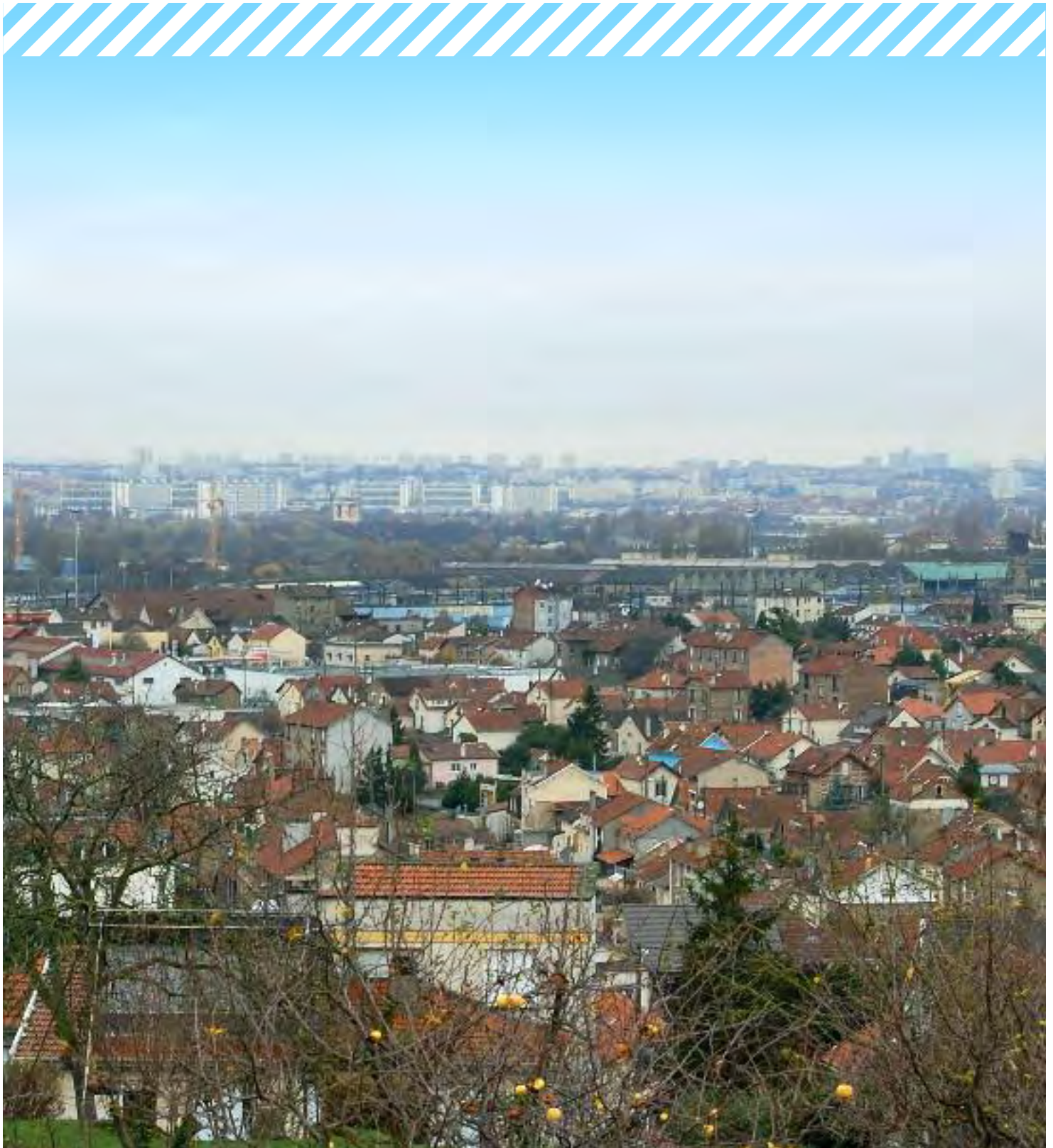


Novembre 2010

Histoire et identité socio-culturelle du territoire d'ORSA

**Orly-Rungis
Seine Amont**
Unité d'aménagement public et d'habitat

IAU INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME
ÎLE-DE-FRANCE



Histoire et identité socio-culturelle du territoire d'ORSA

Etude réalisée dans le cadre d'une convention entre l'IAU Île-de-France et l'EPA ORSA par :

Adélaïde Bardon, Brigitte Guigou, Philippe Montillet, Charlotte Sallet, Elise Brunaud (stagiaire)

Photos : Adélaïde Bardon, Philippe Montillet, Charlotte Sallet, Elise Brunaud (stagiaire)

Cartographie : Jean-Eudes Tilloy

Maquette : Virginie Cioni

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme - Île-de-France

Directeur général : François Dugeny

Directeur général adjoint, en charge du Département Urbanisme Aménagement et Territoires : Jean-Pierre Palisse

15, rue Falguière - 75740 Paris cedex 15

Tél. : 01.77.49.77.49 - Fax : 01.77.49.79.07 - www.iau-idf.fr

N° ordonnancement : I.09.022

© IAU îdF - Novembre 2010

SOMMAIRE

Avant-Propos	5
1. La méthodologie	5
2. La démarche	6
3. Les objectifs	7
4. La problématique	10
5. Quel territoire ?	10
Introduction	12
1. Une entité déjà bien reconnue	12
1.1. Administrativement	12
1.2. Géographiquement	15
1.3. Historiquement : 1 500 ans de passé, 150 ans d'histoire	18
1.4. Démographiquement : un retour récent de la croissance	19
1.5. Économiquement	19
2. Un élément de la métropole	20
2.1. Un des principaux secteurs de projets de l'Île-de-France	20
2.2. Un territoire au cœur d'un réseau de développement d'échelle métropolitaine	20
3. Une porte de l'Île-de-France	21
3.1. Porte d'entrée nationale	21
3.2. Porte d'entrée internationale	23
4. Un patrimoine bâti ancien peu identifiable	23
4.1. Patrimoine protégé et patrimoine inventorié	23
4.2. Les typologies du bâti ordinaire	28
4.3. La prise en compte actuelle du patrimoine bâti et les lieux de mémoire	32
Chapitre I. Révéler les éléments marquants du territoire - Structuration et identité du territoire	35
1. Des emprises et des équipements nés de la croissance de la métropole	36
1.1. Evolution des emprises	37
1.2. L'occupation de l'espace par les emprises	49
1.3. « Emprise » : clarifier un concept pour redéfinir un territoire	51
1.4. Les emprises façonnent territoire et paysage	52
2. De grands axes tournés vers Paris et ouverts sur la province	58
2.1. Un maillage ancien	58
2.2. Les grands axes aujourd'hui	60
2.3. De la disparité à la hiérarchisation	62
2.4. Des axes créateurs de paysages	65
3. Des espaces ouverts	67
3.1. Les espaces ouverts créés par la nature : l'ex plateau agricole, grenier à blé de Paris	67
3.2. De grands espaces ouverts hérités des emprises ou des activités	67
3.3. Un semis de parcs et d'espaces verts de tailles différentes	69
3.4. Un espace ouvert à requalifier : la Seine	69
3.5. Quelle(s) continuité(s) entre ces espaces ouverts ?	70

Chapitre II. Appréhender les spécificités du territoire par ses habitants et ses usagers	79
La vie locale et sa traduction dans l'espace	
1. Un territoire « pauvre » situé dans un département « moyen » et une région « riche »	80
1.1. Un territoire d'accueil de populations modestes venant d'horizons divers	80
1.2. Du milieu des années 70 à la fin des années 90 : un cumul de difficultés socio-économiques	81
1.3. Depuis la fin des années 90, une dynamique économique qui profite peu aux résidents	82
1.4. Des différences dans le profil socio-économique des populations des communes	86
1.5. Des enjeux pour l'avenir et des questions pour les acteurs du territoire	87
2. Un patrimoine bâti à l'image de la diversité de population	89
2.1. Le pavillonnaire	89
2.2. L'habitat social de l'entre-deux-guerres : le mouvement des HBM	91
2.3. Une rupture avec les grands ensembles des Trente Glorieuses	92
2.4. Démolition / reconstruction des centres anciens de Choisy-le-Roi et d'Ivry-sur-Seine	94
2.5. Les opérations récentes : un retour à la petite échelle	94
3. Des espaces de vie retrouvés et à conforter	96
3.1. Des polarités métropolitaines extra-territorialisées	96
3.2. Des usages qui génèrent des polarités urbaines à l'échelle communale	100
3.3. Usages et accessibilité des espaces verts	102
3.4. L'appropriation des espaces : un mouvement à conforter dont les origines sont diverses	106
Chapitre III. Quelques pistes pour conforter l'identité d'ORSA	
Reconstruire le territoire à partir du territoire	109
1. Un territoire en mutation, des espaces clefs pour un avenir maîtrisé	110
1.1. Les friches industrielles et la mutation des emprises	110
1.2. Les projets de rénovation urbaine	111
2. Quelques pistes pour valoriser et renforcer l'identité	113
2.1. Affirmer les portes d'entrée du territoire	113
2.2. Articuler le territoire autour d'axes pluri-fonctionnels	115
2.3. Renforcer la diversité architecturale, urbaine et fonctionnelle des tissus	118
2.4. A l'échelle locale, travailler les entre-deux	118
2.5. Vivre la métropolisation comme une étape dans l'histoire urbaine d'ORSA	119
2.6. S'appuyer sur la maîtrise d'usage	122
Conclusion	123
Références bibliographiques	125
Annexes	133

Avant-Propos

L'IAU Île-de-France a été chargé par convention signée le 5 mai 2009 avec l'EPA ORSA, de réaliser une étude sur l'approche historique du territoire de l'OIN Orly-Rungis-Seine Amont (ORSA) et de son identité socio-culturelle. En effet ORSA est considéré comme un territoire dense, complexe, à l'image floue. Les sédimentations qui ont constitué le territoire se sont posées les unes sur les autres sans logiques [apparentes du moins] ni liens. Elles donnent parfois l'impression d'avoir déstructuré le territoire plutôt que de ne l'avoir construit.

Quant à l'identité elle-même, n'a-t-elle pas été plus affirmée il y a encore peu ? Elle semble avoir été beaucoup plus présente par le passé comme en témoignent encore des textes, comme celui-ci dans lequel chaque commune est bien différenciée.

« Le bassin n'est pas encore touché par l'industrie et dans ce Port à l'Anglais se donnent des bals, fêtes intimes avec chœurs et feux d'artifice. Non loin de là, Vitry hésite entre ses arbustes et ses haricots verts d'une part, ses tanneries et ses fabriques de pâtes, de l'autre. Choisy le Roi a définitivement opté pour l'ère moderne et joint aux façiences d'antan, les chapeaux, la chaudronnerie et la serrurerie ainsi que les cuirs et les cordes. Thiais ancienne suzeraine de Choisy, reste bien en arrière avec ses modestes plâtriers. Sur son plateau, garni de céréales, Chevilly, tout à fait agricole, ne dépasse pas un total de trois cents citoyens ». René Héron de Villefosse, *Couronnes de Paris*, éditions Grasset, Paris, 1952, page 221.

Il ne s'agit pas d'effectuer un retour en arrière, mais de mieux comprendre le territoire et ses évolutions pour lui permettre d'évoluer au moment où la désindustrialisation l'amène à se recomposer et où la métropole se reconstruit en densifiant la zone centrale. Les échelles ont d'ailleurs changé. Là où l'on pouvait s'arrêter, il y a encore peu aux limites des communes, il faut désormais réfléchir en terme de métropole, de région-capitale.

Rappel des limites de l'étude (convention) :

Convention du 5 mai 2009 (extrait)

« L'objectif de ce travail est de révéler les éléments marquants de l'identité et du paysage du territoire qu'il s'agirait de préserver, se réapproprier ou valoriser et qui constitueraient des leviers potentiels pour des projets d'aménagement futur.

Il s'agira, notamment à travers l'analyse de documents d'archives, et un travail de terrain de révéler les évolutions et transformations principales du territoire, son espace urbain, ses caractéristiques socio-culturelles, et sa vie locale ».

Ceci posé, quelques repères s'imposent tant sur la méthodologie que sur le contexte et le territoire.

I. La méthodologie

L'étude a été menée de manière classique en s'appuyant sur les sources existantes et en effectuant de nombreuses visites de terrain.

Analyse des sources

Deux types principaux de sources : écrits et cartes.

Dépouillement de sources écrites

- Ouvrages de fonds concernant notamment, l'urbanisme et l'aménagement, l'histoire locale.
- Etudes et rapports
 - Notamment Jean Bastié dont l'ouvrage *La croissance de la banlieue parisienne*, Paris, PUF, 1964, porte essentiellement sur notre secteur dont il fait l'archétype du développement de la banlieue parisienne.
 - Mais aussi : Annie Fourcault, dont les recherches sur la banlieue sont incontournables. Dans l'ouvrage *La banlieue en morceaux ; la crise des logements défectueux en France dans l'entre deux guerres* (Annie Fourcault, Paris, 2000), il y a un passage sur le pavillonnaire à Vitry-sur-Seine. Voir aussi ses différents articles et ouvrages.
 - Les articles d'Emmanuel Bellanger en attendant la publication de sa thèse, etc.
 - *Représentations sociales et littéraires centre et périphérie*, IAURIF, 1979, une ancienne étude de l'Institut, montrant la permanence des préoccupations.
- Les documents d'urbanisme locaux (POS/PLU) qui permettent de comprendre comment les communes voient leur territoire, leurs rapports avec les autres communes et comment elles ont pu prendre ou non en compte les questions d'identité.
- Sans oublier les travaux d'inventaire du service régional de l'Inventaire (SRI) qui a recensé plus de 400 éléments patrimoniaux.

Analyse de cartes : des cartes historiques à celles des projets

Les cartes anciennes permettent de bien comprendre comment le territoire a évolué. Il y a deux séries de cartes. Une, plus historique, recouvre les cartes du 18^e à la première moitié du 20^e siècle. Cet ensemble permet d'avoir une image de ce qu'était le territoire avant les grandes mutations urbaines contemporaines et de comprendre comment il s'est lentement formé en strates successives. La seconde série couvre la fin du 20^e siècle. Ces cartes permettent de comprendre les profondes mutations (densification, nature de l'occupation du sol avec la forte prégnance des emprises) et d'expliquer la situation actuelle avec la nécessité de faire évoluer le territoire Orly-Rungis-Seine Amont autour d'un projet.

Les cartes historiques

- Cartes des Chasses du Roi (1731-1773)
- Carte des environs de Paris, dite de l'Abbé Delagrive (1740)
- Atlas de Trudaine dressé à partir de 1747
- Minutes des Cartes d'Etat-Major 1818-1855 (avec la surcharge des chemins de fer établie entre 1851 et 1855)
- Carte de France, type 1900

Les cartes modernes

- BD Topo au 1/25 000, IGN 1969/71
- BD Topo au 1/25 000, IGN 2003

Les autres cartes

- Atlas communal de la Seine dressé en 1854 par T. Lefebvre au 1/5000^e révisé en 1869
- Carte des sorties de Paris, au 1/50 000^e, Michelin n° 100, Clermont-Ferrand, 1930... Cette carte, en plus de l'occupation des sols durant l'Entre Deux Guerres, donne d'intéressantes précisions sur la situation d'usines, identifiant les usines automobiles, et montre bien le développement de l'urbanisation autour des deux grandes voies, la RN 7 et la D25 (ancienne appellation de l'actuelle N 305). Cette carte ne couvre pas tout le territoire, sa limite sud passant à peine au-delà de la nationale 186.
- Carte du département de la Seine au 10000^e (IGN, 1955)

Etudes de terrain

Elles sont nécessaires pour voir et comprendre. L'équipe en a effectué de nombreuses : thématiques, sur un lieu, ou plus transversales à travers tout le territoire pour l'appréhender dans ses diverses réalités et facettes. Les visites ont été effectuées à différentes heures, en changeant les itinéraires et les modes de parcours. Une partie s'est effectuée à pieds. Les sorties ont permis des campagnes photographiques qui sont venues compléter les fonds déjà existants à l'IAU.

Rencontre avec des experts

Le temps imparti n'a pas permis d'élaborer un vrai programme de rencontres qui serait utile pour avoir aussi le point de vue des acteurs notamment locaux. Les noms des personnes rencontrées sont donnés en annexe.

2. La démarche

Un constat

Il y a plus de dix ans que le territoire est considéré comme un secteur à enjeux. Les études ont été nombreuses, souvent localisées. Certaines ont été aussi menées sur une échelle plus large, notamment dans le cas de Seine-Amont Développement, on peut citer :

- *Seine Amont Développement, schéma d'aménagement des*

berges et de la vallée de la Seine phase 3, Hélène Saudecerre (paysagiste), novembre 2004

- *Seine Amont développement : formalisation du projet de territoire, rapport final*, Seine-Amont Développement, groupement d'étude conduit par Paul Chemetov, octobre 2006

L'IAU, au titre de l'aménagement de la métropole, a aussi réalisé ses propres études. Par exemple :

- *La trame foncière : pertinence actuelle de cet outil pour l'aménagement des paysages périurbains*, mémoire, Aiala Olaberria Lopez-Quintana, septembre 2008
- *Articulation entre réseau viaire et développement urbain sur le territoire ORSA*, Yann Watkin, IAURIF, rapport provisoire décembre 2007

Enfin, d'autres bureaux d'études, eux aussi dans le contexte de la métropole et/ou du Grand Paris, mènent également leurs travaux, par exemple :

- *Un projet vert pour Montjean*, APUR - EPA ORSA, mars 2009
- *Equipes d'architectes du Grand Pari(s) : Renouveler durablement un territoire fragmenté, Orly Rungis Seine Amont : Quelle contribution au Grand Pari(s) métropolitain ?* EPA ORSA, décembre 2009

Sans oublier, bien évidemment, le document stratégique de l'EPA ORSA d'avril 2009 qui fait, au-delà des projets, une part au constat et relève l'importance de la question identitaire pour le développement du territoire.

Par rapport à ces études, sauf bien évidemment pour les documents qui émanent de l'EPA ORSA, deux points sont à relever. Tout d'abord, la sur-représentation de la Seine et de ses abords. Ensuite leur difficulté à prendre en compte l'ensemble du territoire. Les études sont soit ponctuelles, soit thématiques. Le territoire est découpé en pôles de projets ou en grandes problématiques liées aux équipements, notamment ce qui ressort de la mobilité et des transports ; ces découpages doivent s'inscrire dans une cohérence d'ensemble.

Pour notre étude, il y a donc nécessité d'être complémentaire, d'apporter un regard nouveau. Etre complémentaire, c'est-à-dire aborder le territoire par une approche non plus sur ses projets, mais sur ses permanences ; apporter un regard nouveau, celui du paysagiste, de l'historien et du sociologue, venant remplir les « vides »⁽¹⁾.

(1) cf Orly Rungis Seine Amont, Projet stratégique Directeur, 2009, page 6.

Sur un territoire aussi sensible, il faut faire attention aux lectures qui masquent la réalité plus qu'elles ne la font ressortir. Il faut éviter :

- une lecture trop sectorielle⁽²⁾ : toujours voir le local à travers le global
- et une lecture trop historique opposant des périodes les unes aux autres. Il paraît plus intéressant de voir les continuités et de comprendre comment les expériences passées peuvent être utiles pour l'avenir.

Il faut trouver des concepts qui renforceront les projets actuels. Donner du sens au territoire en faisant émerger sa double identité: intrinsèque, celle du territoire en lui-même, mais aussi son identité par rapport aux autres territoires comme par exemple Plaine-Commune ou La Défense. Dans le premier cas il s'agit d'une identité à laquelle les populations, les habitants pourront se référer, « être d'un lieu, avoir des origines » ; dans l'autre il s'agit de créer une image forte qui identifie aux yeux de tous le territoire, qui reflète ses potentialités, qui explique son attractivité. ORSA peut choisir entre ces deux voies, ou encore en trouver une autre...

Le contexte d'aménagement

Trois points :

- Un secteur défini comme **territoire stratégique** par l'Etat, la Région, les communes, les investisseurs et partenaires économiques. Secteur stratégique pour l'ensemble de la métropole francilienne. Secteur en pleine reconversion du fait du changement du tissu économique-industriel, ce qui pose les problèmes de sa mutation et celle de ses tissus, alors que l'Île-de-France est confrontée à la question de la densification de sa zone agglomérée.
- **Un secteur qui fait partie de la réflexion autour du fleuve.** L'approche par rapport au fleuve a changé ces dernières années. Durant un peu plus d'un siècle il a été étroitement mêlé au développement du tissu industriel de la Région. L'essentiel des bassins de production et d'emploi francilien était installé autour de la Seine qui conjugait les atouts du transport facile (import et export), de l'énergie et de réserves foncières à mobiliser aisément puisque jusqu'alors l'occupation du sol avait été presque uniquement consacrée à l'agriculture. Le fleuve était donc un vecteur positif. Actuellement la réflexion s'inscrit dans une démarche toute autre. La désindustrialisation a amené à faire apparaître d'autres aspects du fleuve d'ailleurs contradictoires. D'une part, il est considéré non plus à travers ses atouts, notamment en matière de fret et de ressources, mais par rapport aux risques

(2) En plus des quelques études citées, il faudrait aussi mentionner les études locales à l'échelle de la commune. Etudes parfois prospectives, comme *Vers Ivry 2015, la charte - les Yvriens décident leur ville*, Ivry, 1997 et *Vers Ivry 2015, trame de réflexion pour l'élaboration d'objectifs et d'orientations*, Ivry, Direction de l'urbanisme, janvier 1997 ; ou encore *Projet de ville projet de vie* élaboré conjointement à son PLU [mars 2006] par la ville de Vitry sur Seine. Etudes plus anciennes aussi comme *Cahier du Crépif*, n°22 1988, *Amélioration du cadre de vie : l'exemple de Villeneuve Saint Georges*

qu'il véhicule c'est à dire essentiellement les inondations, et d'autre part, par rapport aux atouts environnementaux qu'il peut offrir (espace ouvert, berges, en un mot décor urbain). Dans ce double contexte, les questions de patrimoine et de paysage ne se posent plus comme auparavant et deviennent des enjeux importants.

- **Un secteur qui doit placer ses projets dans la double perspective de la solidarité métropolitaine**, dans sa double échelle à la fois parisienne et régionale, **et des perspectives du grand bassin parisien.**

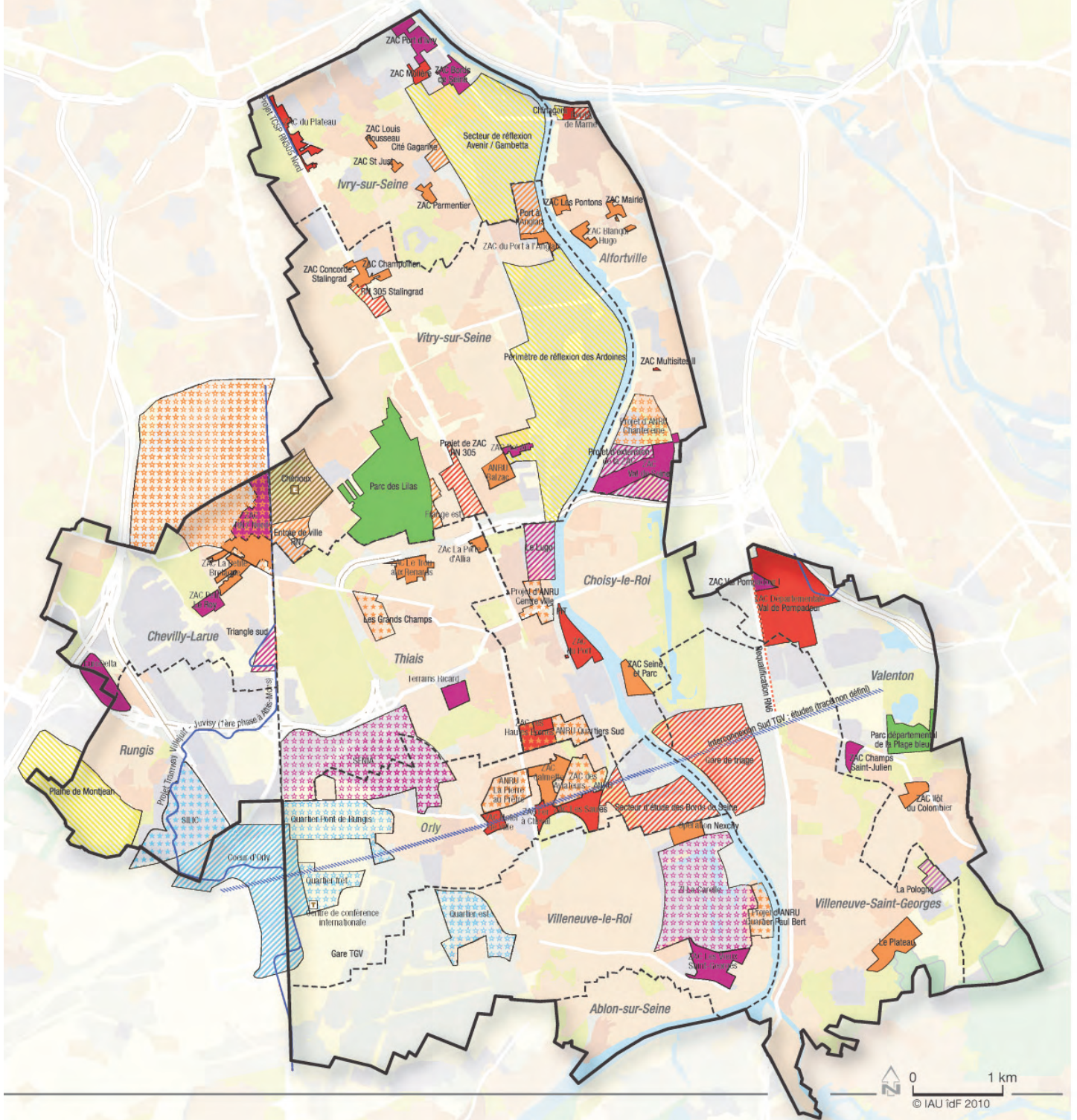
Le foisonnement de projets ne doit pas mener à un éclatement du territoire. Au contraire le rôle de l'OIN est de maintenir la cohérence entre les différents acteurs qui doivent tenir compte des réflexions d'ensemble.

Il s'agit d'utiliser les projets en cours ou à l'étude, mais en les faisant fonctionner ensemble pour que naisse une identité forte d'un territoire ayant toute sa place dans la métropole. Cette identité rejaillira sur chacun des projets.

3. Les objectifs de l'étude

- Révéler les éléments (paysagers, historiques, sociaux, etc.) marquants du territoire dans le but de contribuer à construire une identité,
- Appréhender les spécificités du territoire,
- Dégager quelques leviers potentiels pour les projets d'aménagement.

Carte I. Carte des projets identifiés par l'IAU



0 1 km
© IAU idF 2010

Projet d'aménagement

En cours, programmé	A l'étude, annoncé
surfaces	■
lignes	---
points	●
restructuration de l'existant	★

■	projet mixte
■	habitat
■	bureaux, activité tertiaire
■	activité industrielle et artisanale
■	activité commerciale
■	espace ouvert
■	site à l'étude - vocation non définie

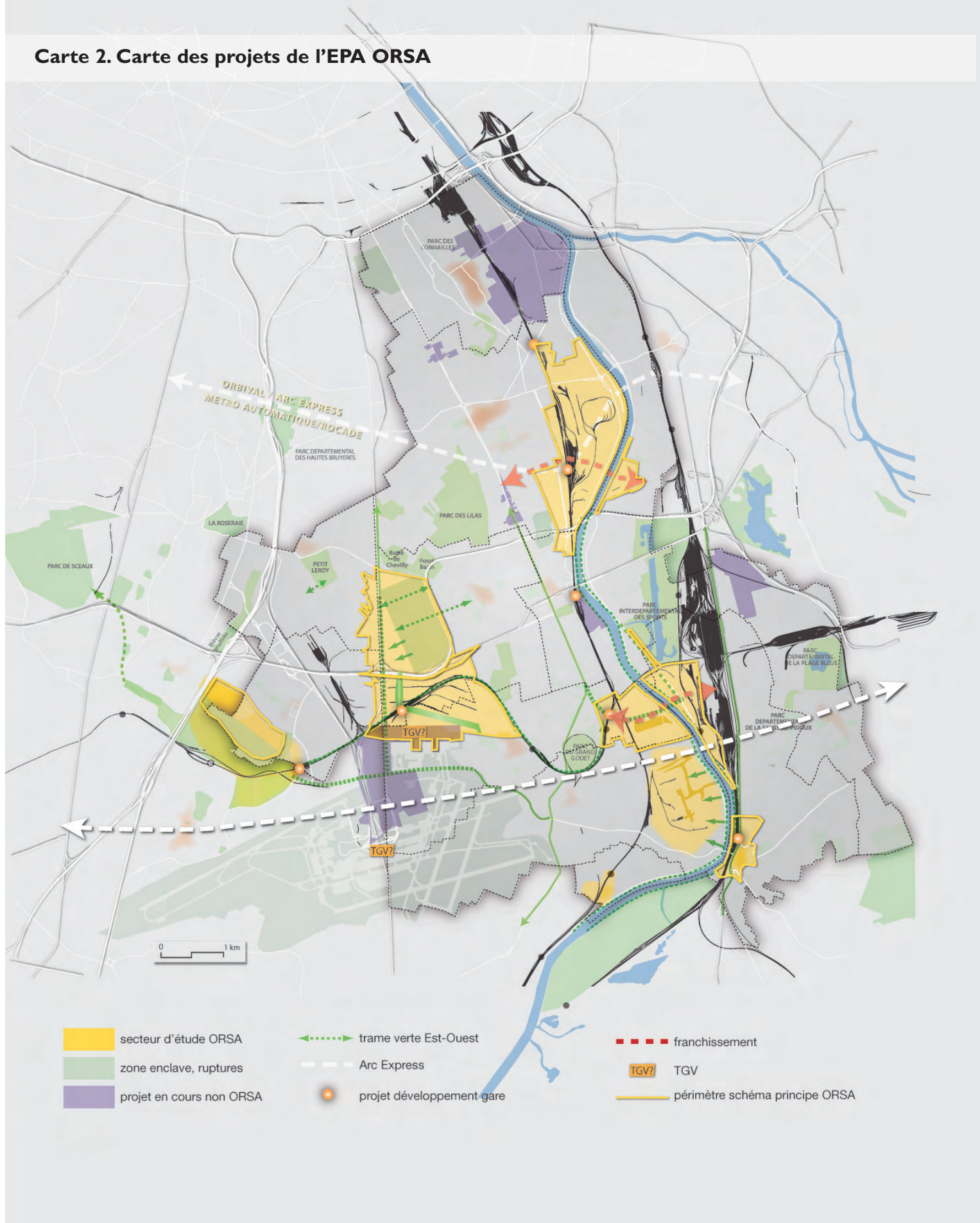
Projet d'équipement

E	enseignement
H	sanitaire et social
C	culture
S	sport / loisirs
T	tourisme
P	polyvalent
A	autres

Projet de transport

Voie	
—	voirie nouvelle
—	requalification de voirie
Transport en commun	
—	programmé (DUP)
---	tracé non définitif
---	principe de liaison

Carte 2. Carte des projets de l'EPA ORSA



4. La problématique

Peut-on identifier un esprit des lieux ? Quel apport peut avoir l'identité d'un territoire tant pour ceux qui y vivent que pour les autres (valeur de reconnaissance) ?

Comment les éléments qui le définissent peuvent-ils être pris en compte dans les projets d'aménagement à l'échelle locale comme à celle de l'Île-de-France ?

Cette manière d'aborder un territoire est beaucoup plus courante que par le passé. Elle est sans doute amenée à se développer. Ainsi Bernardo Secchi du Studio 09 préconise dans le cadre de la consultation pour Le Grand Paris d'établir « une carte des lieux et bâtiments significatifs »⁽³⁾ (4). C'est à des cartes de ce type que nous sommes aussi venus. Elles permettent de visualiser certains enjeux. Mais encore faut-il, une fois le constat établi, définir à quoi il va servir.

La réflexion sur les fondements de l'identité des lieux se développe. Nous retiendrons la présentation qui en était faite pour le colloque ICOMOS⁽⁵⁾.

« Dans une société qui se globalise, les confrontations entre sociétés s'accroissent, les barrières tombent et de nouvelles valeurs émergent. La richesse d'un territoire n'est plus qu'une question de PNB. Elle est faite de la découverte des patrimoines naturels, culturels et paysagers et de la rencontre avec l'Autre. L'identité est à la fois interrogation sur l'universel et recherche du local. Il faut pour cela qu'entre l'habitant et l'« autre », entre l'expert et l'habitant, les valeurs s'expriment, se confrontent, s'enrichissent les unes les autres, pour s'harmoniser finalement en un ou plusieurs récits, qui brisent le silence des décors figés et créent du lien social et du vécu local, du ressenti.

Le caractère identitaire, c'est à dire particulier, et porteur de qualités intrinsèques d'un territoire qui doit être reconnu au plan régional, national ou international est-il partagé par les habitants et les communautés locales ? Les valeurs qui justifient cette reconnaissance, les mesures de valorisation et d'intégration aux projets de renouvellement urbain trouvent-elles un écho localement ? Sont-elles comprises, acceptées ou bien sont-elles en dissonance ? Comment parvenir à construire une vision commune et à la transmettre ? ».

Ce texte pose la question des enjeux actuels de l'identité des territoires, problème complexe.

« Destruction et construction simultanées font la ville. Restent sur le terrain ou dans les mémoires des résidus devenant traces si une sollicitude envers le passé leur donne un sens. Le désir de trace n'est pas un invariant, en témoignent des pratiques d'effacement ou de remplissage. L'émergence d'un désir de trace s'associe à des moments de bouleversement radical et rapide, tel en Europe le processus conjoint d'industrialisation et d'urbanisation générant une sensibilité particulière au changement urbain »⁽⁶⁾.

5. Quel territoire ?



1. Villeneuve Saint-Georges et Ablon, au début du 20^e siècle, deux communes en dehors de tout le développement urbain

Le territoire concerne douze communes : Ablon-sur-Seine, Alfortville, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Orly, Rungis, Thiais, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Vitry-sur-Seine. Elles sont aujourd'hui liées, au travers de l'OIN, par une communauté de destin. En effet, le territoire d'étude recouvre le périmètre d'ORSA. Il s'agit d'un périmètre décrété qui n'a pas, a priori, d'identité homogène. La commande passée à l'IAU vise à identifier des éléments historiques, géographiques, paysagers et sociologiques pour construire cette identité. Nous ne nous sommes donc pas interrogés sur la pertinence du périmètre d'ORSA.

« La banlieue parisienne se caractérise par rapport à la ville, tout d'abord par son extension en surface et sa bien plus faible densité de population mais aussi par son autonomie administrative communale et par son sous équipement urbain⁽⁷⁾ ».

(3) voir carte 9

(4) cf *Le Grand Paris, les coulisses de la consultation*, par Michèle Leloup et Marion Bertone, page 214

(5) « Valeurs universelles, valeurs locales, pour qui et pour quoi un site est-il grand ? » (octobre 2009)

(6) Pierre le Goïc, dans *Pérennité urbaine, où la ville par delà ses métamorphoses*, Volume 1 Traces, Colette Vallat (dir), Antoine Le Blanc, Pascale Philibert (coord.), l'Harmattan, Paris, 2008, page 293.

(7) J. Bastié, *La croissance de la banlieue parisienne*, Paris, PUF, 1964, page 23

Carte 3. Vue aérienne du territoire ORSA



Introduction⁽⁸⁾

Habituellement, l'identité d'un territoire ressort soit de son unité géographique, par exemple une île, un ensemble caractérisé par des éléments géologiques... ; soit de son unité de style architectural, par exemple l'Alsace, le Pays Basque ; soit encore de la nature de son patrimoine bâti particulièrement remarquable : La Loire et ses châteaux. Enfin, une identité peut se dégager d'éléments socio-culturels, par exemple une population autochtone ou une population immigrée ; une immigration ancienne ou récente..., ainsi le 13^e arrondissement et son quartier asiatique.

Par rapport à ces critères, comment le territoire ORSA se situe-t-il ?

Présente-t-il une identité et, si oui, laquelle ? Si, non comment en faire ressortir une, partagée de tous et reconnue à l'extérieur ?

Cette identité est-elle intrinsèque et pré-existante ? ou bien s'inscrit-elle dans le projet actuel - en devenir - qui en lui-même serait une identité en gestation ?

Pourrait-on dégager des éléments symboliques qui soient une référence commune comme la tour Eiffel l'est pour Paris, le Grand Stade pour la Seine-Saint-Denis ?

La question est complexe et les réponses sans doute multiples, d'autant que s'il y a une image et une identité à faire émerger, il y a aussi des images négatives à atténuer. Ce territoire serait disparate, sans image clairement définie, partie d'une banlieue elle-même peu attrayante, perdue dans les nuisances diverses, au bâti sans relief. Image caricaturale qui comme toute caricature est, peut-être une esquisse mais nullement le reflet d'une réalité et d'une complexité beaucoup plus profondes.

Le territoire Orly-Rungis-Seine Amont est complexe. Sous un apparent manque d'unité, il présente aussi des points de cohérence. Les uns comme les autres doivent être mieux définis dès lors que la question de l'identité socio-culturelle se pose.

- Le manque d'unité vient notamment de la grande diversité du tissu urbain qui mêle à la fois les emprises parfois très vastes des industries et activités diverses à un habitat extrêmement composite et des éléments anciens (du 19^e siècle au début du 20^e) à des ensembles modernes ou contemporains. La diversité vient aussi de la différence de statut administratif avec la « frontière » ancienne entre le département de la Seine (Seine-Banlieue) qui était riche et celui de Seine-et-Oise beaucoup plus pauvre.
- Les points de cohérence sont eux autant d'atouts pour constituer des leviers potentiels pour les projets d'aménagement à venir...

Parmi ces cohérences relevons celle des grands axes de transit, radiant depuis la capitale ou transversaux, celle des

perspectives dues à la situation du plateau surplombant la plaine alluviale de la Seine et des coteaux. Mais ces cohérences « géographiques » ne sont pas les seules. D'autres les complètent issues de l'économie ou de la sociologie : ce secteur a toujours été celui d'activités très variées et plus ou moins complémentaires, l'habitat y a depuis cent cinquante ans connu des formes très originales des lotissements aux grands ensembles en passant par les très humbles pavillons ouvriers mais dont les derniers témoins sont désormais souvent l'objet d'un nouveau regard. Quant aux types de gestion urbaine même si cela ne concerne qu'une partie (mais la principale) du territoire, ils sont aussi tout à fait remarquables. Ce secteur a été influencé par les idées sociales novatrices de l'Entre Deux Guerres et il a servi de laboratoire urbain.

Mais entre cohérence et absence d'unité, entre image négative et positive, entre le passé bien que souvent assez proche (moins de cinquante ans) qui part et l'avenir qui s'inscrit en terme de projets et de potentialités, comment se pose la question de l'identité de ce territoire partagé entre des influences diverses voire contradictoires ?

Si son identité transparait à travers l'idée de son entité bien affirmée et reconnue, en revanche, contrairement à d'autres territoires, son patrimoine, dans l'acception habituelle du terme, n'apparaît pas comme un élément suffisant⁽⁹⁾.

I. Une entité déjà bien reconnue

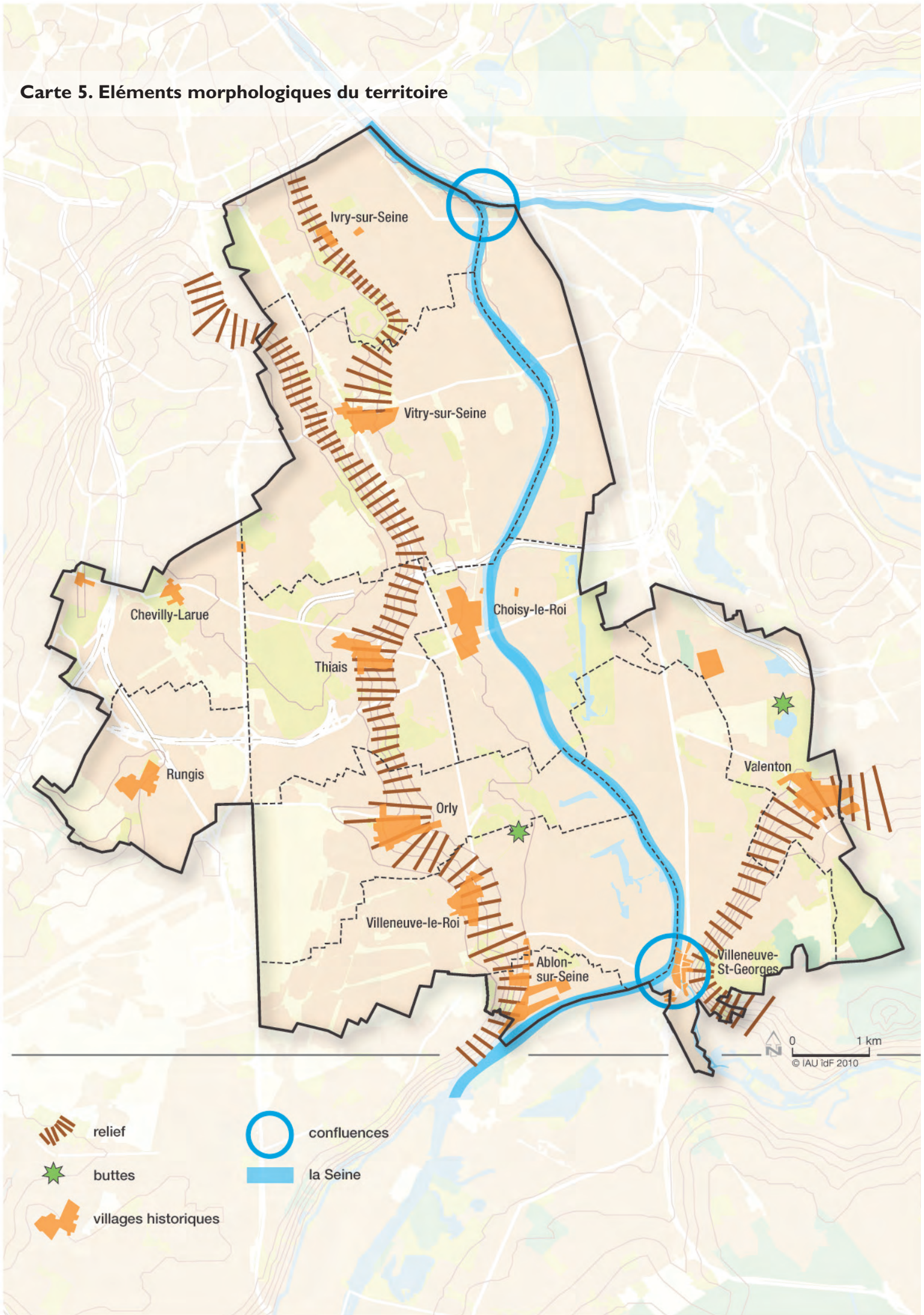
I.1. Administrativement

Ce n'est pas un hasard si les trois-quarts du territoire ORSA étaient inclus jusqu'à la réforme de 1965 dans le département de la Seine. Ils faisaient partie de « Seine Banlieue ». Ce département voulu par le législateur de 1790 a, dès son origine, été façonné par le lien étroit qui le liait à Paris. C'en était l'arrière cour. Le département de Paris, ville capitale avait d'emblée posé des problèmes. Fallait-il comme pour les autres départements l'accoler à un arrière pays capable de le nourrir et former un ensemble cohérent ? Tel avait été le fondement des autres départements. Pour Paris le choix avait été tout autre. La ville était considérée, en soi, comme un ensemble. On ne lui laissa qu'une couronne pour permettre de développer ce qui ne tenait pas dans les murs et ce qui était de moins en moins toléré dans les murs. Quant aux richesses agricoles, elles étaient renvoyées à deux autres départements formant

(8) Dans cette introduction il sera traité du territoire en général et de certains aspects du patrimoine que nous ne retenons pas au titre des éléments forts de l'identité.

(9) Les traces notamment bâties, laissées par les générations précédentes.

Carte 5. Éléments morphologiques du territoire



1.2. Géographiquement

Géographiquement le territoire ORSA a deux caractéristiques majeures.

La première découle de sa situation en Seine amont.

L'amont du fleuve fut, jusqu'au développement de la machine à vapeur qui a permis de remonter facilement les fleuves, la partie de la Seine la plus active et la plus utile. Par elle parvenait les denrées drainées par le vaste bassin versant formé de l'Yonne, de la Marne, de la haute Seine, du Loing qui lui-même rapatriait les denrées venues du bassin de la Loire (via le canal établi dès le 17^e siècle), sans oublier les rivières qui n'étaient pas sans importance par le passé, l'Essonne par exemple. En effet, très tôt, Paris a regardé vers l'est et situé tous ses ports en amont de l'Île de la Cité. Mais Paris n'avait essentiellement que des ports de détail. Les ports de gros (pierres, bois à débiter etc.) étaient en amont et, régulièrement, ils étaient déplacés vers l'est. Ivry-sur-Seine fut ainsi longtemps l'avant port de Paris au point que des travaux d'envergure avaient même été envisagés au début du 19^e siècle. Ainsi, s'il y avait une identité historique a rappelé ce serait celle, non pas de l'exutoire à laquelle on a trop facilement réduit ce territoire avec la révolution industrielle et les nuisances qu'elle occasionnait, mais de territoire utile.

La seconde caractéristique géographique découle de la morphologie.

Cette dernière marque ce territoire sous deux aspects : d'une part à travers les entités ; d'autre part avec les confluences.

Comprenant la vallée de la Seine, le territoire d'ORSA se caractérise par un relief relativement marqué bien qu'atténué aujourd'hui du fait de l'urbanisation. Le territoire est ainsi découpé en trois entités géomorphologiques : le plateau à l'est et à l'ouest, le coteau et la plaine alluviale de part et d'autre de la Seine.

A noter un point intéressant.

Plusieurs communes sont établies selon une bande est/ouest qui comprend ces trois entités : Villeneuve-le-Roi, Vitry-sur-Seine et Ivry-sur-Seine en rive gauche et, sur la rive droite, Villeneuve-Saint-Georges et Valenton. Plusieurs autres reprennent le même schéma plus ou moins complètement à l'exemple de Thiais qui allie plateau et coteaux. Cette disposition n'est pas anodine. Elle correspond à une certaine complémentarité géomorphologique respectée par le passé. Les communes y étaient sensibles car cette complémentarité des sols permettait de répondre à plusieurs des besoins : transport, culture, habitat, équipements, activités. Chaque espace avait son utilité. Les cartes anciennes et celles du développement de chaque commune sont instructives sur ce point.



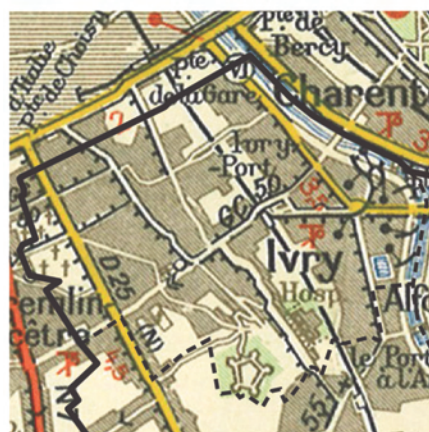
IVRY - Chasse-du-Roi (1731-1773)



IVRY - Etat-Major (1832-1839)



IVRY - France type 1900



IVRY - Michelin 1954



IVRY - France type 1922-1973



IVRY - Ign 2006

2. Cartographie illustrant l'évolution d'Ivry-sur-Seine

Ici l'exemple d'Ivry-sur-Seine, la commune la plus proche de Paris et celle qui s'est développée la première. Un rapide coup d'œil permet de voir comment, en deux siècles, on est passé d'un territoire rural à un secteur totalement urbanisé.

La carte dite des Chasses du Roi présente un village traditionnel. Il est encore assez éloigné de Paris qui est limité à cette époque aux boulevards intérieurs. Les deux routes amenées à prendre une grande importance sont déjà en place, celle qui mène directement au village d'Ivry-sur-Seine, et surtout celle dite « route de Choisy-le-Roi », route nouvelle construite pour desservir le domaine royal. Ces deux routes sont larges et bordées d'arbres. Le rebord du coteau au sud est vide de toute construction, comme les bords de Seine où l'on ne distingue que les « remises » à gibier.

Un siècle après, la carte de 1832-39 montre une évolution très importante. Au moins quatre points sont à relever. Tout d'abord, les constructions tendant à former une ligne ininterrompue de l'ancien centre d'Ivry-sur-Seine à la limite qui deviendra le quartier du Petit Ivry. Ensuite, tout un circuit de voies a été établi en bordure de Seine sur la partie nord (future N 19) et en limite de la partie inondable plus au sud vers Choisy-le-Roi, qui dessert à la fois le port à l'Anglais et de la Vitry-sur-Seine (en obliquant vers l'ouest) et surtout le

nouveau pont reliant Ivry-sur-Seine à Maisons-Alfort. Par ailleurs, on observe l'apparition du Chemin de Fer de la ligne Paris-Orléans, dont on note qu'il n'y a pas de station desservant Ivry-sur-Seine. Et enfin, on observe l'apparition du Fort qui profite du rebord escarpé du plateau. A noter que la route (future N 305) qui traverse le plateau est vide de construction.

En 1900, nouvelle étape, le quartier Ivry-Port a pris une grande importance et est totalement construit. La seule bande non vraiment urbanisée est celle qui touche la voie de chemin de fer. L'hôpital des Incurables (futur Charles-Foix) est construit et à ses côtés s'est développé un faubourg, celui de Saint-Frambourg. Les constructions sont apparues le long de la route de Choisy et un quartier s'est développé à l'entrée nord de la ville qui tend à se relier à celui de Petit Ivry. Cela s'explique aussi sans doute par la création du cimetière parisien. Les anciens chemins ruraux deviennent des voies urbaines. Le fort est toujours bien séparé de la ville avec sa zone non aedificandi.

En 1954, l'urbanisation a continué. Elle a désormais couvert toute la partie ouest, du plateau autour de la RN 305, à l'époque D 25. De même le secteur entre le port à l'Anglais et l'Hôpital Charles Foix est maintenant loti. Le fort est encore isolé.



