panneaux explicatifs pour décrire des projets encadrés par ces organismes. La ville regroupe plus de 500 associations dans des domaines variés comme le sport, la culture, l'éducation/la formation, la santé, la solidarité, des associations de proximité, sur le devoir de mémoire et des coopérations internationales. Ce lieu pourra également servir de tremplin aux artistes du département qui exposeront leurs œuvres.

La pièce sera également équipée de bancs pour attendre si les personnes ne souhaitent pas se rendre à l'étage. Des écrans seront également installés ainsi qu'une bagagerie sous forme de grands casiers sécurisés auto-gérés par les utilisateurs avec un système de pièce de monnaie et de clef.

- Un espace commercial

Dans la partie nord, il y a 63 mètres carrés qui possèdent trois portes sur rue : l'idée serait de bénéficier de cet espace afin d'y installer les commerces de proximité désirés par les utilisateurs – Ces endroits auront plutôt la forme de stands, de kiosques où seront vendus des produits de première nécessité et mis à disposition des services du quotidien (boulangerie, épicerie, conciergerie, nourriture, distributeur automatique ...). Etant donné l'espace dont on dispose, il faudra travailler en partenariat avec des magasins pour que les pièces soient traitées comme des succursales de vente, sans production derrière. Pour une adéquation de la demande, on pourra également travailler sur des commerces éphémères qui s'installent au grès des événements, au fil de l'année.

Une mutualisation pourra être faite au niveau des pièces vacantes qui pourront être utilisées par la RATP, la SNCF ou la commune de Massy en cas d'éventuels besoins.

Côté Gare
TGV

Côté bus
et RER

Côté
avenue
Carnot

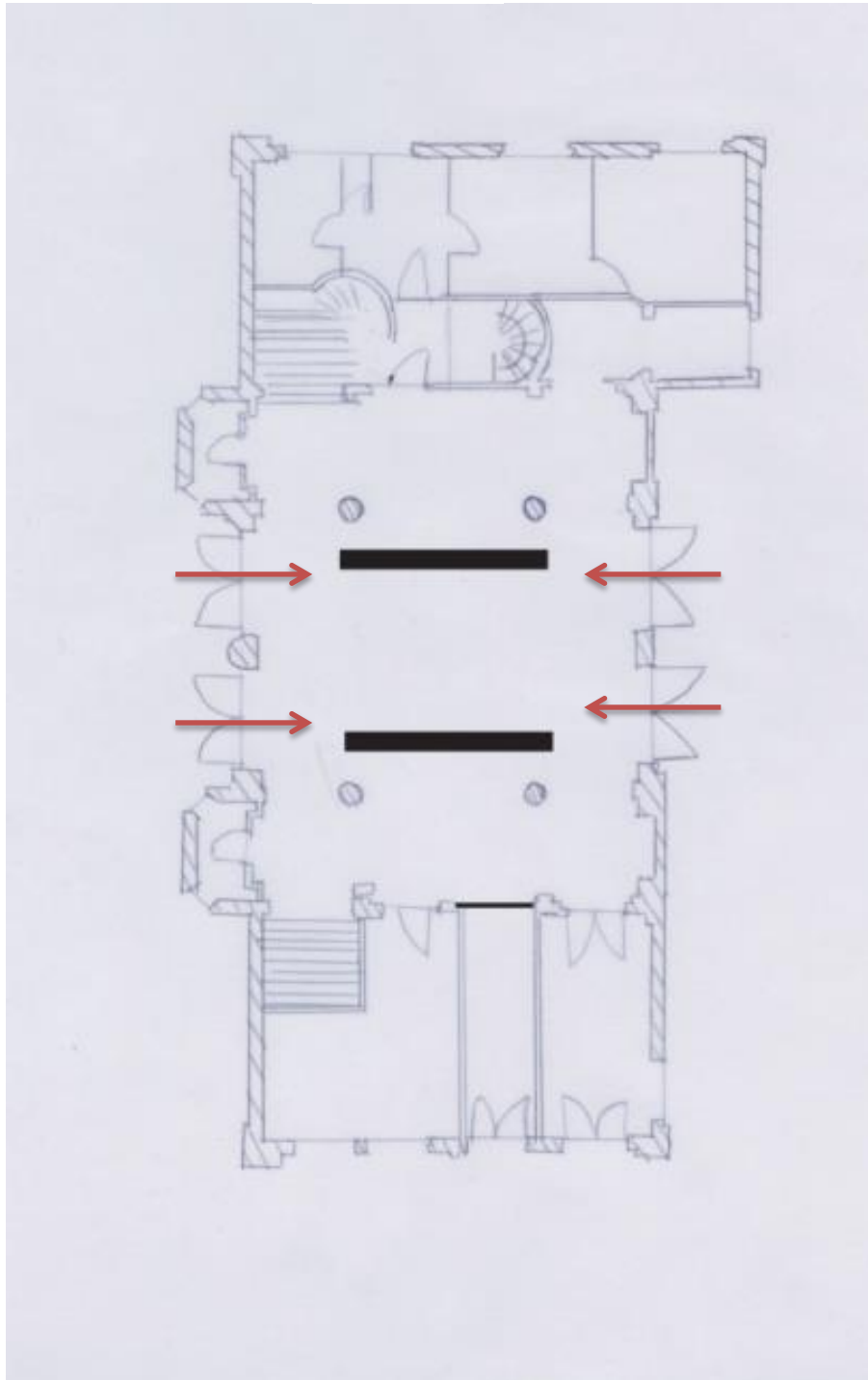


Figure 14 - Plan fonctionnel du rez-de-chaussée avant sa fermeture -
Réalisation : Jade DOUGERE/ Adobe Illustrator

