

Décembre 2010

## VILLE DE MASSY



Située au Nord du département de l'Essonne à moins de 15 km de Paris, et à proximité de l'aéroport d'Orly et du Plateau de Saclay, la commune de Massy est membre de la communauté d'agglomération Europ'Essonne. Pôle de vie et d'activité majeur, elle compte 41 000 habitants et près de 30 000 emplois, et connaît une forte croissance à la faveur des nombreux projets de développement urbain engagés sur son territoire.

### VILLE DE MASSY

Hôtel de Ville

1, avenue du Général de Gaulle  
BP20101 – 91305 MASSY cedex

Tél. : 01 60 13 30 00

<http://www.ville-massy.fr>

### MASSY, LE QUARTIER SUD DU GRAND PARIS

Pôle multimodal de premier ordre du sud Francilien (RER B, RER C, gare TGV) et bénéficiant d'une excellente desserte autoroutière (A6 et A10), territoire charnière entre le cluster de Paris-Saclay et le pôle d'Orly, nouvelle capitale économique de l'Essonne qui devrait compter 40 000 emplois à l'horizon 2020, Massy est une future gare indispensable au réseau de transport public du Grand Paris.

La nouvelle polarité de transports en commun ainsi constituée accompagnera les développements urbains ambitieux engagés et à venir sur le territoire de la commune et sur celui de la Communauté d'Agglomération Europ'Essonne. La commune offre en effet un potentiel de développement important, que ce soit par le renouvellement et la densification des abords des gares ou par la conquête de nouveaux territoires notamment dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National de Paris-Saclay.

**Avec la future gare du métro automatique, Massy a l'ambition de devenir le quartier sud du Grand Paris et la Porte d'entrée de l'Essonne.**

**Vincent Delahaye**

Maire de Massy

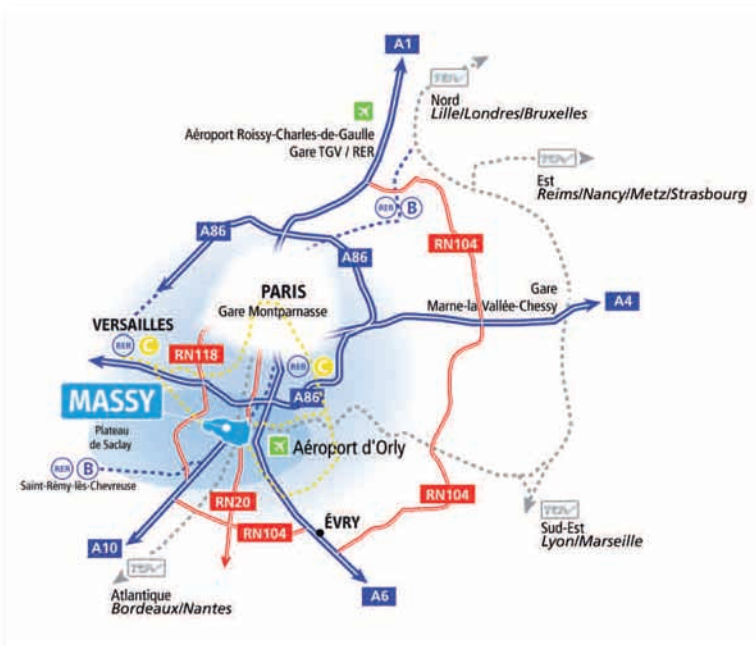
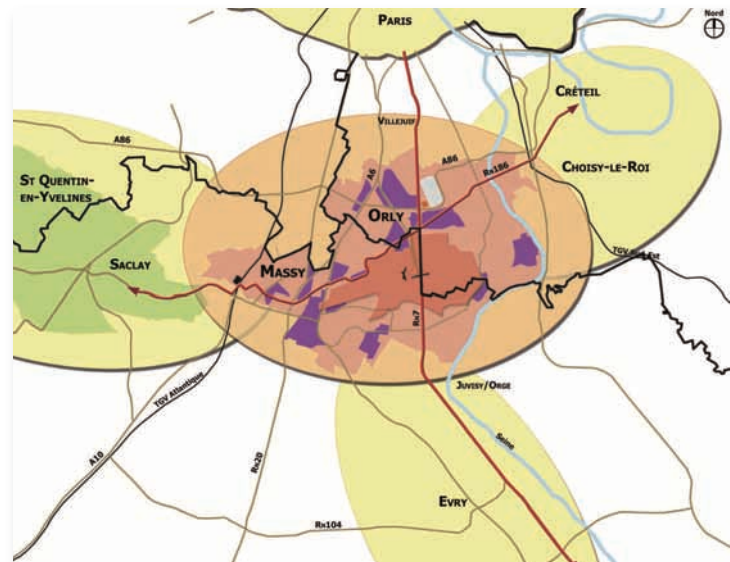
Président de la Communauté d'Agglomération Europ'Essonne

# Massy, une gare incontournable du Grand Paris

## ► Une position stratégique à l'intersection des axes de communication du sud de Paris :

- un carrefour d'échanges routiers, accessible par deux autoroutes principales A10 et A6 ;
- une gare TGV unique en France, avec 40 trains par jour qui desservent tout l'hexagone et l'Europe du Nord et de l'Est ;
- un pôle multimodal exceptionnel qui accueille le RER B (20 min de Paris), le RER C (20 min de Versailles), un réseau de 25 lignes d'autobus, et un TCSP (transport en commun en site propre) le reliant directement au Plateau de Saclay ;
- une porte d'entrée de la Grande Couronne Sud et de l'Essonne.