VILLENEUVE-St-GEORGES - Chasse-du-Roi (1731-1773)



VILLENEUVE-St-GEORGES - Etat-Major (1832-1839)



VILLENEUVE-St-GEORGES - France type 1900



VILLENEUVE-St-GEORGES - Michelin 1954



VILLENEUVE-St-GEORGES - France type 1922-1973



VILLENEUVE-St-GEORGES - Igm 2006

3. Cartographie illustrant l'évolution de Villeneuve-Saint-Georges

Sur la carte révisée en 1973 l'emprise de l'usine de traitement des eaux est maintenant bien visible, le Fort d'Ivry-sur-Seine est enserré de nombreuses voies de circulation dont certaines sont la reprise d'anciens chemins ruraux et constructions et équipements (lycée) le touchent. Le fuseau ferré est bien rendu sur la carte ayant pris, notamment, toute la place de l'emprise qui avait été préservée jusqu'alors de part et d'autre.

En 2006, l'urbanisation est quasi complète mais des espaces verts sont bien visibles sur la carte. Les premières transformations sont également visibles sur la carte comme en témoigne par exemple le centre commercial d'Ivry-Port.

L'évolution de Villeneuve-Saint-Georges, à travers les cartes, montre un type différent de celui observé pour Ivry-sur-Seine.

Sur la carte des Chasses, le village primitif est seul visible en bout de coteau surplombant la Seine et bénéficiant de sa position à la confluence de l'Yerres. Le relief est bien visible avec les flans où l'on peut voir les voies parallèles à la pente qui desservent les espaces cultivés en vignobles. Dans la plaine alluviale, là aussi quelques remises à gibier au milieu de la plaine. Un siècle plus tard, pas encore d'évolution. En revanche sur la carte 1900, les grandes lignes du nouveau Villeneuve-Saint-Georges sont en place. Au nord, entre la route nationale et la Seine, dans la plaine, le faisceau de la gare de triage est en place. Les constructions tendant à le rejoindre depuis le vieux bourg qui s'étend aussi au sud le long de la vallée de l'Yerres. Le quartier de Villeneuve-Triage commence à être bien visible. Le Fort est en place. En 1954, l'évolution a continué, d'abord sur les axes antérieurs mais aussi au pied et sur le coteau totalement urbanisé. Sur la carte actuelle le plus notable est le quartier d'immeubles collectifs sociaux établi au nord du territoire de la commune entre la RN 6 et Valenton. Les coteaux restent essentiellement pavillonnaires même si une densification se note par rapport à la carte révisée en 1973.

A partir du milieu du 19^e siècle et de la croissance urbaine, il y a eu un « brouillage » dans cette occupation du sol. Un nouveau modèle, construit autour des entreprises et des activités, a remplacé l'ancien.

Actuellement le regard est autre ; il s'agit de refaire de la ville. Ainsi les différentes potentialités du territoire à travers le fleuve et sa plaine, les coteaux et le plateau peuvent être utilisés dans le cadre du projet de territoire ORSA.

(10) cf annexe 4, le relevé des pages « Histoire » des sites Internet des communes. Elles sont instructives sur la manière dont les communes perçoivent leur passé et sur ce qu'elles veulent en transmettre.

Notons aussi que 4 communes n'ont aucun lien avec le fleuve : Valenton sur la rive droite, Rungis, Thiais et Chevilly-Larue à l'ouest du territoire. Une seule commune, par rapport à la Seine, est traversante : Choisy-le-Roi.

Enfin deux communes - qui sont donc légèrement différentes des autres - peuvent être assimilées à des communes fluviales : Ablon-sur-Seine et Alfortville (ce que confirme d'ailleurs l'histoire d'Alfortville⁽¹⁰⁾).

Ensuite, le territoire est délimité au nord et au sud par des confluences. Celle de la Marne au nord, celle de l'Yerres à la hauteur de Villeneuve-Saint-Georges. Cette dernière n'apparaît plus guère, quasi recouverte par les différentes infrastructures routières et ferrées. Les cartes anciennes comme celles de l'Atlas de Trudaine montrent qu'elle avait de l'importance par le passé.

Le territoire s'il est traversé par la Seine est surtout limité à l'ouest par un plateau dont les coteaux surplombent la vallée, des coteaux au sud et au sud est (Villeneuve-Saint-Georges et Valenton). Le fort de Villeneuve est là pour rappeler l'intérêt stratégique passé de ce coteau autrefois, et



4. Atlas de Trudaine (18^e siècle), La confluence entre l'Yerres et la Seine à Villeneuve-Saint-Georges est bien visible avec le pont qui permet le passage de l'Yerres

plus pacifiquement, terres de vignoble comme en témoigne la rue des vignes de Villeneuve-Saint-Georges. Ainsi ORSA forme une sorte de cuvette délimitée au nord par Paris et au sud par la « passe » de Villeneuve. La carte géomorphologique est sur ce point assez parlante.

1.3. Historiquement : 1 500 ans de passé, 150 ans d'histoire

Le secteur ORSA s'étend sur 12 communes au passé et au développement différents. Elles ont connu des destinées différentes dont il faut tenir compte, par exemple une seule commune, Ablon-sur-Seine, est « fluviale » et résidentielle. Sur les douze, trois seulement s'identifient par rapport à la Seine en accolant son nom au leur (Ablon-sur-Seine, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine,). Leur développement n'a pas été identique, certaines ont connu tôt un développement industriel et d'autres sont demeurées rurales jusqu'aux années 50-60. Chaque époque a laissé des éléments dont il faut tenir compte au moment où s'élabore la métropole de demain tant il est vrai que « toute politique locale de développement urbain est confrontée au problème de la trace⁽¹¹⁾ ».

Aujourd'hui l'enjeu consiste à trouver quelle est leur future destinée commune. Créer une *Communauté de destin*, à défaut d'*origine commune*.

1.3.1. 1 500 ans de passé⁽¹²⁾

Le territoire a connu un passé rural sauf dans la plaine fluviale. Il s'agit d'une particularité de ce secteur à souligner. En effet, les cartes anciennes ne portent pas trace d'exploitations agricoles, comme c'est habituellement le cas en bord de Seine. Une seule exception, avec la Ferme de La Folie sur le territoire de l'actuel Villeneuve-Saint-Georges. En revanche, dès l'Ancien Régime des activités de transport, manutention et pêches ont été implantées sur la Seine (problématique bassin Seine-Amont). Cette période a également laissé trois éléments toujours importants pour l'organisation urbaine actuelle : les routes royales qui correspondent à plusieurs grandes pénétrantes, les grands domaines seigneuriaux dont le domaine royal de Choisy-le-Roi, vastes emprises qui ont permis souvent le développement des lotissements, et enfin, certains équipements comme l'aqueduc de Rungis ancêtre d'autres aqueducs créés ultérieurement dans le souci d'approvisionner en eau Paris.

1.3.2. 150 ans d'histoire

L'histoire de ce territoire est encore plus marquée par la place prépondérante de la période allant de la révolution industrielle à nos jours avec un développement intensif (phénomène banlieue) marqué par :

- l'essor industriel (petites et grosses entreprises) ;
- le développement des services et équipements.

L'un et l'autre s'accompagnent de la mise en place de grandes emprises pour les infrastructures (depuis les gares de triage jusqu'à l'aéroport d'Orly et le MIN de Rungis).

- Un laboratoire de la vie socio-politico-administrative qui a eu des conséquences sur l'aménagement actuel et les conceptions de l'espace.

Ceci à travers plusieurs points : celui de la gouvernance et celui de l'importance des équipements socio-éducatifs créés à l'initiative des communes en s'appuyant sur les grandes lois sociales notamment d'après-guerre.

Gouvernance : elle est d'une part, à la fois à la fois « commune », notamment du fait d'une même formation des élites⁽¹³⁾ et également influencée par l'« esprit de clocher » (communisme municipal) et d'autre part, imprégnée par la forte influence, sur la longue durée, de la gestion socialiste puisque ce territoire est au cœur de la banlieue rouge.

Les lois sociales et d'aménagement : l'origine de ces lois est très liée à la situation de ce territoire (même si plus largement il s'agissait de toute la Seine-Banlieue⁽¹⁴⁾), et notamment tout ce qui a été lié aux lotissements défectueux et au mouvement des mal-lotés. Cela a créé tout un corpus législatif dont, pour une part, ce territoire a été un des secteurs d'expérimentation.

- Loi Comudet (1919) sur les plans d'extension des villes de plus de 20 000 habitants
- Loi Loucheur (1928) sur les lotissements défectueux
- Mise en œuvre des habitations à Bon Marché (HBM)
- Plus tard (lors des Trente Glorieuses, politique des grands ensembles

Actuellement l'enjeu est de montrer comment ce « laboratoire » peut se poursuivre dans l'optique du développement durable en post banlieue, d'une banlieue qui doit se transformer en pôle de développement faisant le pendant de ceux qui existent ou se développent dans d'autres secteurs (La Défense, Plaine Saint-Denis, Arc-de-Seine...). Pôle de développement avec sa propre identité à savoir son emplacement (mêlant plateau, coteaux et plaine alluviale), son vécu social et économique (approche sociologique et patrimoniale) et bien évidemment ses perspectives économiques (tertiairisation et haute technologie...), pôle de développement sachant concilier les impératifs des ressources fragiles car périssables (patrimoine et paysages) et ceux de l'emploi et du logement.

➔ 150 ans d'histoire proche qui donnent ses repères et son caractère au territoire d'ORSA : un territoire industriel, un territoire à la structure très composite...

(11) *Pérennité urbaine, où la ville par delà ses métamorphoses*, volume I Traces, Colette Vallat (dir), Antoine Le Blanc, Pascale Philifert (coord.), l'Harmattan, Paris, 2008, page 193.

(12) Ces « 1 500 ans » est bien évidemment une figure de style. L'habitat est attesté sur ce territoire depuis plus longtemps. Les travaux des archéologues sont nombreux. cf par exemple, Revue archéologique d'Île de France, numéro 1 2008, *Un site de Bronze ancien : le « Grand Godet » à Villeneuve le Roi*.

(13) Nous renvoyons ici aux travaux d'Emmanuel Bellanger. Il montre, dans sa thèse à paraître, l'importance qu'ont eu, par exemple, l'Union des Maires du Département de la Seine, fondée en 1909, l'Association des Secrétaires généraux de Mairie mais aussi les écoles de formation : Ecole des hautes études urbaines (1919 Henri Sellier), l'Ecole nationale d'Administration municipale (ENAM) (1922 Henri Sellier)...

(14) Mais le futur territoire Seine amont a joué son rôle. Ce n'est pas par hasard qu'il a été aussi l'objet de la thèse de Jean Bastié sur *La banlieue parisienne* qui pour l'essentiel de sa démonstration s'appuie sur les communes du périmètre actuel...

1.4. Démographiquement : un retour récent de la croissance

Les 12 communes comptent 350 000 habitants répartis sur 87 km² (RG 2006). La densité moyenne de population est assez faible (48 hab/km²) mais localement très différenciée. Entre 1876 et 2006 (Jean Bastié, *La croissance de la banlieue parisienne*, PUF, 1964, 624 p.), la croissance démographique est irrégulière.

- Entre 1876 et 1930, la forte croissance de population est liée aux opportunités de la première révolution industrielle et à l'explosion pavillonnaire provoquée par le mouvement des « mal logés ».
- Après le creux de la deuxième guerre mondiale, la population augmente à nouveau entre 1946 à 1975. Cette période de la seconde révolution industrielle est marquée par la construction des grands ensembles et par l'arrivée massive de populations modestes, dont une part importante est issue de l'immigration nationale puis internationale.
- Du milieu des années 1970 à la fin des années 1990, ORSA est un territoire d'où l'on part. Il se caractérise par une baisse du nombre d'habitants (perte de 300 000 habitants entre 1975 et 1990) et, dans la majeure partie du territoire, par un fort déficit migratoire que ne parvient pas à compenser un fort accroissement naturel de population.
- La tendance s'inverse depuis 1999 pour toutes les communes (sauf Thiais). La croissance démographique redevient positive malgré un solde migratoire qui reste négatif.

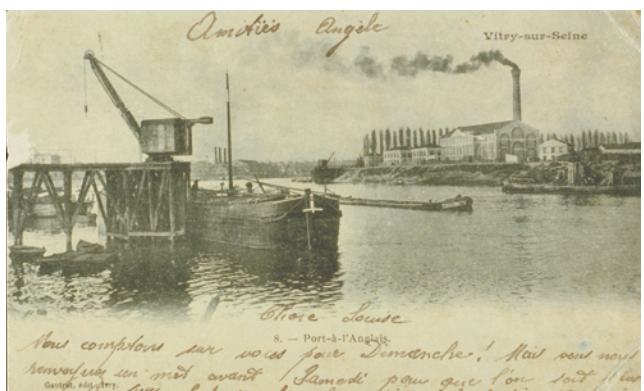
La taille des 12 communes du territoire est variable (RG 2006). Deux communes, Rungis et Ablon-sur-Seine, comptent près de 5 000 habitants. Deux autres, Vitry-sur-Seine et Ivry-sur-Seine sont supérieures à 50 000 habitants. Cinq oscillent entre 20 000 et 50 000 habitants ; il s'agit d'Alfortville, Choisy-le-Roi, Orly, Thiais et Villeneuve-Saint-Georges. Trois sont comprises entre 10 000 et 20 000 habitants : Chevilly-Larue, Valenton et Villeneuve-le-Roi.

COMMUNES	1876	1896	1906	1911	1921	1936	1954	1968	1982	1999	2006
Ablon sur Seine	531	896	1 420	1 463	1 898	2 195	3 220	5 692	5 264	4 867	5 171
Alfortville	3 689	11 604	17 455	18 267	22 779	30 078	30 195	35 023	36 231	36 232	42 743
Chevilly Larue	526	674	775	1 108	1 248	3 332	3 865	16 168	16 026	18 149	18 622
Choisy le Roi	5 821	9 909	13 067	15 908	20 309	28 676	32 025	41 440	35 476	34 336	36 198
Ivry sur Seine	15 247	25 119	33 198	38 297	43 963	45 887	48 798	60 455	55 699	50 972	55 608
Orly	689	882	817	893	1 381	5 941	7 386	30 197	23 766	20 470	21 197
Rungis	232	264	248	265	280	518	690	2 686	2 649	5 424	5 644
Thiais	1 760	2 771	3 477	4 036	4 469	8 247	10 028	22 481	26 637	28 232	29 315
Valenton	748	766	861	958	1 133	2 448	2 773	10 539	10 621	11 426	12 105
Villeneuve le Roi	516	782	1 871	2 780	4 558	14 400	16 715	23 074	20 512	18 292	18 531
Villeneuve Saint Georges	2 262	6 435	9 661	11 393	14 034	21 134	21 488	30 467	28 119	28 361	30 450
Vitry sur Seine	4 155	8 010	11 497	14 969	21 492	45 922	51 507	77 846	85 263	78 908	82 902
Population totale	36 176	68 112	94 347	110 337	137 544	208 778	228 690	356 068	346 263	335 669	358 486

5. Evolution démographique des communes

1.5. Économiquement

Ce secteur comporte des éléments majeurs de la vie économique francilienne, publique et privée depuis plus d'un siècle.



Droit réservé / IAU d'IF

6. Cette vue du Port à l'Anglais datant d'un siècle, dénote déjà la forte activité du secteur

Ce territoire est assimilé au développement industriel de la région. Certes il partage cela avec d'autres, mais cela est clairement identifié pour ORSA. Déjà Jean-François Gravier⁽¹⁵⁾ avait insisté sur ce caractère en montrant son lien avec la Seine. Jean Bastié l'avait bien démontré aussi dans sa thèse. Le développement économique s'est effectué, par rapport au territoire en suivant deux logiques. Celle de l'axe fluvial qui a accueilli de plus en plus d'activités qui profitaient des possibilités conjuguées offertes par le chemin de fer et le transport fluvial. Le secteur placé entre les deux a été le premier à développer des activités industrielles. Le mouvement était d'autant plus facilité que, s'agissant de terres inondables, elles n'étaient pas prises par d'autres activités et l'habitat s'en était éloigné de sorte que les activités polluantes ou créatrices de nuisances pouvaient aussi s'y installer.

La seconde logique est, elle, nord / sud. On constate un développement des activités en cercles s'éloignant de plus en plus de Paris. L'occupation est concentrique et atteint progressivement tout le plateau qui, du fait de son importance initiale du point de vue des grandes cultures, a résisté plus longtemps...

(15) Dans *Décentralisation et progrès technique*, Editions Au Portulan [Flammarion], Paris 1953.

Il y a en effet un parallèle entre le recul de l'agriculture et l'avancée de l'industrie. Ainsi dès 1901, Ivry-sur-Seine a les trois-quarts de son territoire occupés par l'habitat, les équipements et les activités, Choisy-le-Roi 50 % et Vitry-sur-Seine 1/3. Mais en revanche à cette époque l'agriculture est quasi majoritaire (proche de 100 %) à Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, dont le développement industriel devra attendre les lendemains du second conflit mondial⁽¹⁶⁾.

Actuellement le territoire ORSA est à une époque de reconversion. En effet la désindustrialisation l'a frappé depuis la fin des années 1980. Si les édiles ont pu croire durant un temps que le mouvement n'était pas irréversible, désormais il est acquis qu'il convient de se tourner vers de nouvelles activités tertiaires, de bureaux, de logistique et de recherche. Les axes de développement sont donc en train d'évoluer. D'une part, sur un plan global, il s'agit de placer les activités d'ORSA dans le contexte générale de toute l'agglomération en donnant une image identifiable au secteur pour le rendre complémentaire des autres ; d'autre part il s'agit de s'insérer dans le croissant sud de la recherche.

2. Un élément de la métropole

2.1. Un des principaux secteurs de projets de l'Île-de-France

Le Schéma directeur adopté par le Conseil régional le 24 septembre 2008 a distingué un certain nombre de territoires porteurs du développement de la métropole francilienne. ORSA est un de ces secteurs.

2.2. Un territoire au cœur d'un réseau de développement d'échelle métropolitaine

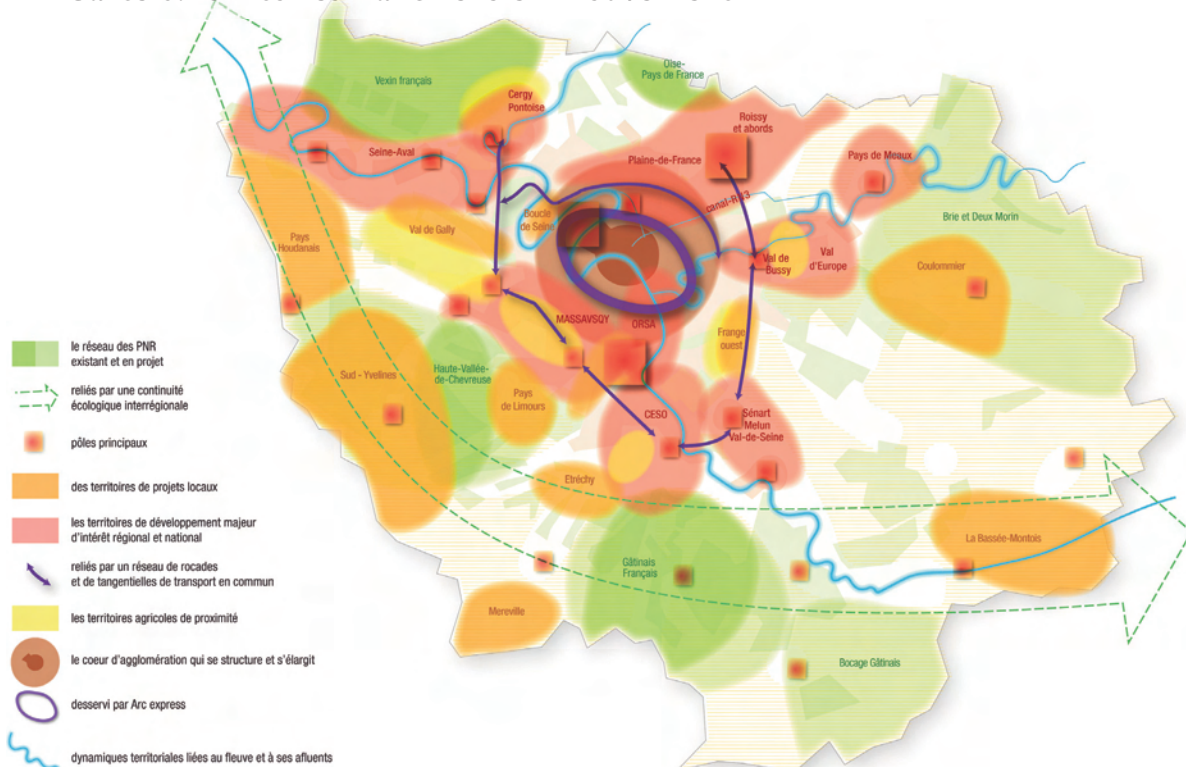
Le territoire d'ORSA est au cœur de deux grandes dynamiques métropolitaines. La première concerne les milieux naturels, ce que l'on peut qualifier d'axes verts issus de la continuité entre les espaces ouverts et d'axe bleu créé par la Seine. La seconde est économique. Entre La Défense et Evry, le Plateau de Saclay et Marne-la-Vallée, le secteur d'ORSA est un des carrefours stratégiques de la métropole.

Au cœur du cône sud de l'innovation, la vocation économique du territoire d'ORSA, comptant déjà le pôle recherche-développement de l'entreprise Sanofi Aventis premier groupe pharmaceutique français, regroupant plusieurs milliers de salariés, s'impose comme maillon du développement du biocluster francilien. Celui-ci comprend les grands équipements d'enseignement et de recherche franciliens situés sur le plateau de Saclay et dans la vallée scientifique de la Bièvre notamment autour de Villejuif (Cancer Campus). Ils forment, avec les industries de la pharmacie, des sociétés de services et centres hospitaliers, le biocluster Île de France⁽¹⁷⁾.

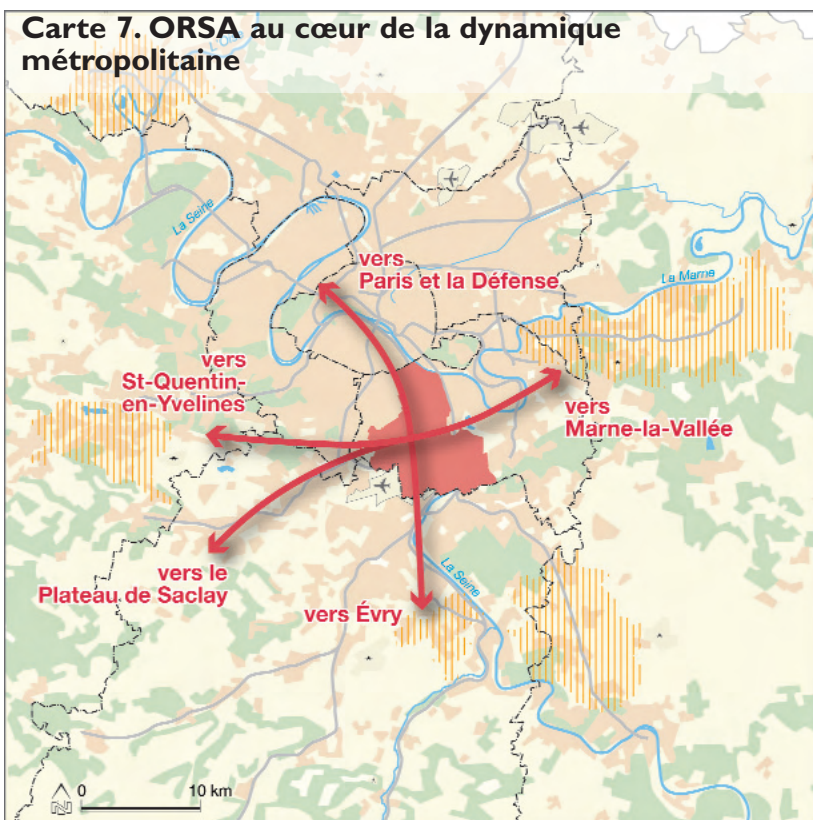
(16) Pour plus de détail, voir J. Bastié, *op. cit.*

(17) EPA ORSA, *Les Ardoines à Vitry sur Seine, L'essor d'un projet métropolitain*, nov. 2009

Carte 6. Territoires franciliens en mouvement



IAU ÎdF



3.1. Porte d'entrée nationale

Le territoire reste traversé par des routes majeures du réseau français ainsi que, depuis 1981, par les lignes TGV.

3.1.1. Le réseau routier national

Deux routes nationales, RN6 (ex 5) et 7, servaient de porte d'entrée. Il s'agit d'axes très importants qui drainent les voyageurs depuis la Bourgogne, Lyon et la côte méditerranéenne. Ces routes sont maintenant doublées par les autoroutes A6 (A et B) dont une partie longe le territoire ORSA. L'Atlas de Trudaine rend bien compte de la nature particulière de ces axes et notamment de la Nationale 7. Après Villejuif (hors territoire ORSA), elle ne traversait que le plateau, en direction de l'actuelle emprise d'Orly, plateau sur lequel il n'y avait alors (18^e siècle) aucune construction hormis des fermes, notamment celle de Belle-Epine qui ne disparaîtra qu'après la seconde guerre mondiale, et des relais de Poste. Ces derniers sont importants car c'est autour d'eux que se créeront, liés aux besoins de la route, les premiers embryons

de constructions, créateurs de hameaux, ancêtres d'actuels quartiers comme La Saussaye. La fonction « magistrale » de cette route menant à la province via Fontainebleau sera conservée jusqu'à la création de l'autoroute A6 qui a été prévue comme le doublement et le remplacement de cette voie.

3. Une porte de l'Île-de-France

Cette dernière remplit quasi exclusivement ce rôle, les nationales 6 et 7 étant devenues, pour diverses raisons, essentiellement des voies de desserte entre pôles locaux⁽¹⁸⁾. Ce changement de nature est très important car c'est lui qui est sous-jacent aux transformations qui s'opèrent actuellement du projet d'entrée de Vitry-sur-Seine sur la RN7 à celui de cœur d'Orly.

Le territoire ORSA est depuis longtemps une porte de l'Île-de-France. Il l'a été par le passé avec l'importance qu'avaient les grandes routes royales puis nationales, la Seine et les premières lignes de chemin de fer (ligne Paris Orléans [PO], ligne Paris Lyon Marseille [PLM]). Il l'a encore été en étant le territoire où s'est installé l'aéroport d'Orly symbole des Trente glorieuses.

Ce rôle de porte, le territoire l'a encore, même s'il apparaît parfois brouillé et donne plus l'impression d'un secteur de transit par où l'on passe mais où l'on ne s'arrête pas, ce qui est souvent le cas pour la voie aérienne, pour le trafic ferroviaire et pour la voie terrestre. La rapidité des transports actuels fait que l'arrêt devient l'exception. Pourtant c'est par le secteur ORSA que s'effectue la porte d'entrée en Île-de-France pour de nombreux provinciaux comme pour les étrangers.

Les voies ferrées nationales ont été créées dès le milieu du 19^e siècle en se servant du couloir de la vallée de la Seine. Porte d'entrée pour la province et pour l'étranger aussi (trajet de l'Orient Express par exemple) en Île-de-France et porte d'entrée du dehors vers la capitale. Cette fonction est importante car elle explique aussi, pour une part, l'essor des gares de triage qui étaient aussi des gares de maintenance, par exemple pour les wagons-lits.

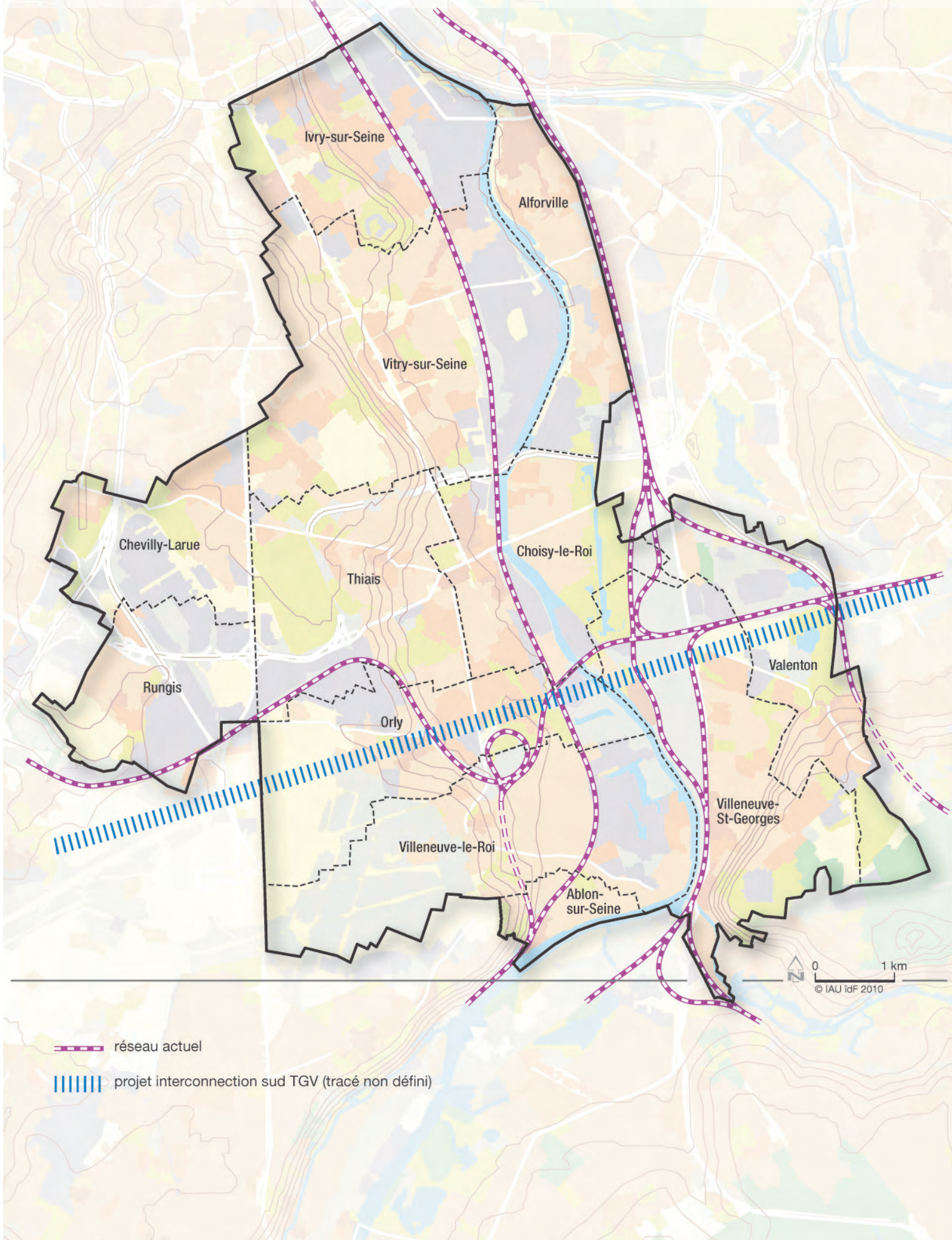
Pourtant comme pour les routes, cette porte d'entrée se réduisait le plus souvent à une zone de transit dans laquelle les trains passaient mais ne s'arrêtaient pas. Là encore ce n'est

3.1.2. Voies Ferrées, TGV

Pourtant comme pour les routes, cette porte d'entrée se réduisait le plus souvent à une zone de transit dans laquelle les trains passaient mais ne s'arrêtaient pas. Là encore ce n'est

(18) La déviation de la RN 6 prévue qui figure au Schéma Directeur depuis 1976 et qui régulièrement est évoquée mais non programmée financièrement pourrait changer cet aspect des choses.

Carte 8. Cartographie du réseau ferré



pas sans avoir joué son rôle sur l'aménagement. Sur la voie Paris-Orléans (réseau de la rive gauche, le plus ancien) par exemple, à l'origine il n'avait pas paru nécessaire de créer des stations intermédiaires. L'objectif était d'aller loin, pas de desservir la banlieue, d'ailleurs inexistante à l'époque. Il n'y avait que Choisy-le-Roi, puis Juvisy. Ce n'est que progressivement que, comme pour les routes, la fonction voie de grande circulation a composé avec la desserte locale, l'essor de la première ayant suscité celui de la seconde.

Ainsi l'aspect porte d'entrée perd peu à peu de sa lisibilité. Comme pour la route, une nouvelle étape est en train d'être franchie, avec le projet de gare d'interconnexion multimodale autour du réseau TGV. La fonction porte d'entrée retrouve ainsi tout son sens. Pour prendre toute sa dimension, elle implique que les aménagements participent de cette même approche afin qu'ils soient à l'image d'une entrée de ville...

3.2. Porte d'entrée internationale

Nonobstant ce qui vient d'être dit concernant l'aspect européen des liaisons ferrées, la principale porte d'entrée internationale est celle de l'aéroport d'Orly dont l'aérogare sud a été inaugurée en 1961.

L'aéroport d'Orly, bien que son trafic soit plafonné à 250 000 créneaux par an, est encore le dixième d'Europe pour les passagers (26,2 M de passagers et 110 000 tonnes de fret en 2008⁽¹⁹⁾). En Île-de-France, il se partage le trafic avec Roissy. Du début des années 1960 jusqu'à l'ouverture de ce dernier aéroport, il fut le plus important. Ayant été parmi les premiers aéroports internationaux, son nom demeure encore très connu et est une sorte de symbole de l'ouverture au monde de Paris et de sa région. Le trafic, actuellement, s'équilibre à peu près entre trafic national et international.

Une meilleure interaction, telle qu'elle est envisagée, avec le réseau TGV devrait renforcer le rôle de porte d'entrée de l'aéroport d'Orly. Le développement d'activités tertiaires, en remplacement d'activités de maintenance aéroportuaires s'inscrit dans cette démarche offrant un nouvel avenir à la plate-forme.

4. Un patrimoine bâti ancien peu identifiable

Cette histoire, antérieure, mais surtout celle des cent cinquante dernières années a laissé un patrimoine qui, même s'il paraît faible en nombre et s'il a été déjà partiellement détruit n'en demande pas moins, pourtant, d'être mieux connu car son rôle peut être utile pour les projets de territoire soit directement, soit indirectement.

Le patrimoine bâti de ce secteur de l'Île-de-France n'est pas totalement inconnu, même s'il a longtemps été assez ignoré. Il est quantitativement peu important notamment par rap-

port au nombre de bâtiments existant dans cette zone relativement dense edifiée depuis une grosse centaine d'années. Quant aux édifices protégés (classement ou inscription) ils sont peu nombreux.

Pourtant ce patrimoine bâti présente quelques spécificités qu'il est bon de rappeler même si elles ne suffisent pas à affirmer une identité propre.

Trois catégories de patrimoine émergent : patrimoine civil et en particulier les différentes formes d'habitat, patrimoine industriel, patrimoine des équipements et des infrastructures.

4.1. Patrimoine protégé et patrimoine inventorié

4.1.1. Les Monuments Historiques

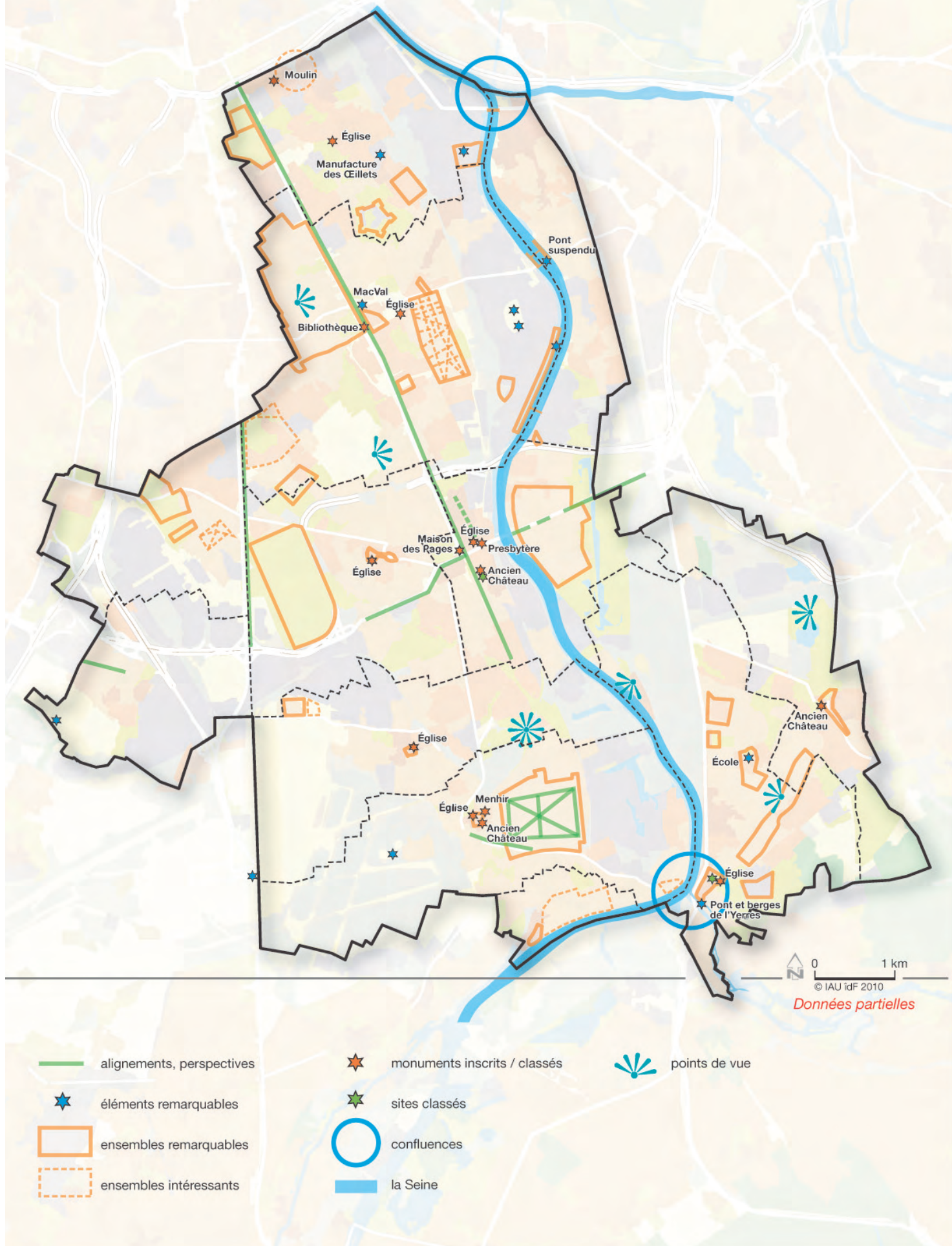
Le territoire comporte 5 monuments historiques classés et 12 inscrits. Ce patrimoine protégé au titre de la loi de 1913 est assez diversifié. Il va de la préhistoire (menhir à Villeneuve-le-Roi) au 19^e siècle (maison d'architecte à Thiais). Il y a plusieurs églises (Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Villeneuve-Le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Orly, Thiais, Vitry-sur-Seine) ou patrimoine religieux (presbytère de Choisy-le-Roi). Certains sont en bon état, d'autres ne sont que des vestiges (château de Valenton ou celui d'Ivry-sur-Seine). Un élément du patrimoine est issu du monde rural (Moulin à Ivry-sur-Seine). Il faut signaler aussi la colonne Monge à Thiais qui avait été inscrite en 1929 et qui a été détruite en 1968. Il n'y a aucun bâtiment industriel.



7. Moulin d'Ivry-sur-Seine, monument inscrit, octobre 2009

(19) cf Cahier de l'IAU, n° 153, article de Etienne Berthon, *La desserte aéroportuaire du Bassin parisien*

Carte 9. Éléments patrimoniaux et lieux significatifs



A noter qu'un des deux sites inscrits correspond aussi à un élément du patrimoine bâti puisqu'il s'agit du château et domaine de Beauregard à Villeneuve-Saint-Georges qui bénéficie ainsi d'une double protection.



8. Eglise de Choisy-le-Roi, monument classé, mai 2009

4.1.2. Le patrimoine reconnu par les travaux de l'Inventaire général

L'Inventaire général, alors service déconcentré de l'Etat, dépendant de la DRAC Île-de-France, avait mené l'inventaire de tout le département du Val-de-Marne. Les communes du territoire ORSA bénéficient donc d'un premier diagnostic patrimonial. Près de vingt ans après sa réalisation, il donne encore d'intéressantes précisions, même s'il faut remarquer que plusieurs des édifices relevés⁽²⁰⁾ n'existent plus.

Sur nos douze communes, l'Inventaire relevait près de 500 éléments associés à une fiche. En fait, selon sa méthode de travail il en avait repéré d'autres : par exemple, à Villeneuve-le-Roi, 49 avaient été repérés et seulement 11 étudiés ; à Orly, 125 repérés, 21 étudiés...

Mais surtout cet inventaire permet de distinguer quelques éléments qui peuvent avoir un intérêt en matière d'identité. Par exemple, par l'époque dont ils peuvent témoigner, par des séries que l'on peut trouver permettant d'avoir de commune en commune des repères qui se répètent etc. Cet inventaire, associé à nos visites de terrain, nous a permis de dresser une esquisse de ce qui pourrait à terme être une carte des Eléments patrimoniaux et des lieux significatifs (voir carte 9).

Cet inventaire permet en outre de mieux comprendre l'existant et en particulier de voir la place que tient le bâti édifié depuis environ une centaine d'années. Ce qui est

antérieur est marginal du moins en nombre car, correspondant au passé rural du secteur. On ne peut, néanmoins, en faire fi totalement lorsque l'on parle d'identité des lieux.

De l'inventaire peut se dégager une première typologie.

Il convient également de noter que depuis ce travail des années 1980/90 un nouveau regard a été porté sur le patrimoine et plusieurs communes ont constitué leur propre inventaire communal, notamment à l'occasion de la réalisation de leur document d'urbanisme (POS et surtout PLU).

4.1.3. Autres inventaires

Plusieurs communes, prolongeant le travail de l'Inventaire général, ont dressé ou dressent des inventaires de leur patrimoine local. Ces inventaires sont intéressants car ils vont au-delà de celui de l'Inventaire général et sont plus précis.

On peut citer l'inventaire d'Ivry-sur-Seine inséré dans le document prospectif sur la ville. Cet inventaire pose le problème de la valorisation qui « dépasse le stade de la stricte réhabilitation des bâtiments » mais qui s'est traduite « par leur mise en scène dans l'aménagement. [...] C'est ce type d'approche urbanistique que la ville peut promouvoir dans l'aménagement de l'espace public pour valoriser son patrimoine et son paysage⁽²¹⁾ ».

- Les inventaires communaux associés aux PLU

Leur objectif est souvent double. Au-delà de l'approche liée à l'urbanisme et à l'aménagement - fondement des PLU - il y a aussi souvent un aspect culturel, voire socio-culturel.

Par rapport à l'Inventaire général, ils sont plus étendus et prennent en compte des éléments que l'Inventaire général avait laissé de côté.

Ainsi pour la période pré-industrielle ils peuvent mentionner les vestiges du bâti rural des maisons élémentaires ou d'anciennes petites fermes de subsistance.

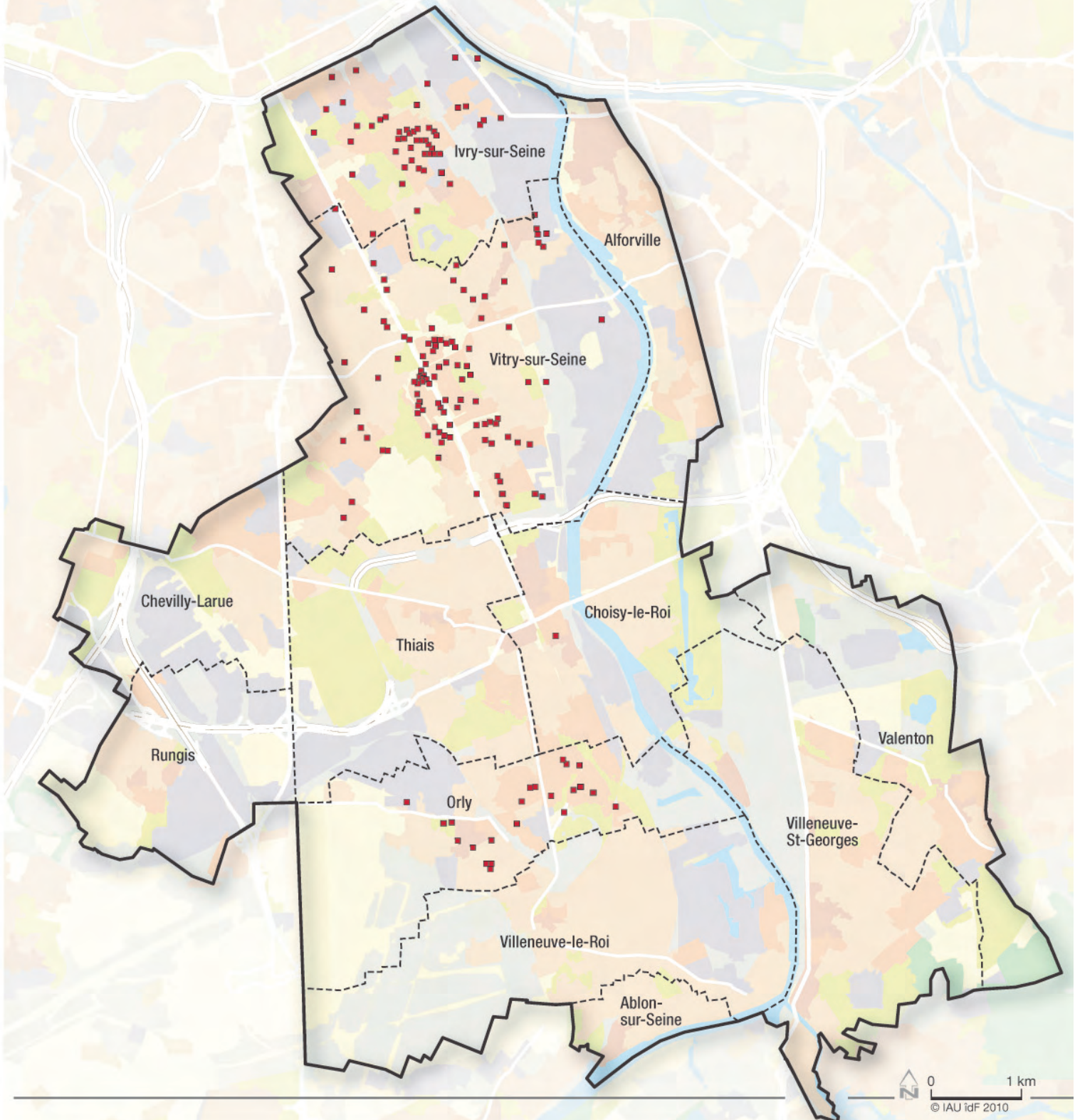
- Patrimoine et culture : l'inventaire des éléments d'art sur l'espace public

Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Orly ont mené depuis plusieurs dizaines d'années une ambitieuse politique de création artistique sur l'espace public.

Cela forme un ensemble patrimonial loin d'être négligeable : plus de cent cinquante éléments (soit, pour comparer quantitativement, toute chose égale par ailleurs, l'équivalent du tiers de l'Inventaire du patrimoine bâti). Cet inventaire montre des points forts, comme la densité d'œuvres dans les cœurs d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine, la mise en œuvre du « Boulevard des Arts » autour de la RN 305 notamment à Ivry-sur-Seine (projet Trans305) mais qui

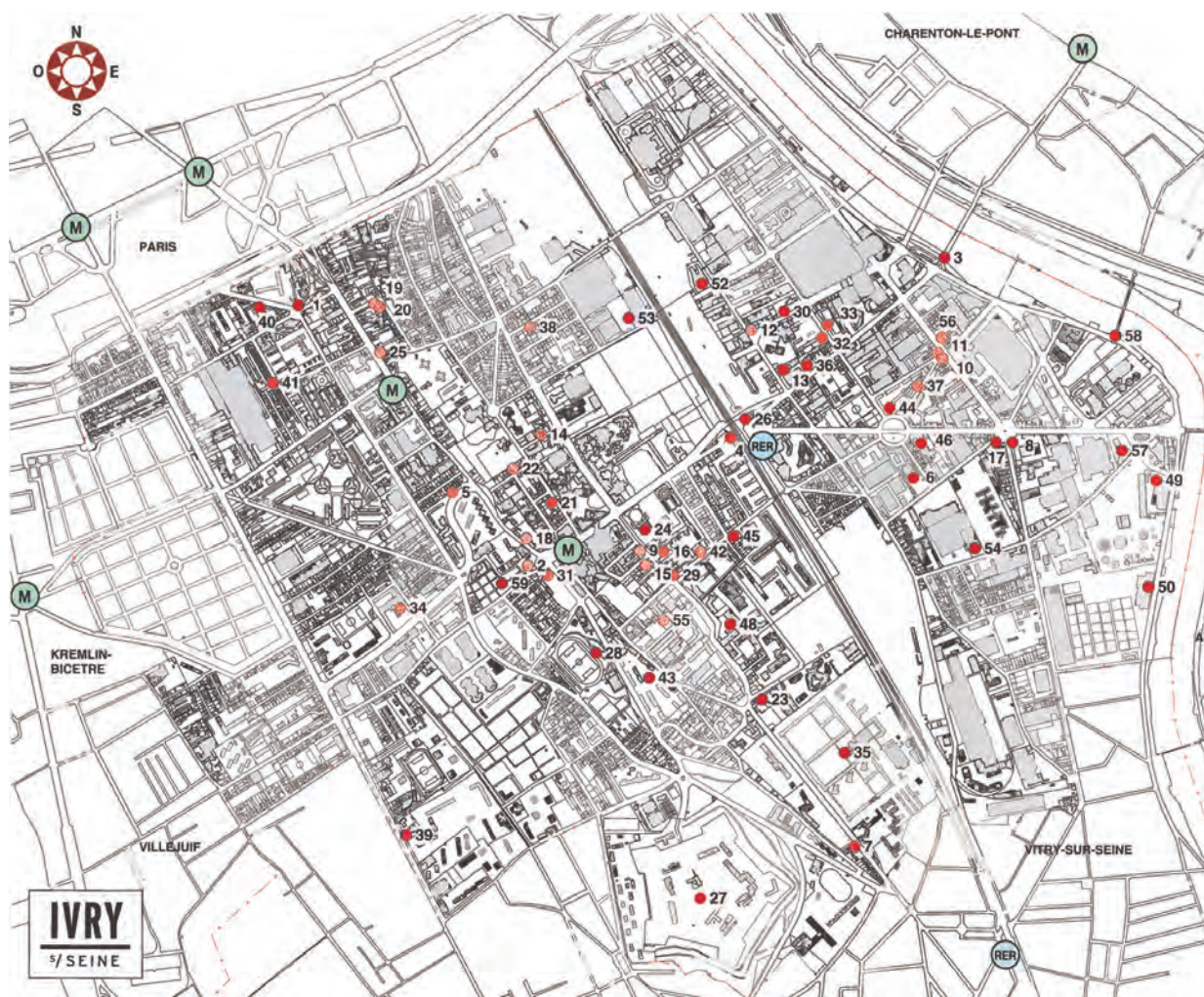
(20) Il convient aussi de noter que l'Inventaire portait parfois sur des éléments déjà détruits lors de son élaboration : anciens ponts, anciens châteaux, anciennes usines, anciennes gares... ; ou non réalisés comme la Cité jardin projetée rue de Choisy, rue Grétilat à Vitry sur-Seine (Cité Jardin qui aurait dû comporter 154 pavillons...). De même, le travail de l'Inventaire ayant aussi été effectué sur des archives, certains bâtiments décrits dans différents textes (notamment des revues d'architecture du début du 20^e siècle) n'avaient jamais pu être localisés...
(21) cf Vers Ivry 2015 *La Charte, les Ivryens décident leur ville*, Ivry, 1997.