Côté bus
et RER

Côté
avenue
Carnot

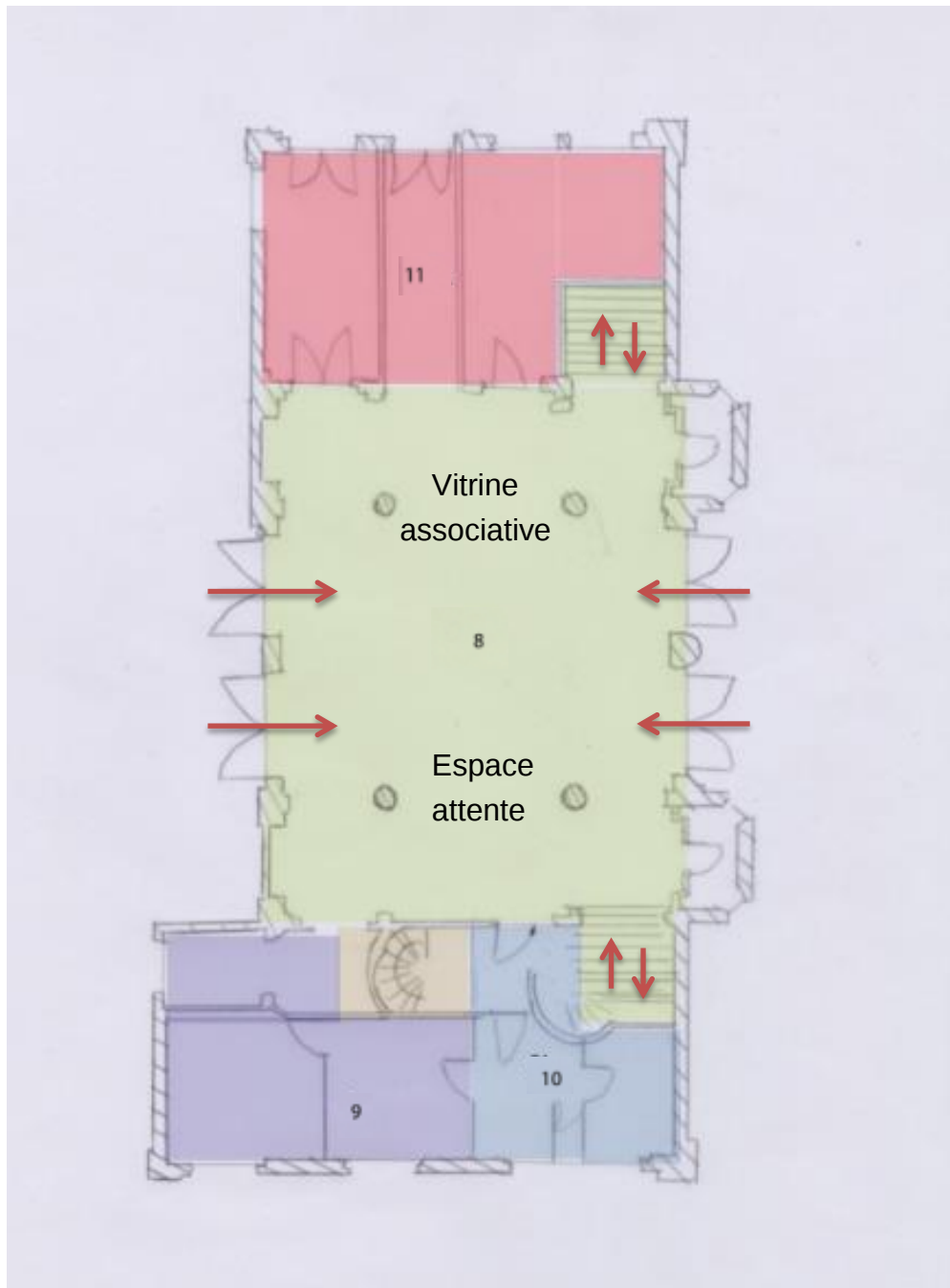


Figure 15- Proposition du nouveau plan du rez-de-chaussée– Réalisation Jade DOUGERE/ Adobe Illustrator

8 : Hall pour les voyageurs

9 : Pièces qui peuvent être mis à la disposition de la RATP, de la SNCF ou de la commune

10 : Ascenseur

11 : Stands commerciaux

2.3. L'acheminement piéton vers le bâtiment

À pied, la distance qui sépare l'ancien bâtiment-voyageurs de la gare TGV est parcourue en une minute environ et les arrêts de bus sont situés entre ces deux bâtiments. L'acheminement est donc rapide, mais pas instinctif pour les personnes descendant à Massy TGV puisque l'ancien bâtiment-voyageurs n'est pas visible au premier abord.