## ► Un territoire charnière entre le cluster de Paris-Saclay et le pôle d'Orly



## ► Un développement urbain et économique ambitieux :

- l'opération Massy-Atlantis : 4 000 logements neufs (dont près de 1 000 réalisés), 750 000 m<sup>2</sup> SHON de bureaux (170 000 m<sup>2</sup> réalisés), des commerces et équipements, à proximité immédiate du pôle des gares ;
- un potentiel foncier important sur le secteur de La Bonde (près de 100 ha), destiné à accueillir des activités dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National du Plateau de Saclay ;
- la nouvelle capitale économique de l'Essonne avec 4 000 emplois accueillis en 2010 et un pôle de 40 000 emplois à l'horizon 2020.

# Le réseau de transport public du Grand Paris : un projet prioritaire

## ► La Grande Boucle du Grand Paris (ligne verte du projet), une infrastructure nécessaire et prioritaire :

- une nécessité pour créer des liaisons de banlieue à banlieue, entre les polarités majeures du sud et de l'ouest francilien : Orly, Massy et la Défense, par Saclay et Versailles ;
- une priorité pour créer des synergies entre ces territoires et accompagner leur développement.

## ► Une opportunité : la prolongation de la ligne 14 (ligne bleue du projet) jusqu'à Massy et pas seulement jusqu'à Orly :

- une offre de liaison directe vers Paris, véritable alternative au RER B qui arrivera rapidement à saturation ;
- la création à moyen terme, sans attendre la grande boucle, d'une liaison directe entre la gare TGV de Massy et les aéro-gares d'Orly ;
- des disponibilités importantes sur le faisceau ferré existant pour accueillir les activités de maintenance et de stockage du terminus de la ligne 14, à moindre coût qu'à Orly.

## ► Une gare d'Orly (ligne 14 et le cas échéant métro automatique) à implanter en connexion directe avec les aéro-gares, pour faciliter l'accès à l'aéroport depuis la gare TGV de Massy.

## ► Une priorité : poursuivre en parallèle les autres projets de renforcement de l'offre de transport en commun :

- l'amélioration de la desserte TGV, notamment au travers des projets d'interconnexion Sud Massy-Valenton et de LGV (lignes à grande vitesse) Sud ;
- l'amélioration et la modernisation des réseaux RER, en particulier du RER B Sud qui rencontre d'importants dysfonctionnements pénalisant les usagers ;
- l'irrigation du sud francilien à partir de la gare de Massy par le développement de nouveaux transports en commun : tram-train Massy-Evry, TCSP Massy-Orly, TCSP Massy-Arpaçon, TCSP Massy-Les Ulis.

## ► Une future gare du Grand Paris à intégrer dans le pôle multimodal existant :

- en exploitant le potentiel foncier du large faisceau ferré, sans remettre en cause les évolutions récentes du site et les importants travaux d'investissements réalisés sur le pôle ;
- en veillant à l'interconnexion avec les lignes TGV, RER B et C et les lignes de bus (25 lignes).

## ► Une option à ne pas retenir : le tracé aérien du réseau du Grand Paris entre la RD188 et l'A10-A6 à Massy :

- une variante qui n'est pas justifiée dans le dossier soumis au débat public ;
- des risques importants de nuisances sonores et visuelles et des difficultés d'intégration urbaine et paysagère ;
- un handicap supplémentaire pour un territoire qui compte déjà de nombreuses coupures urbaines.

## ► Un nouveau nom pour une nouvelle gare à Massy :

si l'appellation historique Massy-Palaiseau perdure pour désigner les gares RER de Massy, l'ambition est bien à travers la future gare du Grand Paris de se tourner vers le présent et l'avenir. Nous proposons ainsi que cette nouvelle gare soit baptisée « **Massy TGV** ».





# Nos propositions

## pour un financement propre du Grand Paris

► **La nécessité d'un financement propre et autonome :**

- pour réaliser rapidement la grande boucle du réseau de transport public ;
- pour maintenir les financements nécessaires aux autres projets de transport en commun, dont l'amélioration des lignes RER B et C.

► **Un financement assuré grâce aux plus-values immobilières !**

Les nouvelles gares du métro automatique (Grande Boucle) vont apporter une valorisation foncière évidente aux territoires desservis.

Il est juste de prélever une partie des plus-values pour financer de façon autonome ces nouvelles infrastructures.

**Nous proposons les deux règles suivantes, dans une aire de 3 km autour des gares :**

1- taxe de 10 % sur le montant des plus-values réalisées sur les mutations de biens immobiliers pour les particuliers, les entreprises et les collectivités.

Sur 50 gares (dont les gares parisiennes existantes) et sur une durée de 30 ans, le produit attendu pourrait être de 26 Md € ;

2- taxe de 50 €/m<sup>2</sup> SHON sur les terrains à construire.

Sur 50 gares et sur une durée 30 ans, le produit attendu pourrait être de 7 Md €.

**La ville de Massy est très favorable au projet du Grand Paris et souhaite prioritairement la prolongation de la ligne 14 jusqu'à Massy et la mise en place d'un financement propre pour le projet du Grand Paris de manière à améliorer les transports en communs existants.**