Carte 10. Art urbain sur l'espace public



■ œuvre d'art

0 1 km
© IAU îdF 2010



9. Carte Patrimoine architectural

pourrait s'étendre aux autres communes. Il montre aussi les lacunes que sont les « vides », mais ces lacunes sont aussi des pistes pour l'avenir puisque ce sont autant d'espaces où cette politique peut se développer donnant un atout original à ce territoire, atout qui ne se retrouve sur aucun autre territoire francilien. Globalisé à l'échelle d'ORSA, tout en renforçant l'identité du territoire, il pourrait aussi être un moyen de renforcer l'idée de modernité, de progrès qui sous tend les politiques économiques menées en matière de recherche et développement.

En effet, le patrimoine au sens classique du terme, c'est à dire basé sur les éléments bâtis hérités de l'histoire, ne peut avoir qu'une portée limitée sur ce territoire. Beaucoup de constructions « patrimoniales » sont actuellement des immeubles mal entretenus, non ressentis comme patrimoine, mais remplissant le plus souvent qu'un rôle de logement social de fait. La réflexion, désormais confrontée aux expériences internationales montre aussi que l'approche vis à vis du patrimoine n'est pas la même d'une civilisation à l'autre. Peut-on assurer, ainsi, que les populations souvent d'origine étrangère qui vivent sur le territoire ORSA ont le

même rapport à ces édifices que celui que l'on peut rencontrer dans d'autres secteurs ?

En revanche, l'art contemporain est beaucoup plus « déterritorialisé ». Art plus conceptuel, il dépasse les approches traditionnelles basées sur une culture partagée. Il peut donc, peut-être, être plus facilement fédérateur. Son installation sur l'espace public peut servir de repères nouveaux à une (des) population(s) qui ont besoin d'avoir un langage commun, qui se développe en même temps que la ville où elle(s) vive(nt). Les expériences engagées autour de la requalification de la Zac du Plateau reposant sur la proposition de Stefan Shankland offrent, en ce sens, un modèle pouvant servir d'exemple sur d'autres espaces et offrant la possibilité de reprendre le projet du boulevard des Arts...

L'espace public, par nature lieu d'échange et de mixité, permet aussi l'accès à la culture pour un public tant local que de passage. Approche culturelle au sens large : montrer à voir, mais aussi animation temporaire ou durable.

Cela d'autant que le département abrite d'ores et déjà des activités diverses qui peuvent être complémentaires et donner peu à peu du sens à l'ensemble. Il y a bien évidemment

le Mac Val, loin d'avoir épuisé ses capacités d'essor et de rebonds pour devenir un lieu fort de l'attractivité du territoire, le Credac, Centre d'art d'Ivry-sur-Seine, les artistes en résidence, sans compter les initiatives privées ou associatives notamment à Ivry-sur-Seine (Manufactures des Œillets, Ateliers...).

4.2. Les typologies du bâti ordinaire

L'inventaire permet de distinguer trois types principaux de bâti existant sur l'ensemble des communes : le patrimoine civil, le patrimoine industriel, celui des équipements et des infrastructures. Dans cette introduction nous nous intéresserons essentiellement en ce qui concerne le patrimoine civil essentiellement à ses formes les plus anciennes qui sont aussi très minoritaires. Elles ont plus d'importance historiquement pour situer le cadre qu'au présent pour aider à définir une identité prospective. Les formes plus modernes, notamment, les HBM, les grands ensembles seront traités dans les développements ultérieurs. (cf chapitre II). En ce qui concerne le patrimoine industriel souvent cité il y a beaucoup de nuances à apporter.

4.2.1. Patrimoine civil

Trois types sont visibles sur le territoire ORSA.

4.2.1.1. Ancien rural y compris les linéaires des centres bourgs anciens

Ce bâti ancien correspondant à la période rurale de ces bourgs est de nos jours marginal et parfois même assez résiduel.



10. Lavoir

A titre d'exemple l'inventaire cite sept **fermes**. Mais sur ces 7, chiffre déjà bien faible lorsqu'on sait l'importance qu'avait le plateau agricole du Longboyau jusqu'au 19^e siècle, aucune n'est encore vraiment significative tant les bâtiments ont été transformés. Une seule est encore en exploitation à Montjean sur la commune de Rungis. Aucune maison rurale n'est mentionnée...

Autre exemple, ce territoire comme toute la banlieue de Paris à coteaux bien orientés, a connu par le passé une exploitation importante de vignobles⁽²²⁾ notamment à Ivry-sur-Seine dont la production était aussi appréciée que celle de Suresnes ou

encore à Villeneuve-Saint-Georges. L'exploitation viticole crée un type de maisons, la **maison de vigneron**, très caractéristique avec sa cave semi-enterrée, or aucune n'est répertoriée. Peut-être qu'un inventaire plus fin permettrait d'en distinguer quelques traces, mais ce ne serait que lacunaire...

C'est du côté des **linéaires des anciens bourgs** que se trouvent encore quelques exemples du bâti ancien. Le vieil Orly est ainsi un témoignage d'un bourg ancien. Quelques maisons existent aussi à Ivry-sur-Seine. Le bourg ancien de Choisy-le-Roi se lit encore partiellement autour de l'église Saint-Louis... Le vieil Ablon est aussi partiellement préservé. Le cœur de Chevilly-Larue a été bien réaménagé, des panneaux informatifs placés pour aider à sa compréhension. Mais cela reste marginal par rapport soit à la disparition pure et simple soit à l'état de dégradation.

En terme d'identité du territoire comment cela peut-il se traduire ?



11. Linéaire de l'ancien bourg de Villeneuve Saint-Georges, janvier 2010

Il s'agit sans doute d'une approche voulue par un territoire qui se sent plus concerné par son histoire récente, industrielle, que par celle de ses origines lointaines dont la population en place n'a pas de mémoire à partager puisqu'elle vient de l'immigration tant provinciale qu'étrangère.

4.2.1.2. Immeubles de rapport fin 19^e siècle

Avant l'explosion démographique du 20^e siècle, les communes limitrophes de Paris et qui commençaient à être desservies par le chemin de fer ont connu un premier mouvement de création d'immeubles collectifs d'habitation. Habituellement construits en moellons ou pierre dites de Paris (extraites pour une part dans les carrières d'Ivry-sur-Seine / Vitry-sur-Seine) et enduits, ces immeubles de trois ou quatre étages sont assez caractéristiques d'une étape du développement. Rares sont ceux qui demeurent car ils étaient souvent de qualité et de confort assez modestes. Ils sont souvent les premiers à être démolis dans les opérations de rénovation de quartier. Quelques exemples méritent d'être conservés comme témoignage d'une époque.

(22) D'après Bastié (page 83), cela représentait 1/3 du revenu agricole.



C.Lebon / IAU 75F

12. Immeuble de rapport à Choisy-le-Roi



IAU 75F

14. Maison bourgeoise à Villeneuve-Saint-Georges



IAU 75F

13. Immeuble de rapport (à gauche de la photo), juillet 2009

4.2.1.3. Maisons de villégiature bourgeoise fin 19^e siècle

C'est un type intéressant ayant laissé sa marque de manière inégale selon les secteurs. Il n'est pas le privilège du territoire ORSA. Il existe dans toute la banlieue proche ou moins proche de Paris, puisqu'il est issu de la coïncidence de deux phénomènes, la présence de sites et de paysages agréables (dont les coteaux), et la proximité du Chemin de Fer. Avec ses coteaux et ses deux lignes, rive gauche (Paris-Orléans) et rive droite (Paris-Lyon-Marseille) toutes les deux contemporaines des années 1850 c'est à dire de l'époque de l'essor de la bourgeoisie, le territoire ORSA ne pouvait que bénéficier du mouvement de création des villégiatures.

Ces trois types principaux de patrimoine: peuvent encore contribuer à donner du sens au territoire. Même minoritaires et ne correspondant pas à ce qui a fait l'essentiel de

son développement, ils peuvent contribuer à en donner une image attractive. Il serait regrettable de ne pas le favoriser notamment aux endroits où il est encore assez bien représenté. Chevilly-Larue l'a fait. D'autres communes pourraient aller dans le même sens. La ZPPAUP de Villeneuve-Saint-Georges s'inscrit dans la même démarche. Il ne s'agit pas de sanctuariser le territoire mais de jouer d'atouts pour lui donner du sens. A l'ancienne tête de pont de Villeneuve-le-Roi, il y a un petit secteur qui, à proximité de la Seine présente encore un bâti ancien intéressant. De tels espaces existent en plusieurs endroits. Ce pourraient être autant de repères, structurant et scandant le territoire. Tel est le rôle du patrimoine bâti dans des secteurs en pleine mutation et requalification, *retrouver une fonction adaptée au développement, composer avec les projets.*



IAU 75F

15. Vue sur Villeneuve-Saint-Georges depuis la tête du pont de Villeneuve-le-Roi, novembre 2009

4.2.2. Patrimoine industriel

Le patrimoine industriel de ce secteur est souvent cité. Pourtant force est de reconnaître que de très nombreux éléments ont déjà disparu.

Ce sont souvent les plus importantes entreprises qui demeurent mais alors le patrimoine se confond avec les emprises et sur ce point encore de nombreuses nuances doivent être apportées si on veut les aborder du point de vue patrimonial.



J. Bruchet / IAU rbf

16. Ancien bâtiment de la zone industrielle de Vitry-sur-Seine

Sur une emprise, il y a place pour de nombreux édifices qui sont loin d'avoir le même intérêt patrimonial. Cela tient à la nature même du patrimoine industriel.

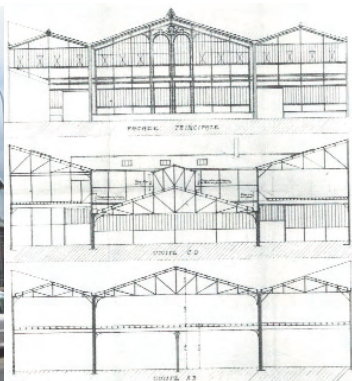
L'appellation recouvre en fait trois réalités. Il peut y avoir patrimoine industriel, c'est à dire élément qu'une génération doit transmettre à la suivante :

- du point de vue architectural, par exemple si un bâtiment est le témoin d'une technique tout à fait remarquable (manufacture des Céillets à Ivry-sur-Seine, premier modèle des usines construites sur le modèle américain donnant une grand place au jour) ou d'usage de matériaux (charpente métallique...), ou encore est le travail d'un architecte renommé (hôpital Charles Foix, de Th Labrouste par exemple) ;



B. Gegauiff / IAU rbf

17. Hôpital Charles Foix



IAU rbf

18. Usine Bauve d'Ivry-sur-Seine et son plan de construction de 1911

- du point de vue des techniques et de l'appareillage, mais alors il s'agit souvent de machines qui se trouvent à l'intérieur, mais aussi à l'extérieur comme les pelleteuses à charbon de la centrale thermique de Vitry-sur-Seine. Les cheminées d'usines ont toutes quasiment disparu au point de faire des deux qui subsistent de la centrale EDF, des monuments symboliques peuvent aussi entrer dans cette catégorie ;



IAU rbf

19. Pelleteuse à Charbon, juillet 2009

- enfin, le patrimoine industriel peut aussi être une référence à un savoir-faire, à une pratique.

Cette classification, avec tout l'arbitraire qu'elle sous-entend, notamment aux frontières entre les catégories, permet de faire la distinction entre ce qu'il convient de transmettre et ce qui peut disparaître. Elle réconcilie ainsi les tenants du tout patrimoine et ceux de la table rase au nom de la fonctionnalité. Elle permet de faire des choix.



IAU rbf

20. Ancienne usine bien entretenue et toujours utilisée, mai 2009

Par rapport à ces trois approches quelle est la situation du territoire ORSA ?

A défaut d'avoir un inventaire à jour (un inventaire a été dressé par le SRI à la fin des années 1980, cf *Architecture d'usines en Val de Marne, 1822 1939*) il est possible de faire un point et de soulever une question dès lors que le territoire est en profonde mutation.

Le territoire ORSA possède, encore, des éléments de patrimoine industriel qui correspondent aux trois critères qui



21. Patrimoine industriel en deshérence, mai 2009

viennent d'être posés. Quelques éléments sont remarquables par leurs techniques, d'autres par leur appareillage, d'autre par le savoir qu'il représente. Pourtant tout cela est en extrême précarité. Ce qui demeure n'est que le vestige d'activités qui furent souvent florissantes. Quelques exemples : toute l'industrie automobile représentée pourtant par des sociétés éponymes de l'âge d'or de cette industrie (Panhard et Levassor, Chaigneau et Brasier) a disparu ; de l'industrie agro-alimentaire autre fleuron industriel du territoire qui a vu les premières conserveries du système Appert, il ne demeure quasiment plus que l'usine Saint-Raphaël. Que sont devenus les docks de ce secteur qui doit une partie de son développement à cette activité ancêtre de la logistique ? Quelle trace peut-on trouver d'une autre industrie majeure d'ORSA, les faïenceries comme la célèbre fabrique Boulenger ? Quelle trace des forges d'Ivry-sur-Seine et plus largement de la métallurgie de transformation ?

Les grandes entreprises ont au moins laissé une trace dans les souvenirs, voire dans certaines de leur production comme c'est le cas des carreaux de Boulenger qui se trouvent encore sur de nombreux pavillons, mais les petites entreprises ont quant à elles encore plus disparu. Leur destinée a souvent été plus courte et leurs bâtiments n'ont pas survécu à leur disparition économique, n'étant souvent pas réadaptables.

Or le territoire d'Ivry-sur-Seine, notamment mais pas exclusivement, était celui où beaucoup de petites entreprises, inter-



22. Exemple de petite entreprise artisanale à Villeneuve-Saint-Georges. Un modèle en voie de disparition, janvier 2010

médiaires entre le gros atelier artisanal et la petite usine, avaient vu le jour. Ce type de patrimoine a déjà partiellement disparu. Avec lui, ce sont bien évidemment des savoir-faire locaux qui n'ont également pas laissé de traces.

Alors comme pour le patrimoine rural, la sauvegarde des derniers éléments, au titre d'une certaine mémoire des lieux, paraît souhaitable.

Soyons lucides, cette sauvegarde n'aura qu'un rôle anecdotique dans le paysage urbain et dans l'identité du territoire ORSA, mais n'est-ce pas aussi l'anecdote, le futile qui donne âme et sens ?

4.2.3. Patrimoine des équipements

Quelques équipements peuvent être considérés comme des éléments du patrimoine. Ils sont en grande partie liés aux communications fluviales, ferrées et aériennes.

En ce qui concerne les équipements ferroviaires, certaines installations sont remarquables, telles les gares de l'ancien réseau Paris-Orléans qui sont des bâtiments « en série » et qui à ce titre contribuent à l'unité du secteur.

Il faut citer la halle de Vitry-sur-Seine, bâtiment qui a peu à peu perdu ses usages mais qui devrait en retrouver dans le cadre de la nouvelle interconnexion.

D'autres éléments plus épars sont également intéressants à divers points de vue (pratiques anciennes, techniques...). L'absence d'inventaire systématique empêche d'avoir une vision globale qui seule permettrait d'abord de savoir ce qui doit être préservé, et ensuite permettrait, ce qui est encore plus important, de définir des pistes de ré-emploi.



23. Un ancien château d'eau du temps des locomotives à vapeur. Un beau témoin dans un secteur où les chemins de fer ont joué un si grand rôle, novembre 2009

Parmi les équipements liés à la Seine, il faut distinguer ce qui permet de traverser la Seine, les Ponts et les passerelles et ce qui concerne les activités sur les berges et les quais.

Le pont de Vitry-sur-Seine est en ce sens l'élément le plus remarquable. Il est un des derniers de son modèle de pont suspendu. En ce sens, il s'inscrit dans le prolongement des ponts historiques qui font la gloire de Paris. C'est dans cette approche qu'il conviendrait de le prendre en compte. A la dif-

férence d'autres éléments, les ponts ont fait l'objet d'une étude approfondie du Service régional de l'Inventaire⁽²³⁾. Cette étude englobe les passerelles industrielles qui correspondent tout à fait à un temps du développement industriel du secteur. Elles ont souvent perdu leur utilité. Peut-être peuvent-elles en retrouver en servant aux liaisons douces et là encore en s'inscrivant dans la série des passerelles parisiennes...

4.3. La prise en compte actuelle du patrimoine bâti et les lieux de mémoire

Y-a-t-il de la part des communes une volonté de prendre en compte l'existant ancien ?

La réponse est variable d'une commune à l'autre mais majoritairement le fait patrimonial n'est pas vraiment pris en compte.

Plusieurs points sont à relever :

4.3.1. La prise en compte patrimoniale

Nous avons mentionné plus haut la position affichée par Ivry-sur-Seine dans son projet de Charte pour 2015. Cette commune n'est pas la seule. Il y a d'autres politiques mises en place dans d'autres communes.

4.3.1.1. Prise en compte dans les documents d'urbanisme (POS et / ou PLU)

Exemple de la commune de Thiais (POS arrêté le 27 mai 1998) :

« L'évolution de la nécessité de protéger le patrimoine a été marquée, à partir des années 1970, par un élargissement de la notion de patrimoine à des objets de plus en plus vastes. Face à cet élargissement des sujets de protection, il est nécessaire de distinguer ceux qui relèvent toujours du domaine de l'exceptionnel de ceux qui participent à l'agrément de notre cadre de vie. S'agissant de ces derniers, une protection visant à les figer dans leur état initial n'a pas de raison d'être et de nouveaux moyens de protection, mieux adaptés aux aspirations ont été instaurés par la loi du 8 janvier 1993.

Celle-ci contribue à la protection d'ensembles urbains souvent plus hétérogènes ou de taille plus réduite et ne nécessitant pas l'adoption de dispositions aussi fines et détaillées que celles relevant de la législation des monuments historiques ou des plans de sauvegarde et de mise en valeur.

Il existe sur le territoire communal de Thiais des bâtiments dignes d'être protégés en raison de qualités architecturales ou de leur valeur urbanistique ou historique. Leur diversité de styles et de typologies, la disparité de leur localisation empêchent de les circonscrire dans une zone spécifique et cohérente de protection. Aussi, les plus remarquables des bâtiments font ils l'objet d'une protection particulière ». Rapport de présentation, page 132.

La liste exhaustive et les fiches d'identification photographiques de ces constructions typiques sont annexées au

règlement de zone. Des dispositions spécifiques du règlement les régissent. Ces règles visent à les protéger de la disparition, notamment en interdisant toute démolition à l'exception des interventions rétablissant l'état d'origine de la construction.

4.3.1.2. Prise en compte des espaces protégés

Le territoire ORSA recouvre plusieurs secteurs bénéficiant de protections patrimoniales. La plus courante de celles-ci concerne les périmètres des abords des monuments historiques. Un secteur bénéficie d'une Zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP)⁽²⁴⁾. Les manières de faire des communes diffèrent selon les situations :

- le cas de Vitry-sur-Seine ou l'adaptation des périmètres des abords

Vitry-sur-Seine possède deux monuments historiques dans son centre ville protégés au titre des monuments historiques. A ces deux édifices étaient associés des périmètres de protection couvrant un rayon de 500 m. La municipalité a fait jouer une des dispositions de la loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouveau Urbain. En effet, son article 40 permet la modification du périmètre des abords, pour l'adapter non plus en fonction de la co-visibilité par rapport à l'édifice protégé mais en fonction de l'intérêt intrinsèque de l'espace dans lequel il se trouve. Ainsi avec le concours de l'architecte des Bâtiments de France, un nouveau périmètre a été dessiné pour les deux édifices.

- le cas de Villeneuve-Saint-Georges. La commune, dans sa partie ancienne, bénéficie d'une double protection, à la fois monument historique pour l'Eglise Saint-Georges, une protection au titre des sites pour le domaine de Beauregard. Pour aller au-delà, en rappelant que « le tissu urbain (...) présente des formes urbaines intéressantes et caractéristiques de leur époque de construction : le centre ancien, Les HBM Anatole France, le tissu pavillonnaire de qualité (maisons en meulière), la commune a mis en place une ZPPAUP pour protéger ce patrimoine⁽²⁵⁾ ». A ce titre la commune adapte son PLU afin de permettre « de faire évoluer le tissu existant tout en conservant les formes urbaines de qualité ».

Prise en compte donc importante d'un patrimoine qui a su à la fois traverser les siècles pour le plus ancien et continuer à croître pour le plus récent.

4.3.1.3. Autres prises en compte

L'exemple de Chevilly-Larue

La commune de Chevilly-Larue a voulu mieux faire connaître le patrimoine ancien de son ancien cœur de village par la pose de panneaux de signalétique qui informent les passants et visiteurs sur l'histoire et les édifices rencontrés.

(23) La Seine en amont de Paris, Service régional de l'Inventaire, Conseil régional, 2009 2010

(24) Régie par l'article 70 de la loi n° 93 24 du 8 janvier 1993

(25) Plan Local d'Urbanisme, projet arrêté en date du 16 décembre 2003



24. Signalisation informative patrimoniale de Chevilly-Larue sur le modèle parisien, juillet 2009

La commune a repris le modèle utilisé par la Ville de Paris et d'autres communes à la suite. Cet usage d'un type de panneau déjà bien reconnu est un élément très positif. Peut-on parler déjà d'une prise en compte métropolitaine du patrimoine ?

Ces prises en compte à l'échelle communale pourraient ouvrir la voie, dans le cadre de l'OIN, à une autre, globale, volontariste, acceptée autour de quelques critères et reconue à l'échelle de tout le territoire.

En particulier, une prise en compte à l'échelle de tout le territoire permettrait de créer une unité, car sinon chaque commune utilisera son propre modèle, ce qui ne contribue pas à l'identité d'un territoire.

4.3.2. Les lieux de Mémoire

Parallèlement à la question patrimoniale au sens strict, se pose désormais celle de la place donnée aux lieux de mémoire. Il y a une complémentarité entre les deux actions.

Déjà des thèmes se font jour.

Ce territoire marqué par le mouvement social des cent dernières années tend à privilégier la mémoire qui s'y rapporte. Depuis le souvenir de Rouget de Lisle, l'auteur de la Marseillaise exalté à Choisy-le-Roi avec sa statue placée au cœur de la cité, jusqu'au souvenir des morts de la Résistance rappelés dans le Cimetière d'Ivry-sur-Seine, en passant par les fusillés de la Commune, il y a tout un thème qui scande l'espace. Ce territoire puise là une de ses originalités. Actuellement tout ce souvenir est assez fractionné. Une politique plus globale, à l'échelle d'ORSA permettrait de mieux en faire ressortir le lien avec le territoire.

Conclusion

ORSA est un secteur bien spécifique, différent des autres banlieues et qui forme un tout dans sa diversité patrimoniale et son histoire singulière. Mise en valeur en certains lieux, elle mériterait de l'être dans une approche plus large et de façon coordonnée sur le territoire.



25. Modèle de panneau utilisé par Villeneuve-Saint-Georges, janvier 2010

Chapitre I

Révéler les éléments marquants du territoire

Structuration et identité du territoire



Introduction

La position particulière d'Orly-Rungis-Seine Amont au sein de la métropole francilienne, et plus largement du bassin parisien et de l'axe fluvial, explique de nombreuses caractéristiques de son développement. Mais il est aussi nécessaire d'étudier le territoire par rapport à d'autres éléments ayant eu un rôle dans son développement passé. Plusieurs de ces éléments, qui conditionnent les projets actuels et futurs, seront abordés :

- les grandes emprises qui forment ce que certains nomment des « plaques » qui semblent parfois infranchissables ;
- le poids des grands axes de communication, axes structurants et fondateurs, qui sont à la fois ouvertures et cicatrices (terre, air, fleuve) ;
- et enfin l'existence de nombreux espaces ouverts, qui sont autant de « respirations » dans ce secteur de banlieue de la première couronne industrielle perçu comme très dense.

Ces trois éléments ont sans doute davantage marqué le territoire actuel que les autres paramètres qui servent habituellement à définir l'identité, et que nous avons rappelés dans l'introduction.

I. Des emprises et des équipements nés de la croissance de la métropole

Les emprises ont marqué et continuent à marquer le territoire. Elles sont liées aux équipements, aux transports ou nées des besoins en approvisionnement en eau, énergie et en matériaux accompagnant la croissance de Paris. Il est nécessaire de rappeler les grandes étapes de ce phénomène d'installation d'emprises, qui a commencé avant la révolution industrielle, afin d'en comprendre la nature et les évolutions.

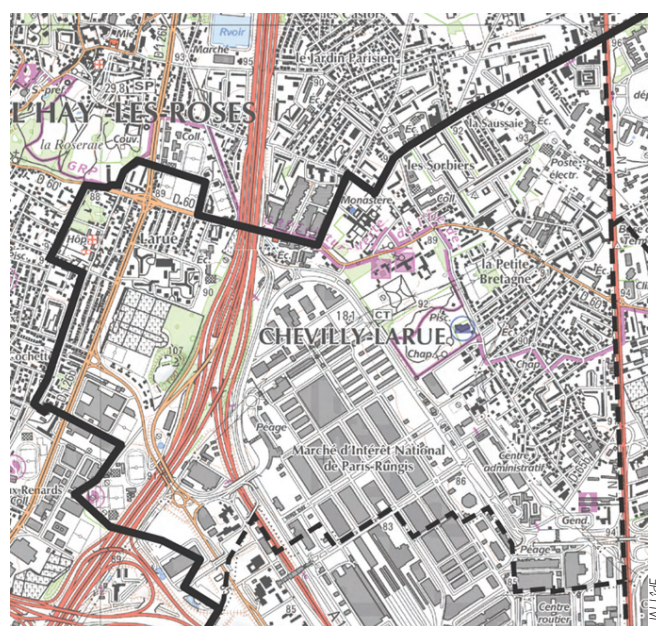
Dans ce territoire, très tôt associé à des fonctions régaliennes, les emprises sont anciennes. Situé à proximité de la forêt de Sénart, le territoire a été dédié aux chasses royales, activité qui s'est insérée dans l'agriculture. Ceci a parfois généré des conflits d'usages⁽²⁶⁾. La fonction cynégétique a, pour la première fois, conduit à des aménagements dont certains demeurent présents. Il y eut d'abord les « remises », bosquets d'arbres visibles sur les cartes du 18^e siècle que la Capitainerie des Chasses établissait de part en part des terres agricoles afin de permettre l'exercice de la chasse considérée à l'époque comme un entraînement à la guerre... Ces espaces échappaient au droit commun de l'usage des sols. Après la Révolution ces « remises » disparaîtront montrant, pour la première fois peut-être, que les emprises ne sont pas éternelles. La seule trace qui persista fut celle de la Faisanderie de Villeneuve-le-Roi qui fut transfor-

mée en parc. Ce maintien a permis, à la fin du 19^e siècle, la construction du lotissement qui constitue, encore actuellement, une grande part du cœur de Villeneuve-le-Roi.

Autre héritage d'un espace qui, à l'origine, fut une emprise : l'ancienne seigneurie de Choisy-le-Roi⁽²⁷⁾. Il s'agit d'une portion de territoire acquise par la Couronne et qui durant un siècle va connaître une destinée particulière. Le réseau viarie en porte encore la trace avec deux axes majeurs du secteur qui expliquent le développement de la ville.

- La RN 305, ancienne route rectiligne de Paris à Choisy-le-Roi.
 - La RN 186 / A 86 qui reprend l'ancien axe de Versailles à Choisy-le-Roi (voir chapitre 1, section 2).
- Quant à l'ancien Parc du château, il sera pour une part loti.

Le territoire sera encore plus fortement marqué par les emprises du 19^e siècle. La fonction militaire recrée les premières emprises publiques sous la Monarchie de Juillet avec les forts, dont celui d'Ivry-sur-Seine. Ensuite, les besoins de la ville de Paris et ceux de la grande industrie entraîneront la création d'emprises, de tailles parfois considérables par rapport à la superficie des communes.



26. Cheilly Larue dont une grande partie du territoire est occupée par le MIN de Rungis [à 55 % sur Cheilly Larue] et dont la partie ouest est coupée par l'emprise de l'autoroute A 6. Un cas d'école de la place des emprises sur une commune

(26) Conflits d'usage entre agriculture et chasse, cf *Etudes d'histoire du droit parisien*, article de Yves Gaultier sur *La capitainerie royale des chasses, Paris*, PUF, 1970, pages 63 et suivantes, où sont cités de nombreux cas de contentieux.

(27) Le cas de Choisy le Roi est pour une autre raison historiquement intéressante. En effet les principales communes de la rive gauche de la Seine s'étendent en principe d'est en ouest, de la Seine au plateau. Jusqu'au 13^e siècle Thiais allait aussi jusqu'à la Seine. C'est à cette époque qu'une paroisse autonome fut détachée. Thiais depuis lors a perdu son débouché sur le fleuve et Choisy le Roi son accès au plateau. Il faudra attendre la seconde moitié du 20^e siècle pour que Thiais se développe. Quant à Choisy le Roi, sa croissance se fera en franchissant la Seine et en devenant de ce fait la seule commune transversale.

I.1. Evolution des emprises

I.1.1. Les premières emprises : « Unis pour le meilleur et pour le pire »

Souligner le lien entre la banlieue et Paris n'a rien de nouveau. Sont en général évoquées les fonctions de réceptacle de cette partie de la « banlieue » pour de nombreuses activités dont la capitale ne voulait plus (usines polluantes) ou que la métropole ne pouvait établir que là (aéroport, MIN de Rungis...). Pourtant cette approche est trop réductrice. Les premières fonctions tenaient de la terre. Ce secteur faisait partie du grenier de Paris, puis au 19^e siècle cette fonction s'accompagna d'une seconde liée à la défense de la capitale.

I.1.1.1. Le grenier de Paris et ses conséquences sur l'aménagement

Paris et ses faubourgs ont de tout temps été liés : les faubourgs servaient de grenier à marchandises à la ville de Paris qui apportait aisances et débouchés.

Les grandes abbayes parisiennes y installent, dès le Moyen-Âge, des domaines agricoles dont les traces demeurent notamment dans les patronymes de plusieurs des églises paroissiales, dont les deux églises Saint-Germain [de Paris] à Orly et à Vitry-sur-Seine.

Le secteur ORSA jouait un rôle spécifique dans ces relations. Il était le débouché de tout le grand bassin versant de la Seine Amont qui drainait vers la capitale des marchandises venant de différentes provinces de France par la voie d'eau. Cela s'est longtemps traduit par l'installation de chantiers à la hauteur d'Ivry-sur-Seine et de la confluence avec la Marne. Ce souci d'approvisionnement a amené les premiers projets de grandes emprises, portuaires, envisagées pour Paris.

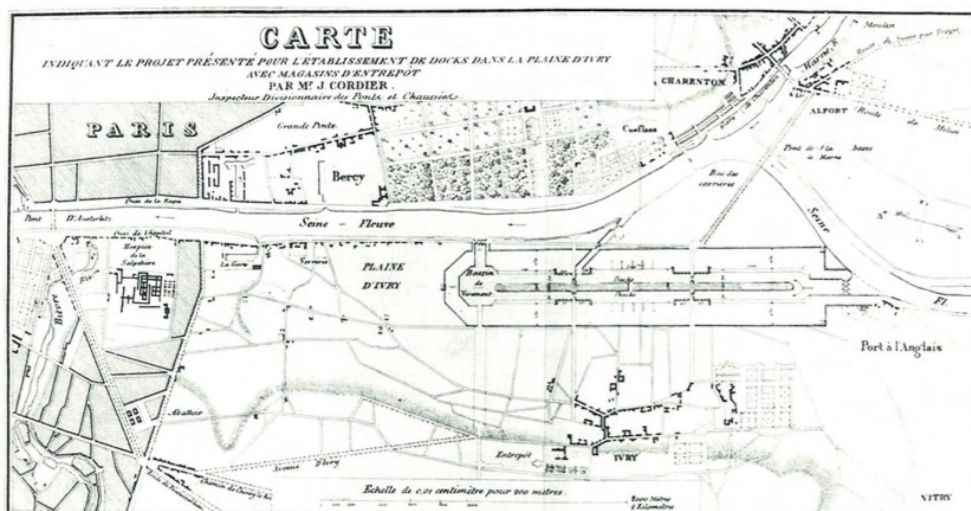
Si les faubourgs ont longtemps été les fournisseurs de denrées alimentaires⁽²⁸⁾ (le plateau du Longboyau, extrême

point du Hurepoix, en est un exemple), Paris a vu aussi ses besoins en matériaux croître. Le développement de la capitale est passé par l'extraction des ressources, d'abord celles des pierres puis celles du sable (Vitry-sur-Seine et Valenton). Plus de soixante carrières de pierre ont ainsi été ouvertes à Ivry-sur-Seine et à Vitry-sur-Seine. Il y avait autant de puits d'extraction d'argile. Aujourd'hui, ces carrières ne sont plus exploitées. Certaines ont été reconverties en caves à denrées diverses (dont du vin). D'autres ont été transformées en champignonnières (avenue du général Leclerc à Ivry-sur-Seine). Les premières carrières de matériaux ne sont pas des emprises au sens plein du terme. Mais elles sont, après exploitation, des zones de servitudes non négligeables en raison des risques pour les terrains sur lesquels elles sont situées. L'exemple le plus notable est celui des carrières de gypse de Vitry-sur-Seine qui créent un espace sous miné, inconstructible, sur lequel s'étend désormais le Parc des Lilas.



28. Espace sous miné à proximité du Parc des Lilas, mai 2009

(28) Sur ce point, voir les exemples donnés par Jean Bastié qui décrit plusieurs des grands domaines agricoles du secteur et montre leur évolution progressive vers les lotissements.



27. Plan du projet du port de la plaine d'Ivry sur Seine (plan projet port)

Architecture d'usines en Val-de-Marne (1822 - 1939)

Les exploitations de sables alluvionnaires forment-elles de vraies emprises ? Elles occupent une vaste superficie, leur accès est limité voire interdit, elles génèrent certaines nuisances (trafic de poids lourds...). Apparues dès le début du 20^e siècle, elles vont prendre de plus en plus d'importance au fil du temps. Si certaines sont déjà épuisées et reconverties, les principales sont en activité et occupent encore une vaste superficie sur la commune de Valenton. Leur présence n'est pas sans conséquences sur l'identité d'ORSA.



29. Vue aérienne de la plaine de Valenton

1.1.1.2. Un territoire, partie du Plan de Défense de Paris

Sur le territoire ORSA, deux forts marquent le paysage. Celui d'Ivry-sur-Seine appartient à la série des ouvrages de la première couronne établie dans les années 1840 à l'instigation de Thiers. Celui de Villeneuve-Saint-Georges appartient à la série de la grande ceinture établie après la défaite de 1870. Les stratégies n'étant plus les mêmes entre les deux époques, leur positionnement est différent. Dans le cas d'Ivry-sur-Seine, le fort fut semi enterré et édifié dans un secteur alors inhabité en bout de plateau, en limite de Vitry-sur-Seine.

Le fort de Villeneuve-Saint-Georges est positionné à flanc de coteau. Il fait partie de la seconde ligne de défense. Il a suscité pour son approvisionnement la construction de la ligne de chemin de fer dite de grande ceinture, qui constitue un équipement de type métropolitain. Cette ligne, initialement stratégique, est ouverte au trafic voyageur dès la fin des années 1880. Elle contribue ainsi au développement du secteur et à son urbanisation⁽²⁹⁾. Mais la zone dite de servitude (un rayon de 1000 m, espace non constructible) fut, elle, un frein au développement urbain et institua une sectorisation dans la commune.

Ce processus stratégique a aussi entraîné l'installation et l'essor d'une industrie de la défense. Pour des raisons de proximité du front, elle a été encore plus concentrée en Ile-de-France, au moment du 1^{er} conflit mondial. Cette industrie a été un vecteur très important du développement industriel de ce secteur⁽³⁰⁾.

Après la seconde guerre mondiale, les forts perdirent leur rôle stratégique. Les deux forts du secteur ne furent pas,

contrairement à d'autres, démilitarisés. Ivry-sur-Seine fut affecté à la gendarmerie, Villeneuve-Saint-Georges à la Brigade des Sapeurs pompiers de Paris. Néanmoins les zones de servitudes furent réduites. Ainsi, dès l'entre-deux-guerres, des immeubles collectifs furent construits à leur emplacement à Ivry-sur-Seine. Seuls les fossés conservent un statut particulier qui ne permet que des installations précaires comme celles des jardins ouvriers.



30. Jardins ouvriers du fort d'Ivry sur Seine, octobre 2009

La révolution industrielle du milieu du 19^e siècle, plus que les fonctions régaliennes, amplifie le mouvement des emprises et en change la nature.

1.1.2. Répondre aux besoins de Paris et du département de la Seine

La croissance des activités liée à la révolution industrielle de la seconde moitié du 19^e siècle a conduit la capitale à chercher de nouveaux lieux d'installation, au-delà de ses limites administratives. Les institutions y poussaient⁽³¹⁾. Les mentalités d'alors faisaient du département de la Seine une entité : Paris, grâce à sa richesse fiscale, supportait le poids financier des opérations, alors que « Seine Banlieue » offrait l'espace. Il est aisé *a posteriori* de dire que Paris se défaisait d'activités polluantes ou dangereuses (les règlements interdisaient effectivement de les établir dans Paris) et avait une position hégémonique... En fait il s'agissait surtout de trouver des terrains libres et dans les années 1880/1910 le département de la Seine n'en manquait pas, le secteur d'ORSA en particulier. Paris intra-muros avec sa très forte densité était adapté à l'artisanat et aux petits ateliers imbriqués. L'ère industrielle avait d'autres besoins. La proche banlieue, et Ivry-sur-Seine en témoigne encore, reçut d'ailleurs dans un premier temps des activités intermédiaires entre le gros artisanat et la petite industrie, ainsi que de nombreux établissements du secteur agro-alimentaire⁽³²⁾. Puis rapidement, de

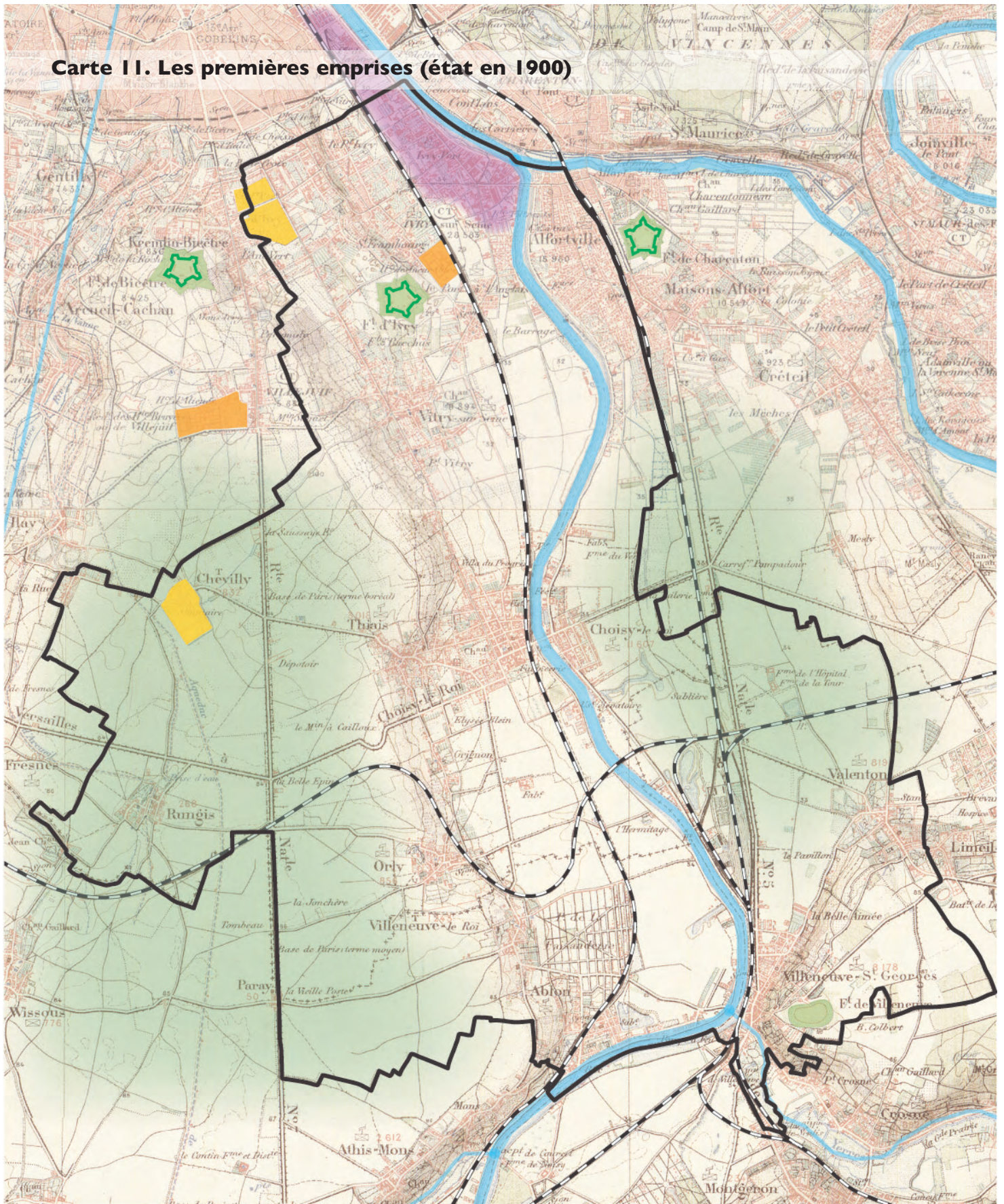
(29) On peut citer par exemple le lotissement coopératif d'Orly, dénommé « Bicoques jardins » desservi par la ligne de Grande Ceinture (cf Bastié, page 205).

(30) cf Jean François Gravier, *Décentralisation et progrès technique*, ed. Au Portulan [Flammarion], Paris, 1953, pages 130 et suivantes

(31) La première loi sur les activités polluantes date de 1810...

(32) Activité pour une part nouvelle née de la découverte de la stérilisation qui a permis de développer la conserverie (procédé Appert).

Carte II. Les premières emprises (état en 1900)



activité
 cimetières
 hôpitaux
 forts
 espaces agricoles
 chemin de fer

0 1 km
 © IAU idf 2010

Premières emprises, essentiellement militaires (les forts) et ferroviaires mais déjà la partie nord commence à recevoir d'autres équipements (cimetière, premières industries...)

grandes manufactures s'installèrent, en même temps que de nouveaux services publics et des logements sociaux.

1.1.2.1. Installer de nouveaux services (publics ou privés)

L'expansion et la croissance de la capitale nécessitaient qu'elle sorte de ses limites administratives. Cela était vrai aussi pour les équipements.

• Cimetières parisiens hors les murs

Depuis la fin du 18^e siècle, les cimetières parisiens ont été à la recherche d'espace. Ce fut d'abord la création des grands cimetières comme le Père Lachaise ou le Cimetière Montparnasse. Puis en 1846, le conseil municipal de Paris s'engage dans la création de cimetières hors les murs. La ville de Paris créera ainsi plusieurs grands cimetières. Le secteur ORSA en compte deux.

Celui d'Ivry-sur-Seine est créé en 1861 (et agrandi en 1874) à proximité immédiate de Paris (Porte de Choisy, sur la RN 305). Il a une surface de 14 ha. Vingt-cinq ans plus tard, lui sera adjoint un second emplacement plus important (21 ha). Ivry-sur-Seine est un cimetière important pour le souvenir de la Résistance. Y ont été ensevelis Missak Manouchian (1906-1944) et les membres de « l'Affiche Rouge », groupe de résistants constitué d'immigrés récents. Un monument à la mémoire de « l'Affiche Rouge » a été érigé près de leur tombe. C'est également dans la 39^e division qu'ont été ensevelis un grand nombre des personnes fusillées au Mont Valérien.



31. Entrée du cimetière d'Ivry sur Seine, octobre 2009

En octobre 1929, le cimetière de Thiais accessible par la RN 7 est ouvert. Il est établi sur du foncier libre, hormis les exploitations agricoles en déclin. Il a une superficie de 103 ha. Son portail d'entrée de style art déco est dû au sculpteur Charles Halley.

Ce cimetière présente quelques particularités avec son carré des sépultures des personnes isolées ou sans ressource et surtout son monument aux morts « qui ont donné leur corps à la science », et ce dans un territoire où la recherche scientifique et médicale est très présente. Ce cimetière comporte aussi la plus importante diversité des

confessions représentées, avec plusieurs carrés musulmans de diverses obédiences et de nombreuses tombes bouddhistes. Parmi les personnalités inhumées liées au territoire peuvent être cités : Jean Cassou (1897-1986) qui fut le conservateur en chef du musée national d'Art moderne à Paris de 1946 à 1965, modèle du MAC Val ; plusieurs personnalités du mouvement social ou de la Résistance comme Léon Sédou, fils de Léon Trostsky, le poète de la Résistance Paul Célan (1920-1970), Francisco Boix (1920-1951), journaliste-photographe, Albert Fossey-François (1909-1958), Compagnon de la Libération et le Père Franck Stock.



32. Cimetière de Thiais

Ainsi les cimetières parisiens hors les murs sont aussi des lieux de mémoire.

Traité, dès son origine, comme un espace vert, le cimetière de Thiais abrite 6 000 arbres d'essences variées.

• Hôpitaux et hospices hors les murs

Des établissements hospitaliers ont été implantés sur le territoire d'ORSA. Depuis le Moyen-Âge, pour des raisons d'hygiène et surtout de contagion, ce type d'établissement a toujours été bâti hors les murs. A mesure que la ville s'étend, cette limite est repoussée. **L'hôpital Charles Foix,**



33. Localisation de l'Hôpital Charles Foix, Carte Etat Major 1900

créé à la fin du règne de Napoléon III et suffisamment vaste pour accueillir plusieurs milliers de patients, s'est imposé comme une vaste emprise sur le territoire d'Ivry-sur-Seine. A l'origine, cet hôpital était isolé dans un secteur en périphérie de Vitry-sur-Seine où ne se trouvait - autre emprise - que le Fort d'Ivry-sur-Seine. Son extension était limitée à l'est par la ligne de chemin de fer. On notait néanmoins, dès cette époque, l'extension du faubourg de Saint-Frambourg vers l'Hospice, qui semblait jouer un rôle d'aimant.



34. Vue aérienne sur l'Hôpital Charles Foix

• Usine des Eaux de Paris

Etablie entre 1881 et 1883 sur un projet du Préfet Alphan, cette usine sera d'abord agrandie puis, dès 1899 pour répondre à l'augmentation des besoins, doublée d'une seconde usine. Ceci accroît considérablement son emprise. Dans la seconde partie du 19^e siècle, l'usine sera remplacée. Mais les bâtiments continueront à servir à la Ville de Paris qui l'affectera au stockage des objets d'art. Enfin, un troisième ensemble sera installé plus en amont sur la partie d'Orly touchant la Seine.

En observant la question de l'eau sans doute ne faut-il pas parler trop vite d'exutoire de la ville de Paris expatriant certaines industries en mal de place et ses activités polluantes ou « mal vécues ». Pour les usines d'eau il y avait aussi une nécessité, celle de pomper l'eau en amont de Paris.

• Les usines d'énergie

Les grandes installations parisiennes réclament de l'énergie pour fonctionner. Ainsi de nouvelles installations viennent compléter celles déjà existantes. **Une centrale thermique est édifée à Vitry-sur-Seine dès 1901** pour la Compagnie des Tramways de l'est Parisien. Pour alimenter en courant électrique les usines des eaux d'Ivry-sur-Seine et d'Austerlitz, **une centrale thermique à charbon est créée en 1911 à Ivry-sur-Seine** sur l'emplacement actuel de la centrale d'incinération des ordures ménagères (en cours de reconstruction). C'est dans cette usine qu'ont, justement, été effectués les premiers essais d'incinération des ordures, dès 1912.

On assiste à un incessant mouvement de construction / démolition / reconstruction sur ces emprises sur lesquelles sont implantés des établissements qui ont évolué dans le temps.

• Autres emprises de la Ville de Paris

D'autres emprises, de nature diverse, s'installent aussi sur le territoire ; parmi les plus importantes on peut citer :

- les serres de Paris à Rungis, là où existait encore une forte présence naturelle,
- l'atelier des transports automobiles municipaux à Ivry-sur-Seine,
- l'usine d'incinération des ordures ménagères du Quai d'Ivry-sur-Seine,
- l'usine à gaz d'Alfortville.



35. Les serres de Paris, Rungis, juillet 2009

• Autres équipements

En dehors de la ville de Paris et du département de la Seine, d'autres institutions franchissent les limites administratives de la capitale. Tel est le cas, par exemple, pour le Grand séminaire de Chevilly-Larue et pour d'autres établissements religieux souvent transformés en maisons de retraite depuis une vingtaine d'années.

Les emprises de la Ville de Paris sont très différentes de celles nées des activités industrielles et économiques. Les secondes suivent les évolutions de toutes les activités, c'est-à-dire qu'elles se transforment relativement facilement selon les besoins et les usages. Elles ont une durée de vie limitée, elles changent de main et se réinsèrent dans le tissu local. Les emprises de la Ville de Paris appartiennent au domaine privé de la ville et suivent les destinées de la propriété foncière de la capitale. Quelque soit l'usage du foncier, elles demeurent généralement des ensembles dédiés aux besoins de la capitale. Elles tendent à suivre de plus en plus souvent le droit commun, surtout depuis la décentralisation. Mais les collectivités locales restent plus démunies, du fait de leur taille, face à un partenaire de poids. Ce qui peut paraître une contrainte peut aussi être un élément positif puisque cela maintient ces territoires dans l'orbite de la métropole, dans une fonction métropolitaine.