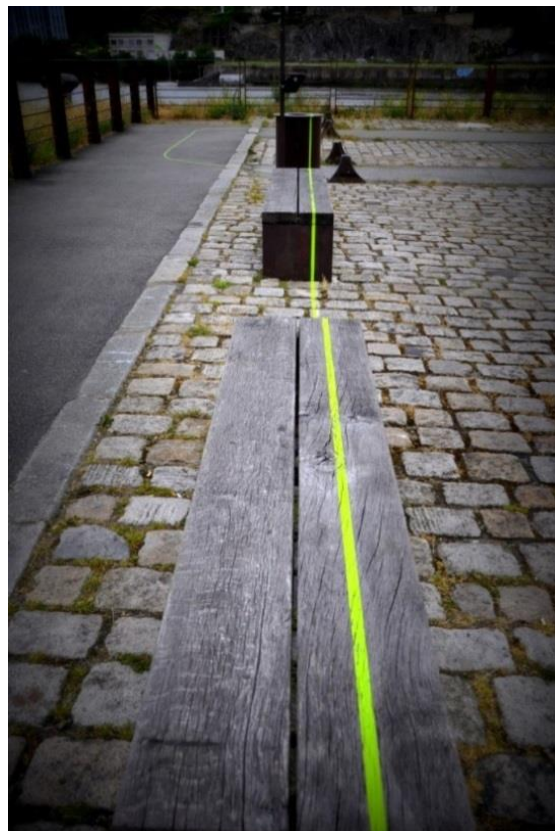
L'orientation et la réassurance sont des enjeux majeurs dans un quartier de gares comme celui de Massy, où des équipements sont proches les uns des autres mais ne sont pas directement connectés. Dans les lieux comme les gares, il y a toujours beaucoup de panneaux et de signalisations : cela crée de la pollution visuelle et les messages ne sont pas forcément clairs. Pour ce projet je veux donc moins d'informations mais plus de pertinence pour que le voyageurs est juste à être guidé et qu'il ne se décourage pas à se rendre dans le bâtiment.

Pour faciliter le déplacement, les voyageurs pourront déposer leurs bagages également à la gare TGV où une deuxième consigne de casiers sécurisés sera mise en place comme dans l'ancien bâtiment voyageur.

Afin de faciliter l'acheminement des piétons, j'ai pensé créer une « ligne » conductrice où, dès la descente du train, le voyageur est guidé vers un bâtiment qui lui est consacré. On peut déjà voir ce genre de projet dans les gares ou encore dans des villes entières comme Nantes où un tracé est dessiné sur le sol dans toute la ville et qui dessert des sites culturels. Je trouve ce moyen d'information plus ludique et moins agressif qu'une multitude de panneaux.



Indications au sol, gare Saint Lazare, Paris -
Source : Numparis.com



"Voyage à Nantes", estuaire - Source :
laviedefrakkle.fr

2.4. Gestion et fonctionnement

Ce programme de rénovation pourra être financé dans le cadre de Contrat de projet Etat-région. En effet, une nouvelle génération de contrat de plan vient d'être établie pour la période 2014-2020 et dont une des cinq orientations prioritaires est la mobilité multimodale.

Ce bâtiment et ces services seront gérés par la branche de la SNCF « Gares & Connections » qui travaille sur la rénovation et le développement des gares ferroviaires. Ce travail se fait en partenariat avec les collectivités locales et les acteurs du territoire dans le but de moderniser et adapter les gares.

Gares & Connections s'occupera donc de la mise à disposition et de l'entretien des bâtiments, des équipements et des services nécessaires à l'accueil des voyageurs y compris la zone commerciale, en partenariat avec les entreprises voulant s'implanter dans ce quartier de gares.

D'autres acteurs travailleront également au bon fonctionnement de ce bâtiment : les associations en coordination avec la mairie de Massy, notamment le service des affaires culturelles. Le travail de ce service est d'amener la culture au contact de la population, encourager les pratiques

culturelles et participer au développement du tissu associatif. Il jouerait donc le rôle d'interface et aiderait les associations à se mettre en avant dans ce projet.

Pour le fonctionnement de ce bâtiment, l'ouverture sera constante tout l'année je compte m'appuyer sur les horaires de la gare TGV.

Lundi	6h15 – 21h15	
Mardi	6h15 – 21h15	
Mercredi	6h15 – 21h15	
Jeudi	6h15 – 21h15	
Vendredi	6h15 – 21h15	
Samedi	6h15 – 21h15	
dimanche	8h – 19h	Etage fermé

2.5. « Hope in stations »

Ce projet pourrait être aussi l'occasion de s'investir dans un projet européen d'expérimentation sociale : « Hope in stations » est un programme de lutte contre le « sans abris » dans un lieu où les sans domiciles fixes trouvent refuge, les gares. Ce travail est réalisé en associant les pouvoirs publics, les compagnies ferroviaires et des associations autour d'une même cause. Le projet repose sur deux axes :

- Travailler sur la coordination entre les acteurs internes, externes et associatifs, qui interviennent sur l'errance dans le but de gagner en efficacité
- Il y a également un travail à faire sur les représentations que la société a de ces personnes et aider le personnel de gare à réagir de façon adéquat face à ce phénomène.

Conclusion

La ville de Massy possède un quartier au cœur des déplacements du sud francilien : la proposition de réhabilitation de cet ancien bâtiment-voyageurs tente de répondre aux besoins et aux envies actuelles de ces voyageurs.

Les gares ont pris une place prépondérante dans le quotidien des franciliens, c'est pourquoi elles doivent être repensées. Les utilisateurs attendent d'elles qu'elles leur facilitent le quotidien en leur apportant plus de praticité et de confort. Ce sont les problématiques auxquelles j'ai essayé de répondre dans le cadre de ce projet, en créant une nouvelle offre via la rénovation et le réaménagement d'un bâtiment situé dans un quartier de gares. Une nouvelle offre était nécessaire pour que ce quartier ne soit plus vu de manière négative par les voyageurs mais qu'au contraire ils y trouvent une véritable opportunité d'améliorer leurs habitudes journalières.

Ce projet m'a permis de mettre en pratique les notions abordées durant ma première année d'étude au département Aménagement du territoire. Se confronter à un cas concret permet d'aborder une véritable démarche de projet urbain dans des problématiques et des dynamiques actuelles.

Bibliographie

Ouvrages et publications

GRIVE Catherine - *Gares de France : un patrimoine remarquable* - Editions Déclics - 2011 - 105 pages

GUIDE GUALLIMARD - *La France des gares* – Gallimard – 2010 - 260 pages
- Encyclopédie thématique du voyage

LACAZE Jean-Paul - *Renouveler l'urbanisme : Prospective et méthode* - 2000
- 189 pages

Ville de Massy - Rapport PLU - 2012

Ouvrages électroniques

Cahiers d'acteurs n°13 : Débat public interconnexion sud LGV - (Référence du 04/2014) - www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org/docs/cahiers-acteurs/ca-13.pdf

Cahiers d'acteurs : Projet de réseau de transport public du Grand Paris – Décembre 2010 (Référence du 04/2014) - www.debatpublic-reseau-grandparis.org/site/DEBATPUBLIC_GRANDPARIS_ORG/_SCRIPT/NTSP_DOCUMENT_FILE_DOWNLOAD1475.PDF?document_id=799&document_file_id=810

INSEE – « *Chiffres clé de la ville de Massy 2012* » - (Référence du 04/2014) - http://www.statistiques-locales.insee.fr/FICHES/DL/DEP/91/COM/DL_COM91377.pdf

POLE DE MASSY – *Mieux circuler, mieux vivre n°1 : Pôle des gares, c'est parti !* – Octobre 2007 - (Référence du 04/2014) - www.ville-massy.fr/UserFiles/POLE_GARES_journal_massy_n1.pdf

SEMMASSY – *Dossier de presse locale, Atlantis Grand Ouest Franciades Opéra* - Juin 2012 - (Référence du 04/2014) - www.semmassy.fr/wp-content/uploads/2012/11/dossier_presse_2012-06-06.pdf

SNCF – *Dossier presse : Inventer les gares du quotidien en Ile-de-France* – Mai 2014 – (Référence 05/2014) - www.sncf.com/ressources/presse_sncf-gares-ile-de-france-dossier_14-05-2014.pdf

Article de périodique

DURAND Anne – « *La mutabilité en urbanisme : une rupture méthodologique ?* » Revue Urbaine – Avril 2012 (10/2013)

Rapport

Cycle supérieur d'aménagement et d'urbanisme de Science Po Paris –
« *Amiens, gare et quartier de gare : quels référents spatiaux ?* » - 1999 - 115
pages (10/2013)

Sites internet

Site de la ville de Massy - www.ville-massy.fr

Site de tourisme de Massy - www.officetourisme-massy.asso.fr

Site de la RATP – www.ratp.fr

Site de Gares & connexions – www.gares&connexions.com

Site de la Société du Grand Paris - www.societedugrandparis.fr

Site de Transdev – www.transdev.com

Site de la législation française – legifrance.gouv.fr

Table des illustrations

Cartes

Carte 1 - Positon de Massy dans la région parisienne - Source : PLU de la ville de Massy	9
Carte 2 - Utilisation des sols à Massy - Source : PLU de la ville de Massy	11
Schéma 3 - Projet de transports dans le cadre du Grand Paris - Source : Site de la mairie de Massy.....	17
Carte 4 - Plan général de Massy - Source : site de l'office de tourisme de la ville de Massy – Réalisation : Jade DOUGERE / Adobe Illustrator	18
Carte 5 - Vue aérienne du quartier des gares - Source : Google Map - Réalisation : Jade DOUGERE/ Adobe Illustrator.....	19
Carte 6 - Villes d'Essonne connectées à Massy par bus - Source : Transdev - Réalisation : Jade DOUGERE /Cartes et données/Adobe Illustrator	21
Carte 7 - Quartier Atlantis - Source : Open Street Map - Réalisation : Jade DOUGERE/ Adobe Illustrator.....	22