1.1.2. Construire des logements sociaux : les Cités-jardins

Le secteur d'ORSA est atypique puisque les trois opérations de Cités-jardins de l'entre-deux-guerres sont du ressort de l'initiative privée, et non d'une activité dépendante du Département de la Seine au travers de son Office Public des Habitations Bon Marché (OPHBM).

- La Cité du Moulin Vert à Vitry-sur-Seine comprend deux parties : le nord-ouest avec l'école et l'immeuble collectif date de 1926-1928 ; le sud-est, pavillonnaire, date de 1932-33. Le Maître d'ouvrage est la société d'HBM du Moulin-Vert.
- La Cité-jardin d'Orly a été édifée en 1928 par la Sté HBM « le Nouveau Logis ». Il s'agit essentiellement de pavillons, que jouxtent deux immeubles collectifs.
- La Cité-jardin de Villeneuve-Saint-Georges a été réalisée par la compagnie de chemin de fer PLM pour ses employés (elle est désormais propriété de la SNCF). Elle comprend deux parties : au nord 120 pavillons, au sud quatre immeubles collectifs autour d'un espace public (séparé de la partie nord). Certains pavillons détruits durant la seconde guerre ont été reconstruits et pour quelques uns, remplacés par des collectifs. L'ancienne Cité a perdu beaucoup de sa lisibilité.



36. Cité-jardin d'Orly, 2009



37. Cité-jardin du Moulin Vert, 2009

Il s'agit dans les trois cas d'opérations limitées, établies sur des superficies assez restreintes⁽³³⁾ et qui se trouvaient, lors de l'édification, dans des secteurs non urbanisés. La desserte y est facilitée par un grand axe. Ces opérations peuvent être assimilées à des emprises car elles forment des ensembles circonscrits et répondent à des règlements d'aménagement (plan masse, gabarits de construction...). Mais ces logements sociaux de l'entre-deux-guerres n'ont rien à voir du point de vue de leur impact sur le territoire (emprise) avec ceux de l'après seconde guerre mondiale (voir ci après les grands ensembles).

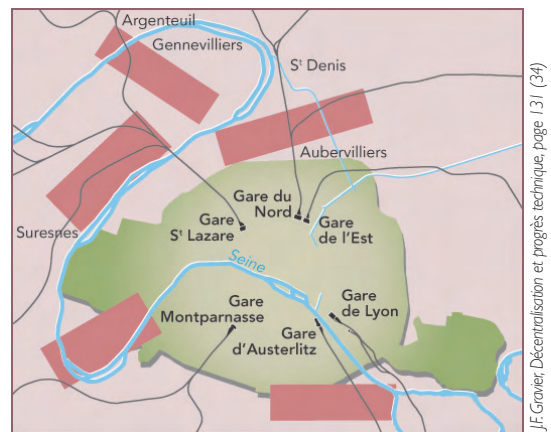
La Ville de Paris avait aussi réservé des espaces, parfois importants, pour des implantations futures : elle avait, par exemple, constitué de 1912 à 1927 entre Choisy-le-Roi et Orly des réserves foncières pour établir une usine à gaz. En fait, l'emprise gazière ne verra jamais le jour, les installations étant finalement élevées à Alfortville, plus facilement approvisionnée en charbon. Mais l'emprise servira à établir les grands lotissements de l'après-guerre.

Cet exemple montre que les emprises peuvent changer de destination et qu'il ne s'agit pas de terrains gelés de façon définitive.

Les installations suscitées par les besoins de la capitale ne sont qu'un aspect d'un mouvement plus vaste, complété par le déplacement des activités industrielles hors de Paris.

1.1.3. Répondre aux besoins du développement économique et industriel

1.1.3.1. Développement économique



38. Localisation des principales industries sur le cours de la Seine

L'essor de l'industrie crée des besoins croissants. Les grandes usines avaient besoin de main-d'œuvre et de débouchés, ce qu'offrait le bassin d'emploi et de richesse de Paris. Mais elles

(33) Sur cette question voir, *Les cités-jardins de la Région d'Île de France*, Cahiers de l'IAURIF, n° 51, mai 1978.

(34) Au Portulan [Flammarion], Paris 1953.

avaient aussi besoin de matières premières (fer, charbon) et de débouchés. Les uns et les autres étaient facilités par la Seine. Ainsi les trois principaux secteurs industriels de la région parisienne se trouvèrent être : Seine Amont, Seine Aval autour de la boucle d'Issy-les-Moulineaux/Boulogne et, plus au nord, la boucle allant de Colombes à Gennevilliers. **Le territoire d'ORSA devint à cette époque un des trois territoires stratégiques de l'industrie du Bassin parisien.**

La vie économique, liée à la révolution industrielle, a vu un double mouvement : le déplacement d'usines parisiennes et la création d'usines de production. Les secteurs de la mécanique et de la chimie présentent autant d'activités qui requièrent une importante main d'œuvre, de vastes bâtiments, de préférence isolés à cause des risques de pollution et de nuisances sonores. Ce sont généralement des bâtiments aux longs pans aveugles qui semblent s'isoler de leur environnement et ressemblent parfois à de vraies forteresses.



39. Mur aveugle d'un bâtiment d'activité, mai 2009

Ces entreprises vont marquer durablement le territoire. Le terme d'emprise est né du vocabulaire des déplacements (emprises routières, ferroviaires) et correspond initialement aux espaces qu'il faut conserver de part et d'autre de l'équipement afin qu'il soit sécurisé et qu'il puisse s'étendre. C'est néanmoins avec l'industrie que le terme trouve sa nouvelle acception. Il s'agit désormais d'un espace qui forme (plus ou moins) une enclave.

Mais il existe d'autres besoins liés à l'accessibilité et au transport. Ainsi les bords de Seine deviennent un lieu d'implantation privilégié. La carte de 1900 montre bien ce mouvement. Au nord du secteur, les bords de Seine sont déjà très denses, alors qu'une zone non construite demeure à l'est de la voie de chemin de fer. Le phénomène va s'étendre peu à peu, toujours plus en amont. En 1900, il ne dépasse guère le port à l'Anglais (Vitry-sur-Seine), hormis Choisy-le-Roi très tôt développé et quelques points sur le territoire de Villeneuve-le-Roi. Sans doute est-il nécessaire de distinguer les emprises proprement dites des activités industrielles. Ces dernières ne constituent pas toujours des emprises mais participent à la mixité du tissu urbain. Le cas d'Ivry-sur-Seine est, sur ce point, intéres-

sant. **Toute la partie nord du territoire d'Orsa a été le lieu d'installation de nombreuses « petites » activités industrielles** (voir illustration 41). Elles ont recherché la proximité de Paris, se délocalisant au plus près de leur lieu d'origine. Elles sont concentrées de part et d'autre de la RN 305 avec à l'ouest, les activités de transformation et à l'est, celles liées à l'industrie des métaux.

Les grandes emprises industrielles étaient vers Ivry Port, entre Seine et chemin de fer. Cette localisation explique les mutations actuelles et les différences de transformations du tissu entre est et ouest du territoire. Les friches industrielles découlant du déclin de l'industrie en première couronne sont situées essentiellement sur la partie orientale du secteur. La partie ouest accueille plus facilement des changements d'affectation, qui permettent de maintenir un visage plus urbain et une plus grande mixité du tissu avec, par exemple, la reconversion d'anciennes usines en logements.

Mais les besoins économiques demandent aussi des installations et équipements qui vont être établis progressivement et seront ensuite régulièrement rénovés et étendus.

1.1.3.2. Développer les infrastructures de service

Un certain nombre d'emprises, parfois anciennes, viennent des infrastructures urbaines.

La plus ancienne concerne l'aqueduc de Rungis. Le premier datait des romains mais il fut repris sous Henri II, d'où le nom actuel d'aqueduc de Médicis. Il conduit l'eau jusqu'à Paris (Fontaine de Médicis, dans le jardin du Luxembourg). Les installations sont visibles à Rungis (tracé de l'aqueduc, présence de « regards »).



40. Regard de l'aqueduc à Rungis, juillet 2009

La manière dont cette infrastructure a été traitée est intéressante : au lieu de faire coupure, elle est intégrée au plan urbain. Toutes les extensions modernes de la commune ont été conçues autour de cet élément.

Sur la carte de France 1900, l'aqueduc de la Vanne est visible. Il traverse les communes de Rungis et de Chevilly-Larue. Cet aqueduc ne coupe plus le territoire. Il est maintenant en souterrain, notamment sous les installations du MIN de Rungis.

Charbon

- ◆ Cokerie
- ◆ Usine à gaz
- Chantier

Electricité

- Centrale thermique à vapeur
- Sous-Station
- Lignes à 60000 volts

Pétroles, huiles et alcools industriels

- ◆ Raffineries et entrepôts

Gaz industriel

- Usines

Eaux

- ★ Usine élévatrice
- Réservoir
- Refoulement et épuration des eaux d'égout
- Bassin de filtration

Alimentation

- Frigorifique
- Brasserie ou cidrerie
- Distillerie
- Moulin
- Huilerie
- Vinaigrerie
- Fabricque de conserves
- Biscuiterie
- Fabricque de pâtes
- Chocolaterie
- Divers

Industrie du fer et des métaux

- Acierie
- Laminour ou tréfilerie
- Fonderie
- Entrepôts de fers
- Constructions métalliques
- mécaniques
- électriques
- automobiles ou aéronautiques (partie mécanique)
- Accessoires d'automobiles
- Outillage
- Horlogerie
- Divers

Industries chimiques du bois du cuir, du bâtiment & diverses

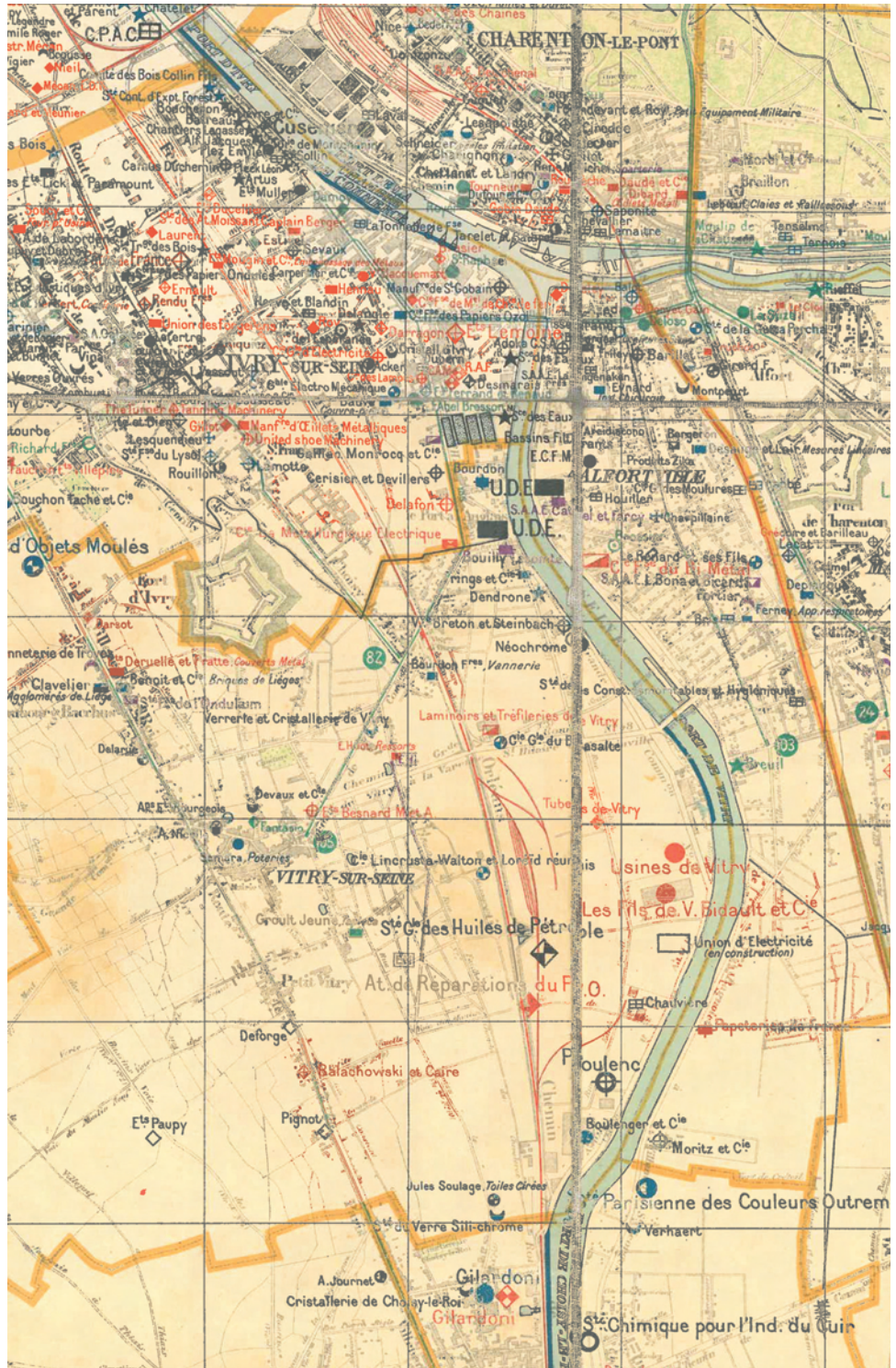
- ◆ Carrieres, scieries, industries extractives
- ◆ Faucs à chaux et à plâtre
- ◆ Industrie du ciment
- ◆ Briqueterie, céramique, matériaux de construction
- ◆ Vannerie
- ◆ Caoutchouc, matières isolantes et plastiques, celluloid
- Mélières colorantes
- Industrie des corps gras
- Produits chimiques, photographiques ou pharmaceutiques
- Produits d'entretien
- ◆ Parfumerie
- ◆ Teinture des tissus, papiers peints
- ◆ Blanchisserie
- ◆ Fabricque de soie artificielle
- ◆ Carrosserie automobile
- ◆ Constructions aéronautiques
- ◆ Tannerie, industrie des cuirs et peaux
- Fabricque de chaussures
- Industrie du bois
- ★ Soierie
- ◆ Instruments de musique
- ◆ d'optique
- ◆ Divers

Industrie textile et du papier

- ▲ Filature
- ▲ Tissage
- Filature et tissage
- Soie ou soie artificielle
- Bonneterie
- Manufacture de vêtements
- Papeterie, cartonnerie
- Cartonnage, bottage
- Imprimerie
- Divers

Signes spéciaux

- Ports
- Crues publiques fixes et partiques
- Docks ou entrepôts
- Limites de départements
- de communes ou d'arrondissements
- Chemins de fer
- Ports aériens - camions d'aviation
- Tramways
- Terminus et numéros
- Autobus
- lettres



ABRÉVIATIONS

S.A.A.E. Société anonyme des Anciens Etablissements	T.C.R.P. Société de Transports en commun de la Région Parisienne	T.I.R.U. Société de traitement Industriel des Résidus Urbains
S.A.E. Société des Etablissements	C.P.D.E. Compagnie Parisienne de distribution d'Electricité	E.C.F.M. Sociétés d'Eclairage, Chauffage, Force Motrice
S.A. Société	C.P.A.C. Société de l'Air comprimé	U.D.E. Union d'Electricité

Echelle

0 10 20 km

1 Carroyage kilométrique

ÉDITÉ PAR LA SOCIÉTÉ DE DOCUMENTATION INDUSTRIELLE
 PARIS, 20 Rue de Lisbonne STRASBOURG, 24 Rue du 22 Novembre

1927

41. Carte industrielle de la région parisienne, 1923

Fond cartographique IAU



42. Aménagement piéton sur le tracé de l'aqueduc à Rungis dont on discerne un regard en arrière plan, juillet 2009

Parmi les installations plus récentes, il faut citer celles qui découlent de la gestion fluviale. La Seine comporte en effet plusieurs emprises importantes : les écluses et les installations portuaires. Deux écluses se trouvent sur le secteur ORSA, celle de Vitry-sur-Seine / Port à l'Anglais et celle d'Ablon-sur-Seine.

L'écluse d'Ablon-sur-Seine forme un ensemble avec celle de Vigneux (située sur la rive droite et dépendante du département de l'Essonne). Il s'agit d'ouvrages gérés par Voies Navigables de France. Ils sont longs d'environ 180 m.

L'écluse de Vitry-sur-Seine forme aussi un ensemble avec celle d'Alfortville. Ces deux ouvrages (et leur barrage) sont intégrés dans le Port à l'Anglais. S'ils sont également gérés par Voies Navigables de France, une partie de leur emprise a été traitée par le Département pour en faire un lieu ouvert au public et à la promenade sur les deux rives. Le traitement est différent sur chaque rive⁽³⁵⁾.

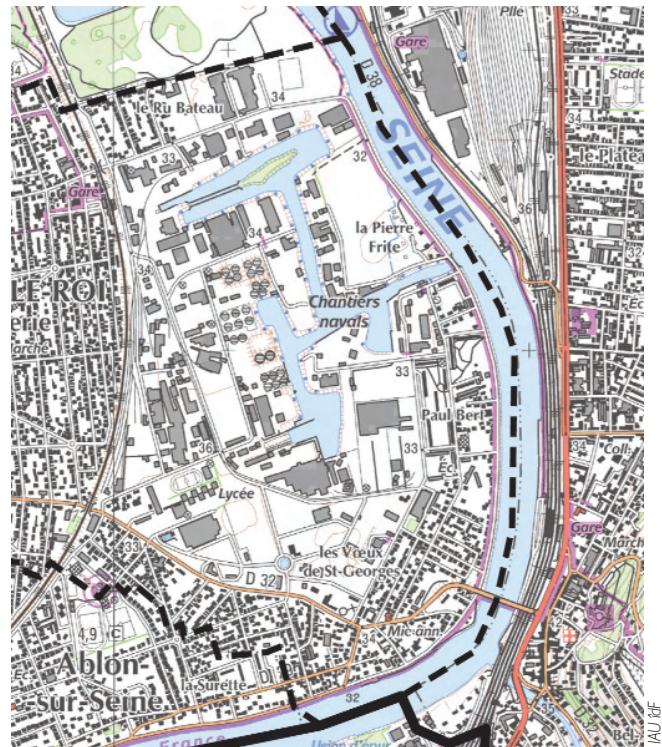


43. Ecluse de Vitry-sur-Seine

A Alfortville, l'environnement est relativement urbain. Les trottoirs ont été réalisés avec les pavés récupérés sur place. La promenade offre à la fois une vue panoramique sur le pont du Port à l'Anglais et un lieu agréable pour observer le mouvement des bateaux. L'espace accessible au public est bien délimité afin de ne pas gêner les activités.

A Vitry-sur-Seine, le parti retenu est celui d'un chemin dans un environnement « naturel », à l'écart de la ville. L'aménagement s'inscrit dans le développement des modes de déplacements doux. Sur les espaces privatifs, les grandes pierres calcaires d'origine ont été conservées. Elles permettent de rattraper la différence de niveau entre la promenade et l'écluse. Un aménagement a été prévu afin que les promeneurs puissent observer le mouvement des péniches.

Par ailleurs, l'emprise des chantiers navals de Villeneuve-le-Roi a participé à l'essor industriel de la vallée de la Seine en construisant les diverses embarcations nécessaires au trafic fluvial. Ces chantiers avec leurs installations, leurs radiers, leurs bassins, couvrent une grande superficie. Certains bâtiments sont actuellement plus ou moins en déshérence. L'avenir de cette emprise de plus de 100 hectares se pose.



44. Zoom sur les Chantiers navals de Villeneuve le Roi

Enfin, d'autres services ont suscité des emprises, par exemple celui des antennes de radio établies à la hauteur de Belle-Epine. Cette vaste emprise de plusieurs dizaines d'hectares n'ayant plus d'usage a été transformée au profit du MIN de Rungis.

(35) Selon le Site du Département du Val de Marne (consultation janvier 2010), « le coût global de l'opération a été de 3,4 millions d'euros TTC. Les travaux d'aménagement des abords de l'écluse ont commencé en octobre 2006 et viennent de s'achever ».

1.1.4. Les emprises métropolitaines

Au-delà des besoins propres à la ville de Paris ou à ceux des industries, des emprises d'une autre nature découlent de la fonction métropolitaine de la capitale.

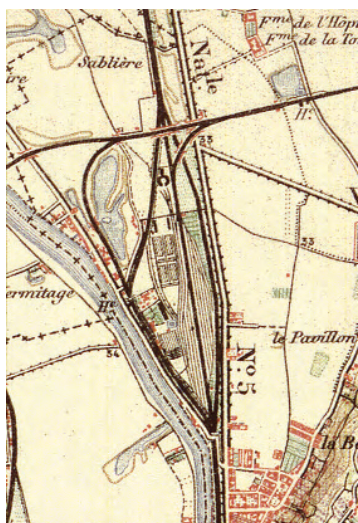
- Les premières à voir le jour concernent, dès la sortie de la première guerre mondiale, la mise en place d'importantes infrastructures de transport.
- Les secondes, apparues à partir des années 1950, concernent l'approvisionnement et le transport aérien.

1.1.4.1. Les emprises du réseau national de chemin de fer

Sur ORSA, les premières emprises à la taille de la métropole, adaptées à des fonctions qui dépassent le territoire d'implantation, proviennent du développement du réseau ferré. Paris devient le centre névralgique du trafic national puis, avec les TGV, européen.

Deux grands fuseaux couvrant des dizaines d'hectares vont couper le territoire ORSA.

Le premier est installé à la hauteur de Villeneuve-Saint-Georges, dès le tournant des 19^e et 20^e siècle, sur l'axe de la ligne Paris-Lyon. Il est déjà visible sur la carte d'Etat Major 1900. Il ne va cesser de croître vers le nord (vers Paris)⁽³⁶⁾. Le secteur est alors toujours exploité en parallèle par des sablières. Dans les années 20, l'emprise ferroviaire atteint le carrefour de Pompadour, c'est-à-dire qu'elle a *grosso modo* doublé. Les sablières cèdent la place progressivement. Cette gare de triage subira de nombreux bombardements durant la dernière guerre, d'où des destructions importantes sur les constructions alentours. Dans les années 60', la physionomie actuelle est atteinte et les installations sont remontées au-delà de la RN 186 (carrefour de Pompadour). Toutes les exploitations de sablières ont cessé. A défaut d'être remblayées, elles serviront en partie au sud à l'établissement du futur Parc Interdépartemental des Sports⁽³⁷⁾ qui bénéficiera ainsi d'un important bassin d'aviron⁽³⁸⁾, et dans la partie nord de terrain d'assise pour l'A86.



45. La zone de triage de Villeneuve le Roi, zoom carte 1900

Un second fuseau est-ouest, établi sur la commune de Valenton, vient compléter le premier. Il se cale sur l'axe de la voie de Grande Ceinture. Là encore il dispute le terrain aux sablières, c'est-à-dire qu'il est établi dans un secteur où l'urbanisation est absente. Dans les années 80, la ligne TGV sera installée sur ce fuseau, renforçant ainsi son rôle métropolitain.



46. Emprise ferroviaire à Valenton, juillet 2009

Les deux emprises ne sont pas exactement de même nature. La gare de Villeneuve-Saint-Georges est voisine avec de nombreuses installations de maintenance, d'ateliers de réparation et de hangars. Leur point commun est d'être des éléments essentiels dans le nœud ferroviaire de Paris-Métropole.

Sur la rive droite, il y a aussi des emprises ferroviaires avec un fuseau à la hauteur de Vitry-sur-Seine. Son importance est moindre. Ce fuseau regroupait des installations de maintenance dont une très belle halle. Ces équipements, qui ne sont que partiellement utilisés, sont en cours de reconversion. Cette requalification mérite d'être analysée à l'échelle du grand territoire et de son image / identité. Un traitement « à la parcelle » risquerait d'avoir des retombées négatives sur l'ensemble d'ORSA.



47. Voies ferrées au niveau de la zone de triage de Villeneuve Saint Georges, 2009

(36) C'est un équipement qui est allé de l'extérieur vers l'*intra muros* et qui n'a pas suivi la logique habituelle de l'extension du nord au sud.

(37) Sur la Carte du département de la Seine au 10 000^e (feuille n° 12, IGN, 1955), les sablières apparaissent très clairement en eau.

(38) Il a remplacé un bassin pour hydravion établi à la fin des années 30.



48. Halle SNCF, juillet 2009



49. Aéroport d'Orly Aérogare sud

1.1.4.2. Les emprises des années 1960 et suivantes

Les autres grandes emprises métropolitaines qui ont vu progressivement le jour dès la fin des années 60 concernent des installations qui permettent à la capitale de tenir son rôle de grande métropole européenne, voire mondiale.

Les principales sont l'Aéroport de Paris-Orly et le Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis. **Ces deux équipements situés sur le territoire ORSA sont majeurs et participent pleinement de son identité au point de lui donner son nom et donc de l'identifier au moins partiellement.**

• La plate-forme aéroportuaire d'Orly

Pour l'aéroport de Paris-Orly, il faut noter que le premier emplacement choisi pour l'aéroport d'Orly n'était pas le plateau agricole. A l'origine les installations aéroportuaires - « Port Aviation » - étaient situées un peu plus au sud entre Juvisy et Viry-Chatillon. Les inondations de 1910 montrèrent la précarité du site et Orly fut choisi. Mais à l'époque seul l'aéroport du Bourget avait une réelle importance, accrue avec la guerre de 14-18 (en raison de la proximité des champs de bataille). Orly durant l'entre-deux-guerres n'eut qu'un rôle secondaire, notamment militaire (aéronavale militaire)⁽³⁹⁾. Pour le bien-être de ceux qui y travaillaient, des constructions et lotissements furent associés à la plate-forme, en plus des logements qui se sont développés sur les communes limitrophes. Ce n'est qu'au cours des années 50/60 que son importance changea radicalement puisqu'il eut dès lors vocation à devenir le premier aéroport parisien. Dès 1952, Orly dépasse le site du Bourget en nombre de voyageurs civils, du fait du transfert des activités d'Air France. En 1954, il est totalement civil. Les travaux de l'aérogare sud commence ; il est inauguré en février 1961. L'architecture est novatrice, les bâtiments fonctionnels, et l'aérogare devient un lieu de visite touristique pour les franciliens et plus largement les touristes. De nombreux commerces sont implantés dans l'aérogare, ainsi qu'un cinéma avec deux salles. Il est à l'image d'une certaine modernité.

En 1963, plus de trois millions de visiteurs non passagers ont fait de cette aérogare le monument le plus visité de France, devant la Tour Eiffel. Le nombre des touristes atteint 4 millions en 1965, année où la croissance du trafic est telle que l'aérogare Sud accueille 6 millions de passagers. Il y en aura 9 en 1969, soit moitié plus que sa capacité théorique. Une branche d'autoroute permet une liaison directe avec Paris. Dès 1967 est lancé le projet d'une seconde aérogare qui sera inaugurée en 1971 (aérogare Ouest). Les installations croissent aussi. En 1966, est inaugurée une nouvelle tour de contrôle, toujours en service, et une nouvelle piste. De plus, le transfert des Halles à Rungis favorise la croissance de l'activité de fret. L'emprise se trouvant au coeur de zones urbanisées, un mouvement de protestation contre les nuisances sonores se développe. Un couvre feu est instauré dès 1968.

L'inauguration de l'aérogare Ouest de 1971 marque un tournant. Aéroport de Paris, pour faire face à la saturation d'Orly, lance la construction de l'aéroport de Roissy. Inauguré en 1974, celui-ci montera en puissance au point de représenter actuellement plus du double du trafic d'Orly en mouvement d'avions et en passagers. Orly reste néanmoins une pièce maîtresse du dispositif aérien de la métropole.

« L'aéroport d'Orly, bien que son trafic soit plafonné à 250 000 créneaux par an, est encore le dixième d'Europe pour les passagers (29,2 M de passagers) »⁽⁴⁰⁾ auxquels s'ajoute 110 000 tonnes de fret (chiffre 2008). Depuis 2006, Aéroport de Paris a changé de statut. Ce n'est plus une entreprise nationalisée bénéficiant donc de droits spécifiques. C'est désormais une société anonyme « dont les actionnaires sont l'Etat (60,4 %), le Schipol Group (8 %), les employés (2%) et divers actionnaires (29,6%) »⁽⁴¹⁾. Le partenariat avec les collectivités publiques s'adaptera à ce nouveau statut.

(39) C'est également là qu'eurent lieu les premiers meetings aériens devenus ensuite le salon de l'aéronautique du Bourget. Cela montre que ce site a toute une tradition touristique qui est très amoindrie aujourd'hui.

(40) D'après Etienne Berthon, Cahiers de l'IAU n° 153.

(41) Même référence

Mais au-delà de son trafic passagers et fret, la plate-forme d'Orly est aussi un des pôles d'emplois majeurs du secteur. Ce sont plus de 250 entreprises, représentant 25 000 salariés qui y oeuvrent.

• **Le Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis**

Le Marché d'Intérêt National a été ouvert le 3 mars 1969 pour se substituer aux Halles centrales de Paris qui dataient du second Empire. Il a été conçu d'emblée, dans le cadre du SDAU de 1965, aux dimensions de la métropole francilienne et de ses 12 millions d'habitants alors attendus pour 1990. Il est organisé autour du principe de la rationalisation de la distribution associé à une nouvelle approche des transports et de la logistique. Il s'agit dès l'origine d'un équipement exceptionnel qui servira d'exemple dans de nombreuses métropole.

Le MIN se développe sur plus de 230 hectares. Il ravitaille 18 millions de consommateurs dont 6 largement au delà d'un rayon de 150 km. Plus de 300 entreprises sont installées créant 12 000 emplois. Il s'agit d'un des pôles économiques majeurs tant du secteur que de l'Ile-de-France.

Le MIN est géré par une société d'économie mixte, la SEM-MARIS, dont l'Etat est majoritaire (56,8 %). La Ville de Paris (16,50 %) et le Département du Val de Marne (7%) avec la caisse de Dépôts et Consommation (5,7 %) sont les trois autres acteurs de référence.



50. Vue aérienne sur le MIN de Rungis

• **Les plate-formes logistiques**

Depuis les années 80, une nouvelle fonction métropolitaine est apparue. Il s'agit de l'installation de grandes plate-formes logistiques et de zones d'activités où le tertiaire prend une place croissante, à côté de la recherche et de l'innovation. Le mouvement que l'on peut faire remonter à la dernière guerre s'est accéléré depuis la fin des années 80. Celles-ci marquent le passage de la banlieue industrielle à la banlieue tertiaire avec une occupation du sol qui ne suit plus les mêmes règles et ne répond plus aux mêmes objectifs. La fonction tertiaire l'emporte aujourd'hui sur la fonction industrielle.



51. Grandes emprises logistiques et de bureau : entrée de la Sogaris

Les trois principales emprises logistiques sont celles de la Sogaris, de Silic et de Senia.

Sogaris, selon ses propres termes, s'impose comme « une référence européenne dans la conception, l'aménagement, l'investissement, la commercialisation, l'exploitation et la gestion de plates-formes logistiques de fret multimodales et urbaines⁽⁴²⁾ ». Il s'agit d'un acteur de premier ordre dans son secteur d'activité : l'immobilier logistique et les services associés. C'est un atout important pour ORSA. Inaugurée en 1967, la plate-forme logistique de Rungis propose 214 000 m² d'entrepôts, de quais de transit et de bureaux à la location. Près de 80 entreprises de toutes tailles y sont installées : transporteurs, prestataires logistiques, transitaires, sociétés industrielles, exportateurs/importateurs et distributeurs.

Le site de Silic se déploie sur une superficie de 63 ha représentant 396 200 m² et 75 immeubles. 350 sociétés sont locataires. La plate-forme accueille 16 000 emplois. Les travaux d'extension prévoient 35 000 m² de constructions nouvelles⁽⁴³⁾.



52. Des entrées matérialisées

(42) cf site www.sogaris.fr, visité le 25 janvier 2010

(43) Les chiffres proviennent du site www.silic.fr/orly_rungis.html, visité le 25 janvier 2010

Ainsi, le territoire est bien pourvu en plates-formes de logistique. Celles-ci sont dynamiques et génèrent de nombreux emplois. Mais la création de ces zones dans des secteurs initialement non urbanisés s'inspire des principes de zonage de l'urbanisme des Trente Glorieuses. Alors que l'esprit métropolitain se développe, ces espaces apparaissent comme coupés du reste de l'agglomération. Ils le sont d'ailleurs souvent physiquement par leur réseau viaire, par des matérialisations d'entrée de zone, voire pour certains par des grilles...

Une plus grande intégration de ces espaces à la ville contribuerait à construire l'identité d'ORSA. Mais il faut, d'ores et déjà, affirmer le caractère positif de ces emprises, notamment du point de vue de l'économie et de l'emploi.

Depuis 150 ans, les emprises ont beaucoup évolué. Cela est lié à leur caractère fonctionnel de réponse des besoins qui se modifient. Aujourd'hui certaines, parmi les plus dynamiques, répondent aux besoins de la métropole et non plus de la capitale. Elles sont porteuses d'emploi. Il convient de composer avec elles. Participant à la croissance du secteur, elles pourraient aussi être des éléments forts de son identité.

1.2. L'occupation de l'espace par les emprises

Après cet aperçu historique, c'est par rapport à l'occupation des sols que les emprises doivent être analysées. Forment-elles, comme certains le disent, des « plaques » isolées de leur environnement ou peuvent-elles constituer un élément à part entière du tissu urbain ?

1.2.1. Un développement des emprises à l'encontre de l'identité locale

La ville industrielle, voire industrielle qui se crée à partir des années 1870 se fera d'une manière spontanée, au coup par coup, en répondant à des impératifs isolés et non à une approche collective de l'espace. A mesure que des activités s'installent sur les anciens espaces agricoles ou en friches⁽⁴⁴⁾, l'espace va être de plus en plus convoité. Les différentes fonctions potentielles entrent en concurrence.

Ainsi les bords de Seine servent autant à l'approvisionnement en matières premières et en ressource en eau que pour le transport des produits finis. Les usines s'y installent. Tous les espaces sont utilisés et certains usages sont rejetés au profit d'autres plus utiles à la collectivité. Il y a parfois la tentation d'en faire disparaître certains⁽⁴⁵⁾. Le phénomène a commencé dans la plaine alluviale. Après les années 50/60, il atteint le plateau.

Les logiques qui vont présider au partage du territoire ne prennent bien évidemment pas en compte l'identité des lieux. Bien au contraire. On note, durant cette période, un début de perte des identités locales. Les villages anciens avaient, comme tous les bourgs ruraux, soit une logique purement rurale (Orly, Rungis...), soit une logique mixte, compromis entre les impératifs du rural (c'est-à-dire ceux

d'un village groupé), et ceux du village-rue s'adaptant aux axes de communication (Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine). Or ces villages vont perdre cette ordonnance au profit d'un nouvel aménagement de l'espace. Les anciens villages changent totalement de visage et disparaissent

Texte⁽⁴⁶⁾ : Evolution rapide d'un paysage urbain : Ivry-sur-Seine

« En voyant ce village qui, sur plus de 600 hectares, étend, des bords du fleuve au sommet d'une colline, ses longs murs d'usines, ses palissades d'entrepôts, ses hangars profonds, quelques touffes de verdure et une centaine de cheminées rouges à la base, noires au faite, on ne se douterait guère qu'Ivry fut une seigneurie au dixième siècle et un lieu de plaisance aristocratique au dix huitième. Agricole, très industriel aujourd'hui, le pays ne conserve que peu de souvenirs de son passé. Nous les retrouverons en le parcourant.

Nous entrons dans le pays par la rue Nationale. C'est ici un centre industriel, un petit Saint Denis. De chaque côté de la voie, dans de vastes bâtiments, dont quelques uns ressemblent à de vieux monastères, nous rencontrons les hauts fourneaux et les ateliers des Forges d'Ivry. On s'occupe spécialement, en cette usine, de la refonte et de la transformation des riblons ou pièces de fer hors d'usage. Tout auprès, nous voyons une manufacture de caoutchouc, construction moderne et de belle allure. Mais nous laisserions peut être l'attention de nos lecteurs, si nous tentions d'énumérer toutes les industries qui s'exercent ici ; qu'il nous suffise de constater qu'on peut, à son choix, visiter une fabrique d'orgues, une scierie, une faïencerie, une briqueterie et, enfin, une fabrique d'encre d'imprimerie ».

Le remède à la concurrence sera la mise en place du zonage réglementaire fonctionnaliste à travers les POS. Mais ce zonage, pour des raisons de coût du foncier et de facilité dans la mise en œuvre, favorisera toujours les périphéries, les territoires d'entre-deux. Cette logique distend l'urbanisation des communes qui, peu à peu, perdent leur centralité et leur urbanité.

1.2.2. L'enseignement de la nature des emprises et de leur transformation

Les emprises sont nées de besoins précis : régaliens, parisiens, métropolitains. Ces besoins ont évolué et avec eux les emprises qui se sont transformées. Il convient de voir ce qu'elles ont laissé, leur héritage pouvant contribuer à créer de l'identité territoriale.

1.2.2.1. Une forme urbaine et des gabarits

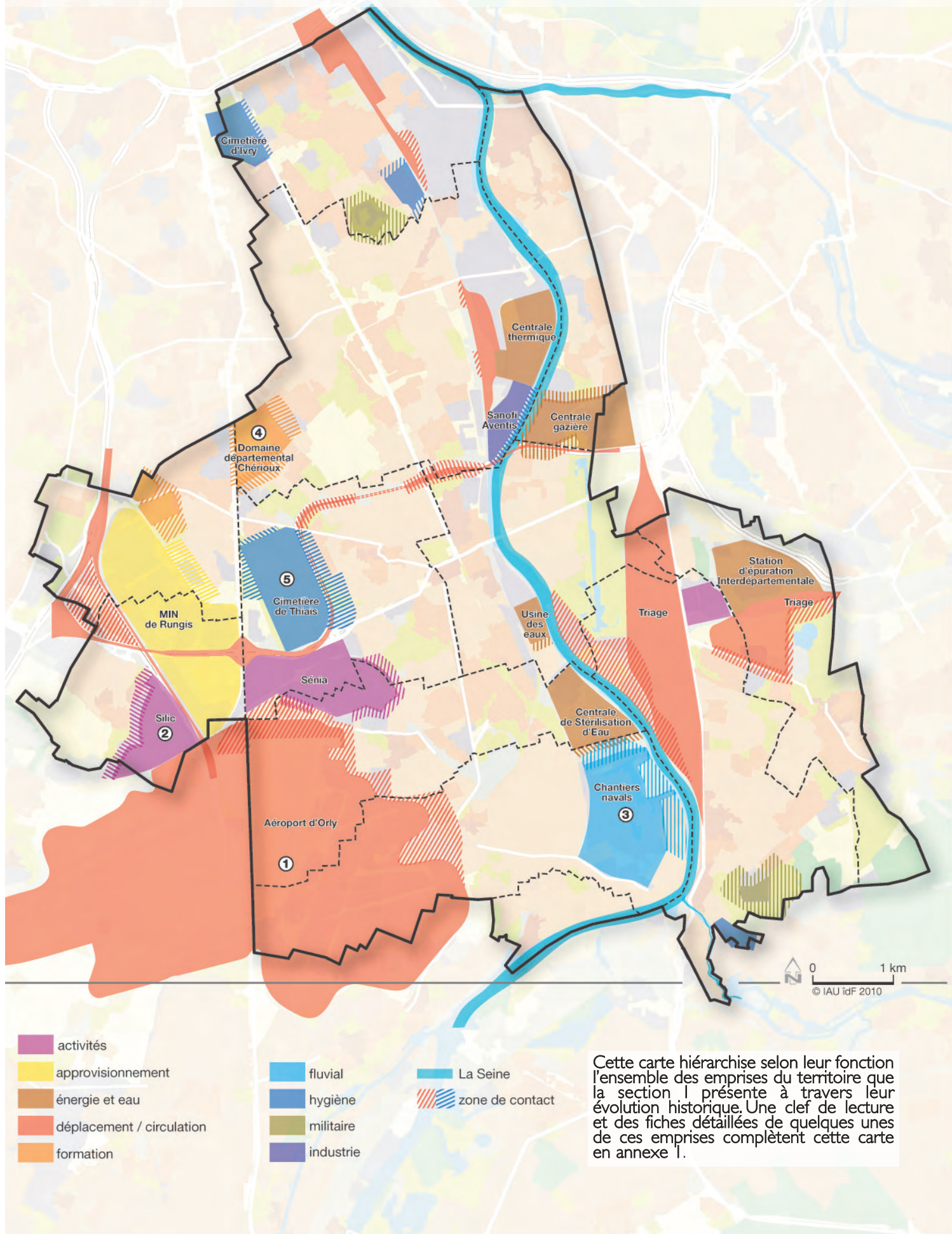
Les emprises, *a contrario* de nombreux espaces urbains, sont des lieux plus ou moins clos qui se développent davantage sur le mode de l'horizontalité que sur celui de la verticalité. Cette caractéristique façonne, au sens propre, le paysage.

(44) notamment à cause du risque inondation sur les deux rives de la Seine.

(45) La question des cimetières se pose. Elle est générale à toutes les grandes métropoles. « Élément de la ville, comme espace et comme équipement indis pensable, le cimetière est l'objet de pressions de tous ordres, à l'instar de l'en semble des territoires urbains en pleine mutation. Espace improductif et lieu d'accumulation fortement consommateur d'espace dans un contexte marqué par la pénurie foncière et la concurrence entre modes d'occupation du sol urbain, leur place dans le tissu urbain dense est menacé » cf *Perennité urbaine, où la ville par delà ses métamorphoses*, volume 1 Traces, Colette Vallat (dir), Antoine Le Blanc, Pascale Philibert (coord.), l'Harmattan, Paris, 2008, page 29

(46) Extrait de : *Les étapes d'un touriste en France Tout autour de Paris (promenades et excursions dans le département de la Seine)*, Alexis Martin, Hennuyer éditeur, Paris

Carte 12. Les emprises et leurs zones de contact



Cette carte hiérarchise selon leur fonction l'ensemble des emprises du territoire que la section I présente à travers leur évolution historique. Une clef de lecture et des fiches détaillées de quelques unes de ces emprises complètent cette carte en annexe I.

• Des secteurs de développement autonomes

Dans l'ensemble, le développement des emprises s'effectue de façon relativement autonome. Des voies sont créées ou supprimées, des bâtiments construits ou démolis, selon une logique purement fonctionnelle. S'agissant de grandes surfaces, cela peut donner l'impression de « villes hors la ville ».

• Du point de vue des gabarits, une horizontalité et une faible densité

Les deux idées peuvent paraître paradoxales mais c'est justement en les associant que peut se dégager l'intérêt des emprises pour l'identité des lieux. Les emprises demandent des surfaces plus que des volumes. Même lorsqu'il s'agit de bureaux ou d'entrepôts, leurs hauteurs ne sont pas comparables avec celles des immeubles et des tours. Quant aux emprises comme celles des aéroports ou des chemins de fer, elles occupent le sol, sans construction ou presque. Ainsi les emprises contribuent à faire d'ORSA un territoire à faible densité⁽⁴⁷⁾. Ce caractère est un atout pour faire ressortir une identité positive.

1.2.2.2. Des friches nées de la désindustrialisation

Le repli de la fonction industrielle a amené l'apparition de friches (à ne pas confondre avec le patrimoine industriel), ce qui libère des espaces qui créent de nouveaux vides dans la ville.



53. Friche industrielle située à Vitry sur Seine, juillet 2009

C'est le même phénomène qu'il y a un siècle mais désormais, l'outil réglementaire permet de traiter ces espaces qui comptent souvent plusieurs dizaines d'hectares d'où des reconversions et des requalifications. Ces espaces « en creux » ont un rôle essentiel dans un secteur à enjeux de la métropole francilienne, dont toutes les superficies (hormis quelques espaces ouverts) sont construites.

En même temps que la ville sera reconstruite sur la ville, que la métropole s'édifiera, ces anciennes emprises seront autant d'éléments pour aider à (re)construire l'identité du territoire. L'approche globale du territoire est nécessaire pour ne pas refractionner l'ensemble. Les friches d'anciennes emprises, si elles sont autant de projets identifiés (Les Ardoines, ZAC du

Plateau, entrée de ville de la RN 7...) ont vocation, à travers l'OIN et l'EPA, à être traitées de façon globale.

Si les emprises ont été initialement au service de la capitale, la question actuelle est de savoir comment les reconverter en les mettant au service des communes où elles sont installées et de la métropole dont elles forment des lieux à enjeux forts.

1.3. « Emprise » : clarifier un concept pour redéfinir un territoire

La notion d'emprise recouvre des réalités différentes. Un essai de clarification du concept est nécessaire au moment où des évolutions se produisent. Nous ne pouvons en donner ici que quelques caractéristiques.

Typologie des emprises

- Les « vraies emprises » : voies de circulation (route, fer, fleuve et air).
- Les emprises de l'ancien département de la Seine nées des besoins de la capitale (équipements, énergie et eau...).
- Les emprises industrielles (actuellement souvent en reconversion).
- Les emprises tertiaires (emprises de nouvelle génération, créatrices de richesses et d'emplois).

La nature des emprises : des caractères communs

- Espace d'activités publiques ou privées,
- Isolement physique / des espaces coupés de la ville [périphérie],
- « Déterritorialisation » (en terme d'utilité, d'acteurs...),
- Taille,
- Fermeture (espace non public ou à public réservé),
- Rationalité de l'aménagement de l'espace.

Pour comprendre le rôle que jouent les emprises sur le territoire, tous ces critères demandent ensuite à être croisés et analysés notamment en tenant compte de la durée et de la pérennité (voir les modèles de « fiches emprises » en annexe 1).

Ces éléments de définition et de synthèse permettent de mieux comprendre et d'anticiper les évolutions en cours. Alors que certaines emprises ne sont pas amenées à muter dans les années à venir, telles les grandes voies de circulation, d'autres, au contraire, sont pleinement concernées.

Des caractéristiques communes se retrouvent dans les espaces qui sont amenés à évoluer et peuvent être l'objet d'une réflexion d'ensemble, par exemple, la nette coupure de l'emprise avec le reste de la ville, quelle est son évolution possible dès lors que les fonctions changent ? Les aménagements internes (voies de service, bâtiments...), eux aussi jusqu'alors liés à la nature de l'emprise elle-même mais que deviennent-ils si des mutations sont à prévoir ? Peut-on envisager un

(47) Environ 15 % de la population de Paris sur un territoire équivalent

retour vers le droit commun pour la voirie, pour la destination en matière d'occupation du sol ?

Il faut inscrire les emprises soit dans le temps long soit dans celui de la reversabilité qui est aussi celui des mutations et requalifications urbaines.

On observe actuellement la réaffectation de nombreuses anciennes emprises industrielles ou de carrières, la réutilisation de certaines emprises ferroviaires aussi avec déplacements des activités au delà de la métropole ou plus loin⁽⁴⁸⁾.

Ces opérations se font au coup par coup, acteur par acteur, opérateur par opérateur.

Les emprises actuelles seront aussi, peut-être dans 20, 30 ou 50 ans, amenées à muter.

Certaines de leurs parties pourraient être amenées à muter plus rapidement, par exemple certains bâtiments d'activités industrielles liées à ADP, où déjà l'ancienne Halle de la SNCF de Vitry-sur-Seine. Donc la question qu'il faut se poser est celle de l'adaptation de ces emprises aux mutations actuelles... Comment peut-elle s'effectuer ? Comment peut-elle contribuer à renforcer l'identité au delà de sa seule fonctionnalité ?

1.4. Les emprises façonnent territoire et paysage

Les emprises ont marqué et marquent encore le territoire mais de façon différente. Les unes occupent le territoire sans établir de lien avec lui ; elles s'imposent en quelque sorte au paysage. Les autres le structurent au sens où elles l'organisent et s'articulent avec le tissu urbain local. Elles vont par conséquent pouvoir participer à l'identité du territoire.

Deux facteurs jouent sur la manière dont l'emprise s'insère dans le territoire :

- ses caractéristiques,
- son impact sur l'environnement urbain.

1.4.1. En elles-mêmes, les emprises contribuent à caractériser le paysage

Chaque emprise possède des caractéristiques propres.

Tout d'abord, **sa superficie**. Chaque emprise occupe une part plus ou moins grande du territoire et va donc plus ou moins influencer sur le paysage. Certaines sont relativement localisées, tel le fort de Villeneuve-Saint-Georges, d'autres sont très vastes à l'exemple de l'aéroport d'Orly (voir annexe 1, fiche n° 1).

Ensuite, **sa physionomie**. La manière dont l'emprise va être occupée et agencée agit sur le paysage. D'une part, le degré d'occupation du sol crée des paysages plus ou moins ouverts. Pour exemple, le bâti de la zone d'activité Senia renforce la densité du bâti alentours, alors que l'aéroport d'Orly, avec ses pistes et ses espaces engazonnés, aère le ter-



54. Vaste espace enherbé de l'aéroport d'Orly, mai 2009

ritoire. D'autre part, le bâti influence le paysage, à l'exemple des emprises présentes à proximité de la Seine dont l'architecture relativement basse (usine des eaux d'Ivry-sur-Seine, Sanofi Aventis à Vitry-sur-Seine,...) renforce l'horizontalité de la plaine. Les éléments verticaux sont alors mis en valeur, à l'exemple des deux cheminées de la centrale thermique de Vitry-sur-Seine.

Enfin, **son pourtour**. Les emprises sont délimitées de différentes manières.

- Certaines sont closes, entourées par un haut et long mur aveugle. Aucune vue vers l'intérieur n'est alors possible. Ces longs pans linéaires marquent fortement le territoire puisqu'ils créent une coupure, physique et visuelle. Ils sont souvent à l'origine de la mauvaise intégration des emprises dans le tissu urbain environnant, voire même à leur rejet par une part de la population.

Exemple caractéristique, la D38, seul axe reliant Villeneuve-Saint-Georges et Villeneuve Triage, est bordée de part et d'autre par un haut mur sur près d'1 km, fermant toute vue sur deux espaces ouverts remarquables : la Seine et la zone de triage de Villeneuve-Saint-Georges.



55. Mur aveugle d'un bâtiment d'activité situé à Ivry sur Seine, mai 2009

(48) Mouvement général commencé à Paris et qui s'étend progressivement au delà du périphérique...