Figures

Figure 1 - Modélisation du futur quartier Atlantis - Source : SEMMASSY	23
Figure 2 - Nouveau bâtiment-voyageurs - Source : Jade DOUGERE	23
Figure 3 - Nouveau bâtiment-voyageurs - Source : Jade DOUGERE	23
Figure 4 - Ancien-bâtiment voyageurs - Source : Jade DOUGERE	24
Figure 5 - Photos de l'intérieur du bâtiment - Source : wikipédia.fr.....	26
Figure 6 - Photo prise de la nouvelle passerelle, vue sur l'ancien bâtiment et l'ancienne passerelle - Source : Jade DOUGERE	26
Figure 7 - Portes principales du bâtiment dégradées - Source : Jade DOUGERE	27
Figure 8 - Vue de l'ensemble des rails et de la passerelle - Sources : Cahiers d'acteurs.....	28
Figure 9 - Avenue Carnot et ses commerces - Source : Jade DOUGERE	29
Figure 10 - Hall de la gare TGV - Source : Jade DOUGERE	30
Figure 11 - Nouvelle passerelle qui relie les deux lignes de RER - Source : Jade DOUGERE.....	31
Figure 12 : Plan fonctionnel du 1 ^{er} étage avant sa fermeture - Réalisation : Jade DOUGERE/ Adobe Illustrator	39
Figure 13 - Proposition du nouveau plan du 1er étage – Réalisation Jade DOUGERE/ Adobe Illustrator.....	40
Figure 14 - Plan fonctionnel du rez-de-chaussée avant sa fermeture - Réalisation : Jade DOUGERE/ Adobe Illustrator.....	42

Figure 15- Proposition du nouveau plan du rez-de-chaussée– Réalisation Jade DOUGERE/ Adobe Illustrator	43
---	----

Graphiques

Graphique 1 - Evolution de la population de Massy entre 1968 et 2013 - Source : Insee - Réalisation : Jade DOUGERE	14
---	----

Schémas

Schéma 1 - Flux de travailleurs entrant et sortant de Massy - Source : PLU de la ville de Massy - Réalisation : Jade DOUGERE	15
---	----

Tableaux

Tableau 1- Répartition des équipements dans la ville de Massy - Source : PLU de la ville de Massy - Réalisation : Jade DOUGERE	16
---	----

Index des sigles

CSA : Conseil Sondage et Analyse

Insee : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

LGV : Ligne Grande Vitesse

PIND : Projet Individuel

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PMR : Personnes à mobilités réduites

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens

RER : Réseau Express Régional

RFF : Réseaux Ferré de France

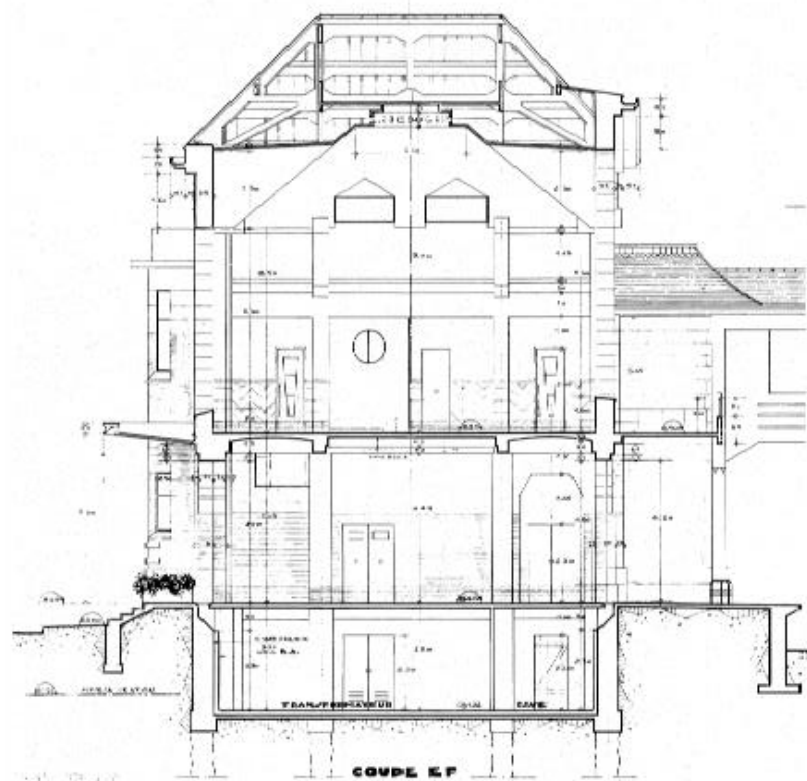
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Français

TGV : Train Grande Vitesse

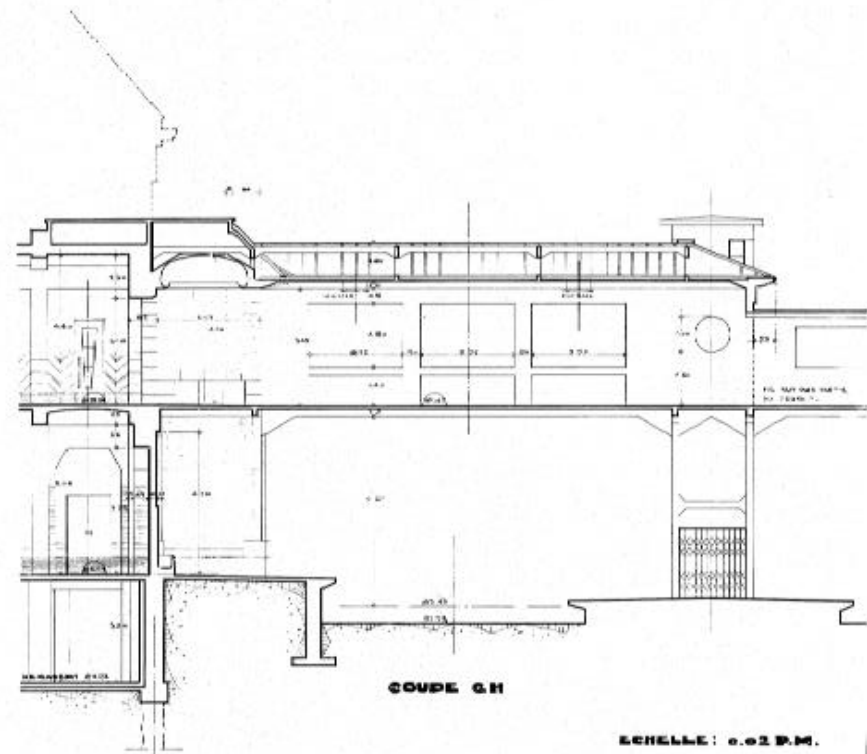
[illegible]

ECHELLE: 0.02 P.M.

LONG BRACHEF Assen. DR. 18



COUPE EF

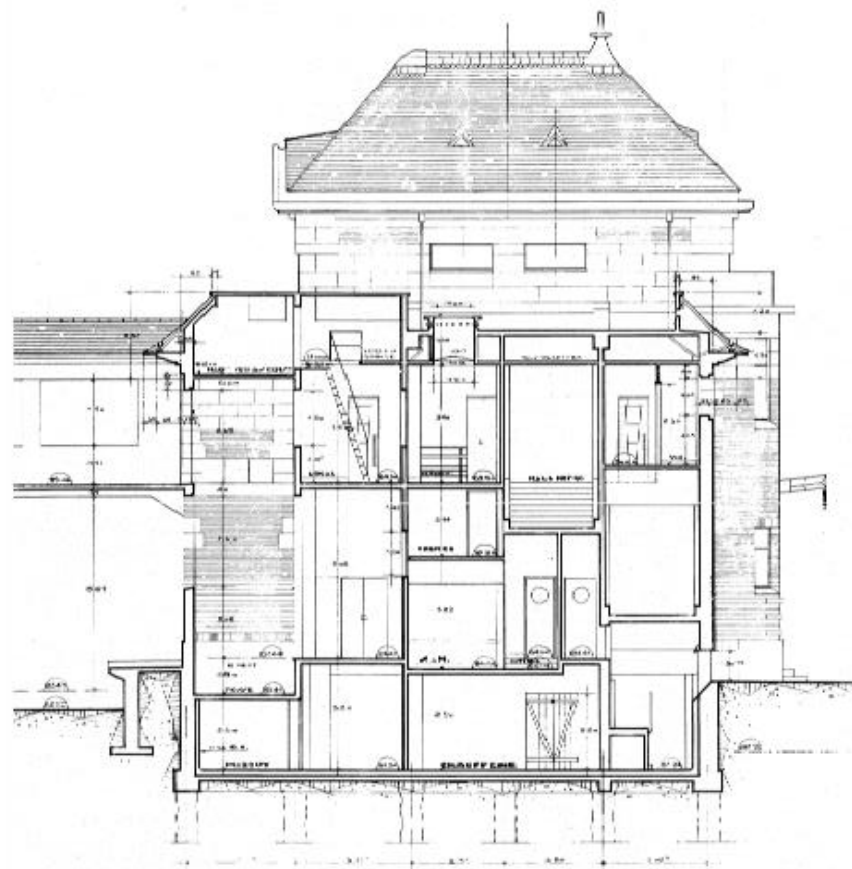


COUPE GH

COUPE EF ET GH

ECHELLE: 0.02 P.M.