56. Mur entourant le cimetière de Thiais, juillet 2009

- D'autres vont être délimitées par un grillage. La coupure physique est alors présente mais les continuités visuelles sont préservées. Ceci peut aider à l'intégration de l'emprise au paysage urbain et permet d'aérer le tissu urbain dense dans le cas d'emprises relativement ouvertes.



57. Grillage entourant l'aéroport d'Orly, juillet 2009

- Enfin, certaines emprises ne sont pas délimitées physiquement. L'intégration de l'emprise au tissu urbain est alors facilitée, créant la plupart du temps un seul et même paysage. L'emprise participe alors à l'identité du territoire. Ces emprises ne sont plus coupures mais peuvent servir de lieu de transit (piéton ou routier). Néanmoins, il faut noter que pour des raisons de sécurité, cette ouverture totale n'est pas toujours possible.



58. Zone d'activité Silic : bon exemple de l'intégration d'une emprise dans le tissu urbain (voir annexe 1 fiche n° 2)

1.4.2. Les emprises impactent leur environnement urbain

Les emprises ont également des impacts différents sur l'environnement urbain.

1.4.2.1. Les emprises sources de nuisances

Par leurs fonctions, les emprises sont source de nuisances : nuisances visuelles par le bâti, les fumées ou les avions ; nuisances sonores par le bruit de certaines activités (avions, voie ferrée, industrie) ; nuisances olfactives ; pollutions ; etc. Ces nuisances vont impacter le paysage et l'urbanité.

Certaines de ces nuisances sont à l'origine de l'implantation de l'emprise en une zone précise du territoire. Prenons l'exemple de l'aéroport d'Orly. Plateau peu urbanisé et aux caractéristiques géographiques idéales (relief très plat qui surplombe la vallée de la Seine), le site fut propice à l'implantation d'une base aérienne militaire au début du 20^e siècle. Aujourd'hui la densité urbaine a fortement augmenté, plaçant l'aéroport au cœur de la ville.

Autre exemple notable : les usines de Vitry-sur-Seine aux Ardoines. A l'origine, cet espace situé entre la voie ferrée et la Seine était vide et soumis aux aléas des inondations. Du fait de sa situation à proximité du fleuve et de Paris, dans un secteur encore peu urbanisé, l'implantation d'activités, parfois lourdes comme le stockage d'hydrocarbures, y fut favorisée. Aujourd'hui, la pression foncière a augmenté et la présence de ce type d'établissements dans un secteur à forte densité urbaine dérange.

D'autre part, ces nuisances vont influencer l'aménagement urbain de certains secteurs, positivement ou négativement. Pour exemple, les nuisances sonores provoquées par l'aéroport d'Orly se sont traduites dans le paysage par la construction de hauts murs de béton aux abords même de l'aéroport ou de talus, notamment entre la D32 longeant l'aéroport et les habitations d'Orly, le trafic routier de la D32 se rajoutant au trafic aérien. Outre le fait de réduire les nuisances sonores, ces aménagements ont engendré un rejet des emprises en fermant toute vue vers cet espace ouvert.



59. Mur situé en bout de rue, fermant toute vue vers l'aéroport d'Orly, mai 2009



60. Talus situé entre l'aéroport et les habitations d'Orly

1.4.2.2. Espaces de contact entre emprise et ville

La place prise par les emprises est souvent considérable par rapport à la superficie des communes. Par exemple, un tiers de la commune de Chevilly-Larue est occupé par le MIN de Rungis. La manière dont le MIN va être intégré à son environnement va donc fortement influencer sur l'ambiance générale de la commune.

Selon les emprises, leur nature, leurs caractéristiques et la manière dont elles se sont implantées sur le territoire, l'impact et les espaces de contact avec la ville ne vont pas être les mêmes (voir carte 12).

• Des zones de contact d'épaisseur variée

Les espaces de contacts entre emprise et ville sont plus ou moins larges selon que la ville est venue s'installer au contact même de l'emprise (voire sur l'emprise, comme pour le fort d'Ivry-sur-Seine), ou qu'une distance a été maintenue (comme autour de l'aéroport d'Orly) (carte 12). Parfois aussi la logique d'urbanisation a conduit à combler progressivement les vides, rapprochant les espaces habités des emprises. Il n'est pas rare que celles-ci aient été accolées les unes aux autres. Ceci a l'avantage de réduire leur morcellement et les problèmes de contact avec la ville. Néanmoins, d'immenses secteurs clos ont ainsi été créés, comme celui composé du MIN, de Silic, de Senia et d'Orly, isolant Rungis qui se trouve coupé de Thiais ou d'Orly.

• Des zones de contact aux fonctions multiples et souvent mêlées

Le comblement des vides s'est fait au coup par coup. Habitat, activités, petites entreprises et délaissés se sont ainsi retrouvés mêlés dans des zones souvent isolées et mal aménagées. Dans ces espaces sans cohérence, il est parfois nécessaire de définir les limites de la zone de contact et de l'emprise. Dans certains cas, cette zone peut se limiter à une rue, comme à l'est des cimetières d'Ivry-sur-Seine. Dans d'autres cas, des secteurs beaucoup plus vastes sont concernés. Pour exemple, la zone d'habitat Paul Bert est un secteur très isolé du cœur de Villeneuve-le-Roi, cerné par les chantiers navals et la Seine. L'espace ouest de la zone de triage

de Villeneuve-Saint-Georges, composée de Villeneuve triage et des activités et industries situées sous le Parc Interdépartemental des Sports, se retrouve totalement isolé entre les voies ferrées et le fleuve.

• Des zones de contact souvent peu lisibles

Cette mixité des espaces de contact sans réelle logique et sans agencement cohérent provoque un manque de lisibilité qui va souvent renforcer l'isolement de l'emprise sur le territoire. Ces zones au statut souvent flou sont de réels délaisés urbains, notamment en terme d'aménagement. Les longs et hauts murs de certaines emprises se surajoutent à ce manque de lisibilité en refermant l'espace sur lui-même et en occultant tout repère visuel.

Caractéristiques et impacts des emprises vont influencer sur leur insertion dans le territoire. Dans un cas l'emprise, élément parmi d'autres ensembles et tissus constitués de la ville, participe à l'identité du territoire. C'est un élément structurant du territoire qui participe au paysage au même titre que le tissu urbain. Dans l'autre cas, les caractéristiques de l'emprise sont telles que la ville et ses paysages disparaissent, du moins pour une grande part. L'emprise ne fait qu'occuper le territoire sans lien avec l'espace environnant. Elle s'impose au territoire et au paysage ; pour forcer le trait, on peut alors dire que l'emprise fait (ou est) le paysage.



61. Le MIN de Rungis, élément majeur du paysage de Chevilly Larue

Les emprises sont souvent perçues négativement. Il convient de changer le regard qu'on leur accorde. En effet, de coupures elles doivent être perçues comme des espaces ouverts où le regard porte, des espaces qui aèrent le territoire. Les aménagement doivent aller dans ce sens. Les emprises ne doivent pas être pensées indépendamment du tissu qui les entoure. Les zones de contact qui intègrent à la fois emprise et espaces de proximité sont des secteurs clés pour l'intégration des emprises dans le paysage urbain. Un travail de couture urbaine doit être réalisé lors des projets, afin que ces emprises ne soient plus des barrières et des enclaves mais des continuités au tissu urbain, des éléments faisant partie intégrante de la vie urbaine.

1.4.3. De l'emprise au repère : malgré de nombreuses destructions, des éléments perdurent et marquent le territoire

Les emprises évoluent. Certaines perdurent, d'autres se transforment ou encore disparaissent. Quel impact reste-il de ces emprises ? Comme le précise Pierre Donadieu⁽⁴⁹⁾, l'abandon des industries est source de détérioration du paysage et de perte de l'identité des milieux de vie des habitants, au même titre que l'identité du territoire a changé lors de l'abandon de l'agriculture plus anciennement. Comme le montre la carte des projets de l'EPA ORSA (cf Avant-propos carte 2), de nombreux projets sont à l'étude sur des secteurs concernés pas des emprises. Se pose alors la question de la préservation de certains éléments des emprises pour conforter l'identité du lieu.

1.4.3.1. Des éléments de repère visuel

A l'échelle du territoire, certaines emprises sont des repères visuels. Pour exemple, la centrale thermique de Vitry-sur-Seine, dont les deux cheminées culminent à plus de 160 m, ressort du bâti relativement bas de la plaine. Visibles depuis l'ensemble du territoire, elles sont le repère majeur d'ORSA. Située au cœur du projet des Ardoines, la centrale thermique est vouée à être démantelée à l'horizon 2020. Il semble toutefois primordial de préserver ces cheminées sur le site en tant que témoin de l'activité industrielle et de préserver l'identité du lieu. Par ailleurs, il est important de limiter la hauteur des bâtiments dans la plaine afin de ne pas rompre l'équilibre actuel. A noter également qu'un bâti relativement bas dans la plaine alluviale permet de ne pas occulter le relief moyennement prononcé de ce territoire.

Autre exemple notable sur le territoire, la sculpture « Chaufferie avec cheminée » de Dubuffet. Face au MacVal, située sur le carrefour de la Libération, passage obligé du paysage urbain qui unit Orly, Choisy-le-Roi, Thiais, Vitry-sur-Seine, Ivry-sur-Seine, Villejuif, Alfortville et Paris, elle est un repère visuel clef dans un univers routier. De même les œuvres d'art disséminées sur le boulevard des Arts de Ivry-sur-Seine à Vitry-sur-Seine et, pour partie, à Orly pourraient être des sup-

ports visuels et d'identité beaucoup plus importants, si elles étaient davantage mises en valeur (voir carte 10).



63. « Chaufferie avec cheminée », C. Dubuffet, juillet 2009

(49) « Les politiques de reconquête des sites en déprise économique représentent un deuxième type d'action paysagère, là où les ruptures de paysage sont flagrantes et où la société souffre de la détérioration de son cadre de vie ; là où se manifeste, par l'abandon des terroirs agricoles ou des industries, une détérioration de l'identité des milieux de vie des habitants. »
Issu de *Quel bilan tirer des politiques de paysage en France ?* publié sur le site *Projet de Paysage*, Pierre Donadieu, 2009



62. Vue sur les cheminées de la centrale EDF depuis les coteaux de Vitry sur Seine, mai 2009





64. Anciens bâtiments de l'usine des eaux d'Ivry sur Seine, mai 2009

1.4.3.2. Des éléments du décor urbain

A l'échelle du quartier, certaines emprises marquent le territoire par leur architecture même, en tant qu'éléments du décor urbain. En effet, certains de leurs bâtiments ont une architecture remarquable, à l'exemple de l'usine des eaux d'Ivry-sur-Seine. Cette usine est composée de plusieurs éléments. Le premier correspond à l'ancienne usine des eaux de Paris. Les différents bâtiments ont une architecture sobre mais intéressante : la charpente est métallique, les murs sont construits en moellons de calcaire et les pignons sont vitrés. Alors qu'il abritait l'usine des eaux depuis le 19^e siècle, l'édifice est aujourd'hui un dépôt d'œuvre d'art de la ville de Paris. C'est ici que sont placées, de façon provisoire, les sculptures et peintures du patrimoine parisien. Le bâtiment conserve donc doublement une fonction patrimoniale : en lui-même et par son usage.

Le second élément de cette emprise est tout aussi remarquable. Il s'agit de la nouvelle usine des eaux, réalisée par Dominique Perrault, architecte de la BNF. Par ses qualités elle participe au décor urbain et s'inscrit dans une démarche « berges de Seine » qui va du 13^e arrondissement de Paris à Choisy-le-Roi.

Mais cet exemple ne doit pas être l'arbre qui cache la forêt. Depuis cent cinquante ans, de nombreux bâtiments dépendants des emprises jouent ce rôle de décor urbain. Il ne s'agit pas d'en dresser une liste exhaustive mais d'en identifier les éléments saillants.

Ainsi, les toits d'usines marquent le paysage. La recherche de lumière a amené dès le début du 20^e siècle à développer la toiture en shed qui permet d'éclairer les ateliers. Cette technique, répétée, participe au décor. Malheureusement, la reconversion / destruction fait disparaître beaucoup de ces toitures.



65. Nouvelle usine des eaux. D. Perrault, architecte, mai 2009



66. Toiture en shed, mai 2009

Quelques entreprises sont aussi, par leur architecture, originales et remarquables. Celle de St Raphaël peut en être le symbole. Beaucoup, là aussi, ont déjà été détruites faute d'inventaire réalisé suffisamment tôt pour savoir ce qui mériterait d'être conservé et ce qui pourrait être détruit.

1.4.3.3. Des éléments de représentation

Enfin, de certaines de ces emprises ne perdurent que quelques vestiges devenant, pour la population, des éléments de représentation et des symboles du territoire.



67. Ancien château d'eau, Villeneuve Saint Georges, 2009

Pour exemple, l'ancien château d'eau du temps des locomotives à vapeur situé le long des voies ferrées à Villeneuve-Saint-Georges témoigne de la forte activité ferroviaire qui avait lieu dans le secteur.



68. Tour de contrôle de l'aéroport d'Orly, 2009

On peut se demander si des éléments des emprises actuelles n'ont pas une valeur symbolique pour la population. La tour de contrôle d'Orly pourrait devenir un élément symbole du territoire, pour peu qu'elle soit mise en valeur.

Conclusion

Il convient de changer le regard sur les emprises ; de coupures elles peuvent devenir des repères, des symboles du territoire. Elles sont des éléments à part entière de son identité comme elles le sont souvent du point de vue économique. Il convient dans les futurs projets d'aménagement de ne pas ignorer cette composante et de les intégrer pleinement au projet. Certains éléments méritent d'être préservés. Il ne faut pas pour autant figer le territoire en ne préservant que l'ancien mais au contraire trouver une cohabitation entre anciens et nouveaux repères.

2. De grands axes tournés vers Paris et ouverts sur la province

Comme sur d'autres territoires, les axes ont été déterminants dans la constitution du territoire d'Orsa. Ils sont à la fois fondateurs et structurants. Ces axes sont nés de plusieurs réseaux qui, jusqu'aux années 1960, étaient en partie autonomes. Avec la densification, ces réseaux, qui répondaient à des logiques différentes, se sont inter-pénétrés. Le maillage actuel est complexe. Il est aussi relativement dense et présente la particularité d'être situé autant sur des axes nord-sud, qu'est-ouest. Ce territoire a, avant les autres, découvert les relations de « banlieue à banlieue » !

Ainsi le potentiel est important et permet d'y voir des vecteurs aptes à contribuer à l'identité d'Orly-Rungis-Seine Amont.

2.1. Un maillage ancien

Le maillage ancien des routes et chemins a une triple origine. Il est à la fois l'héritier du réseau rural formé autour des anciens bourgs et du réseau des routes royales ancêtre de nos routes nationales. Mais il est aussi le fruit du réseau qui fut créé autour et pour les domaines de chasses au 18^e siècle.

2.1.1. Né de la desserte locale et du réseau rural

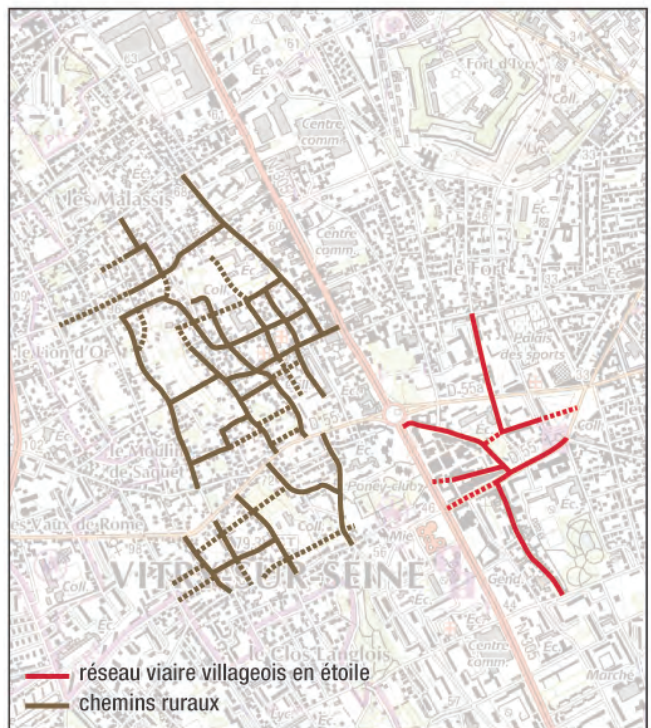
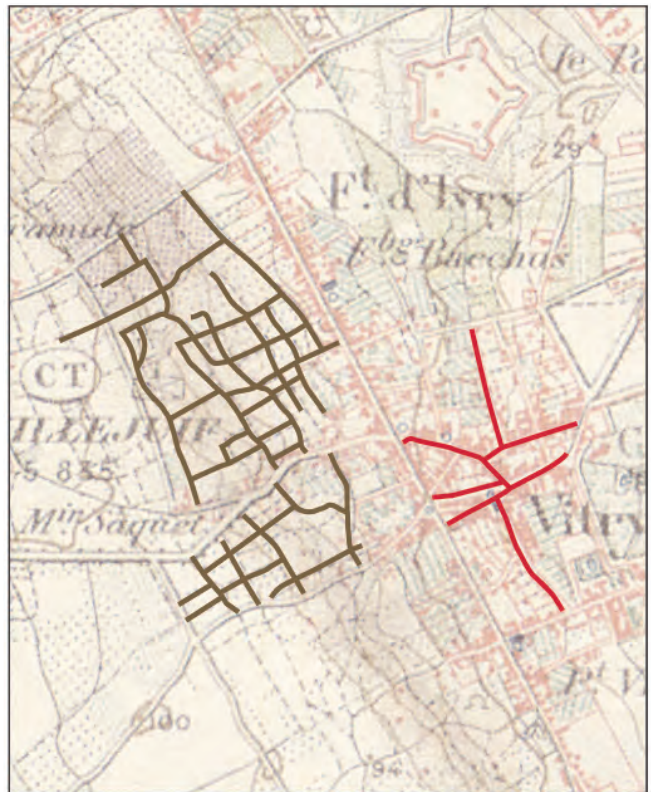
Les communes sont nées des bourgs ruraux. Ceux-ci ont développé, comme dans toute l'Ile-de-France, un maillage viaire avec deux fonctions. La première était d'assurer la liaison avec les terres de culture et de pâturage qui formaient le finage de la commune. Ce réseau était fonctionnel, souvent en étoile depuis le centre du bourg. La seconde fonction était de relier les villages pour faciliter les échanges. L'existence de ce réseau inter-villages est à l'origine des liaisons fines entre banlieues, qui apparaissent aujourd'hui insuffisantes depuis les bourgs sont devenus des villes.

Ce maillage a selon les lieux plus ou moins survécu⁽⁵⁰⁾. Il crée des voies assez sinueuses et relativement étroites. Ces voies, souvent, se prolongent dans les communes limitrophes.

2.1.2. Développé avec les routes royales

Relier la capitale aux villes du royaume et au-delà avec l'étranger étaient la raison d'être de ces grandes routes administrées depuis le début du 17^e siècle par le grand Voyer et dont les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ont la charge depuis Louis XV⁽⁵¹⁾. Trois de ces axes sillonnent le territoire :

- la RN 5 (devenue RN 6),
- la RN 7 (ou route de Paris à Fontainebleau), toutes les deux de Paris vers la province.
- Le troisième axe, la RN 186, est est-ouest puisqu'il desservait initialement de Versailles à Choisy-le-Roi. Il s'agit bien d'un *grand axe* puisqu'il ne traversait aucun village.



69. Des chemins ruraux au réseau de sentes et rues à Vitry sur Seine

(50) Sur ce point Jean Bastié avait ouvert la voie de la recherche. Actualisation récente par Yann Watkin, *Articulation entre réseau viaire et développement urbain sur le territoire ORSA, Liens entre maillage du réseau viaire, gabarit de voirie et par tage modal, espace public et densification*, Rapport d'étape, 2007

(51) L'École a été fondée en 1747, mais il y avait déjà des ingénieurs depuis une trentaine d'années.

La commune de Choisy-le-Roi est le point d'aboutissement d'un autre grand axe, celui de la nationale 305 ou route de Choisy. Celui-ci n'a d'autre destination que la desserte du domaine royal. Il est grand axe, essentiellement parce qu'il ne traverse pas de villages hormis la frange ouest de Vitry-sur-Seine et que son gabarit est le même que les autres grandes voies avec sa bordure d'arbres d'alignement. A proximité de Choisy-le-Roi, son tracé s'écarte de l'ancien chemin Vitry-sur-Seine/Choisy-le-Roi suivi pendant un temps, pour s'intégrer aux perspectives du château de Choisy-le-Roi et éviter ainsi le vieux bourg.

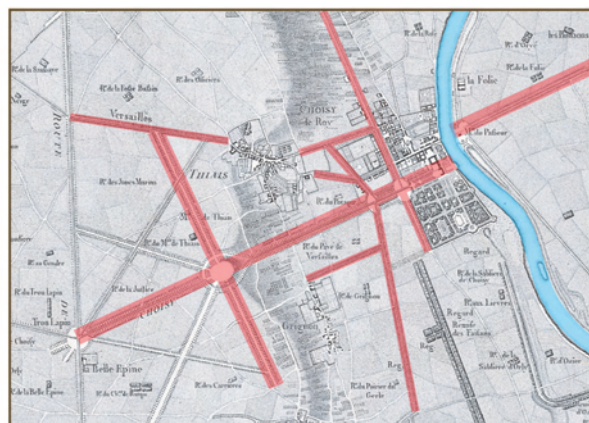
Sur la carte de l'Atlas de Trudaine les différents types de routes anciennes se distinguent aisément. A Ivry-sur-Seine, il n'y a qu'un réseau local, la route menant à Vitry-sur-Seine est l'actuelle RN 305. Elle est rectiligne et s'appuie sur Vitry-sur-Seine en développant un « faubourg-rue » mais sans reprendre la liaison Ivry-sur-Seine / Vitry-sur-Seine. Quant à la route dite de Fontainebleau (actuel RN 7), elle s'écarte des bourgs. Villejuif est traversé en périphérie, créant un nouveau linéaire où pouvaient s'installer les relais.

2.1.3. Complété avec les axes des parcs et domaines de chasse

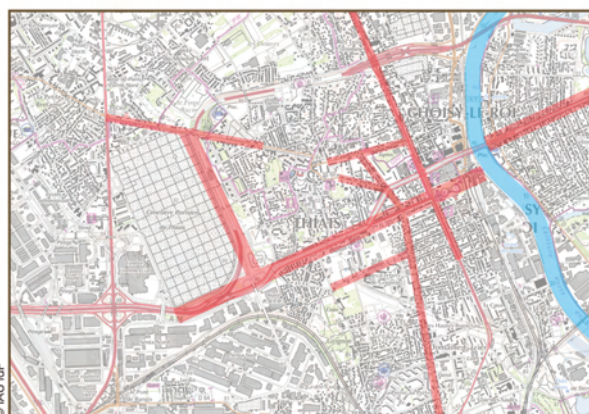
Comme cela a été mentionné dans l'introduction, le territoire ORSA a été marqué par la présence des chasses et des domaines royaux.

L'un et l'autre ont été à l'origine d'un réseau d'axes dont la présence est encore visible dans le réseau viaire des communes. Il s'agissait de grandes allées forestières qui se coupaient à angle droit ou étaient organisées en étoile⁽⁵²⁾. Ces tracés persistent lorsque les parcs ont été lotis, comme celui de la Faisanderie.

(52) Sur cette question cf Cahier de l'IAURIF n° 119, *Trois siècles de cartographie en Ile de France*, volume 1, article, notamment « les grands tracés classiques » de la carte des Chasses » pages 92 et suivantes.



Chasses du Roi
1731-1773



IGN
2006-2008

71. Les axes Choisy Thiais

De grands axes du 18^e siècle figurent sur la carte des Chasses. Sur la seconde carte, nous montrons comment certains axes ont survécus jusqu'à nos jours, parfois en étant réintégrés à des nouvelles voies comme l'A86.



70. Carte de l'Atlas de Trudaine, zoom sur Vitry sur Seine

Le plus intéressant de ces tissus est sans doute celui organisé, à très vaste échelle, autour du domaine royal de Choisy-le-Roi. Son importance était telle qu'il subsiste encore largement.

2.1.4 Achevé avec les axes ferrés

Les axes ferrés ont été les derniers à être créés. Il ont suivi les mêmes traces que les grands axes routiers dont ils étaient à l'origine le double puisque leur fonction initiale était aussi celle de grand transit de ville à ville. La première ligne, Paris-Orléans, fut établie sur la rive gauche dès le milieu du 19^e siècle ; la seconde sur la rive droite, Paris-Lyon-Marseille. Ces lignes ont fortement contribué à l'identité du secteur et à son développement. En effet, les lignes ont rapidement été ouvertes au trafic local et ont permis le développement de communes jusqu'alors rurales.

Initialement sur ORSA, sur la ligne Paris-Orléans, seul Choisy-le-Roi disposait d'une gare. Sa présence explique, pour une part, le développement initialement plus rapide de cette ville qui a précédé celui de Vitry-sur-Seine. Sur la ligne rive droite, le seul arrêt était Villeneuve-Saint-Georges qui explique le lotissement du coteau dès le 19^e siècle avec des habitations venues chercher la vue et qui sont entrées en concurrence avec l'activité traditionnelle de la culture, notamment celle de la vigne.

A ces deux axes nord/sud dès les années 1880, s'est ajouté un troisième est/ouest. Il correspond à la ligne dite stratégique qui desservait les forts de la seconde ceinture c'est-à-dire, pour ORSA, celui de Villeneuve-Saint-Georges. La ligne, passant dans la plaine, a aussi conditionné le dévelop-



72. Extrait de la carte de 1922, zoom sur Orly / Choisy le Roi

pement de Valenton qui est de plus en plus descendu du coteau...

Ainsi comme pour les routes, le réseau ferré est lui aussi à la fois nord/sud et est/ouest. Dans les deux cas, il s'agit d'un quadrillage à la fois structurant puisqu'il a marqué l'espace jusqu'à créer des coupures très visibles sur la rive gauche puisqu'il coupe la plaine alluviale en deux, et fondateur puisqu'il a permis le développement de nouveaux quartiers. Ceux-ci sont de deux types. A Vitry-sur-Seine, il s'agit essentiellement du quartier des Ardoines, quartier industriel qui s'est développé entre la voie de chemin de fer, incluant des dessertes directes d'entreprises, et la Seine. A Villeneuve-le-Roi, il s'est agité essentiellement d'habitats notamment avec le lotissement de la Faisanderie qui s'est progressivement étendu d'est (où il y a le chemin de fer) en ouest (cœur du bourg initial). Dans un schéma proche, Orly et Villeneuve-le-Roi ont bénéficié de la présence de la ligne de ceinture et de la station d'Orly pour s'étendre et très vite se rejoindre.

Par la suite, l'évolution de ces réseaux a été marquée par le renforcement des liaisons de proximité, les grandes lignes passant toujours sur ces axes. Dans un premier temps, l'ouverture de nombreuses stations et gares intermédiaires a suscité le développement de l'habitat et d'activités, même lorsque les lieux s'y prêtaient peu comme à Villeneuve-Triage, secteur complètement détaché de tout le centre ville et en zone inondable. Dans un second temps, ce fut la transformation du réseau banlieue en réseau RER qui a renforcé encore le rôle structurant de ces voies ferrées. Elles sont actuellement en phase de nouvelles évolutions avec la perspective de nouvelles liaisons et la réorganisation des stations et des quartiers alentours. Du point de vue de l'identité, le rôle de ces évolutions est important pour recoudre les territoires et améliorer la desserte de certains secteurs pour renforcer l'unité du territoire.

2.2. Les grands axes aujourd'hui

Les trois anciennes routes royales devenues nationales (N6, N7 et N305) demandent à être analysées de façon plus qualitative par rapport à la place qu'elles ont tenu dans l'aménagement et le développement du secteur. Elles ont aussi pris, depuis une cinquantaine d'années, une dimension nouvelle du point de vue de l'identité du secteur.

Il faut aussi mentionner un autre axe régalien, celui du chemin de halage. Après avoir plus ou moins disparu sur une partie de son parcours, il retrouve son intérêt et une actualité dans le cadre des réseaux de circulations douces.

2.2.1. Les axes routiers

A l'origine, les axes routiers étaient des axes de grande circulation et de transit, cherchant à éviter la desserte locale pour maintenir leur impératif de rapidité. Du fait de la densification du territoire qu'ils ont favorisée à mesure que le territoire se développait, ces axes sont devenus peu à peu des voies de dessertes internes, par exemple pour Choisy-

le-Roi qui doit une part de son développement à sa position de carrefour entre deux grands axes (186/305). Vitry-sur-Seine a parallèlement développé une seconde centralité le long de la RN 305, où a été repositionnée la mairie, puis une troisième actuellement en projet sur la RN 7. C'est donc autour de cette double fonction de voirie de transit et de voirie locale qu'il faut les comprendre pour en dégager des éléments propres à renforcer l'identité locale (et non plus avec le seul regard de l'historien).

Le caractère de voie de transit peut être maintenu (ou redécouvert), par exemple avec les alignements d'arbres, avec leur tracé rectiligne, peut-être avec quelques éléments emblématiques de patrimoine bâti car ces routes étaient régulièrement scandées par la présence des relais de poste. Cette fonction de grande circulation est plus ou moins accentuée, selon les cas. Elle est très visible sur la **RN 7** qui est restée une voie de grande desserte. A la hauteur de Vitry-sur-Seine et de Thiais, les principaux équipements sont les grandes emprises de l'École Départementale et du Cimetière parisien. Il faut y ajouter la présence de l'entreprise l'Oréal. Plus avant, l'importance de l'aéroport de Paris et celle des emprises de logistique ont accru ce phénomène notamment avec le passage sous l'aéroport d'Orly.



73. N7 à Chevilly Larue

Sur la **N186**, l'évolution des quarante dernières années est intéressante du point de vue de la combinaison entre axe de transit et desserte locale. Avant l'ouverture de l'A 86, cette voie très usitée était devenue une sorte d'autoroute urbaine. Les conséquences furent importantes pour Choisy-le-Roi, longtemps coupé en deux, et dont le secteur central de tête de pont fut traité en dalle, moyen privilégié dans les années 70 pour créer de la ville sans être gêné par le trafic. Désormais la N186 est redevenue un boulevard urbain et ne crée plus de coupure. Son identité est encore (ré)-affirmée par son axe rectiligne qui reprend le tracé ancien. Du même coup, le quartier de la dalle doit être requalifié pour le remettre en phase avec les flux piétonniers et le contourner vers la Seine redécouverte.

La **RN 305** est le reflet d'un troisième type d'évolution. Elle est devenue, après avoir été l'axe Paris / Choisy-le-Roi, une desserte urbaine de banlieue de plus en plus encombrée dans un environnement fortement densifié du fait du développement des entreprises. Requalifiée depuis une vingtaine d'années, elle a retrouvé beaucoup de sa fonction initiale de transit, réconciliée avec une fonction de desserte locale. Sur le secteur de la ZAC du Plateau, des évolutions sont encore nécessaires. Le site propre des transports en commun a déjà permis de reprendre la dimension d'un grand axe classique avec ses plantations latérales d'arbres. Des constructions d'immeubles d'habitation avec des commerces en pied d'immeubles et la requalification progressive des emprises de distribution commerciale qui donnent actuellement à voir plus de parkings que de façades sont prévues. Elles devraient à terme rendre cette artère plus urbaine. Forte de ses deux fonctions, la RN 305 pourra contribuer à l'identité du secteur en créant un « axe majeur » entre la Porte de Choisy (Paris) et l'Hôtel de Ville de Choisy-le-Roi, via la statue de Dubuffet qui signale l'équipement culturel de nature métropolitaine du Mac Val. L'identité passe aussi par la nouvelle centralité que l'axe de la 305 crée à Vitry-sur-Seine, centralité qui semble progressivement se substituer à l'ancienne.



74. Site propre sur la RN305

Enfin le cas de **l'ancienne RN 5 (RN 6)** est aussi intéressant. Cette voie fut longtemps une voie de transit ne traversant aucune zone urbanisée entre Alfortville et le cœur ancien de Villeneuve-Saint-Georges. Son tracé rectiligne au milieu d'une ancienne plaine alluviale non bâtie était sa caractéristique. La densité progressive du trafic, accentuée par le goulot d'étranglement de la confluence avec l'Yerres, l'ont peu à peu transformé. Les installations ferroviaires, les constructions de plus en plus nombreuses à partir des années 20-30 et l'impossibilité d'élargir la voirie ont impacté sa capacité de transit pourtant essentielle (au moins dans la partie du carrefour de Pompadour / Villeneuve-Saint-Georges qui est sur ORSA). Cet axe attend une requalification, en projet, qui prendrait en compte ses deux facettes de voie de transit (en attendant une déviation...) et de voie urbaine desservant les quartiers alentours.

Conserver une double identité à ces grands axes est un moyen de renforcer l'identité du territoire, mais elle passe par la hiérarchisation des réseaux.

2.2.2. Les chemins de halage

Jusqu'au développement de la machine à vapeur, la navigation fluviale reposait pour une part sur la traction animale, voire humaine. Ainsi le bord de Seine était occupé par un chemin de halage d'une largeur de 9,75 mètres. Lorsqu'ils n'ont plus été utilisés, des riverains ont demandé que les servitudes qui frappaient cet espace tombent afin que le régime de la liberté de l'espace public y soit la règle. L'enjeu était d'ouvrir les chemins de halage à la circulation publique, y compris aux cycles. Mais le risque était aussi, indirectement, de privatiser les bords de rivière. L'Etat à travers Voies Navigables de France (VNF) a maintenu la servitude. Sur ORSA, le chemin de halage n'était pourtant plus partout bien visible ni accessible d'où les aménagements menés ces dernières années à Alfortville et Choisy-le-Roi et en projet à Villeneuve Triage.

Cette voie pourrait reprendre tout son sens dans le cadre d'une politique globale de circulation douce et de reconquête des berges. Plusieurs des sites sont encore très agréables, notamment à hauteur de Villeneuve Triage (berges et activités nautiques), et offrent un havre de nature au milieu d'un environnement souvent stigmatisé au regard d'activités plus ou moins porteuses de nuisances. La nature publique



75. Chemin de halage à Choisy le Roi, 2009

de ce chemin de halage rend des aménagements possibles même si des difficultés juridiques existent⁽⁵³⁾.

2.3. De la disparité à la hiérarchisation

Axes anciens, grands axes et axes classiques peuvent actuellement donner l'impression d'un manque de cohérence. D'autant qu'à ce maillage hérité de l'histoire ancienne vient se superposer celui des cent cinquante dernières années, celui des quartiers issus du développement industriel, celui de tissus constitués et ordonnés ou de tissus pavillonnaires plus ou moins spontanés qui ajoute une nouvelle catégorie de voies.

2.3.1. Un ensemble disparate

Le réseau actuel possède plusieurs niveaux : des axes magistraux, des axes secondaires, des sentes et des chemins de traverses. Son handicap majeur est d'avoir été traité depuis un siècle uniquement du point de vue fonctionnel de la circulation des hommes et surtout des marchandises. Ceci a deux conséquences :

- le fractionnement du réseau,
- une esthétique oubliée.

Un réseau fractionné

Le réseau est plus fractionné qu'il n'y paraît à première vue. S'il y a des axes importants, ceux-ci ne remplissent pas toujours leurs fonctions. La densité du trafic est un frein à la fluidité et à la mobilité, sur un territoire qui comporte d'importantes activités de fret et de logistique. Les activités ne pouvant emprunter le réseau primaire peu adapté aux gros gabarits se reportent sur les grands axes vite saturés. Dans certains secteurs (par exemple la rive gauche à Valenton et Villeneuve-Saint-Georges), il n'y a pas d'alternative à la RN 6. Villeneuve-le-Roi ne connaît qu'un écheveau de voies sans grand axe, d'où un trafic assez important dans le secteur de La Faisanderie.

L'esthétique oubliée

Les axes ont aussi un rôle à jouer en matière « d'embellissement » de la ville, pour reprendre une expression du 18^e siècle. Or cette fonction s'est souvent arrêtée à la limite administrative de la ville de Paris. Si toutes les communes d'ORSA pouvaient adopter le décret du 20 mars 1852 sur l'alignement, en fait, seule Ivry-sur-Seine en 1861 et Choisy-le-Roi en 1897⁽⁵⁴⁾ ont appliqué le texte. Ainsi, certains axes ont reçu des traitements qui méritent d'être notés. Cela est vrai pour les axes du réseau secondaire comme pour certains axes plus importants, tels les anciennes routes nationales ou le quai Jules Guesdes (D 52). Les quartiers industriels actuellement en reconversion sont les plus déficitaires en matière esthétique : leurs voies aux longs murs aveugles ne sont même pas animées par quelques plantations⁽⁵⁵⁾.

(53) Sur le point juridique de la question voir la Note de Voies Navigables de France sur la *Définition d'une politique de Voies navigables de France en matière de voies vertes sur les chemins de service* (sans date).

(54) cf Jean Bastié, *op. cit.* page 194.

(55) Parfois celles qui existaient étaient cachées par les murs des entreprises.



76. Ancien axe devenu voie de service pour l'autoroute interdite au public, juillet 2009

Ce réseau complexe et ramifié ne doit pourtant pas être considéré comme étant par nature et de façon pérenne disparate et éclaté. Ce foisonnement de voies doit d'abord être conçu comme un atout. Ceci suppose néanmoins que le réseau soit ordonné et hiérarchisé. Dans un territoire mixte où les activités, l'habitat et les équipements se partagent l'espace, avoir une hiérarchie des voies (de la circulation douce à l'autoroute) est un atout. Encore faut-il qu'il n'y ait pas de concurrence et que le partage soit clair et lisible pour tous ! Certaines voies sont de vraies coupures, d'autres ne permettent pas des parcours suivis. Certaines sentes ou chemins semblent avoir perdu leur fonction car issus du monde rural, ils n'ont pas été adaptés aux nouveaux usages... Comprendre les particularités de ce réseau est une première étape pour le traiter de façon cohérente.

2.3.2. S'appuyer sur les atouts du territoire

L'atout du double quadrillage du territoire (cf carte 13)

Le territoire d'ORSA possède un vrai maillage est / ouest (transversal de banlieue à banlieue) - nord / sud (ou Paris-Provence). Sans doute est-il souvent brouillé et parfois peu adapté aux enjeux actuels. Ce double maillage concerne le réseau routier et le réseau ferré (ou le TVM - Trans Val-de-Marne) et l'on peut y ajouter la Seine qui le complète.

La carte 13 est explicite sur ce point et montre l'originalité du secteur... Le cadrage nord-sud est celui des grands axes. Il faut aussi évoquer la RN 305 qui, à partir d'Orly, suit un tracé moins rectiligne à partir de la D 125 avant de rejoindre la D 118 à la hauteur d'Athis-Mons. Cela crée une rupture par rapport à la desserte du sud du territoire d'ORSA, notamment celle d'Ablon-sur-Seine. L'axe de la D 52 qui longe la Seine s'arrête aussi à hauteur de Choisy-le-Roi.

Le quadrillage est-ouest est assuré, au centre du territoire, par la N 186. Cette route historique est maintenant doublée par l'A 86 qui compte trois échangeurs sur le territoire, dont celui qui dessert Rungis et celui qui permet la jonction avec la RN 7. Les deux autres axes sont moins importants.

- La D 55 s'appuie à l'est sur le pont de Vitry-sur-Seine ; à l'ouest, elle permet de rejoindre Villejuif.
- La D 32, prolongée par la D 64, forme le grand axe Orly / Villeneuve-Saint-Georges, et relie la N6 à la N 7.

Des atouts qui commencent à être perçus

On observe que les nouveaux projets (tramways, ligne TGV) s'inscrivent dans la trame existante et viennent compléter l'offre. L'objectif est d'éviter que les infrastructures de transports soient, comme cela a trop souvent été le cas dans le passé, des coupures dans le tissu urbain. Les nouveaux tracés seront, par nature, visibles dans le paysage, comme l'est par exemple le site propre de la RN 305. Ils seront des repères. Faire réapparaître plus clairement le maillage existant permettrait de lui redonner du sens, tout en donnant une cohérence au territoire qui bénéficierait ainsi d'un *cardo* et d'un *decumanus*, les deux pivots de l'urbanisme romain.

Les points de passage, notamment les nouveaux ponts sur la Seine, pourront aussi renforcer et, le cas échéant réparer, une armature urbaine pré-existante. Les ouvrages d'art sont des éléments importants de l'identité. Paris le prouve. ORSA peut ainsi se reconstruire une identité en partie fondée sur ses ponts routiers⁽⁵⁶⁾, ses passerelles de service dont plusieurs pourraient devenir des passages piétons, et ses nouveaux ouvrages pour le franchissement des voies à construire. Identité moderne liée au développement du territoire⁽⁵⁷⁾, et à sa dimension métropolitaine dont les grands franchissements sont toujours une des marques.

Les axes transversaux (RN 186, A86, RD 32) montrent les adaptations aux évolutions des usages. Nés souvent pour les usages de Versailles et de la Cour; ils sont devenus des axes importants pour les liaisons de banlieue à banlieue. Actuellement ce n'est pas tant leur nature qui pose problème que leur adaptation aux nouvelles conditions du trafic (densité, poids lourds...).

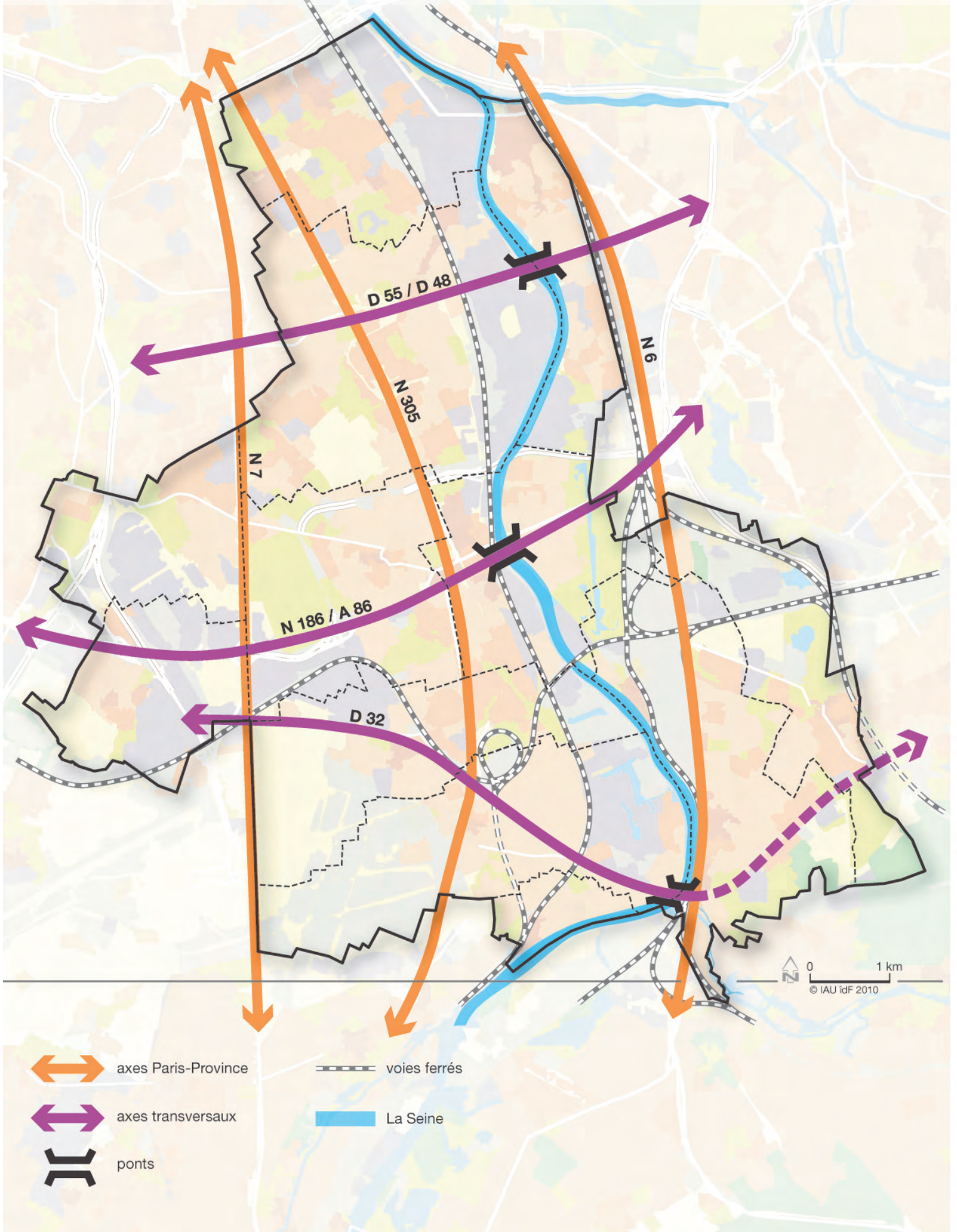
Tirer profit de la diversité de statuts et d'usages

La fonction des voies n'est pas la même partout : voies passantes, voies « reliant », voies urbaines (commerces) mais aussi réseaux de desserte interne (dans les emprises par exemple ou au cœur des tissus constitués comme La Faisanderie) ou impasses ne desservant qu'une activité... Les statuts sont différents. Si la plupart des voies sont libres, ce secteur comporte, comme dans les emprises, des voies privées, parfois interdites ou accessibles sur badge ou autorisation.

(56) Le Pont du Port à l'Anglais entre Vitry sur Seine et Alfortville, par sa technique fait partie des ponts remarquables. C'est le dernier des ponts suspendus de la Seine centrale.

(57) En effet les ponts sont récents. Il ne faut oublier que le fleuve jusqu'au 19^e siècle ne se franchissait que par des bacs. Le pont de Choisy le Roi ne date que de 1811, celui d'Ivry sur Seine de 1829. A Villeneuve Saint Georges, le pont actuel reconstruit pour faciliter le transit, remplace un plus ancien qui se situait un peu plus en amont.

Carte 13. Un double quadrillage du territoire



S'appuyer sur les projets en cours ?

Le temps des mutations actuelle, qui est celui d'ORSA, aidera sans doute à repenser le réseau dans ses différentes dimensions, à la fois locale, de transit et métropolitaine. Elle commence à être mise en œuvre, dans la même logique que les objectifs du SDRIF.

« L'organisation et le fonctionnement cohérent du réseau routier francilien restent un enjeu majeur de l'aménagement régional⁽⁵⁸⁾. »

La logique est à redécouvrir entre le réseau primaire et le réseau « magistral » désormais peu lisibles. Si le grand maillage fait l'objet de projets actuels (cf. les travaux réalisés sur la N 305 et la requalification de la RN 7), la réflexion doit aussi être portée sur les liaisons fines du territoire, en liaison des nouveaux projets de requalification.



77. Relief, axes et points de vue, zoom sur Ivry sur Seine



78. Relief, axes et points de vue, zoom sur Villeneuve Saint Georges

« Le petit maillage est un grand projet » pour remédier à la faiblesse des voies intermédiaires

2.4. Des axes créateurs de paysages

Au delà de leur fonction de transit, les axes sont créateurs de paysages et de perspectives à plusieurs échelles.

D'une part, le cumul relief et axes (routiers ou sentes) permet de créer des percées visuelles intéressantes à l'échelle du territoire. En effet, sur les coteaux, que ce soit à Ivry-sur-Seine ou à Villeneuve-Saint-Georges, le bâti pavillonnaire génère un écran visuel depuis les voies, souvent parallèles aux courbes de niveaux. Dans ce cadre, les sentes et rues disposées dans le sens de la pente sont des ouvertures notables, créatrices de points de vue remarquables sur la vallée.



77 bis. Vue depuis le coteau d'Ivry sur Seine via la Voie Schumann, mai 2009



78 bis. Vue depuis le coteau de Villeneuve Saint Georges via la rue Jules Ferry, janvier 2010

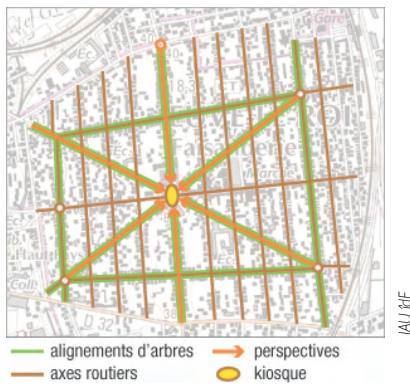
(58) Région Île de France, Schéma directeur de la région Île de France (2008) projet adopté par délibération du Conseil régional le 25 septembre 2008, p 81 à 85

Un exemple notable est celui de la D32 qui, coupant le relief et soulignée par des alignements d'arbres, offre une vue appréciable sur le coteau de Villeneuve-Saint-Georges situé en rive droite.



79. Perspective depuis la D32 vers le coteau de Villeneuve Saint Georges

Les axes sont également sources de perspectives à plus petite échelle. En effet, le cumul réseau et alignements d'arbres, nombreux sur le territoire, crée des perspectives d'échelle locale. Par exemple, les axes du quartier de la Faisanderie, par leur géométrie et les alignements d'arbres qui les soulignent, créent des perspectives vers le centre du quartier matérialisé par un rond point et surplombé d'un kiosque.



80. Jeu de perspectives à La Faisanderie

Deuxième exemple notable, l'Eglise de Vitry-sur-Seine est mise en valeur par les avenues Daniel Casanova et Paul Vaillant Couturier, toutes deux arborées.



81. Perspective vers l'église de Vitry sur Seine

Ces perspectives sont intéressantes puisqu'elles structurent et donnent à voir un territoire souvent composite et peu lisible. Lors des requalifications urbaines, ces potentialités sont à conforter.

Conclusion

Sur le territoire ORSA les axes jouent un rôle fondateur et sont, par leur diversité, un atout en matière d'identité. Encore faut-il que cette diversité soit aussi un enjeu. Il ne suffit pas de constater le passé, il s'agit de lui donner du sens pour le présent.

Le réseau doit être lisible de manière à être le support de la politique urbaine comme il l'a été dans d'autres politiques plus anciennes (rurales d'abord puis industrielles). Il doit irriguer les quartiers où il fait bon vivre et travailler, et être à la hauteur des demandes de transits de ce secteur où les activités et la logistique sont essentielles pour la métropole.

Les projets actuels de transport et de circulation (gare intermodale, TGV, Tramways...) et plus largement ceux de requalification de l'espace public, sont l'occasion de recréer les nécessaires hiérarchies entre les axes et de les replacer au sein de la politique paysagère et de jonction entre les espaces ouverts.