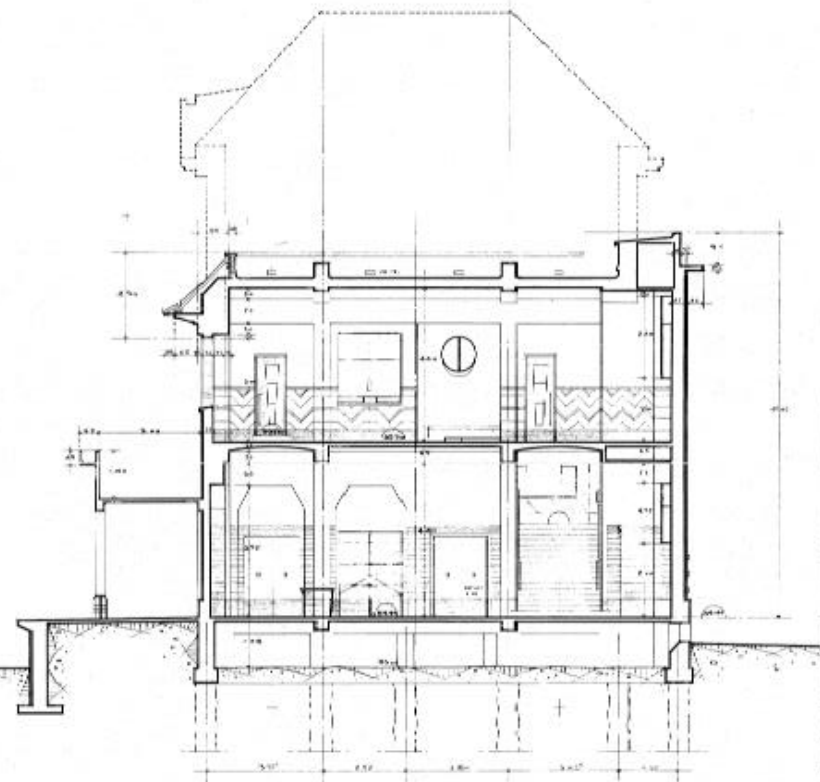
LEON BRACHET ARCHITECTE



ECHELLE: 1:62

COUPE KLHOD

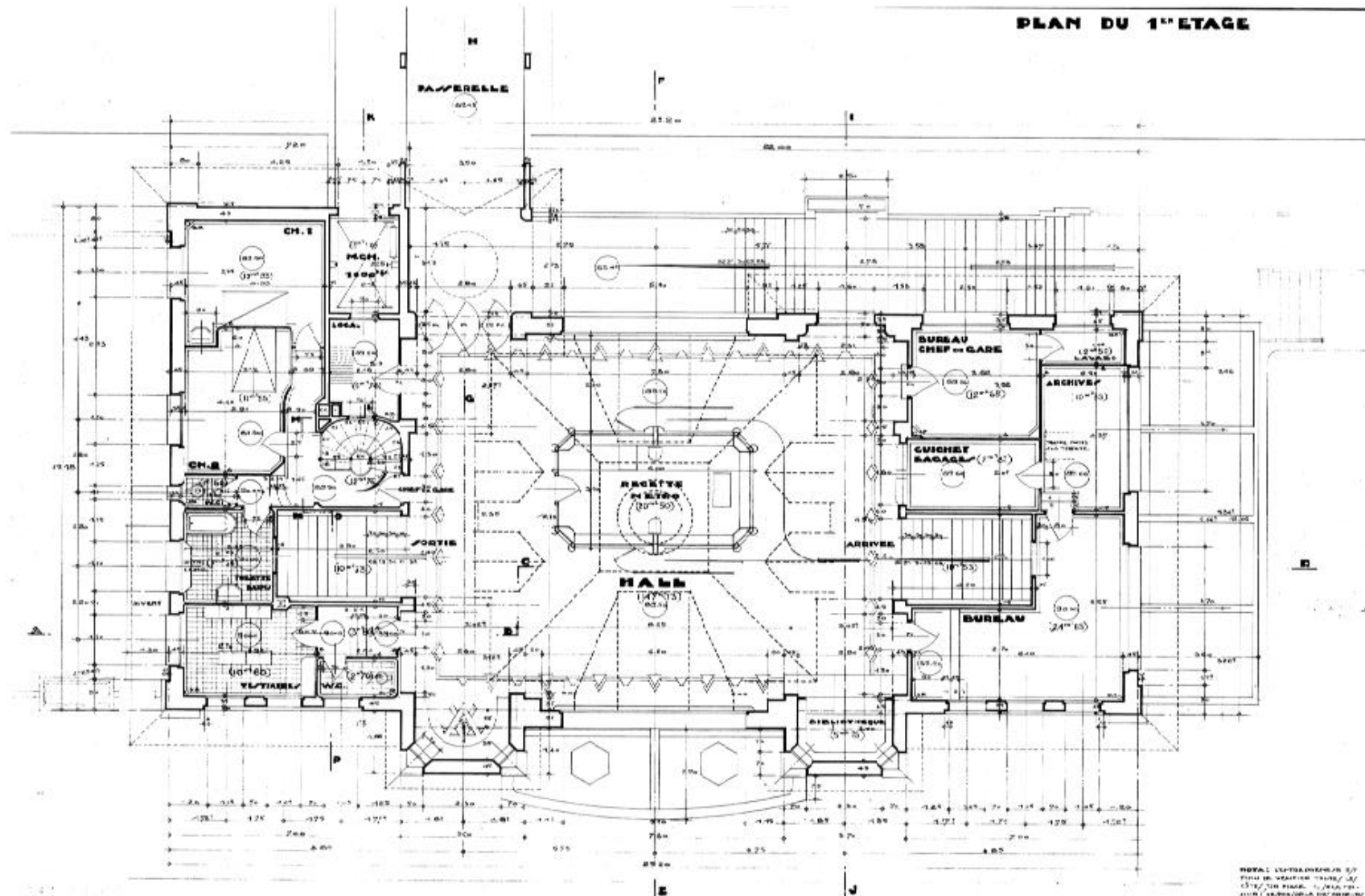
COUPE/ 1J - KLHOD



COUPE 1J

C. — BRATHEP. — 1900. D. 1. 1. 1.

PLAN DU 1^{er} ETAGE



ECHELLE : 1:200 P.M.

Surface totale du 1^{er} étage : 391,57

LOUÏ BRACNET ARCH. D.P.L.E.

NOTA: L'ESPACEMENT DES
LIGNES DE VERTICES EST
DE 1/2" (12.5 mm) ET LES
LIGNES DE VERTICES SONT
ESPACÉES DE 1/4" (6.25 mm).

[illegible]

GRADES EXAMINED: FANTHER APPROX 5TH DE - 35 FANTHERS BE 5TH DE
EXAMINER CHER WARR: " " 5TH DE - 25 C-474 200

ECHELLE : 0.02 P.M.

Surface totale cu B.V. : 401 m²

NOTA: ILLUSTRAZIONE A CURA
DEI VAMPARI, TRAD. DI
LIONEL J. B. BROWN, A. 1904, 1905
GRUPPO EDITORIALE L'ESPRESSO
S. 1904, 1905.

LOUIS BRACHET ARCH. D'PL'

RESEARCHER'S NAME :
**HARTUNG & PONTIER : D^r DEO
THERESA MARIA DOSS : M^{rs} ANI BAY.**

ECHELLE : 0.52 P.M.

BIRTH : ENTREPRENEURSHIP
 TIME OR NUMBER TIMES/ DAY
 CITY/ AIR FLIGHT : IL/ERA/TEM-
 2015/ 10/20/2015. BY/ CHAIR
 W/RECUATION :

Table des matières

Avertissement.....	4
Remerciements.....	5
Introduction.....	8
Partie 1 – Présentation de la ville étudiée	9
I- Massy, porte d'entrée principale du sud-parisien.....	9
1.1. Présentation générale	9
1.2. Histoire de Massy	12
1.3. Caractéristiques de Massy	13
II- Massy s'inscrit dans les projets du Grand Paris	17
Partie 2 – Diagnostic ciblé du territoire	18
I- Analyse de l'environnement des gares.....	18
1.1. Quartier des gares, un pôle multimodale.....	18
1.2. Atlantis, le quartier voisin.....	22
3.1. L'ancien bâtiment-voyageurs : l'objet du projet	23
II- Un quartier au rôle majeur mais qui connaît des faiblesses.	28
2.1. L'ambiance du quartier.....	28
2.2. Des équipements fonctionnels	29
2.3. Le comportement des voyageurs résultant de ces faiblesses	31
III- Les enjeux de la réhabilitation de l'ancien-bâtiment.....	34
3.1. Intégration du bâtiment dans son environnement	34
3.2. Créer de nouvelles offres.....	34
Partie 3 – Les Propositions	36
I- Motivations.....	36
II- Projet d'aménagement de l'ancien bâtiment-voyageurs	37
2.1. Rénovation et mise aux normes du bâtiment	37
2.2. Les différentes fonctions du bâtiment	37
2.3. L'acheminement piéton vers le bâtiment	44
2.4. Gestion et fonctionnement	45
2.5. « Hope in stations »	46
Conclusion	47

<i>Bibliographie</i>	<i>48</i>
<i>Table des illustrations</i>	<i>50</i>
<i>Index des sigles</i>	<i>52</i>

Jade DOUGERE

Stage de découverte

35 allée Ferdinand de
Lesseps

37200 TOURS

Réhabilitation d'un ancien bâtiment-voyageurs RER

Optimisation du temps de transport des voyageurs

Résumé : Ce projet individuel a pour but la réhabilitation et l'intégration d'un ancien bâtiment dans un quartier de gare en pleine expansion. Pour cela, j'ai établi un diagnostic du quartier des gares de Massy-Palaiseau : d'où il résulte un manque de confort en ce qui concerne les espaces d'attente et une insuffisance en commerce de gares qui pourraient pourtant être très utiles dans ce lieu très fréquenté. Les projets d'aménagements consistent donc à transformer ce bâtiment inutilisé en un lieu de vie de gare en proposant de nouveaux services. Tout d'abord la création d'un hall d'attente confortable avec divers services : restauration, détente, travail ... Ensuite, d'utiliser ce bâtiment pour créer une vitrine associative de Massy en y exposant des réalisations ou des présentations du travail réalisé par toutes les associations de la ville. Enfin, pour que les gares de Massy deviennent pratiques, des stands commerciaux pour un accès rapide aux produits de première nécessité.

Ces propositions d'aménagement ont été suggérées de manière à redonner du dynamisme et de la commodité à ce quartier de gares

Mots-clefs : Réhabilitation – gares – temps de transport – praticité – confort