3. Des espaces ouverts

De nombreux espaces ouverts sont présents sur le territoire. De taille et de fonction différentes, ils permettent d'aérer un territoire urbain très dense. Certains sont reliés entre eux, d'autres sont isolés.

Comme le montre Sandra Huppe dans son étude sur le désenclavement des espaces ouverts en milieu urbain⁽⁵⁹⁾, il existe plusieurs définitions des espaces ouverts. On peut entendre par « espace ouvert », les espaces naturels mais aussi les espaces publics et les espaces ouverts privés. **La définition que nous retiendrons pour notre étude est celle des espaces ouverts visuellement, c'est-à-dire des espaces non construits mais pas nécessairement non imperméabilisés.** Ainsi des espaces industriels, des délaissés des grandes infrastructures de transport, des voies ferrées et des aéroports, peuvent être classés dans la catégorie des espaces ouverts.

En conséquence, les espaces ouverts regroupent des étendues très diverses ne se limitant pas aux espaces naturels ou publics mais concernent l'ensemble des espaces qui, par leur physionomie, offrent de grandes étendues aérant le territoire.

Sur le territoire d'ORSA, différents types d'espaces ouverts ont été relevés (cf carte 14 et annexe 2. Les espaces ouverts).

3.1. Les espaces ouverts créés par la nature : l'ex plateau agricole, grenier à blé de Paris



82. Paysage agricole à Choisy le Roi

La présence des espaces ouverts sur le territoire n'est pas récente. Jusqu'au début du 20^e siècle, ce territoire peu habité était un immense espace ouvert agricole. Le regard y portait loin comme l'illustre la gravure de Choisy-le-Roi où l'on peut apercevoir le Panthéon.

Comme l'atteste la présence de moulins et domaines sur la carte des Chasses du Roi de 1740 (cf annexe 6.1.1.), ce territoire abritait un vaste plateau agricole. La Plaine de Montjean, où se trouvent entre autres les serres de Paris à Rungis (voir annexe 2, fiche n° 5), en est aujourd'hui l'ultime vestige agricole. Ce plateau était le plus proche grenier à blé de la ville de Paris.

Les espaces ouverts de ce type sont actuellement de faible superficie. Ils sont souvent implantés dans les zones périphériques les plus éloignées de Paris. La préservation des espaces agricoles à proximité de la capitale, comme ceux de la plaine de Montjean ou ceux du sud-est de Villeneuve-Saint-Georges, en fait des espaces remarquables et identitaires. En effet, ils reflètent l'histoire du territoire. Il faut donc leur permettre de mieux s'inscrire dans le territoire en les reliant aux autres espaces ouverts d'ORSA et, vers l'extérieur du territoire, aux espaces prestigieux de la Roseraie de l'Haÿ-les-Roses ou du parc de Sceaux. Cela nous semble une condition pour les sortir de leur enclavement.



83. Espace agricole à Rungis, juillet 2009

3.2. De grands espaces ouverts hérités des emprises ou des activités

3.2.1. Les emprises : au delà des « plaques », des espaces ouverts importants

Les grandes emprises ne sont pas uniquement des coupures. Ce sont également des secteurs qui par leur fonction, leur structure et leur configuration forment des espaces ouverts aérant le territoire.

L'aéroport d'Orly est l'exemple le plus marquant : outre les terminaux et les bâtiments de maintenance, ce secteur est composé majoritairement de larges pistes et de vastes zones enherbées ouvrant le territoire.

Autre exemple notable, les voies ferrées sont souvent perçues comme des coupures majeures. Or ce sont aussi des espaces ouverts non négligeables pour un secteur à forte densité urbaine, marqué par les emprises ferroviaires. La zone de triage de Villeneuve-Saint-Georges est le cas le plus frappant sur le territoire. Le regard y porte loin, notamment depuis la passerelle reliant Villeneuve Triage à Villeneuve-Saint-Georges et surplombant la voie. On a là l'un des meilleurs points de vue sur l'ensemble du territoire d'ORSA.

⁽⁵⁹⁾ Sandra Huppe, *Le désenclavement des espaces ouverts en milieu urbain Cas de l'OIN Orly Rungis Seine Amont*, septembre 2008



84. Zone de triage de Villeneuve Saint Georges. Les rails créent un effet perspective remarquable, 2009

Les emprises, identitaires par leur nombre et les surfaces occupées, offrent aussi au territoire une respiration.

3.2.2. Une voie de reconversion des emprises : la création d'espaces ouverts

Sur le territoire, de nombreux parcs sont issus de la reconversion de terrains utilisés par des emprises. Lors de leur fermeture, les emprises ont laissé des impacts sur le territoire : anciennes carrières inondées, espaces sous-minés, terrains pollués sont autant de facteurs qui ont influencé leur devenir.

Certains espaces ouverts se sont implantés sur des terrains inconstructibles par nature. C'est le cas du Parc des Lilas (40 ha⁽⁶⁰⁾) (voir annexe 2, fiche n° 2) qui est installé sur un ancien site d'exploitation de gypse. Cet ancien site de carrière connaît aujourd'hui un risque d'effondrement le rendant de ce fait inconstructible. La création de ce parc, espace de loisirs et de culture, s'est présentée comme la seule voie de revitalisation de la zone après la fermeture de l'exploitation de gypse. Ce très vaste parc situé au cœur d'ORSA est aujourd'hui enclavé, mal desservi et mal signalé. Mais il pourrait à terme devenir un élément fort de centralité locale voire métropolitaine.



85. Espace paysagé du Parc des Lilas, 2009

D'autres sont des terrains reconquis. C'est le cas du Parc Interdépartemental des Sports d'une superficie de 76 hectares et du Parc Départemental de la Plage Bleue (voir annexe 2, fiche n° 3) qui sont d'anciens sites d'extraction de matériaux à ciel ouvert. Le parc de la Plage Bleue était une exploitation de sablon. Suite à son abandon, les petits bassins alimentés par la nappe phréatique ont été adoptés par des baigneurs et des promeneurs. Face à l'accroissement de l'insalubrité, ces plans d'eau ont ensuite été fermés puis le Conseil Général a décidé d'y créer un parc d'environ 40 ha, maillon du projet régional de coulée verte.



86. Parc interdépartemental des sports de Choisy le Roi



87. Parc de la Plage Bleue à Valentigney, juillet 2009

Citons aussi le parc départemental des Cormailles à Ivry-sur-Seine (5,3 hectares), géré par Conseil Général du Val-de-Marne et aménagés récemment à partir d'anciennes friches industrielles (voir annexe 2, fiche n° 1). Cet espace présente des qualités paysagères et environnementales réelles, en atteste le Grand prix National du Paysage reçu par le parc des Cormailles en 2007.

(60) Chiffre issu de <http://www.cg94.fr/node/1050>, dernière consultation déc. 09



88. Parc des Cormailles d'Ivry sur Seine

Les emprises ont ainsi gardé leur caractère identitaire, lié à l'ouverture qu'elles offrent sur le territoire, malgré leur reconversion.

3.3. Un semis de parcs et d'espaces verts de tailles différentes

Outre les grands espaces verts hérités des anciennes emprises, le territoire d'ORSA a la caractéristique d'être parsemé d'espaces verts de taille plus modeste.

Certains sont de taille intermédiaire (entre 4 et 10 hectares), par exemple :

- le parc des Blondeaux d'une superficie de plus de 9 hectares situé sur la commune de Vitry-sur-Seine,
- le parc Petit Leroy d'une superficie de près de 9 hectares à Chevilly-Larue,
- le parc Georges Méliès d'une superficie de 4,6 hectares à Orly,
- ou le parc Maurice Thorez de 4,1 hectares à Choisy-le-Roi,

S'y ajoutent un semis d'espaces verts de proximité (superficie inférieure à 4 hectares), tels les nombreux squares.



89. Parc Blondeaux de Vitry sur Seine

Sur le territoire, les espaces ouverts sont classés en 3 catégories selon leur degré d'accessibilité (voir carte 14) :

- Les espaces ouverts dédiés : ce sont soit des espaces hors agglomération où les personnes peuvent aller se promener librement (ex : bois) ou des espaces qui ont été créés pour que les personnes viennent s'y promener (ex : parcs publics). Notons que ces espaces ouverts dédiés correspondent majoritairement aux espaces verts.
- Les espaces ouverts autorisés et/ou tolérés : ce sont des espaces autorisés aux personnes mais où aucun aménagement ou infrastructures ne sont réalisés pour inciter les gens à y aller (ex : cimetières, espaces agricoles)
- Les espaces ouverts interdits : ce sont des espaces fermés au public soit pour des raisons de sécurité soit parce que ce sont des lieux privés (ex : aéroport d'Orly, emprises ferroviaires, serres et pépinières de la ville de Paris).

3.4. Un espace ouvert à requalifier : la Seine

Traversant le territoire du nord au sud, la Seine en est un des éléments structurant. Sa nature même en fait un espace ouvert privilégié où le regard porte loin. Cette caractéristique reste pourtant peu mise en valeur : aujourd'hui le territoire tourne le dos à la Seine plus qu'il ne la valorise et les réflexions portent souvent sur la seule reconquête des berges à tel ou tel endroit. Pour autant la Seine pourrait créer de l'identité à plusieurs échelles, pour peu qu'on la redécouvre. L'échelle locale en est une et elle peut d'ailleurs se décliner de diverses manières plus ou moins larges, mais l'échelle d'ORSA en est une autre.



90. Vue sur la Seine et le coteau de Villeneuve Saint Georges, mai 2009

Relier les communes

Reliant les communes sur son axe nord/sud, le fleuve est un lien fort du territoire à l'échelle locale. Ce lien pourrait être renforcé en rendant la Seine et ses berges aux habitants, notamment d'Ivry-sur-Seine à Ablon-sur-Seine. Sur la rive droite, dans un espace peu amène comme Villeneuve Triage, le secteur possède encore un intéressant morceau du chemin de halage qui pourrait compléter la mise en valeur des berges à Choisy-le-Roi et Alfortville.



91. Berges de la Seine aménagées à Choisy le Roi, janvier 2010

La Seine est aussi un lien sur son axe est-ouest. Seule la commune de Choisy-le-Roi est à cheval sur les deux rives du fleuve, les autres étant limitées administrativement par le fleuve. De ce fait, la Seine fait l'union entre les communes mais elle est souvent perçue comme coupure du fait de la faiblesse des franchissements. L'exemple, proche, de Paris est une façon de montrer que la coupure peut être réduite. Cela peut se faire en créant des passerelles piétonnes ou des ponts. En ce sens, les nouveaux franchissements prévus sont importants à considérer sous ce jour. Sans doute ne faut-il pas les voir dans une approche fonctionnelle trop restreinte, mais les concevoir aussi comme franchissements doux. Quant aux anciennes passerelles de service, elles pourraient trouver un nouvel usage en étant adaptées, elles aussi, aux traverses pour piétons.

La Seine, espace ouvert métropolitain

A l'échelle métropolitaine, la Seine fait partie d'un tout à la fois très vaste, de Bray-sur-Seine à Rouen voir le Havre, et plus restreint, de Corbeil-Essonnes à Conflans-Sainte-Honorine (Seine Amont - Seine Aval - Paris). Son aménagement doit être envisagé à cette échelle en facilitant le lien avec la capitale afin de mettre en continuité la Seine de Paris (Seine protégée par la reconnaissance de l'Unesco mais aussi Seine spectacle par les ponts éclairés, les berges animées et rendues

à la promenade...) et la Seine du territoire ORSA. L'enjeu est d'en faire un même espace ouvert continu au lieu de voir la série des ponts de Paris s'arrêter aux limites administratives de la capitale. D'autres limites pourraient être trouvées. Dans un premier temps, celle de la confluence avec la Marne par exemple, mais dans un second celle du seul pont suspendu (Vitry-sur-Seine) existant qui viendrait compléter le panorama de l'histoire des Ponts qui est incomplète si on la limite à celle allant du Pont Neuf (le plus ancien) au Pont Charles de Gaulle (le plus récent). La métropole peut passer ainsi d'une approche « Ponts de Paris » à une nouvelle « Ponts de la Seine »...

Notons que l'équipe de Bernardo Sechi de Studio 9 développe, dans le cadre de la consultation pour le Grand Paris, la notion de « traversée verte ». La Seine à ORSA en est un élément structurant. Cette traversée n'est pas une continuité écologique, mais une continuité d'espaces publics, souvent verts et proches de l'eau, qui permet de traverser le Grand Paris du nord au sud et qui pourrait devenir un élément structurel dans le tissu existant.

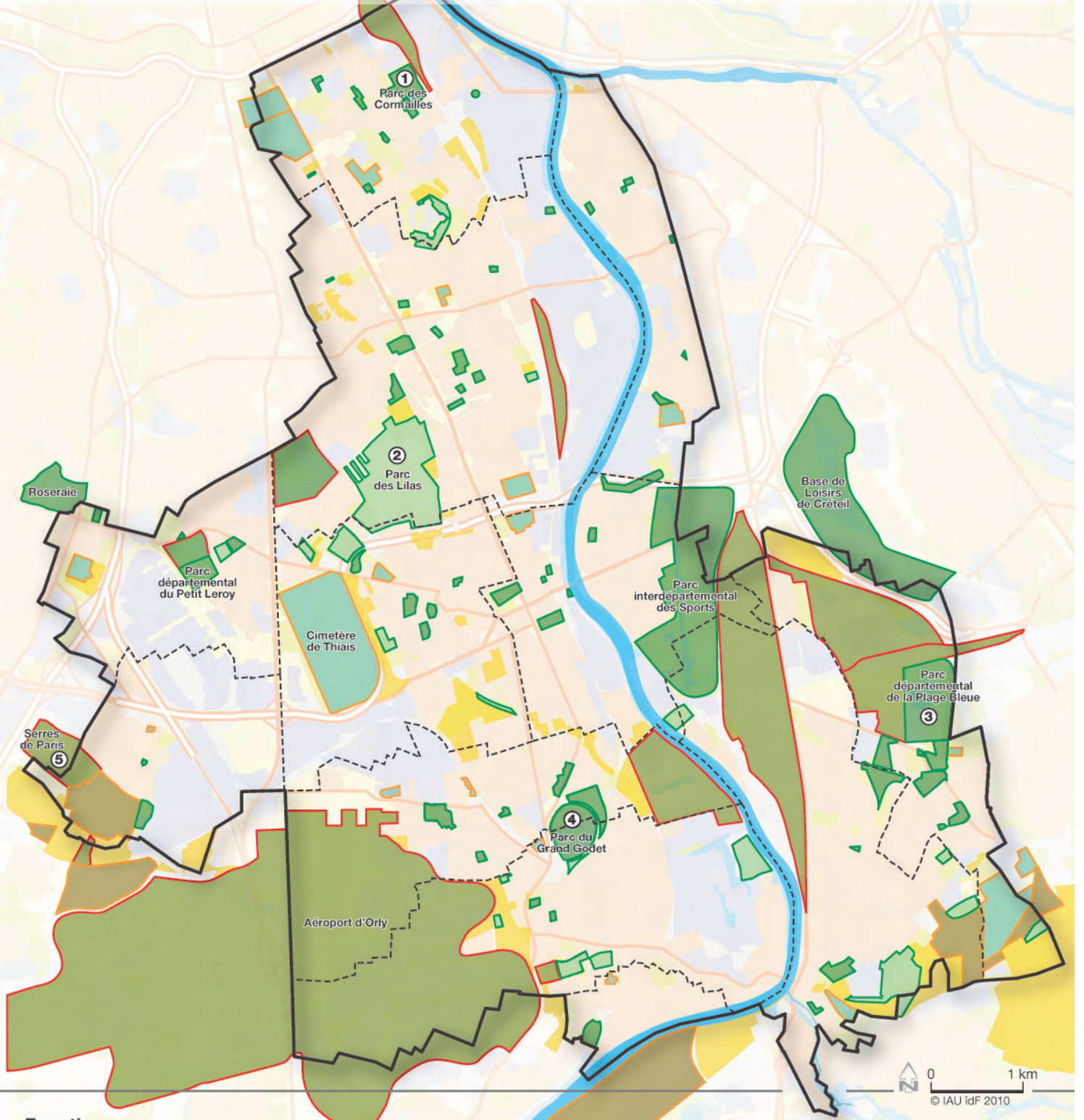
La Seine a donc un rôle majeur à jouer comme vaste espace au sein du territoire comme de la métropole. Espace encore relativement libre. Sa reconquête ou plus exactement sa réinterprétation par l'EPA ORSA pourrait être une sorte de prémisses à la mise en œuvre de tout le projet de territoire.

3.5. Quelle(s) continuité(s) entre ces espaces ouverts ?

Le nombre et la taille de ces espaces ouverts en font des éléments d'identité du territoire. **Mais c'est plus dans la continuité entre ces espaces, créant un seul et même ensemble structurant au sein du territoire, que l'identité pourrait se créer.** En effet, la trame verte est une notion importante pour un territoire. De taille et de formes très variées, les liaisons vertes constituent des espaces utilisés pour les déplacements quotidiens ou pour les loisirs. Ces liaisons facilitent les accès aux équipements, aux espaces verts publics et aux gares. Elles améliorent le cadre de vie et contribuent au développement de la vie locale. Les liaisons vertes sont de formes variées : une sente, un chemin piétonnier, une promenade, un mail planté, des aménagements le long des berges, un parc linéaire...

Une cartographie de l'ensemble de ces liaisons vertes permettrait de mieux se rendre compte de la situation sur le territoire. Cette carte demandant un travail de terrain approfondi, seule une carte des alignements d'arbres et pistes cyclables a été réalisée (carte 15). Comme le montre cette carte, **le territoire d'ORSA ne possède pas de trame verte structurée malgré d'importants alignements d'arbres sur le territoire et quelques circulations douces mais non reliées entre elles.** Afin d'améliorer les accès aux grands

Carte 14. Espaces ouverts : leurs fonctions et leurs types d'accès



Fonctions

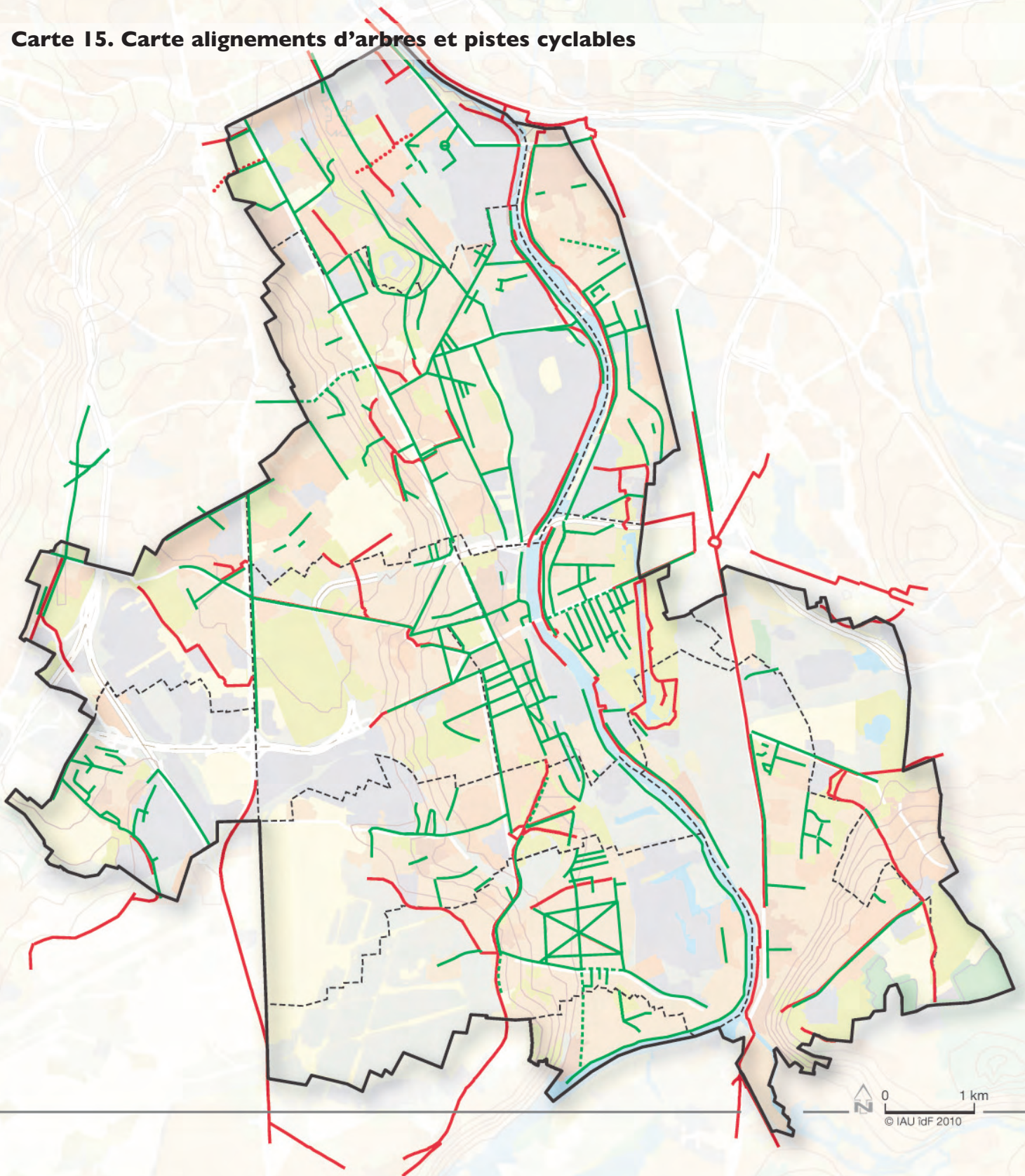
- la Seine
- les parcs
- les jardins et espaces pédagogiques
- les espaces agricoles
- les cimetières
- les espaces ouverts liés à des activités
- les espaces liens

Types d'accès

- espace dédié
- espace autorisé
- espace interdit

Cette carte hiérarchise, selon leur fonction et leur type d'accès, les espaces ouverts du territoire. Une clef de lecture et des fiches détaillées de quelques uns de ces espaces ouverts complètent cette carte en annexe 2.

Carte 15. Carte alignements d'arbres et pistes cyclables



- | | |
|--|---|
|  alignement continu |  piste cyclable (<i>voie bus</i>) |
|  alignement discontinu |  piste cyclable (<i>donnée 2009</i>) |

0 1 km
© IAU idF 2010

espaces verts mais aussi les liaisons entre plaine et plateau et les liaisons intercommunales, il convient de développer la trame verte sur le territoire.

Au vu de l'implantation des espaces ouverts sur le territoire, plusieurs continuités semblent se dessiner.

3.5.1. Continuité à l'échelle du territoire (carte 16)

3.5.1.1. Quelle(s) continuité(s) ?

Plusieurs continuités se dessinent à l'échelle du territoire :

- un axe majeur allant du parc des Cormailles d'Ivry-sur-Seine aux berges de la Seine à Villeneuve-le-Roi, via le Parc des Lilas et la centrale de stérilisation d'eau de la ville de Paris, semble structurer le territoire du nord au sud ;
- deux axes verts secondaires : celui allant du parc des Lilas à la Roseraie de L'Haÿ-les-Roses et celui allant de la Base de loisirs de Créteil au sud-est de Valenton. Notons que cette dernière correspond à la coulée verte d'interconnexion des TGV, reliant Créteil à la forêt de Notre-Dame de Santeny.

Bien que certaines de ces continuités soient extraterritoriales, comme la coulée verte de l'interconnexion des TGV, l'objectif à cette échelle est d'en faire des continuités pour les habitants, des itinéraires privilégiés dans leurs déplacements quotidiens ou de loisirs. La portée de ces continuités demeure donc locale.



92. Sente à Ivry sur Seine, mai 2009

3.5.1.2. Des continuités contrariées

Comme le montre la carte 16, ces axes sont morcelés. Ils définissent des zones à enjeux, d'une part au niveau des espaces intermédiaires et de leur insertion dans ces axes, d'autre part parce que certaines de ces continuités passent par des espaces interdits. Pour exemple, l'axe situé sur la coulée verte reliant Créteil à Limeil passe par deux espaces ouverts interdits au public : l'espace de triage de Valenton et la station d'épuration interdépartementale. Ces emprises ne pouvant être ouvertes au public, même partiellement, pour des raisons de sécurité, deux notions interviennent alors : la « pourtournabilité »⁽⁶¹⁾ et le franchissement. Enfin, les espaces autorisés et/ou tolérés sont également des sites à enjeux dans le but qu'ils fassent partie intégrante de ces axes verts.

• Les espaces intermédiaires : des secteurs à enjeux (voir carte 16)

Les espaces intermédiaires sont de deux types :

- les « espaces liens », représentés en jaune sur la carte,
- les « espaces pleins », en opposition aux espaces ouverts.

Les « espaces liens » sont des espaces non bâtis mais qui n'ont pas de fonction définie. Ils regroupent les espaces délaissés, enherbés autour d'une entreprise, boisés, sportifs... Un léger traitement permettrait à peu de frais de leur donner une fonction de liaison verte.

Les « espaces pleins » concernent les autres espaces, ceux qui sont bâtis. Dans ce cas, un traitement urbain des voies de circulation (limitation de la vitesse, mise en place d'alignements d'arbres...) est une possibilité pour les transformer en liaisons vertes. Notons que sur les coteaux d'Ivry-sur-Seine de nombreuses sentes, parfois arborées, offrent aux habitants des itinéraires de transit piétonniers et cyclistes.

• La question de la pourtournabilité

Comme le définit Sandra Huppe, la pourtournabilité est le fait de pouvoir « pourtourner » - de l'ancien français *portorner*, de pour et tourner - c'est-à-dire longer le pourtour, la limite d'un espace à l'extérieur ou à l'intérieur. Pouvoir pourtourner une emprise permet de changer le regard qu'on lui porte, son caractère ouvert et aérant le territoire prévaut alors sur son aspect de coupure.

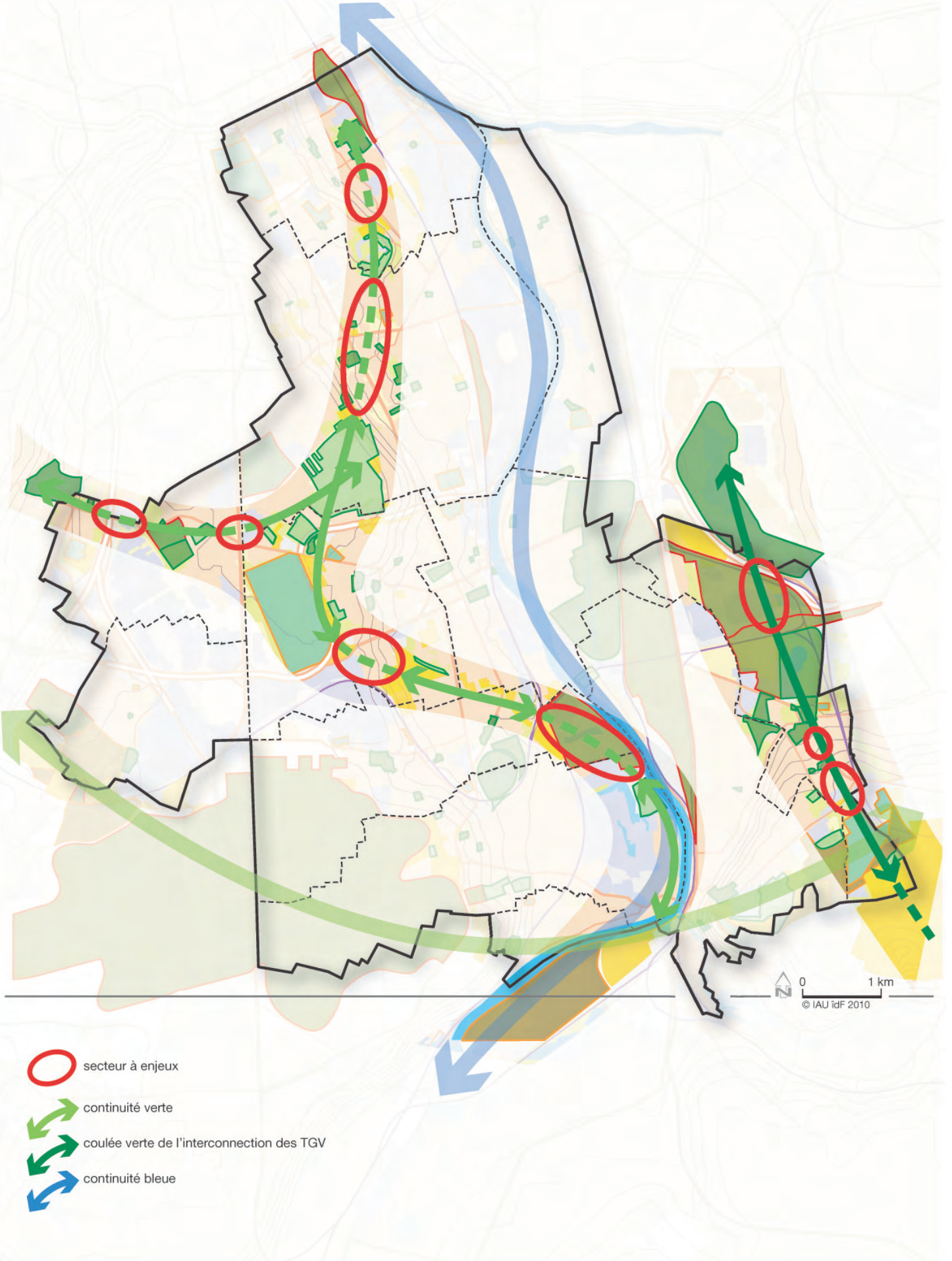
• La question des franchissements

L'accessibilité aux grands espaces verts publics par les piétons et les cyclistes reste dans l'ensemble peu satisfaisante, du fait notamment de l'insuffisance des franchissements de la Seine, des infrastructures et des grandes emprises. Cette lacune est aussi préjudiciable à la vie locale, puisque formant un territoire éclaté aux quartiers isolés.

Il convient d'augmenter le nombre des franchissements à ces obstacles, afin d'améliorer le maillage vert du territoire.

(61) Sandra Huppe, *Le désenclavement des espaces ouverts en milieu urbain, Cas de l'OIN Orly Rungis Seine Amont*, sept. 2008

Carte 16. Certaines continuités en espaces ouverts à l'échelle du territoire



Notons deux exemples remarquables : le franchissement des voies ferrées à Villeneuve-Saint-Georges et celui de la Seine à Ablon-sur-Seine. Le premier, piétonnier, permet de relier Villeneuve-Triage et sa gare RER au cœur de Villeneuve-Saint-Georges. Il offre un point de vue remarquable sur la vallée et les coteaux. Le second emprunte la passerelle de l'écluse d'Ablon-sur-Seine et permet d'ouvrir un accès aux grands espaces ouverts naturels de la rive droite de la Seine.

• **L'aménagement des espaces autorisés**

Au sein de ces axes vert structurants du territoire, il serait intéressant que les espaces autorisés fassent partie intégrante du cheminement piéton et cycliste. Prenons l'exemple du cimetière de Thiais. Actuellement, cet espace est clos par un mur long et haut le fermant visuellement. Il n'est accessible que par l'entrée située sur la RN7. L'aménager en remplaçant le mur par un grillage permettrait d'ouvrir visuellement cet espace vert remarquable (rappelons que ce cimetière est composé de plus de 6000 arbres sur 103 hectares). Ouvrir cet espace au cheminement piéton par l'aménagement d'une sente traversante, permettrait de respecter l'esprit du lieu.



93. Rue Pergolèse à Ivry sur Seine, mai 2009



94. Passage Bela Bartok, novembre 2009

3.5.2. Continuité à l'échelle métropolitaine (carte 17)

A l'échelle métropolitaine, deux continuités se dessinent.

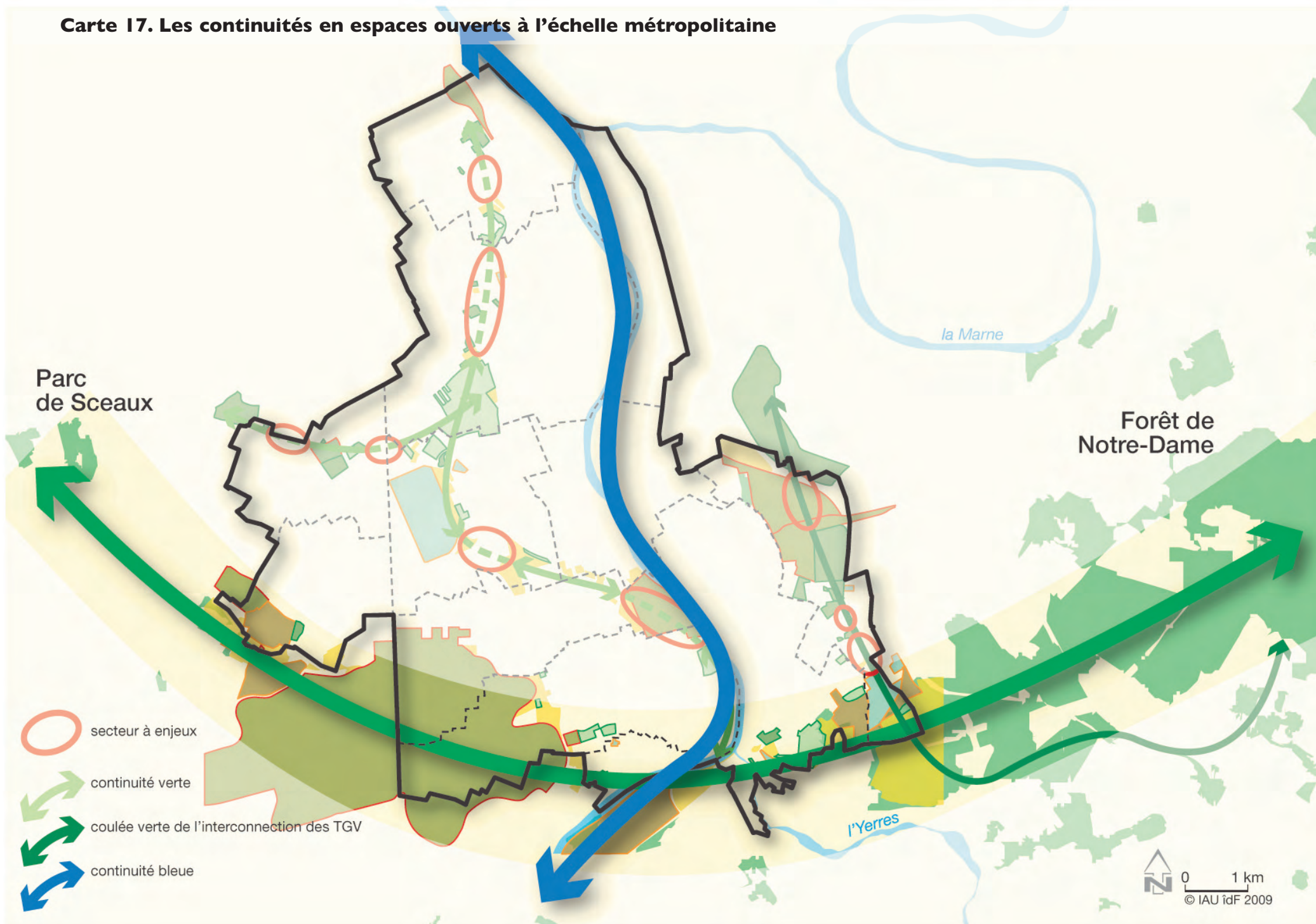
- La première correspond à l'axe structurant que représente la Seine, cité précédemment. Il s'agit de la continuité bleue.
- La seconde va du Parc de Sceaux à l'ouest à la Forêt de Notre-Dame à l'est, via l'aéroport d'Orly, les espaces agricoles de Rungis et Villeneuve-Saint-Georges et l'Arc Boisé du Val-de-Marne. Bordant l'ensemble sud du territoire, elle est un lien entre des espaces plus naturels. Seul espace qui se détache des autres, l'aéroport d'Orly n'est bien entendu pas un espace naturel, mais les grands espaces enherbés qu'il offre participent à la continuité verte.

Se pose pour ces deux axes métropolitains la question de la biodiversité et donc du rôle de continuité écologique qu'ils pourraient jouer. Peut-on parler de corridor écologique ?

Conclusion

Dans un territoire fortement urbain, les espaces ouverts sont des lieux privilégiés de rencontre, détente et loisirs pour les habitants. Leur nombre sur le territoire d'ORSA en fait un élément identitaire fort, puisque marquant le paysage et ayant un rôle non négligeable dans sa construction. La superficie en espaces ouverts est tout à fait remarquable pour un territoire si proche de la capitale. Cette caractéristique est à ne pas négliger pour les projets d'aménagement. Il faut privilégier une mise en réseau de ces espaces dans le but d'une part d'éviter de les enclaver et d'autre part de favoriser les déplacements doux.

Carte 17. Les continuités en espaces ouverts à l'échelle métropolitaine



Conclusion

Dans notre introduction nous avons indiqué que les éléments qui confèrent traditionnellement de l'identité à un territoire n'étaient pas ceux qui caractérisaient Orly-Rungis-Seine Amont. Il fallait aller voir ailleurs. Le territoire est caractérisé par ses emprises, par le rôle des différents axes majeurs ou non, qui créent un quadrillage très particulier et, enfin, par ses espaces ouverts. Ces trois éléments en eux mêmes ne peuvent créer une identité. C'est leur agencement, ce qu'ils représentent à la fois dans l'imaginaire et dans la réalité, et la manière dont ils sont traités qui forment ou non identité.

Les emprises comme les espaces ouverts - et ce sont parfois les mêmes - sont remarquables par la superficie qu'ils occupent. C'est leur volume qui les rend « identitaires » puisqu'ils ponctuent mieux que tout autre élément le territoire. Mais cette *occupation* n'a vraiment de sens que si elle n'est pas *tache* mais *sens*. Sont-elles positives ou négatives ? Positives, elles le sont déjà par les activités économiques qu'en principe elles sous entendent, même si cela est parfois contrecarré par des nuisances non moins importantes (bruit, pollutions diverses...). Mais elles doivent aussi être positives pour la population ou vis à vis de l'extérieur par l'image qu'elles peuvent véhiculer.

Pour les emprises l'étude fait ressortir combien la question de perméabilité et du traitement des abords est importante. L'emprise doit être partie de la ville et non corps plus ou moins rapporté, exogène. Quant elle occupe 80 % d'un territoire comme à Thiais, Rungis ou Chevilly-Larue, elle est ville. Elle est, par nature, identité de la ville et l'EPA l'a bien compris puisqu'il s'identifie à deux des emprises majeurs : l'aéroport et le MIN. Dès lors, le traitement de l'espace public joue un grand rôle. Pour comparer, il suffit d'évoquer par exemple dans l'est parisien ce que représentait comme emprise *négative* les anciens entrepôts de Bercy, devenu désormais un lieu de convivialité intégré à la ville tout en maintenant des activités dans le secteur. Des emprises beaucoup plus fermées, comme, toujours à Paris, le Parc d'exposition de la Porte de Versailles, montrent qu'il n'y a pas de rejet de la part de la population car l'intérêt collectif est plus important que la gêne que peut causer la clôture de ce vaste périmètre infranchissable. Le lien à la ville demeure donc le point essentiel. S'agissant souvent d'emprises fonctionnelles pour lesquelles des impératifs de sécurité sont importants, l'évolution vers une porosité plus large ne peut se décréter mais peut s'améliorer. En revanche, on observe que toutes les emprises sont mutables. C'est donc par l'anticipation de ces mutations que ce lien à la ville doit être recherché.

Ainsi les emprises, parce qu'elles sont très visibles dans l'espace, deviendront véritablement des repères. Le secteur ORSA accueille deux des emprises majeures pour la métropole, le MIN de Rungis et l'aéroport de Paris-Orly, l'identité sera renforcée dès lors que ces éléments éponymes seront valorisés. Toute chose égale par ailleurs - et les demandes du public ne sont bien évidemment plus du même ordre - un équipement comme Orly devrait retrouver une vraie place dans la cité et ses millions de visiteurs de années 1960. Son contemporain le CNIT de La Défense a réussi sur le plan de la notoriété et de l'identité une réelle mutation. La plate-forme aéroportuaire n'a pas moins de potentialités. Il en est de même pour le MIN de Rungis.

En ce qui concerne les axes comme les espaces ouverts, l'étude montre que leur présence est importante et leur rôle à la fois structurant et fondateur, tout autant. Les espaces ouverts sont confrontés à la question de leur visibilité. Ils dépendent d'autorités diverses (notamment Département, Communes mais aussi Ville de Paris), ils ont des fonctions parfois très spécialisées (Parc Interdépartemental des Sports, les Cimetières parisiens). Certains ont des accès assez difficiles (Parc des Godets). Ainsi les espaces ouverts et les parcs ne forment pas un tout mais une pluralité de lieux. Malgré la faible densité du territoire, malgré l'importance des espaces ouverts et des parcs, malgré les arbres d'alignement, il n'y pas encore une identité « verte » qui se détache. La matière est pourtant là qui confère une forte particularité par rapport à d'autres secteurs à enjeux de l'Ile-de-France. Une nouvelle fois le rôle moteur, fédérateur que peut avoir l'EPA ressort. Sur les axes le phénomène est du même ordre, il y a brouillage, c'est à dire que les atouts de ce réseau ancien et diversifié ne contribuent pas suffisamment à l'identité et il ne fait pas image.

Les projets actuels qui se mettent en place progressivement sont autant d'occasions d'agir sur ces vecteurs et d'en faire de réels moteurs de l'identité. En effet, au delà de chaque projet qui par nature est limité à un secteur bien défini (Ardoines, Zac du Plateau, Orly, Vitry et RN 7...), les repères de l'identité sont autant de leviers intermédiaires pour conférer de l'unité à l'ensemble.

Chapitre II

Appréhender les spécificités du territoire par ses habitants et ses usagers

La vie locale et sa traduction dans l'espace



J.-C. Pottocini / Ubba Images / AGF

Introduction

Les emprises, les grands axes et les espaces ouverts ne sont pas les seuls éléments qui ont façonné le territoire et contribué à son identité. ORSA a aussi été modelé par les générations d'habitants qui y ont vécu et travaillé et par les mouvements de populations anciens et plus actuels. La trace des générations successives d'habitants se lit au travers du patrimoine bâti, du paysage et d'un point de vue plus sociologique, à travers la population, ses attentes et ses usages.

I. Un territoire « pauvre » situé dans un département « moyen » et une région « riche »

Cette première section présente les principales caractéristiques socio-économiques du territoire du point de vue de son peuplement en situant le territoire d'ORSA dans son contexte départemental et régional. Les dynamiques de peuplement locales ne peuvent se comprendre indépendamment du contexte régional. Comment ORSA se situe-t-il au sein de l'Île-de-France, région économiquement riche mais traversée par de fortes inégalités sociales ? Comment est-il positionné au sein du département du Val-de-Marne qui est, au vu des indicateurs sociaux, un département moyen comparé aux départements aisés de l'ouest et aux départements pauvres du nord et de l'est de la région⁽⁶²⁾ ?

I.1. Un territoire d'accueil de populations modestes venant d'horizons divers

A partir du 19^e et de façon continue au cours du 20^e siècle et de la première décennie du 21^e siècle, **le territoire accueille des vagues migratoires successives qui accompagnent le double processus d'industrialisation et d'urbanisation.**

Ces populations venues d'horizons de plus en plus lointains sont démunies : les non qualifiés et les catégories socio-professionnelles les plus modestes forment le gros des contingents migratoires.

- Une première vague d'immigration provinciale et étrangère est due, du milieu du 19^e siècle à la première guerre mondiale, à l'exode rural, en lien avec le développement industriel et celui des transports. La période est marquée par l'apparition de pavillons et d'immeubles de rapports.
- Puis on assiste à un élargissement progressif des lieux d'origine des migrants entre les deux guerres. Les français viennent de toutes les régions, mais principalement de Bretagne et du Nord ; l'aire de recrutement des étrangers s'élargit à la Méditerranée, à l'Europe de l'est et au Maghreb. En 1931, le taux d'étrangers est de 9,3 % dans le département de la Seine, il est plus élevé à Choisy-le-

Roi (11,5%) et à Vitry-sur-Seine (12,3%). Sur le plan de l'habitat, cette période est marquée par le développement des quartiers pavillonnaires construits par les « mal logés »⁽⁶³⁾. Ces lotissements accueillent des immigrés pauvres arrivés en France depuis peu, italiens par exemple, mais aussi les ouvriers originaires des provinces françaises installés récemment en région parisienne. Ces « mal lotis » contribueront à la montée électorale des partis de gauche, socialiste et communiste, fortement enracinés dans le territoire.

- L'immigration populaire et ouvrière s'intensifie pendant la période des Trente Glorieuses. Elle se « mondialise » plus récemment (asiatique, indienne, africaine...).



95. Une population venue des 4 coins du monde

Tableau I. Part des étrangers en 2006

	Français	Etrangers	Total
EPA ORSA	82,8	17,2	100
VAL-DE-MARNE	87,4	12,6	100
IDF	87,5	12,5	100

Source : Insee, RP 2006 exploitation principale

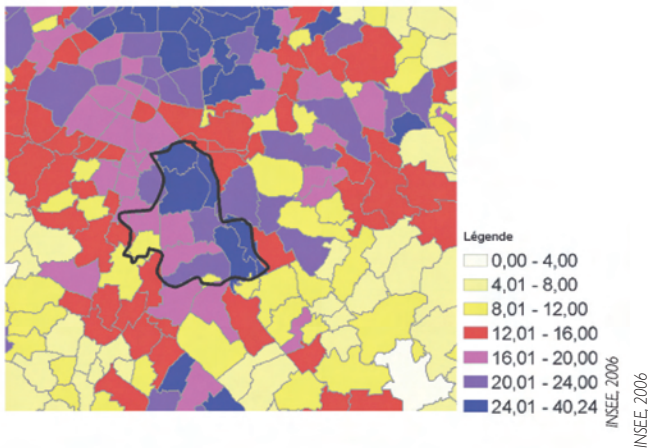
(62) BS consultants, IAURIF, *Etude concernant les mutations sociales dans le Val de Marne. Partie I Les cadrages départementaux*, pour le Conseil Général du Val de Marne, mai 2006.

(63) Annie Fourcault, *La banlieue en morceaux. La crises des lotissements défectueux en France dans l'entre deux guerres*, Grane, Créaphis, 2000.

D'après les résultats du recensement de population de 2006, le taux d'étrangers est de 17,2 % sur le territoire, soit sensiblement plus que la moyenne du département (12,6 %) et de la région (12,5 %). Il a aussi davantage augmenté entre 1999 et 2006 sur le territoire (de 15,6 % à 17,2 %) que dans le département et la région.

Le taux d'immigrés (étrangers, nés à l'étranger) est de 30,6 % sur le territoire, soit nettement plus que la moyenne régionale qui est de 16,9 %. La carte 18 montre que cette moyenne recouvre des disparités entre communes, le taux d'immigrés⁽⁶⁴⁾ étant plus élevé dans les communes du nord du périmètre et à Villeneuve-Saint-Georges et Valenton. Dans ces communes, le taux d'immigrés est compris entre 24 % et 40 %, équivalent à celui des communes du sud de la Seine-Saint-Denis. La commune de Rungis est la seule à avoir un taux inférieur à la moyenne régionale.

Carte 18. Part des immigrés à la commune



I.2. Du milieu des années 70 à la fin des années 90 : un cumul de difficultés socio-économiques

L'histoire du territoire durant la période récente, du milieu des années 1970 à la fin des années 2000, illustre le processus de métropolisation à l'œuvre en Ile-de-France et la façon dont ce processus se décline sur un territoire populaire. Sans entrer dans le détail, retraçons en les grandes lignes au travers des deux dernières séquences historiques⁽⁶⁵⁾.

- Du milieu des années 70 à la fin des années 90, le territoire connaît de graves difficultés socio-économiques.
- Au cours de la décennie 2000, le territoire bénéficie d'une dynamique économique qui profite peu à ses résidents.

Comme d'autres territoires populaires d'Ile-de-France, ORSA subit, du milieu des années 1970 à la fin des années 1990, des difficultés socio-économiques graves. En lien avec la désindustrialisation rapide et le caractère populaire de ce

secteur, le chômage et la précarité s'accroissent, particulièrement dans la sphère hors travail. Le bilan de l'emploi salarié privé est négatif et la population diminue. Mais ce sont principalement les catégories intermédiaires qui quittent le territoire à partir du moment où elles en ont les moyens, alors que les ménages modestes restent sur place, dans les segments plus dévalorisés du parc social ou privé. Certaines communes se paupérisent fortement (Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Orly, Valenton, Villeneuve-Saint-Georges).



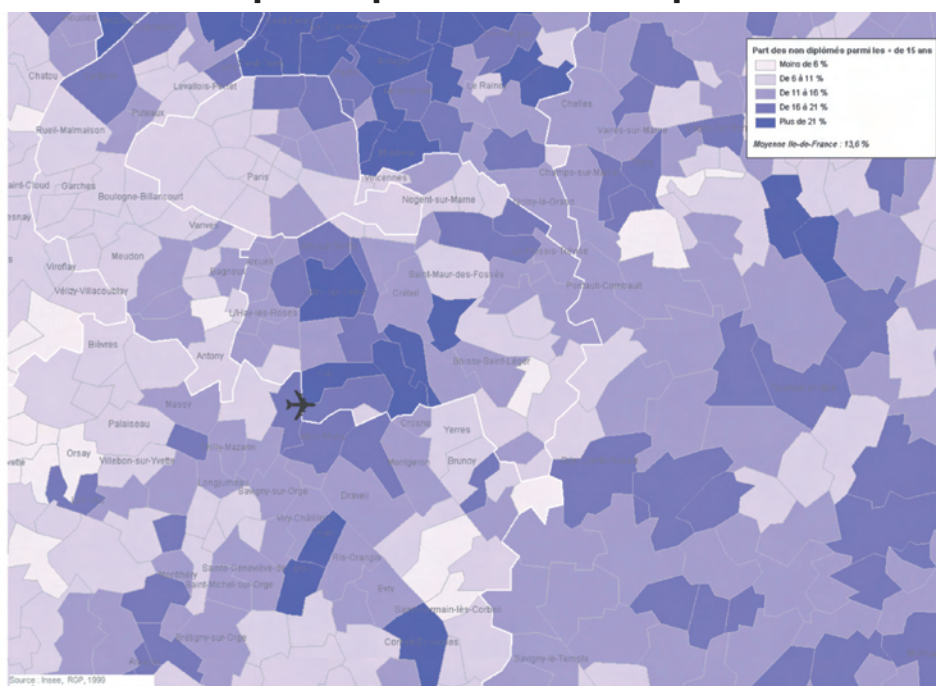
96. De nombreux commerces ethniques

Ce « cercle vicieux » est entretenu par le faible niveau de qualification des habitants. La carte 19 montre l'écart entre les taux de non diplômés sur le territoire et dans les territoires limitrophes. Dans la commune de Choisy-le-Roi, le taux est supérieur à 25 %, la moyenne régionale étant de 13,6 %. Le lien entre l'absence d'offre scolaire de qualité et le déficit migratoire des communes concernées est pointé durant cette période (Bekouche, 2002).

(64) Le taux d'immigrés (personne née à l'étranger étrangère ou de parents étrangers) est un peu plus élevé que le taux d'étrangers (défini par la nationalité).

(65) Principales références utilisées pour rédiger ce chapitre :
 CEL, IUP, Université Paris 12, *Diagnostic socio économique de la Seine Amont. Synthèse. Enjeu résidentiel, levier scolaire*, Ronéo, 2002.
 BS consultants, IAURIF, *Etude concernant les mutations sociales du Val de Marne. Partie 1 : cadrages départementaux*, Conseil Général du Val de Marne, mai 2006.
 M. Liotard, *1990/2005, trajectoire de cinq sites stratégiques du SDRIF*, IAURIF, juillet 2006.
 ORGECO pour EPA ORSA, *Mission de préfiguration de l'OIN. Analyse actualisée des données démographiques, immobilières et économiques sur le territoire d'Orly Rungis Seine Amont*, juillet 2007.
 MEDAD, *Atelier Habitat Logement. Diagnostic habitat. Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine Amont*, les dossiers, septembre 2007.
 CRIF, *Rapport du Pacte pour l'emploi, la formation et le développement économique du pôle Orly Rungis*, 06/11/2008.
 Urbanis, EPA ORSA, *Etude sur l'articulation entre développement résidentiel et action sur l'habitat privé ancien, dégradé et insalubre sur le territoire de l'OIN Orly Rungis Seine Amont*, décembre 2008.
 ORSA, *Projet stratégique directeur*, avril 2009.

Carte 19. Une part importante de non diplômés



1.3. Depuis la fin des années 90, une dynamique économique qui profite peu aux résidents

Depuis la fin des années 90, le territoire a bénéficié d'une incontestable dynamique économique. Celle-ci s'est traduite par une augmentation du nombre d'emplois salariés (21 % entre 1999 et 2006 contre 15 % pour la moyenne régionale), le taux d'emploi salarié du territoire se rapprochant de la moyenne régionale. La dynamique s'est aussi traduite par une augmentation du nombre d'emplois cadres et une baisse du chômage (11 % en 2004).

Mais cette embellie profite malheureusement peu aux résidents. Les difficultés d'accès à l'emploi perdurent pour une partie des populations résidentes. La structure de l'emploi salarié reste modeste et populaire avec des rémunérations largement inférieures à la moyenne régionale.

D'après les résultats du recensement de 2006, le territoire d'ORSA reste plus populaire que celui du Val-de-Marne, qui est lui-même plus populaire que celui d'Ile-de-France. Les ouvriers et employés y sont significativement plus nombreux (53% dans ORSA contre 42 % dans le Val-de-Marne et 38 % pour l'ensemble de l'Ile-de-France). La différence est particulièrement sensible pour la catégorie ouvrière (27 % à ORSA, 19 % dans le Val-de-Marne et 18 % en Ile-de-France). A contrario, les cadres sont presque deux fois moins nombreux dans les communes d'ORSA qu'en Ile-de-France (15,9 % contre 30,5 %), le Val-de-Marne étant en position intermédiaire avec des taux plus proches de ceux de l'Ile-de-France que de ceux d'ORSA.

Par rapport à la moyenne régionale, la part des ménages pauvres est sur-représentée. La carte 20 montre la sur-représentation des ménages appartenant au 1er quintile de revenus (25 % contre 20 % dans le Val-de-Marne). Les ménages les plus aisés, ceux qui appartiennent au 5^e quintile, sont en revanche moins nombreux et plus concentrés dans l'espace (carte 21). Il y a donc bien maintien, voir renforcement, de la fonction d'accueil des populations modestes sur le territoire de l'OIN.

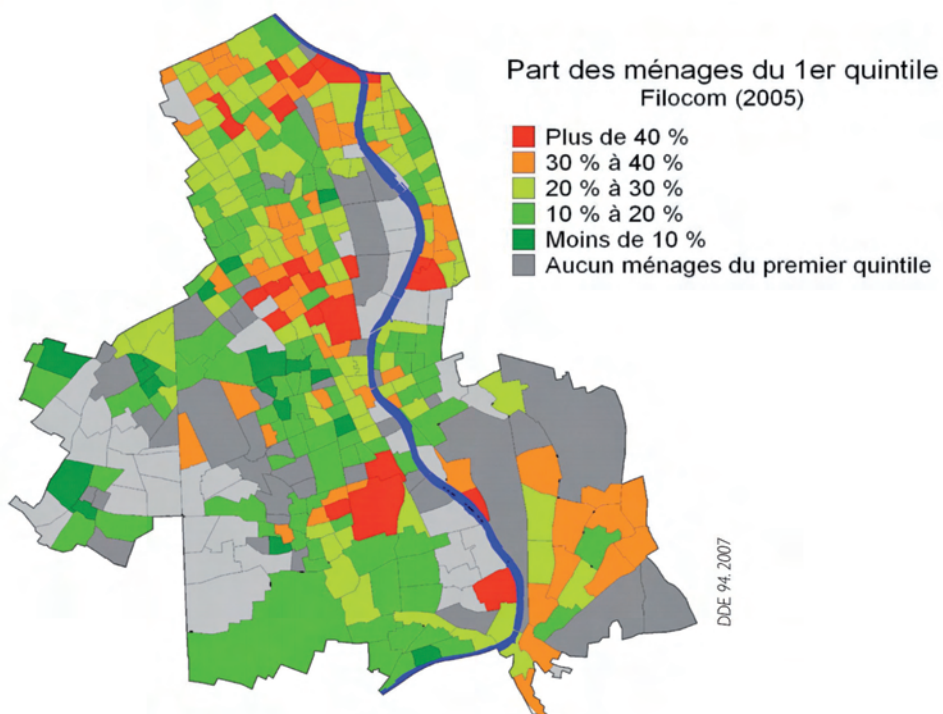
Tableau 2. Catégories socio-professionnelles (en %)

	Agriculteurs	Artisans / commerçants chefs d'entreprises	Cadres/prof intellectuelles supérieure	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Total
EPA ORSA	0	5,9	15,9	25	26	27	100
VAL-DE-MARNE	0	5,2	25,5	26	23	19	100
IDF	0,1	5,9	30,5	25	20	18	100

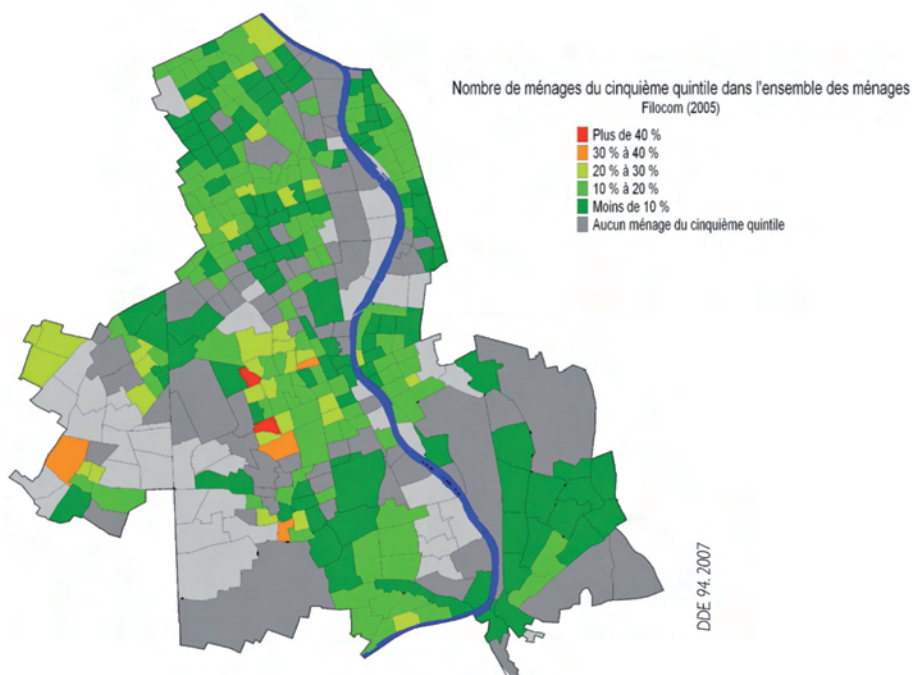
Source : Insee, RP 2006 exploitation principale

Dans le territoire, la ségrégation se renforce dans les segments extrêmes du parc : du côté des plus pauvres et des plus aisés. Les plus aisés, ceux qui appartiennent au 5^e quintile, s'installent dans des secteurs bien particuliers d'ORSA : Alfortville, le nord d'Ivry-sur-Seine... Ils sont très « agrégés » sur le territoire mais, dans certains secteurs en cours de « gentrification », ils cohabitent dans des catégories populaires (carte 23). Les plus modestes s'installent dans les segments du parc qui accueillent déjà une sur-représentation de ménages pauvres (carte 22). Ainsi les segments du parc les moins valorisés restent fortement représentés sur le territoire.

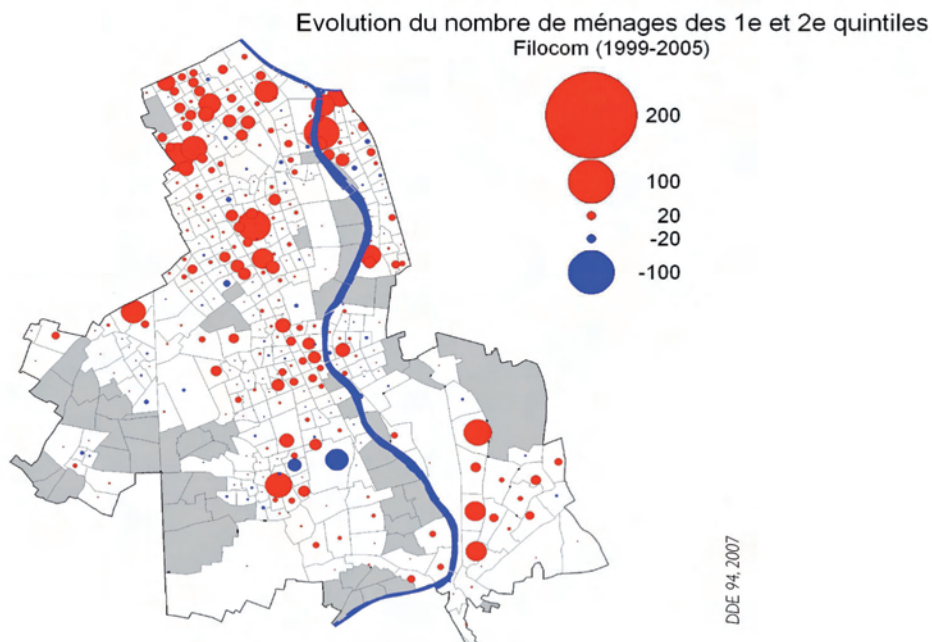
Carte 20. Statut d'occupation : une sur représentation des ménages pauvres (1^{er} quintile)



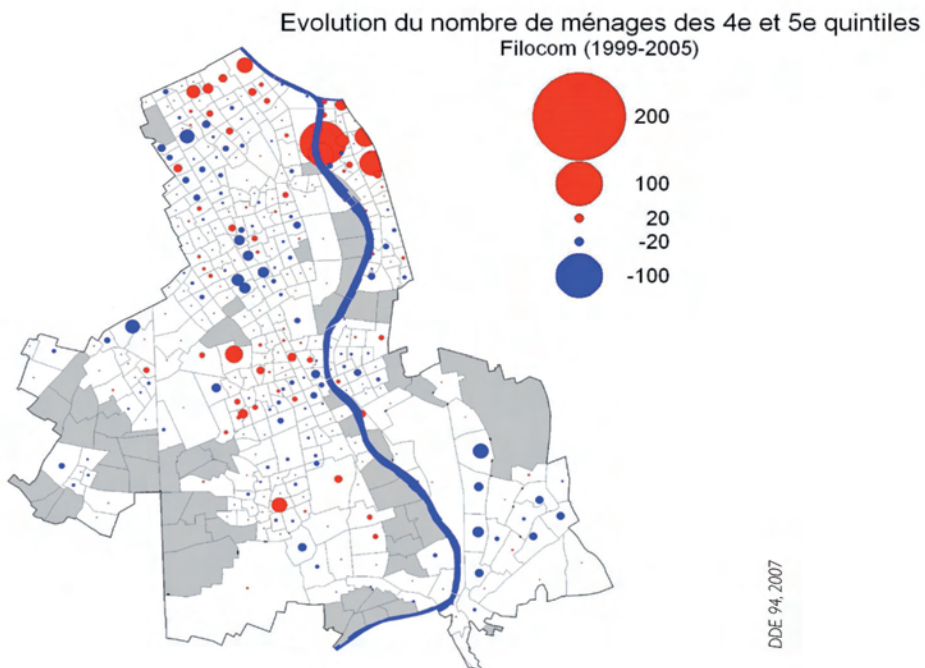
Carte 21. Statut d'occupation : une sous-représentation des ménages aisés (5^e quintile)



Carte 22. Une augmentation des ménages pauvres, particulièrement dans les secteurs où la proportion de ménages du 1^{er} quintile est déjà importante



Carte 23. Une arrivée importante de ménages aisés au nord du territoire (Alfortville, Ivry-sur-Seine)



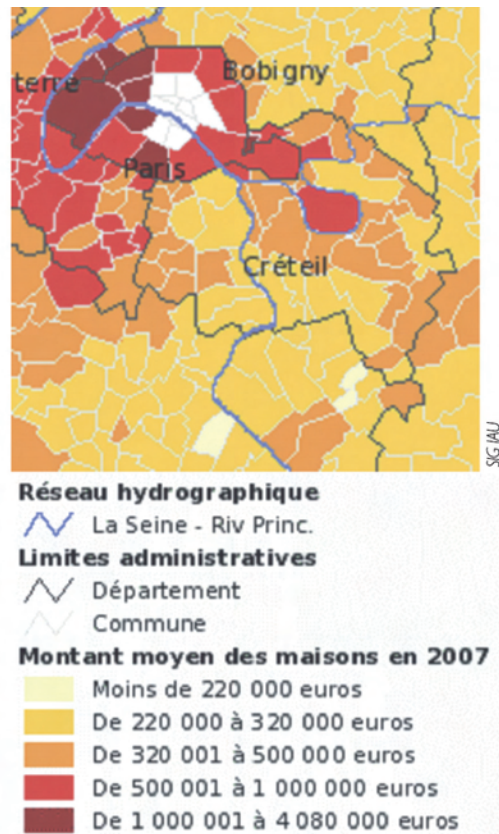
L'habitat indigne privé accueille une large part de la population précaire. Les facteurs de risque d'indignité y sont forts : ancienneté du parc, faible niveau de revenu des habitants, nuisances sonores importantes (avion, train, voiture), risques d'inondation et risques industriels au sud. Certaines communes, Villeneuve-Saint-Georges notamment, sont particulièrement touchées par ce problème, en dépit des actions menées depuis plusieurs années⁽⁶⁶⁾.

Le parc social reste fortement présent (36 % en moyenne). Il continue à se développer, le nombre total de logements sociaux sur le territoire a légèrement progressé entre 1999 et 2005. L'implantation du parc social est toutefois, aujourd'hui comme hier, très différenciée selon les communes (14 % à Ablon-sur-Seine et 40 % à Alfortville). Elle est aussi présente dans des secteurs différents de ceux où le parc occupé en propriété est fortement représenté : « sur l'OIN, ces deux statuts d'occupation sont géographiquement bien séparés »⁽⁶⁷⁾. Ce parc social continue à être largement marqué par les difficultés sociales et urbaines : 46 % des ménages logeant dans le parc HLM d'ORSA vivent dans des zones urbaines sensibles du territoire (carte 24) et environ 6% du parc social est voué à la démolition dans le cadre des projets de rénovation urbaine. Dans certains quartiers d'habitat social (Vitry Balzac, Alfortville sud, Ivry Gargarine, Orly Aviateurs...), les ménages les plus défavorisés sont fortement présents. Le mouvement de paupérisation du parc social, observé dans de nombreux secteurs d'Ile-de-France⁽⁶⁸⁾, est à l'œuvre sur le territoire.

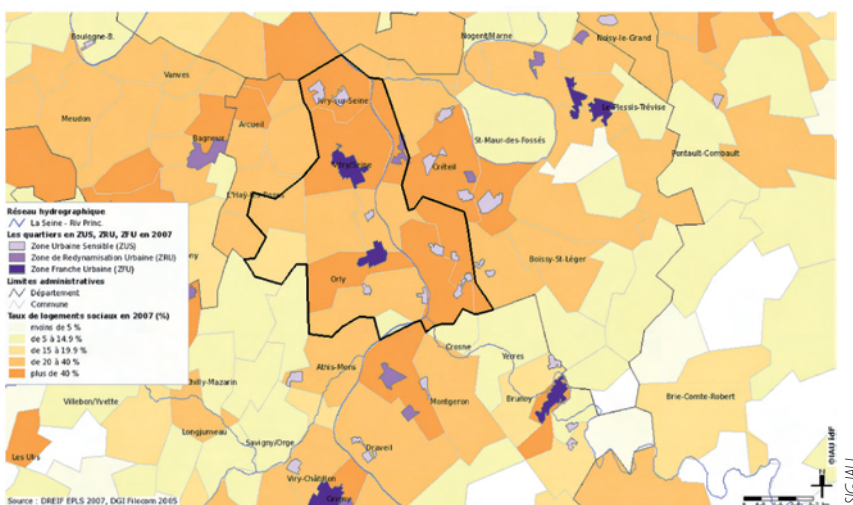
Pour les résidents les plus modestes, les évolutions récentes du marché du logement sont défavorables. Longtemps inférieur à la moyenne régionale, le marché local du logement tend progressivement à s'aligner sur les moyennes régionales. Les prix d'achat des maisons et des appartements restent inférieurs à ceux du Val-de-Marne mais ils ont néanmoins doublé entre 1999 et 2005.

Cette augmentation rend l'accès au logement plus difficile, tant pour ceux qui souhaitent devenir propriétaire que pour ceux qui souhaitent louer (carte 25 et 26). La mobilité résidentielle est difficile, elle est faible pour les ménages du parc social.

Carte 25. Montant moyen des maisons en 2007



Carte 24. Un taux de logements sociaux supérieur à la moyenne régionale

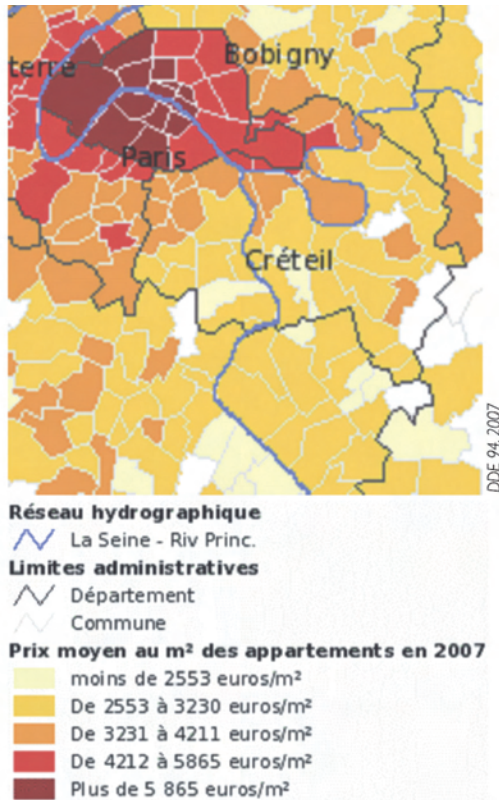


(66) Urbanis : *Etude sur l'articulation entre développement résidentiel et action sur l'habitat privé ancien, dégradé et insalubre sur le territoire de l'OIN Orly Rungis Seine Amont*, EPA ORSA, décembre 2008.

(67) Atelier Habitat Logement, septembre 2007, *op.cit.*, p. 13.

(68) Voir les travaux de l'Observatoire du logement social d'Ile de France.

Carte 26. Montant moyen des appartements en 2007



Ce rapide panorama montre les défis économiques, techniques et sociaux auxquels le territoire est aujourd'hui confronté.



97. Un territoire qui reste populaire

L. Reynaert / IAU ÎdF

I.4. Des différences dans le profil socio-économique des populations des communes

Mais le territoire n'est pas homogène socialement. Il est donc intéressant de décrire de façon plus fine, à l'échelle des communes, les principales caractéristiques socio-économiques des populations.

Trois communes, Rungis, Ablon-sur-Seine et Chevilly-Larue, sont composées de ménages appartenant à des catégories socio-professionnelles beaucoup plus aisées que le reste du territoire. Rungis fait figure d'isolat et d'exception. Le profil socio-économique de ses chefs de ménage est plus favorisé que celui de la moyenne de l'Ile-de-France, avec 29 % de cadres (contre 30,5 % en Ile-de-France), 18 % d'employés (contre 20 % en Ile-de-France) et seulement 11 % d'ouvriers (contre 18 % en Ile-de-France). Les étrangers y sont aussi très peu nombreux, 4 %. Ablon-sur-Seine, Chevilly-Larue et Thiais sont aussi en dessous des moyennes d'ORSA pour le taux d'étrangers comme pour le nombre d'ouvriers. Mais ce sont des communes plus mixtes sur le plan des caractéristiques des populations. C'est aussi le cas des communes d'Alfortville et de Choisy-le-Roi qui se rapprochent des moyennes d'ORSA tant pour le nombre d'ouvriers (23 % à Alfortville, 27 % à Choisy-le-Roi), que pour celui des étrangers (17 % à Alfortville, 15 % à Choisy-le-Roi).



J.-C. Pottier / Urba Images / IAU ÎdF

98. Ablon sur Seine, seule commune fluviale du territoire, est aussi plus « bourgeoise ». On y observe la présence d'un bâti de front de berge de qualité qui n'existe nulle part ailleurs sur le territoire⁽⁶⁹⁾ et un développement urbain très spécifique. Cette commune s'est peu développée et est restée très « authentique » autour de son cœur ancien. Une situation privilégiée en bord de Seine, la présence de nombreuses maisons bourgeoises de qualité, la faiblesse du parc social (14 % en 2005) en font un « îlot » au sein de communes beaucoup plus populaires.

(69) Il y a en effet un petit quartier, résiduel de bord d'eau à Villeneuve le Roi, à la hauteur du pont (autour par exemple de la rue du bac et sur la route qui mène justement à Ablon sur Seine...).

Tableau 3. Catégories socio-professionnelles (en %) et nationalités (en %) par commune

	Ablon-sur-Seine	Alfortville	Chevilly-Larue	Choisy-le-Roi	Ivry-sur-Seine	Orly	Rungis	Thiais	Valenton	Villeneuve-le-Roi	Villeneuve-Saint-Georges	Vitry-sur-Seine
Pop. totale	5 171	42 743	18 622	36 198	55 608	21 197	5 644	29 315	12 105	18 531	30 540	82 902
Artisans	0,2	0	0	0	0	0	0,2	0	0	0	0	0
Cadres	17	19	19	16	19	11	29	22	7	12	8	14
Prof. intermédiaires	33	26	27	26	25	22	33	29	21	27	21	23
Employés	22	27	28	26	25	28	18	22	30	22	31	27
Ouvriers	22	23	20	27	24	33	11	21	37	32	35	30
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Français	92	83	88	85	78	87	96	86	80	82	81	82
Etranger	8	17	12	15	22	13	4	14	20	18	19	18
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : Insee, RP 2006 exploitation principale

A l'opposé, certaines communes accueillent un nombre plus important de ménages appartenant aux catégories populaires. Cinq d'entre elles se caractérisent par des taux d'ouvriers supérieurs à la moyenne du territoire d'ORSA et des taux de cadres inférieurs à cette moyenne. Il s'agit des communes :

- d'Orly (33 % d'ouvriers et 11 % de cadres),
- de Valenton (37 % d'ouvriers et 7 % de cadres),
- de Villeneuve-le-Roi (32 % d'ouvriers et 12 % de cadres),
- de Villeneuve-Saint-Georges (35 % d'ouvriers),
- et de Vitry-sur-Seine (30 % d'ouvriers et 14 % de cadres).

Le nombre d'étrangers dans ces cinq communes est lui aussi supérieur à la moyenne d'ORSA (17,2 %), il oscille entre 18 % et 22 %. Il est bien sûr très largement supérieur à la moyenne du Val-de-Marne (12,6 %) et de la Région (12,5 %). Ces cinq communes sont spécialisées dans l'accueil de populations modestes, plus souvent étrangères qu'ailleurs, alors que les catégories sociales supérieures y sont peu nombreuses. Dans certains secteurs, la qualité médiocre ou mauvaise du bâti ancien, la présence de grands ensembles dévalorisés, les nuisances sonores dues aux infrastructures de transport et les contraintes urbaines et environnementales conduisent à des regroupements de populations particulièrement défavorisées.

La commune d'Ivry-sur-Seine présente un profil social atypique, caractéristique d'évolutions récentes liées à l'arrivée de ménages parisiens ou franciliens plus aisés, d'où une mixité de population plus importante qu'ailleurs. En effet, le nombre d'étrangers y est le plus élevé de l'ensemble des 12 communes (22 %), alors que le taux d'ouvriers est en-dessous de la moyenne du territoire (24 % contre 27 % pour ORSA) et que les cadres y sont en moyenne plus nombreux (19 %). Ce processus de gentrification est particulièrement sensible dans certains îlots.

I.5. Des enjeux pour l'avenir et des questions pour les acteurs du territoire

Le décrochage entre développement social et développement économique, observé sur le territoire d'ORSA comme sur d'autres territoires franciliens, est difficile à contrer. Il appelle, pour éviter que ne s'aggravent la ségrégation et les inégalités territorialisées, des réponses en matière de logement et, plus largement, en matière d'urbanisme. Certaines sont connues. La majorité des élus souhaite maintenir la mixité actuelle du territoire (à l'échelle d'ORSA) et une forte présence des segments du parc les plus modestes sur le territoire, sans toutefois renoncer à la qualité urbaine et à la production d'une offre de logements pour les catégories plus aisées. Lutter contre le renforcement de la ségrégation socio-spatiale appelle des réponses en termes de construction de logements sociaux, de garantie d'une offre d'habitat diversifiée et de qualité, de soutien à la mobilité des trajectoires résidentielles, d'amélioration de l'accessibilité... Compte-tenu de l'importance de l'enjeu éducatif et scolaire, favoriser le « vivre ensemble » entre des populations très diverses suppose aussi une offre scolaire de qualité... ce qui appelle des actions qui dépassent largement les frontières du territoire d'ORSA.

Le décrochage entre développement économique et social s'accompagne d'une disparité croissante dans les modes de vie, les aspirations et les usages des habitants du territoire. Il accentue la remise en question ce qui constituait, par le passé, un socle identitaire : le caractère populaire du territoire. **Comment affirmer l'identité de ce territoire diversifié, cosmopolite, dans lequel existe, sans doute plus qu'ailleurs, une multiplicité de codes et de systèmes d'appréciation ? Faut-il, comme cela est fait dans le SCoT de Plaine Commune, afficher une identité populaire pour le territoire ou, au contraire, ancrer son identité dans la diversité et la mixité sociale ?** Cette diversité des catégories socio-professionnelles des habitants, jointe à une forte diversité culturelle liée à l'élargissement géographique des lieux d'origine des migrants, n'est pas sans risque. Elle peut notamment conduire à un renforcement des ségrégations socio-spatiales, voire à des tensions et conflits, si les inégalités sociales et territoriales deviennent

trop marquées. Face à ce défi l'organisation spatiale, l'architecture et l'urbanisme ont un rôle à jouer.

La valorisation de la diversité des formes architecturales et du bâti (habitat et activités) au travers d'une politique patrimoniale adaptée est une piste évidente. Comment, de façon complémentaire, valoriser la diversité des populations elles-mêmes, leurs histoires, leurs trajectoires, les éléments qui fondent aujourd'hui leur identité ?

La présence de populations étrangères et immigrées est visible dans les transports ou les espaces publics du territoire avec, dans certains secteurs, un regroupement géographique, par exemple la communauté chinoise installée en continuité du 13^e arrondissement de Paris dans les communes d'Ivry-sur-Seine ou de Vitry-sur-Seine, ou la communauté portugaise organisée autour d'associations dynamiques⁽⁷⁰⁾. Elle est peu visible au travers de lieux de culte ou de lieux publics ayant une portée symbolique mais est, en revanche, bien présente au travers des commerces – nombre de commerces peuvent être qualifiés d'ethniques⁽⁷¹⁾ sur le territoire. Cette présence commerciale témoigne du dynamisme économique de ces vagues migratoires, d'origines et de cultures de plus en plus diverses, qui ont participé et participent aujourd'hui à l'identité du territoire. **En France les urbanistes s'appuient peu sur ces éléments d'histoire locale.** Valoriser cette diversité de peuplement, de langue, de cultures, qui est partie intégrante d'une métropole mondialisée pourrait-il être une piste pour construire de l'identité sur ce territoire ? L'échec commercial de l'opération privée de Chinagora conçue par un architecte cantonnais sur la confluence invite à la prudence. Cet ambitieux complexe à vocation commerciale et culturelle ouvert en 1992 n'a jamais trouvé sa clientèle. Seul l'hôtel fonctionne aujourd'hui. **Une des solutions serait-elle, comme cela est mis en place dans d'autres projets urbains en Europe, de s'appuyer sur les initiatives associatives, collectives ou individuelles qui viennent du terrain et qui sont ancrées dans le tissu local ?**



99. Banque portugaise à Vitry sur Seine

J.-C. Patracini / Urban Images / IAU / IdF



100. Chinagora : un ambitieux complexe commercial et culturel qui n'a pas trouvé sa clientèle, mai 2009

IAU / IdF



101. Collecte de fonds pour la construction d'une mosquée sur le marché de Vitry sur Seine

J.-C. Patracini / Urban Images / IAU / IdF



102. Temple bouddhiste à Ivry sur Seine, mai 2009

IAU / IdF

(70) L'Union Sportive Créteil Lusitanos football est un des grands clubs franciliens. Qu'en est-il sur le territoire d'ORSA ?

(71) Un commerce ethnique peut être défini comme « l'activité pratiquée par des personnes qui utilisent et s'appuient sur des réseaux de solidarité ethnique sur le plan du financement mais aussi sur le plan de l'approvisionnement, sur celui du recrutement du personnel et parfois même celui de l'échalandage lorsque ce commerce vise en premier lieu comme clientèle la communauté dont est issu le commerçant » E. Ma Mung, « L'expansion du commerce ethnique. Asiatiques et maghrébins dans la région parisienne », in *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 8, n° 1, 1992, p. 40-41

2. Un patrimoine bâti à l'image de la diversité de population

La diversité de population se reflète dans le patrimoine vernaculaire bâti du territoire. Différents types de patrimoine liés au logement ont été construits :

- le pavillonnaire,
- l'habitat social de l'entre deux guerres,
- les grands ensembles,
- les centres urbains rénovés,
- les immeubles de logements récents insérés dans le tissu urbain.

Chacun de ces types, plus ou moins rattaché à une population et à une phase de développement, contribue à l'identité du territoire.

L'habitat populaire a joué un rôle important dans ce secteur. Des premiers lotissements défectueux aux grands ensembles des Trente Glorieuses, jusqu'aux projets actuels et aux opérations de rénovation urbaine, l'habitat est un élément important du patrimoine bâti.

2.1. Le pavillonnaire

La banlieue est associée à la notion de pavillon. Le territoire d'ORSA n'y déroge pas. Les pavillons y ont eu beaucoup d'importance, depuis les « bicoques » des lotissements défectueux jusqu'aux riches pavillons de villégiature. Selon les secteurs, les types sont assez différenciés. Les pavillons sont en effet le résultat d'une demande de logement croisée avec d'autres éléments comme la situation ou la proximité de l'emploi. Dans ce secteur, des pavillons se sont souvent édifiés dans le pourtour des usines, alors que d'autres ont recherché les vastes espaces, la vue et la proximité de voies de desserte, notamment ferroviaires. Les époques et les usages contribuent à la diversité de l'habitat pavillonnaire.

Il y a aussi des différences selon que l'on est sur le plateau, sur les pentes, ou dans la plaine.



103. Alignement pavillonnaire à Vitry sur Seine, mai 2009

A noter l'orientation particulière des constructions perpendiculaires à la plaine

2.1.1. Sur les pentes : le premier habitat

L'habitat pavillonnaire s'est développé à la fin du 19^e siècle, profitant de la position privilégiée des coteaux et de ses nombreuses vues sur la vallée. Il s'agit d'un tissu intéressant car lié au site qui l'a vu s'épanouir. Les maisons sont construites, dans la partie nord, le long des voies qui montent sur la pente des coteaux. A Villeneuve-Saint-Georges, l'orientation est différente puisque les pavillons suivent la ligne de crête.

Ces deux types de positionnement s'expliquent sans doute par le parcellaire ancien.

Actuellement on observe un maintien de ces pavillons. Leur état est varié mais les atteintes ne sont pas majeures, sauf là où les tissus ont été requalifiés. Néanmoins les pavillons perdent peu à peu de leur caractère. Les travaux de rénovation tendent souvent à uniformiser les huisseries, les volets, les garde-corps... ; tous ces éléments de différenciation disparaissent peu à peu. Le phénomène n'est malheureusement pas propre au territoire d'ORSA mais la faiblesse de moyens des habitants tend sans doute à l'accroître⁽⁷²⁾.

Des mesures réglementaires insérées dans les documents d'urbanismes (POS et PLU) peuvent limiter ces atteintes mais ne peuvent les supprimer. Encore faut-il que les collectivités aient conscience de l'importance d'un tel patrimoine jugé souvent mineur !

Pourtant dès que ce type d'habitat est assimilé à un espace, il est important de le préserver notamment en raison de ce qu'il représente pour le territoire et dans l'imaginaire de la banlieue.

Ce pavillonnaire présente des éléments variés. On y trouve tous les types de la fin du 19^e siècle aux années 60/70, voire parfois aux années plus récentes notamment à travers les rénovations. Deux grandes catégories peuvent être distinguées :

- Dans le secteur le plus proche de Paris (Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine...), il s'agit de maisons de faible volume, très disparates. Leur nombre et leur concentration leur

(72) Un phénomène similaire s'observe dans les secteurs ruraux où l'habitat traditionnel est devenu un quasi logement social de fait.



104. Habitat construit sur le coteau, mai 2009

confèrent un intérêt certain, car elles forment un quartier.

- En revanche, à mesure que l'on s'éloigne de la capitale (coteaux de Villeneuve-le-Roi, par exemple et encore plus à Villeneuve-Saint-Georges ou Valenton), les maisons sont plus cossues, édifiées avec des matériaux plus recherchés, la meulière notamment. Ces maisons sont souvent édifiées à flanc de coteau en bandes parallèles.

Tout cela explique l'importance de la prise en compte de ces éléments dans les documents d'urbanisme et, au delà, de la manière dont ils sont intégrés aux projets d'aménagement concernant les coteaux, sites stratégiques du territoire.

2.1.2. Le plateau jusqu'alors espace agricole, a vu progressivement se développer un habitat « par débordement » de celui des pentes et des coteaux.

Il s'agit alors de pavillons très diffus. Seul le tracé des voies, héritage des parcellaires anciens, donne une apparente homogénéité. A y regarder de plus près ces pavillons ont des formes et des gabarits divers, des alignements variés... On observe deux types de développement de ce pavillonnaire de plateau :

- Le premier, dans le prolongement des pentes, suit la même logique (Vitry-sur-Seine).
- Le second est lié aux axes de communication et notamment à la RN 305 et à la RN 7. Dans ce cas, le tissu mixte (pavillons / petits collectifs) s'établit en « peigne » à la fois le long de l'axe qui forme l'armature et à travers de petites voies perpendiculaires plus ou moins profondes et bâties à mesure que la demande se faisait sentir.

2.1.3. Le pavillonnaire de la plaine alluviale

Les pavillons de la plaine alluviale peuvent être classés en deux types dominants :

- un pavillonnaire imbriqué dans les activités,
- un autre, très différent, en tissu concerté.

• Un type de pavillons imbriqués avec les industries

Il s'agissait, en remplissant les espaces laissés libres entre deux usines, d'établir des logements très humbles. Ce type « primaire » de pavillons est construit en matériaux de faible qualité (brique), parfois à la toiture en appentis. Ces pavillons n'ont en principe pas d'étage. De même qu'ils jouxtent des usines, il n'est pas rare de trouver aussi de petits immeubles de rapport sous forme de bâtiments de trois ou quatre étages. Il s'agit là aussi de constructions modestes, composées de petits logements. Les maisonnettes sont parfois rénovées par de nouveaux publics attirés par l'originalité et surtout les petits jardins qui les entourent. Les immeubles, en revanche, paraissent moins bien entretenus et correspondent sans doute à du logement social de fait⁽⁷³⁾.



105. Petit pavillonnaire, mai 2009

• Un autre type provient de lotissements ordonnés et concertés.

La plaine était initialement le siège de grands domaines (de notables ou agricoles). Leur vente et leur lotissement ont permis l'éclosion des secteurs pavillonnaires concertés. On peut citer celui de La Faisanderie à Villeneuve-le-Roi, ou celui de l'ancien château à Vitry-sur-Seine. Un secteur concerté se caractérise par un réseau viarie bien identifié avec, en principe, des rues à angle droit, des places en étoile, et un certain nombre de services ou d'équipements, des écoles notamment. Mais chaque cas est différent⁽⁷⁴⁾. La période de construction, les origines (en particulier la proximité d'une gare), la manière dont la jonction avec le reste de la ville s'est faite, sont autant de critères importants. Ces différences de situation appellent des traitements différenciés au moment où se pose la question de la densification et du renouvellement urbain d'un territoire en projet.



106. Habitat concerté à Villeneuve Saint Georges, novembre 2009

(73) Il serait nécessaire de mener une étude sur la population et l'état sanitaire et social de l'ensemble des petits immeubles collectifs très nombreux à Ivry sur Seine, Vitry sur Seine, Choisy le Roi etc. Certains ont déjà été démolis.

(74) cf *Orly Rungis Seine Amont, un patrimoine pavillonnaire à considérer*, Analyse de plusieurs ensembles pavillonnaires et leur intégration dans la ville passée et future, enquête menée par les étudiants du Magistère aménagement de Paris I sous la direction de l'IAU, janvier 2010.



IAU 107



IAU 107

107. Caractère horizontal de la plaine, juillet 2009

Faut-il conclure, à partir de ce constat sur l'hétérogénéité des styles architecturaux et urbains, que ces pavillons participent davantage au désordre de la banlieue qu'à son ordonnancement ? Ce serait hâtif.

En fait, ces pavillons présentent aussi des points communs. Tout d'abord, ils ne comportent qu'un rez-de-chaussée ou un étage. Il y a donc une certaine uniformité structurelle, particulièrement visible pour ceux qui sont édifiés dans la plaine. Cette caractéristique, renforcée par la faible hauteur des usines et autres locaux d'activités, confère une certaine horizontalité au lieu. De plus, usines et tissus pavillonnaires concernent des espaces assez vastes, ce qui renforce encore ce caractère horizontal. Mais surtout, ces secteurs pavillonnaires correspondent aussi à une échelle humaine de la ville. Il y a tout un ensemble de commerces, de services de proximité, qui se trouvent insérés dans le milieu pavillonnaire. Ces éléments sont de plus en plus fragilisés actuellement.

2.2. L'habitat social de l'entre-deux-guerres : le mouvement des HBM

Les expériences de logements sociaux d'origine patronale se développent principalement à partir de 1915⁽⁷⁵⁾, notamment celui des Gondoles à Choisy-le-Roi⁽⁷⁶⁾. Le 18 juillet 1915 est créé l'Office Public des Habitations à Bon Marché de la Seine (HBM de la Seine), un an et demi après celui de Paris. Celui de la Seine et Oise date de 1920. Le but est le même, il s'agit de remédier aux désastreuses conditions d'hygiène et d'insalubrité des logements des couches populaires. Par la suite les plus grosses communes créeront leur propre Office public, Vitry-sur-Seine dès 1919, Ivry-sur-Seine en 1923⁽⁷⁷⁾.

Plusieurs opérations HBM ont été réalisées dans le secteur d'ORSA par les Offices publics des communes et non par l'OPHLM de la Seine. Elles forment, encore de nos jours, des ensembles architecturalement intéressants et représentatifs. Certains sont composés de pavillons individuels, d'autres de collectifs, d'autres sont mixtes. Toutes les communes n'en possèdent pas. Néanmoins des caractéristiques architectu-

rales et stylistiques communes permettent d'en faire des éléments identitaires nés de la croissance démographique du secteur.

Parmi les opérations HBM peuvent être citées :

- pour les opérations d'habitats individuels : l'ensemble de Villeneuve-le-Roi ; Orly-Parc, à Orly (Allée de la Jonchère) ; le 8 de la rue Joigny à Vitry-sur-Seine ;
- pour les opérations d'habitat collectif : à Ivry-sur-Seine, les Cités Marat, Denis Papin (rue Saint-Just) et l'ensemble de l'Insurrection (Office HBM d'Ivry-sur-Seine) ; à Villeneuve-Saint-Georges, l'ensemble situé entre l'avenue Anatole France et la rue Marcel Sembat ; à Vitry-sur-Seine, l'ensemble de l'Avenue Rouget de l'Isle.

Ces ensembles furent édifiés entre 1927 (HBM de l'Insurrection) et 1937 (HBM de l'avenue Rouget de l'Isle de Vitry-sur-Seine). Ils ont été l'œuvre de plusieurs architectes. Néanmoins, les Cités Marat et Denis Papin d'Ivry-sur-Seine ont été réalisées par les mêmes Henri et Robert Chevallier.



IAU 107

108. Ensemble HBM Vitry sur Seine, mai 2009

(75) Par exemple la *Cité des faïenciers* établie, par les propriétaires des Usines Boulenger, sur une partie de l'actuel quartier des Gondoles à Choisy le Roi.

(76) cf Service régional de l'Inventaire, *Le patrimoine industriel du Val de Marne*, p 62 à 65

(77) Il ne faut pas confondre le mouvement des HBM et celui des Cités Jardins même si les deux ressortissent du mouvement du logement social.

A Villeneuve-le-Roi, il s'agit de travaux menés par Georges Labussière et pour les pavillons par Lucien Castex et Lemainque. Le fait de retrouver des architectes qui ont aussi œuvré sur d'autres chantiers permet de maintenir une certaine cohérence dans le bâti urbain.

Actuellement se pose la question de la rénovation de ces ensembles et de leur mise aux normes. En principe bien intégrés aux villes, même si à l'origine ils furent parfois établis à l'extérieur des communes là où les terrains étaient disponibles, ces ensembles méritent une reconnaissance patrimoniale. Elle complète la reconnaissance urbaine car beaucoup de ces programmes s'accompagnaient (par exemple M. Berthelot à Villeneuve-le-Roi) d'équipements publics (écoles, dispensaires...) qui sont également de beaux exemples de patrimoine architectural de l'entre-deux-guerres.



109. Ecole Berthelot, Villeneuve Saint Georges, 2009

2.3. Une rupture avec les grands ensembles des Trente Glorieuses

La banlieue est aussi associée aux grands ensembles d'habitat social et, là encore, le territoire d'ORSA ne déroge pas à la règle. Nombre de logements sociaux ont en effet été construits sur les communes d'ORSA à partir de 1954 pour répondre à des besoins urgents de logements bon marché pour les habitants de la région parisienne. Rappelons qu'en 1960, 10 000 personnes vivaient dans le bidonville de Champigny.

Les caractéristiques architecturales et urbaines de ces ensembles immobiliers sont connues. Elles correspondent aujourd'hui à des formes urbaines et architecturales obsolètes et peu valorisées⁽⁷⁸⁾ : production de masse, uniformité des tours et des barres et, sauf exceptions, pauvreté architecturale, logements perçus comme confortables et clairs mais mal isolés phoniquement, manque d'équipements commerciaux, mono fonctionnalité d'ensembles dédiés à la fonction résidentielle⁽⁷⁹⁾, importance des migrations de travail journalières... La spécificité du peuplement a aussi été soulignée : poids démographique des moins de 25 ans et des jeunes couples avec enfants, faible nombre de personnes

âgées, poids des catégories populaires (ouvriers, employés), malgré une présence non négligeable de catégories sociales intermédiaires dans les premières décennies. Sur le plan urbain, les grands ensembles introduisent une rupture majeure avec le passage de « l'îlot à la barre⁽⁸⁰⁾ » qui génère une rupture avec le tissu environnant (pavillonnaire, collectif, d'activités, industriel...).

Presque tous ont été implantés sur des terrains nus et aisément constructibles, anciens terrains agricoles, anciennes emprises de la ville de Paris... Ils sont venus combler les vides laissés par le processus désordonné d'urbanisation. « Jusqu'à ce jour, écrit J. Bastié en 1964⁽⁸¹⁾ leur implantation n'a obéi qu'au seul impératif de trouver une zone non bâtie suffisamment vaste qui puisse être achetée sans trop de difficultés, c'est-à-dire qui n'ait pas besoin d'être remembrée ou dont le remembrement puisse être rapide ». Ce propos reste vrai durant la phase ultérieure de construction des ZUP et, au moins en partie, durant la phase de construction des ZAC (à partir de 1967).

La localisation et l'intégration urbaine des grands ensembles diffèrent toutefois d'un site à l'autre même s'ils sont généralement implantés sur les coteaux. Certains sont situés à proximité des centralités communales, alors que d'autres ont été construits à distance des moyens de transports en commun, d'où un sentiment d'isolement et d'enclavement, souvent renforcé par le caractère obsolète de la voirie de desserte. Conçue pour desservir de faibles densités de population, la voirie a rarement été remodelée pour faire face à la croissance de population et à l'augmentation de la densité d'habitants.



110. Mixité de l'habitat et rupture du tissu urbain. Thiais, nouveau quartier pavillonnaire au pied d'un quartier HLM

(78) A. Bourdin et MP Lefevre : « Le sociologue et les grands ensembles », in *Banlieues à problèmes*, sous la direction de G. Baudin et Ph Genestier, La Documentation Française, Paris, 2002.

(79) « En l'absence d'activités autres que celles nées de sa présence, le grand ensemble n'offre du travail qu'à environ 15 % de sa population active et il s'agit pour les deux tiers d'emplois féminins. Ceci donne une idée de l'ampleur des migrations journalières surtout si les communes limitrophes sont dans la même situation, ce qui est la grande majorité des cas », Bastié, *op. cit.* p. 428.

(80) Titre d'un ouvrage de Ph. Panerai, J. Castex, JC Depaule, Editions Parenthèses, 1997

(81) *op. cit.*, p. 539

Ces caractéristiques sont particulièrement évidentes dans le cas du grand ensemble d'Orly / Choisy-le-Roi. Sur ces communes, l'Office public HLM du département de la Seine a construit 5 600 logements entre 1956 et 1963⁽⁸²⁾. Ce grand ensemble, le plus emblématique du territoire d'ORSA, s'est implanté sur une ancienne emprise de la ville de Paris, achetée au début du 20^e siècle pour y construire une usine à gaz qui n'a finalement jamais vu le jour sur cet emplacement. Le terrain a donc été cédé gratuitement à l'Office public HLM départemental de la Seine. Le grand ensemble « domaine gazier » compte 72 bâtiments locatifs sociaux, sous forme de barres (R+11) et de tours (R+16), disséminés sur une superficie totale de 53 ha. Des équipements y sont implantés : groupes scolaires, boutiques, supermarchés, centre social... Cet ensemble immobilier est assez proche du vieux centre urbain d'Orly et desservi par deux stations du RER C (les Saules et Orly Ville).



C. Lebon / IAU r&F

111. Vue aérienne du grand ensemble Orly / Choisy



IAU r&F

112. Peinture Les Aviateurs dans le grand ensemble Orly / Choisy, juillet 2009

D'autres cités de grande taille (plus de 1 000 logements) présentent des caractéristiques similaires.

- A Alfortville, le quartier sud compte 3 457 logements gérés par cinq bailleurs sociaux. Il est situé à proximité de la station « Le Vert de Maisons » (RER D).
- A Vitry-sur-Seine, la Cité Balzac / Maronniers / Touraine a été conçue dans les années soixante. Le groupe compte

aujourd'hui 1 231 logements sociaux gérés par deux bailleurs, l'OPHLM qui est le bailleur principal et la SEMISE. C'est un site enclavé notamment dans les liaisons Est / Ouest et l'absence de liaison directe avec la RN 305, et ce en dépit de la proximité de la station « Les Ardoines » (RER C) et de deux lignes de bus.

- A Chevilly-Larue, la cité des Sorbiers a été construite entre 1955 et 1962 par deux bailleurs sociaux, la SCIC et la CIRP. L'opération de 1 200 logements comprend cinq immeubles en bande de six niveaux, deux de 13 niveaux et une tour de 19 niveaux, plus trois petits immeubles et des équipements.



IAU r&F

113. Tours en bord de Seine à Alfortville, juillet 2009



J. Bourcier / IAU r&F

114. Vue aérienne d'Ivry sur Seine

(82) incluant le groupe de « La Pierre au Prêtre » qui n'est séparé de l'ensemble Choisy Orly que par l'avenue de Choisy.

2.4. Démolition / reconstruction des centres anciens de Choisy-le-Roi et d'Ivry-sur-Seine

Dans les années 60/70, des opérations ambitieuses de construction de quartiers mixtes ont été réalisées dans des tissus urbains déjà constitués. Les centres anciens de Choisy-le-Roi et d'Ivry-sur-Seine ont été profondément « rénovés », c'est-à-dire démolis pour être entièrement reconstruits, chacun selon des logiques urbaines différentes. En rupture avec l'urbanisme de zonage typique des grands ensembles, ces centres urbains sont mixtes tant sur le plan social (habitat social / habitat privé, accession à la propriété / locatif) que fonctionnel (habitat / activités / commerces / équipements).



I 15. Les tours, la dalle de Choisy le Roi, juillet 2009

A Choisy-le-Roi, la démolition des logements et commerces vétustes et insalubres du centre ville visait à redonner un centre moderne et dynamique à la ville en appliquant les principes de l'urbanisme moderne (dalle, séparation des flux et des réseaux, création d'ensembles résidentiels aux fonctions mixtes : commerces, logements, bureaux, parkings...). Les logements étaient un élément d'un projet urbain ambitieux qui était lui-même conçu comme complément au pro-



I 16. La rénovation du cœur d'Ivry sur Seine

jet routier de reconstruction du pont de Choisy, d'élargissement de la RN 186 et d'aménagement du chemin départemental longeant la Seine⁽⁸³⁾. A Ivry-sur-Seine, la rénovation entreprise en 1963 s'étend sur 17 hectares et aboutit à la création d'un quartier mixant logements, équipements et activités dans le style de l'architecture dite « proliférante ». Deux architectes de renom, Renée Gailhoustet et Jean Renaudie, ont mené le projet qui a fait l'objet d'une importante réhabilitation il y a quelques années. Des modifications très importantes sont prévues sur la dalle de Choisy-le-Roi dans le cadre du projet de rénovation urbaine.

2.5. Les opérations récentes : un retour à la petite échelle



I 17. Thiais, Kaufman et Braud sur la N186

Depuis les années 80/90, on observe un retour à une hauteur plus faible des bâtiments et à une accroche avec l'ilot et le système de voirie, en accord avec les principes inscrits dans les documents d'urbanisme locaux. Les constructions sont généralement de taille modeste et s'insèrent dans le tissu

(83) Guénola Capron et Pedro José Garcia Sanchez, « L'urbanisme moderne de dalle, histoire d'un lent échouage urbain : le cas du centre ville de Choisy le Roi », in *Métropolis*, Flux, 2002/4, n° 50, p 20 à 33.



urbain. Ces opérations, qui ne font pas appel à des « grands noms » de l'architecture, sont sobres, préférant « une certaine modestie, une recherche de discrétion, de banalisation » (FR Orizet, DDE du Val-de-Marne in *L'habitat social, un atout pour le Val de Marne*, Hartmann Editions 2006). Elles présentent néanmoins une certaine uniformité, en rupture avec le tissu édifié jusqu'au milieu des années 50. Cette uniformité mériterait sans doute d'être un peu « bousculée ».



J-C. Patocini / Urban Images / IAU îdF

I 18. Alfortville, programme de logement Appolonia sur les bords de Seine



J-C. Patocini / Urban Images / IAU îdF

I 19. Choisy le Roi, Quartier du Port

Conclusion

Jusqu'au milieu des années 50, le territoire d'ORSA s'est caractérisé par un tissu composite spontané sur le plan de l'habitat. On note aussi la présence d'un réseau de petites activités intégrées dans le tissu urbain et dans la vie locale. Ces activités sont vivantes, elles ont été réhabilitées et ont gardé la même fonction. Il nous semble important de maintenir ce tissu et cette diversité du bâti en général. Celle-ci a été mise à mal par les principes du zonage et par la construction des grands ensembles qui a rompu avec ce qui faisait, jusqu'alors, l'identité des lieux : diversité des tissus et des types architecturaux, échelle basse, respect des parcelles et des îlots, possibilité d'évolution progressive du bâti en fonction des besoins locaux... Les grands ensembles, mais aussi les centres anciens reconstruits, s'opposent par leur structure et leur architecture à ces principes. Sans prôner un impossible retour en arrière, il nous semble néanmoins important de maintenir sur ce territoire les principes de diversité et le caractère composite des tissus.



IAU îdF

I 20. Tissu composite (maison collée à l'usine), mai 2009



A. Bardon / IAU îdF

I 21. Exemple de tissu composite à Ivry sur Seine

3. Des espaces de vie retrouvés et à conforter

L'identité d'un territoire dépend aussi de la façon dont les populations l'utilisent et l'investissent. C'est pourquoi il nous a semblé nécessaire de repérer et de hiérarchiser les lieux les plus utilisés par les habitants et les usagers du territoire d'ORSA.

• Cartographier les usages

Pour « débroussailler » cette question et apporter des éléments qui pourraient être utiles à des travaux à venir, nous avons dressé une cartographie des espaces les plus fréquentés du territoire (carte 27). Cet inventaire, qui ne prétend pas à l'exhaustivité, recense des lieux publics qui sont supports de pratiques. Le terme « public » est ici utilisé dans son sens ordinaire de « fréquenté », et non dans le sens juridique du terme. L'inventaire inclut :

- des lieux publics (parcs, musées, gares...) et des lieux privés (espaces commerciaux, cinémas...);
- des lieux ouverts (parcs, places, marchés...) et des lieux fermés (musées ou gymnases par exemple).

Sont recensés des espaces et équipements de loisirs et de vie quotidienne : équipements culturels, sportifs, récréatifs, espaces verts, promenades, jardins familiaux, commerces et linéaires commerciaux, marchés, lieux de culte... Compte-tenu de leur impact sur l'organisation spatiale, nous y avons ajouté les gares de train et les stations de RER et métro, les principales stations des deux bus en sites propres du territoire (TransVal-de-Marne et bus 183), ainsi que les lycées de plus de 300 élèves et les établissements universitaires. Compte-tenu de leur importance symbolique et fonctionnelle, nous avons aussi repéré les places de mairie des 12 communes d'ORSA.

L'inventaire s'appuie principalement sur :

- des observations (visites de terrain),
- des bases de données disponibles à l'IAU (Sigarif, SIG, autorisations pour les équipements commerciaux...). Une partie est cartographiée dans des SIG. Nous avons aussi utilement consulté l'étude exploratoire pour une hiérarchisation des équipements en Ile-de-France⁽⁸⁴⁾ (2008). Les données sont pourtant hétérogènes et lacunaires, notamment en ce qui concerne les flux et les fréquentations⁽⁸⁵⁾.
- des données hétérogènes trouvées sur les sites web des communes ou des institutions,
- des échanges informels avec quelques habitants d'ORSA.

La question de la hiérarchisation des espaces et équipements pose de redoutables problèmes méthodologiques faute d'une nomenclature hiérarchisée des équipements et services. Pour les contourner nous nous sommes appuyés sur l'avis des experts de l'IAU⁽⁸⁶⁾ et sur notre propre appréciation. Nos choix méthodologiques sont explicités en annexe 3.

La hiérarchisation adoptée s'appuie uniquement sur les données quantitatives disponibles (superficies et, parfois, fréquentations). Elle distingue entre :

- niveau local,
- et niveau métropolitain, lui-même hiérarchisé en trois catégories différentes : intermédiaire, régional et extra-régional.

L'intérêt de ce travail cartographique, qui est approfondi et problématisé au travers de la carte 28, est de repérer des polarités métropolitaines et des centralités locales, des regroupements de lieux fréquentés et des mises en réseau existantes ou à construire. Ces lieux sont, ou pourraient être, des supports de rencontre et d'urbanité.

3.1. Des polarités métropolitaines extra-territorialisées

La carte 27 montre qu'il y a peu d'espaces fréquentés de niveau métropolitain. Le plus important, l'aéroport d'Orly, est situé en bordure extérieure du périmètre.

• Des polarités métropolitaines commerciales

Deux polarités commerciales importantes sont néanmoins présentes :

- le centre commercial de Belle Epine, créé dans les années 70,
- et le *retail park* de Thiais Village ouvert à la fin des années 2000.

Tous deux se sont implantés dans la partie ouest d'ORSA, sur la commune de Thiais. Ils sont proches des voies routières (A 86) sur des espaces du plateau, dans une zone peu urbanisée et non résidentielle, de part et d'autre de l'enclave du cimetière parisien de Thiais, qui est sans doute un lieu très fréquenté (nous n'avons pas de chiffres). Ils attirent un nombre très élevé de visiteurs. Le centre commercial de Belle Epine « pèse » 140 000 m², 6 048 places de parkings et 450 000 entrants par semaine⁽⁸⁷⁾. L'attractivité est renforcée par la présence d'un cinéma multiplexe et, en face en bordure de la zone Sénia, par d'autres équipements commerciaux (magasins d'ameublement...).

Nous n'avons pas de données chiffrées sur Thiais Village qui regroupe des enseignes très attractives (Ikéa, Décathlon, Fnac...). Cet équipement est conçu comme un lieu de détente, de loisirs, de promenade pour les familles qui viennent nombreuses profiter des restaurants, glaciers, animations... Comme l'ont montré des études sociologiques menées dans d'autres secteurs, ces lieux ont aussi une fonc-

(84) IAU IdF IRDS, *Démarche exploratoire pour une hiérarchisation des équipements en Ile de France*, juin 2008

(85) Les données font souvent défaut ou nécessitent un travail d'investigation spécifique en l'absence d'une « base de données géoréférencées, exhaustive, transversale, homogène et structurée pour répondre aux questions des aménageurs » IAU IdF IRDS, *Démarche exploratoire pour une hiérarchisation des équipements en Ile de France*, juin 2008.

(86) Nous remercions Séverine Albe, Emmanuel Blum, Sarah Charre, Carole Delaporte, Nicolas Laruelle, Catherine Mangeney, Agnès Messenet, Daniele Navarre, Claire Peuvergne, Laetitia Pigato.

(87) IAU, 1997.



P. Guignard / La Documentation Française / Région IDF / IAU IdF

I22. Centre commercial Belle Epine

tion d'espaces publics, entendu au sens de lieux d'échanges, de rencontres, de promenades accessibles à tous. Or cet urbanisme commercial est aujourd'hui largement extra-territorialisé, conçu comme une enclave accessible uniquement en voiture et mal desservi par les transports en commun (RER et bus). Le centre commercial de Belle Epine est peu valorisé sur le plan urbain et coupé de toute fonction de nature... Le retail park de Thiais Village bénéficie d'un aménagement qualitatif et met en scène une certaine représentation (certes fortement artificialisée) de la nature. Mais ces aménagements restent confinés dans l'espace commercial et sont peu visibles de l'extérieur.



C. Tanquis / IAU IdF

I23. Thiais Village

Les mêmes remarques sur le caractère extra-territorial de la fonction commerciale peuvent être faites pour le pôle Ivry Grand Ciel et pour celui situé sur N305 à Vitry-sur-Seine.

• **Des polarités métropolitaines à créer en articulation avec les centralités urbaines**

Tous deux pourraient être un élément d'une polarité métropolitaine à construire :

- l'une située à Ivry-sur-Seine, à l'entrée nord-est d'ORSA, en bordure de fleuve, autour d'un pôle commercial

- (Grand-Ciel et autres centres commerciaux), d'une salle de cinéma multiplexe, de bâtiments d'activités ;
- l'autre située à Vitry-sur-Seine, au centre d'ORSA, autour du boulevard des Arts, incluant les centres commerciaux construits en bordure de voie sans souci d'esthétique ni d'intégration urbaine, et la portion du centre ville où sont situés plusieurs équipements d'envergure tels que le Mac-Val, un théâtre, des cinémas...

Il nous semble important de développer sur ce territoire des polarités d'usages de niveau métropolitain qui ne soient pas uniquement commerciales et qui s'appuient sur les ressources propres du territoire et les valorisent. L'intérêt de ces deux pôles métropolitains est de recouper des centralités urbaines plus locales et donc d'ouvrir des possibilités de rencontre, d'échanges, de mixité entre le niveau métropolitain, drainant des gens venant de l'extérieur du territoire, et le niveau local, drainant des habitants d'ORSA.



C. Douire / B&S&H / IAU IdF

I24. Ivry Grand Ciel



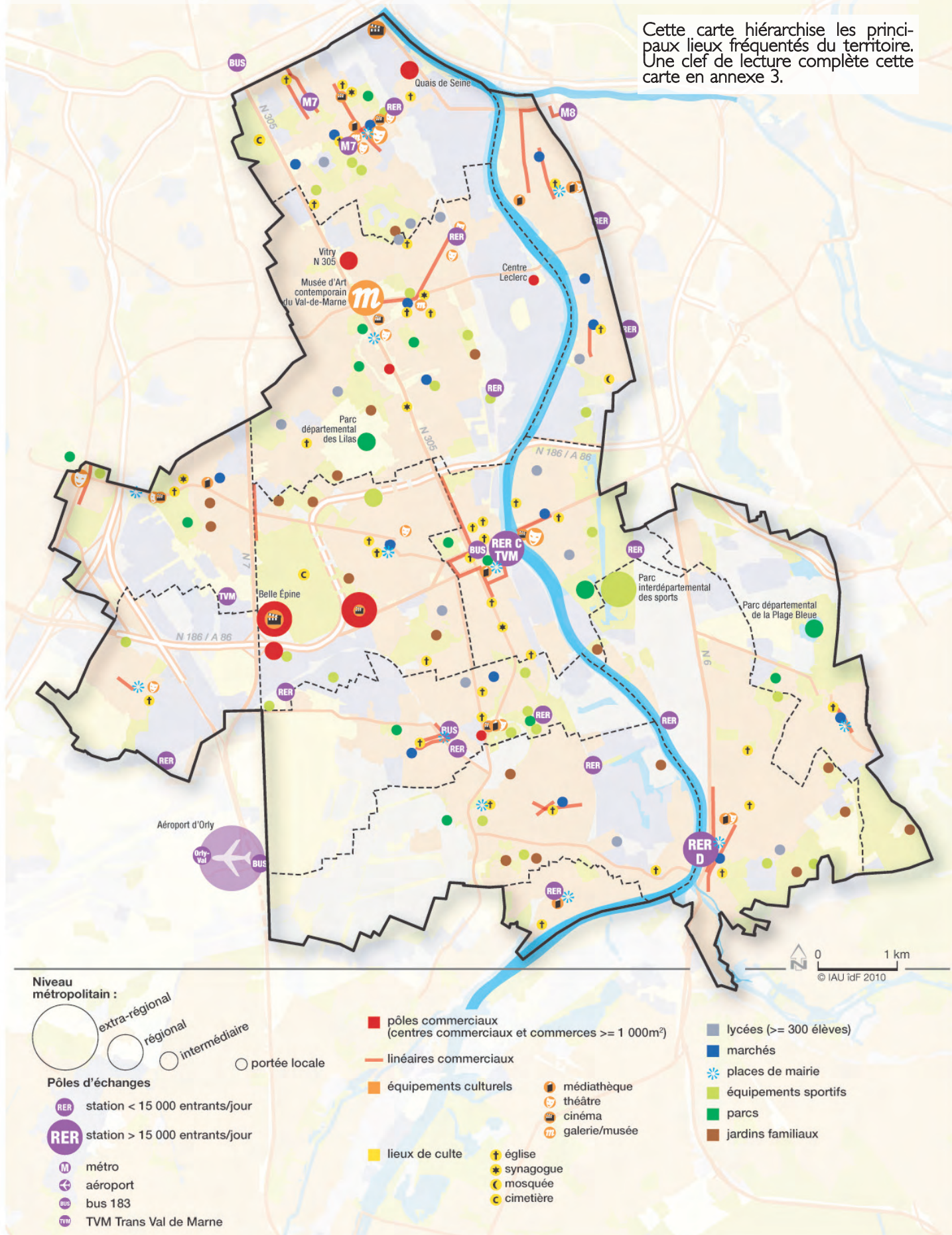
IAU IdF

I25. Centres commerciaux le long de la N305 à Vitry sur Seine, juillet 2009

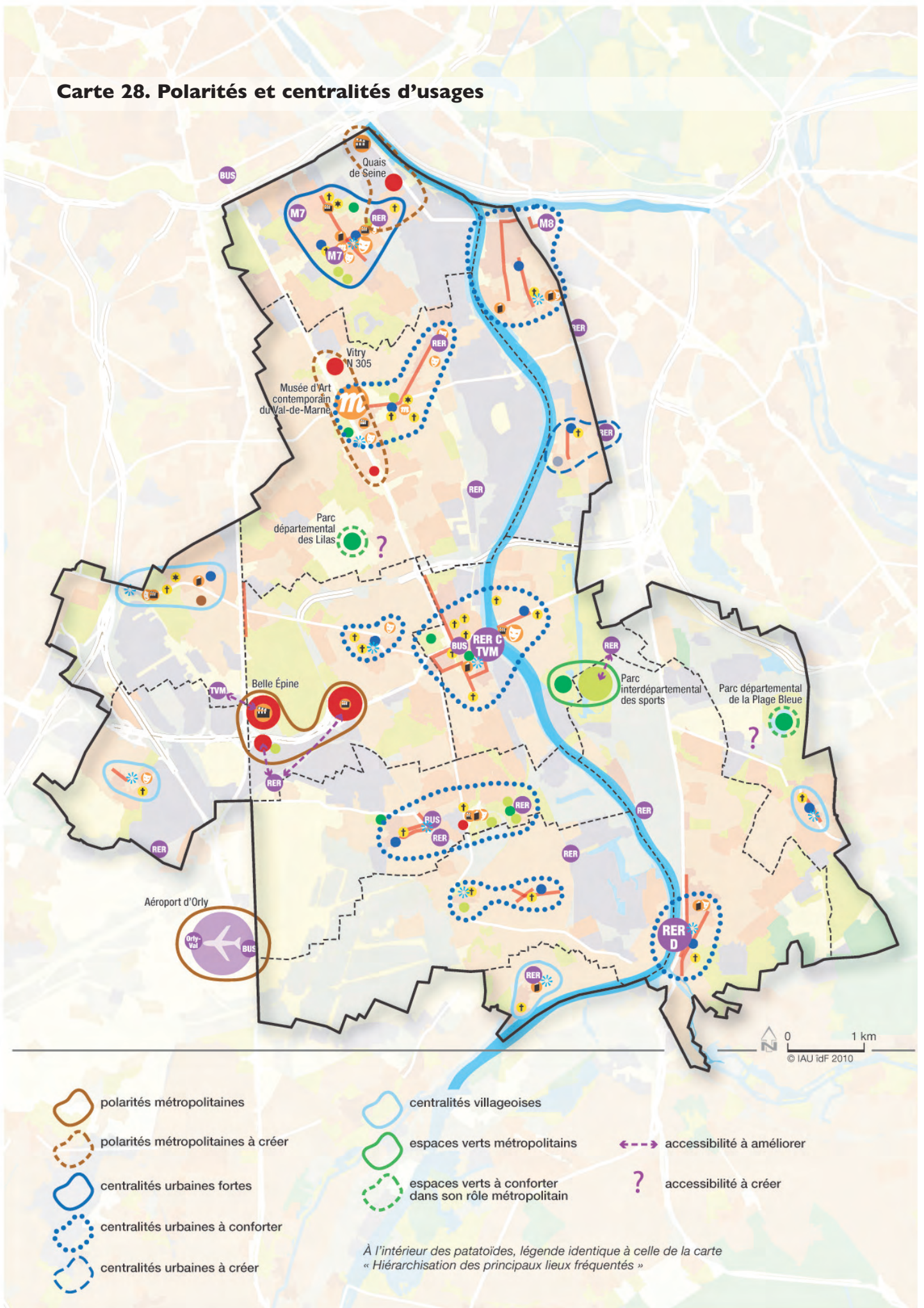
Mieux intégrer ces espaces à leur environnement urbain, en faciliter l'accès y compris pour les modes doux nous semble aussi un enjeu important.

Carte 27. Hiérarchisation des principaux lieux fréquentés

Cette carte hiérarchise les principaux lieux fréquentés du territoire. Une clef de lecture complète cette carte en annexe 3.



Carte 28. Polarités et centralités d'usages



3.2. Des usages qui génèrent des centralités urbaines à l'échelle communale

A côté de ces pôles métropolitains, les cartes 27 et 28 donnent à voir des centralités plus urbaines composées d'espaces aux fonctions diverses (culturel, sportif, éducatif, commercial...), souvent situées autour de linéaires commerciaux. Ces centralités s'organisent à l'échelle communale et c'est à cette échelle que nous les décrivons. Soulignons auparavant la dichotomie entre polarités métropolitaines et centralités communales. Les deux sont géographiquement distinctes et le passage des unes aux autres est difficile autrement que motorisé.

Du côté ouest de la Seine, les centres des communes sont implantés sur le coteau, au-dessus de la zone inondable de la Seine où sont installées les activités et industries⁽⁸⁸⁾.

La ville d'Ivry-sur-Seine s'organise autour des deux stations de métro et d'une station de RER, d'un linéaire commercial en croix autour de la place de la mairie (une partie dans la continuité des accès sur Paris, une partie selon l'axe est/ouest qui structure le territoire), de plusieurs squares et d'équipements sportifs, culturels, commerciaux et d'espaces publics... Le parc des Cormailles d'environ 9 ha donne accès à un espace vert en plein centre ville. Ivry-sur-Seine est la seule ville du territoire d'ORSA avec une centralité forte et des fonctions urbaines affirmées.



126. Marché à Ivry sur Seine, mai 2009

• Des centralités urbaines à conforter

Dans sept des communes d'ORSA, la carte 28 montre qu'il y a bien des centralités urbaines mais que celles-ci sont à conforter. Les lieux fréquentés sont beaucoup plus éparpillés à Vitry-sur-Seine, commune desservie par deux gares de RER situées, comme nombre d'entre elles sur le territoire, à la limite entre la plaine industrielle de la Seine et le coteau. Mais le linéaire commercial dessine néanmoins un axe central. Celui-ci est renforcé par la politique urbaine de la commune. La ville s'organise d'est en ouest, depuis la gare de

RER encadrée par deux théâtres jusqu'à la place du marché puis, au-delà, jusqu'au rond point du Mac Val situé en bordure de la N305. La fonction culturelle et artistique est de fait présente dans l'espace public local avec le Mac Val, les théâtres, les œuvres d'art contemporain localisées sur le boulevard des Arts. Mais elle reste peu mise en valeur et peu connue, alors qu'elle pourrait constituer un des supports de construction d'identité locale à une échelle plus large que si à une échelle plus large que si elle est relayée par d'autres communes.



127. Vitry sur Seine, esplanade de la mairie, mai 2009



128. Choisy le Roi, entrée rue commerçante

Choisy-le-Roi est la seule commune du territoire située de part et d'autre de la Seine. Dans cette commune les lieux les plus fréquentés sont regroupés sur les deux rives de la Seine autour du centre historique du château et de l'actuelle dalle en rénovation. Le linéaire commercial montre la présence de deux axes : un axe nord/sud sur la N305 et un axe est/ouest, les usagers du territoire étant invités à traverser la Seine pour profiter des équipements culturels situés de part et d'autre. Le parc du Château et le parc Maurice Thorez, situés à proximité du centre rive ouest, offrent des espaces agréables.

⁽⁸⁸⁾ C'est vrai pour Ivry sur Seine dont le centre est au dessus d'Ivry Port, pour Vitry sur Seine qui s'est développé à la limite de la plaine et du Port à l'Anglais, et pour Choisy le Roi, installé dans un site où le coteau se rapproche de la Seine.

Dans les communes situées plus au sud - **Orly**, **Thiais** et **Villeneuve-le-Roi** - les polarités sont moins claires, les fonctions urbaines moins affirmées, les lieux fréquentés plus éparpillés. Comme à Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi, la vie s'organise autour de plusieurs centralités et fonctions



I 29. Thiais, des habitants discutent dans le nouveau centre ville

Côté est de la Seine, l'étroite bande de terrain qui fait partie du périmètre d'ORSA s'organise sur un axe nord/sud autour des linéaires commerciaux et de quelques équipements et espaces publics éparpillés sur le périmètre d'**Alfortville**. La carte fait l'impasse sur les lieux fréquentés hors du périmètre d'ORSA. Il sont vraisemblablement fréquentés par les habitants d'Alfortville. Il y a en effet une continuité morphologique, fonctionnelle et sociologique entre les deux communes⁽⁸⁹⁾. Une structure proche se retrouve à **Villeneuve-Saint-Georges** : linéaire commercial nord/sud, éparpillement des équipements et des polarités.

• **Des centralités villageoises aux franges d'ORSA**

Les communes situées au sud fonctionnent sur le mode de centralités « villageoises » (c'est aussi le cas d'**Ablon-sur-Seine** situé à l'ouest de la Seine). La commune de Valenton est située en surplomb sur le coteau. Sur les plans géographiques, urbains comme sur celui des pratiques des habitants, les deux communes de **Chevilly-Larue** et **Rungis** sont « à part », au-delà du plateau qui accueille les grandes emprises du territoire : le parc des Lilas, l'école départementale, le cimetière de Thiais, le MIN, Senia, Orly. Les deux petites polarités visibles sur la carte sont « coincées » entre ces emprises et l'A6. Le centre de Rungis est situé autour de la place de la mairie, d'un linéaire commercial, d'un théâtre, d'une église et d'un espace public. L'identification du centre est moins nette à Chevilly-Larue.

• **La Seine, un espace peu fréquenté**

La carte montre aussi qu'il y a très peu d'espaces fréquentés en bord de Seine, à l'exception de Choisy-le-Roi, seule commune dont le centre est situé de part et d'autre du fleuve et qui, à ce titre, profite véritablement des vues et de l'espace paysager du fleuve. A Villeneuve-le-Roi, la proximité

du centre-ville et du fleuve est trompeuse : le centre tourne de fait le dos au fleuve.



I 30. Centre de Chevilly Larue, juillet 2009



I 31. Centre ville de Rungis, juillet 2009



I 32. L'Atelier à Ivry sur Seine, novembre 2009

(89) La séparation ne date que de la loi du 1^{er} avril 1885. Notons que l'article 1^{er} de cette loi précise que « la limite entre les deux communes est fixée dans toute son étendue, par l'axe actuel de la ligne du chemin de fer PLM » Rare cas d'une séparation par le fait d'une emprise....

La carte 27 montre aussi que les équipements culturels sont fortement présents sur le territoire avec une offre diversifiée par la taille, le contenu, la localisation : Mac Val, boulevard des Arts, CREDAC, théâtres, cinémas, centres socio-culturels... Mais cette offre est très fragmentée et n'apparaît pas comme organisée et cohérente, ni sur le plan spatial ni sur le plan de la programmation. Sans doute y a-t-il là une piste de travail à explorer.

3.3. Usages et accessibilité des espaces verts

Dans un deuxième temps nous avons porté notre attention sur les espaces verts ouverts au public (cf carte 29).

D'après la carte 30, une partie importante du périmètre d'ORSA est encore située hors des zones de desserte des espaces verts⁽⁹⁰⁾.

• Les facteurs qui construisent la perception des habitants

Ces espaces verts possèdent plusieurs caractéristiques qui en font, notamment dans les territoires populaires, des lieux importants. A la différence d'équipements dédiés à une fonction propre (théâtre, gymnase...), ils permettent une diversité d'activités et d'usages. Leur gratuité et leur souplesse d'utilisation expliquent en partie que s'y côtoient des groupes sociaux et des groupes d'âge très divers. Ces espaces restent des lieux de mixité sociale, ethnique, intergénérationnelle et des lieux de rencontres. Dans plusieurs des parcs du territoire, cette caractéristique est renforcée par les choix d'aménagement et de programmation faits par les collectivités locales qui en sont maîtres d'ouvrage. Cette diversité des fonctions nous semble un atout important à préserver et à développer dans les espaces ouverts du territoire qui peuvent être un support d'identité.

Entendre les points de vue des gens sur les espaces verts du territoire et écouter leurs propositions est tout à fait utile pour améliorer l'aménagement et l'accessibilité de ces espaces et en faire, davantage qu'ils ne le sont, des supports d'identité du territoire. Des recherches scandinaves se sont penchées sur les fonctions sociales des espaces ouverts et sur les facteurs qui fondent la perception des espaces verts par les habitants. Ces travaux, déclinés sur la ville de Stockholm par deux urbanistes, Alexander Stähle et Anders Sandberg⁽⁹¹⁾, peuvent nous aider dans notre analyse. Confirmant d'autres études sur des thèmes connexes, ils prouvent que les fortes différences de perception sur l'accessibilité des espaces verts ne peuvent absolument pas être expliquées par la densité. Elles sont en revanche fortement liées à la structure urbaine de la ville.

Quatre facteurs construisent la perception qu'ont les habitants des espaces verts :

- **La taille** : les espaces verts doivent être suffisamment grands ou, plus exactement, il doit y avoir à côté d'es-

paces verts de proximité, des espaces verts suffisamment grands pour être fréquentés en fin de semaine⁽⁹²⁾. L'exemple le plus frappant est sans doute celui de Central Park à Manhattan ;

- **La qualité**, facteur qui se décompose en différents éléments, le principal étant la possibilité d'y avoir des activités variées et adaptées aux différents groupes sociaux et groupes d'âge (jeux pour enfants et pour adolescents, espaces de tranquillité pour les adultes et les personnes âgées, lieux de rencontre, lieux de pique-nique, de pratiques d'activités sportives...). La qualité dépend aussi de l'aménagement des lieux, de leur capacité à proposer des ambiances et des paysages variés : lieux ensoleillés et à l'ombre, lieux aménagés et naturels, lieux protégés des regards et en belvédère...
- **La proximité** : les espaces verts doivent être aisément traversables (notion de traversabilité) et aisément accessibles par des moyens de transports variés (voiture, transports en commun, modes doux...), par des entrées variées...
- **La facilité d'orientation** : les espaces verts doivent être facilement identifiables, visibles et lisibles et il doit être facile de se repérer et de savoir comment s'y rendre. La « pourtourabilité » est, notamment, un élément facilitateur.

• Les espaces verts d'ORSA

Nous manquons malheureusement d'éléments sur la perception qu'ont les habitants des espaces verts d'ORSA. Nous n'avons pas non plus d'éléments chiffrés sur la fréquentation de ces espaces et disposons de peu d'éléments qualitatifs sur les usages de ces espaces, sur leur diversité, sur les éventuels conflits d'usages... Obtenir des informations suppose de réaliser des enquêtes auprès des gestionnaires des équipements et auprès des usagers, démarche qui n'était pas inscrite dans le cahier des charges de l'étude confiée à l'IAU. A défaut, comme pour le chapitre précédent, nous nous sommes appuyés sur les éléments épars d'ores et déjà disponibles (sur les sites web notamment et sur nos observations à dire d'experts) pour décrire les grands espaces verts du territoire.

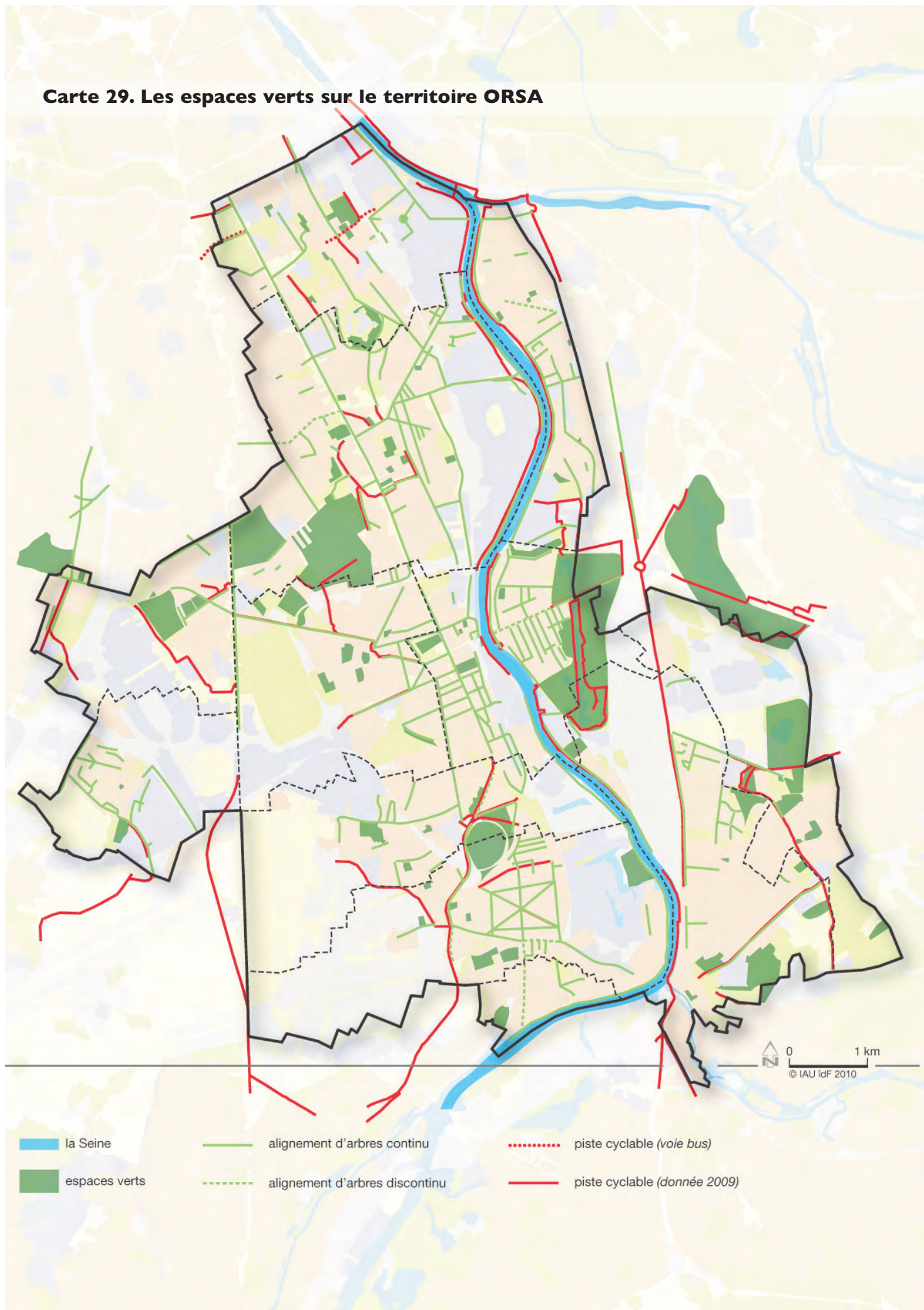
Le parc des Cormailles est, si l'on applique la grille de Stähle et Sandberg, un espace vert de grande qualité qui répond a priori à l'ensemble des fonctions attendues. Ce parc de 9 ha est multi-fonctionnel. Dans cet espace de détente et de loisirs, un soin particulier a été apporté aux jeux pour enfants et aux aménagements sportifs (aire de glisse, patageoire...). Des animations telles que les spectacles de marionnettes et les visites guidées ou des événements et festivals y sont organisés en faisant à la fois un lieu de nature

(90) IAU îdF, juin 2009, *op. cit.*

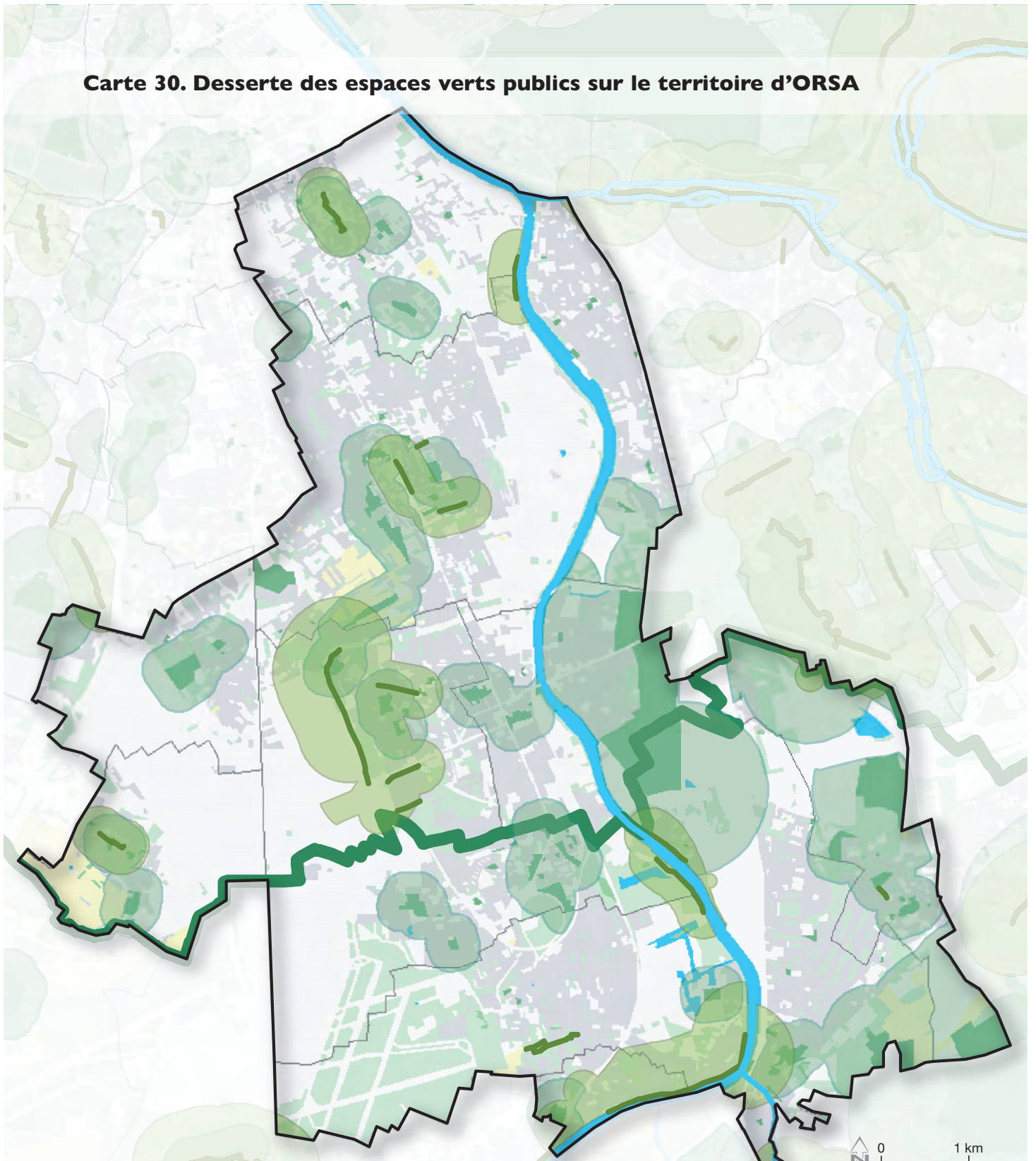
(91) *Le manuel des sociotopes*, Alexander Stähle et Anders Sandberg, traduit du suédois par Françoise et Tom Heide, Agence d'urbanisme et de développement économique du pays de Lorient (AUDELOR). Voir aussi la documentation sur le site de l'AUDELOR.

(92) Il s'agit d'espaces supérieurs à 5 ha. IAU, *La desserte en espaces verts, un outil de suivi de la trame verte d'agglomération*, juin 2009

Carte 29. Les espaces verts sur le territoire ORSA



Carte 30. Desserte des espaces verts publics sur le territoire d'ORSA



Sources : Base de données « espaces verts et boisés ouverts au public » 2001, MOS 2003

© IAU idF 2010

Desserte des espaces verts publics

- espace vert de plus de 1000 m² ouvert au public
- desserte des espaces verts de plus de 1 ha
- rayon de 250 mètres pour les espaces compris entre 1 et 10 ha*
- rayon de 500 mètres pour les espaces compris entre 10 et 30 ha*
- rayon de 1 km pour les espaces de plus de 30 ha*
- espace vert linéaire ouvert au public

- desserte des espaces verts linéaires de plus de 300 m
- rayon de 300 mètres pour les espaces linéaires de 300 à 1000 m*
- rayon de 600 mètres pour les espaces linéaires de 1000 à 5000 m*
- rayon de 1200 mètres pour les espaces linéaires de plus de 5000 m*
- (en tenant compte des obstacles à la circulation piétonne, rivières, voies ferrées, autoroutes ...)*

- périmètre d'étude de la trame verte d'agglomération

et de culture pour les différentes tranches d'âge. Ce parc paysager, croisant mail vert et bleu, présente aussi une grande diversité d'ambiances, d'aménagements et de paysages et qui se matérialisent par des alternances :

- entre espaces protégés et points de vue dégagés sur le parc et la ville (trois belvédères),
- entre petits jardins et grandes étendues enherbées,
- entre espaces ouverts et libres d'usages et espaces destinés à une fonction spécifique.

Situé en plein centre ville d'Ivry-sur-Seine et très bien desservi par les transports en commun et les voies de circulations douces, le parc des Cormailles est aisément accessible. Sa structure interne et l'ouverture de plusieurs entrées le rendent aisément traversable, alors qu'il est aussi visible et « lisible » de l'extérieur. Ce parc est en fait une pièce urbaine à part entière. Il est probable, mais cela serait à vérifier au travers d'enquêtes spécifiques, qu'il soit apprécié par les habitants.

D'autres parcs de grande taille présentent aussi des qualités qui en font des lieux fréquentés et appréciés. Mais aucun ne réunit comme le parc des Cormailles les quatre fonctions identifiées par Stähle et Sandberg. En effet, plusieurs des grands espaces verts du territoire sont peu accessibles, peu lisibles, mal signalés et difficilement traversables (voir carte 28).



Degenont C. / IAU 96f

I 33. Adolescente jonglant au Parc des Cormailles



J.-C. Pottier / Urba Images / IAU 96f

I 34. Mères de famille au Parc des Cormailles

- **Le parc des sports et des loisirs du Grand Godet**, de 12 ha, est ceinturé par les voies ferrées et seules deux entrées permettent d'y accéder. D'autre part, bien que la gare du RER C soit située à moins de 300 mètres à vol d'oiseau du parc, il est nécessaire de le contourner par le nord pour accéder à l'entrée ouest, soit parcourir plus d'1 km. Comme le souligne Sandra Huppe dans son étude « les kilomètres de grillage à longer sont autant de frustration quand il s'agit de franchir 10 m et qui plus est 10 mètres à portée d'yeux ». De plus étant entièrement encerclé par les voies ferrées et séparé en son centre par un grillage, il est impossible de le traverser du nord au sud. C'est une enclave au sein d'une zone densément peuplée.
- **Le parc départemental de la Plage Bleue** (40 ha) est aussi difficilement accessible. Il n'est desservi que par deux lignes de bus et une piste cyclable non continue avec l'ensemble du réseau alentours. Il est isolé du centre de Valenton, et impossible, dans l'état actuel des aménagements, à traverser d'est en ouest ou du nord au sud.
- **Le parc départemental des Lilas** (40 ha aujourd'hui, 100 ha à terme) reste aussi une enclave dans la ville, même s'il est situé au cœur du territoire d'ORSA. Seules deux lignes de bus le desservent, aucune liaison douce ne permet d'y accéder autrement que par la route. De plus l'entrée du parc est mal matérialisée. S'il est en partie traversable, plusieurs éléments brouillent sa lisibilité : des voies en impasse et la façon peu adaptée dont sont tracés les chemins pour le public.



IAU 96f

I 35. Enfants dans le parc des Lilas, juillet 2009

- **Le parc interdépartemental des sports**, bien que situé à proximité du RER D, est aussi peu accessible.

Ces quelques remarques montrent les enjeux d'un travail sur la proximité et la facilité d'orientation des espaces verts du territoire. Ce travail serait d'autant plus utile que ces espaces présentent des qualités paysagères et d'usages réels, dues notamment à des aménagements réalisés par les pouvoirs publics et à l'existence de points de vue en hauteur et de belvédères.

Ainsi le Parc départemental des Lilas situé au sud de la commune de Vitry-sur-Seine est original car il associe fonction de loisirs et fonction de production agricole. C'est à la fois un espace agricole avec des parcelles mises en culture, des jardins familiaux et un espace de loisirs avec ses itinéraires de promenade et ses aires de jeux pour enfants... C'est aussi un espace pédagogique, proposant une palette d'activités. Une diversité d'ambiance et d'aménagements s'y retrouve aussi, facilitant des activités extrêmement diverses.

Le Parc départemental de la Plage Bleue situé au sud-ouest du territoire, dans la plaine de Valenton, est à la fois un lieu de détente, de loisirs et de promenade. C'est aussi un lieu culturel qui abrite chaque année spectacles et manifestations populaires festives ou sportives. Enfin ce parc est une réserve naturelle où vivent et nichent chaque année, plusieurs dizaines d'espèces.



I 36. Plage Bleue à Valenton, juillet 2009

Le Parc du Grand Godet est aussi un espace mixte entre fonction sportive et de loisirs.

Le Parc Interdépartemental des Sports, le plus important par la taille et le nombre d'équipements sportifs mis à disposition du public, permet aussi une diversité d'usages et de pratiques.



I 37. Parc interdépartemental des sports de Choisy le Roi

3.4. L'appropriation des espaces : un mouvement à conforter dont les origines sont diverses

Plusieurs des espaces verts d'ORSA ont été aménagés par les collectivités locales en réponse à des demandes exprimées, souvent au travers d'associations, par les habitants.

L'espace du parc des Cormailles, site industriel en friche depuis les années 1970, a d'abord été approprié par les habitants, ce qui a incité le département du Val-de-Marne à y développer un projet d'aménagement paysager. Le parc fut ouvert en partie en 2003 et entièrement en 2006. Le parc départemental de la Plage Bleue, ouvert en 1991, est installé sur une ancienne exploitation de sablon. Suite à l'abandon de l'exploitation, les petits bassins alimentés par la nappe phréatique ont été utilisés par des baigneurs et des promeneurs. Face à l'accroissement des risques (insalubrité, risque de noyade), les plans d'eau ont été fermés puis le conseil général a décidé d'y créer un parc d'une quarantaine d'hectares, maillon du projet régional de coulée verte.

Les débuts de la ré-appropriation des berges de la Seine ont aussi été impulsés par les mouvements associatifs, notamment l'association « Au fil de l'Eau », et se sont notamment traduits par l'organisation du festival de l'Oh. Le mouvement



I 38. Bords de Seine aménagés pour la promenade



I 39. Jardin potager particulier, mai 2009

se poursuit aujourd'hui. L'espace de bord de Seine situé au Port à l'Anglais est par exemple un lieu fréquenté lorsqu'il fait beau pour les activités de plein air.

Soulignons aussi des initiatives locales et privées autour de l'usage de petits espaces ouverts : jardins particuliers, jardins ouvriers (dans les douves du fort d'Ivry-sur-Seine créées en 1908), fermes pédagogiques, centre équestre... L'agriculture de proximité est aussi présente sur ce territoire, qui est pré-curseur dans le domaine.

Ces initiatives sont beaucoup plus nombreuses ; nous n'en avons repéré que quelques-unes concernant les espaces verts. D'autres existent sans aucun doute, dans le champ culturel par exemple. Il est aussi probable que des espaces ouverts sans fonction particulière, des délaissés, des friches, soient investies, de façon sans doute diverses, par des habitants.



I40. Tag sur friche industrielle à Vitry sur Seine, mai 2009

Conclusion

Repérer les initiatives de la société civile, s'appuyer sur elles, les relier à des initiatives soutenues et/ou impulsées par les pouvoirs publics, est un moyen de créer des dynamiques et de nouveaux lieux emblématiques, de renforcer des identités. Ces initiatives sont intéressantes car elles contribuent, à leur modeste échelle, à construire des liens entre les gens qui vivent ou travaillent sur place et à renforcer, in fine, l'identité du territoire. En effet, si ORSA veut construire son identité à partir de son histoire, de ses paysages, de ses singularités, des populations en place, le territoire doit s'appuyer sur les gens et inventer de nouvelles manières de conduire son aménagement. Des expériences et des démarches locales existent au niveau communal et départemental. Sans-doute sont-elles à développer. Cela nous semble d'autant plus important qu'ORSA est un territoire mixte sur le plan social où le « vivre ensemble » ne va pas de soi. S'appuyer sur l'aménagement d'espaces publics est une manière, parmi d'autres, de créer et renforcer le lien social, d'ouvrir des espaces où les gens se rencontrent.

Chapitre III

Quelques pistes pour conforter l'identité d'ORSA

Reconstruire le territoire à partir du territoire



A. Bardon / IAU idF

Introduction

Ce chapitre présente des pistes d'actions pour conforter l'identité du territoire d'ORSA. Certaines ont déjà été évoquées dans les deux chapitres précédents.

I. Un territoire en mutation, des espaces clefs pour un avenir maîtrisé

Le territoire d'ORSA fait l'objet d'opérations de renouvellement urbain et de projets nombreux (à l'exemple du secteur des Ardoines). Ces opérations s'inscrivent dans la double échelle locale et métropolitaine. Elles peuvent, si elles s'appuient sur les réalités du territoire (géographiques, paysagères, historiques, sociologiques), contribuer à renforcer l'identité locale.

Parallèlement, dans un contexte de transformation en profondeur du territoire, de nombreux espaces sont, ou vont être dans les prochaines années, en transition. Sur certains de ces espaces des projets sont en cours. Ils sont d'ambition et de nature diverses (transport, habitat, activités, environnement...) et sont pris en charge par une pluralité de maîtres d'ouvrage (communes, département, OIN...). Nous avons fait le choix de zoomer sur deux types d'espaces, moins souvent évoqués mais qui nous semblent importants dans la mesure où leur mutation peut contribuer à renforcer l'identité du territoire :

- des friches industrielles,
- des projets de rénovation urbaine.



141. Friche industrielle en projet à Vitry sur Seine, mai 2009

I.1. Les friches industrielles et la mutation des emprises

Il convient d'abord de distinguer et de définir ce que l'on entend par friches industrielles et patrimoine industriel. Ces

deux concepts sont de nature différente. Les friches concernent souvent de vastes superficies, qui se calculent en hectares. Elles proviennent notamment d'anciennes emprises industrielles ou d'infrastructures qui ont perdu de leur utilité et/ou sont devenues obsolètes. Le patrimoine industriel concerne des bâtiments qui n'ont plus de fonction. Il se chiffre en mètres carrés. L'échelle n'est pas la même, le traitement non plus. Dans le cas du patrimoine, il s'agit d'opérations de sauvegarde ou de valorisation, par exemple lorsqu'il y a une mémoire attachée à l'édifice ou lorsque ce dernier présente des caractéristiques architecturales justifiant sa préservation.

Les friches industrielles sont une opportunité pour agir sur l'espace et contribuer à lui redonner (ou non) de l'identité. Souvent situées sur d'anciennes emprises, les friches sous-entendent qu'il y a eu rupture par rapport à une trame ancienne et à des circulations naturelles (par exemple vers la Seine ou du plateau à la vallée).

Ainsi les projets à mettre en œuvre peuvent aider à redécouvrir la « ville invisible », qui est souvent marquée par une logique géographique et physique. Ils sont l'occasion de reprendre les trames viaires, de redonner un sens au réseau, de recréer des reliefs puisque certaines emprises ont entraîné des uniformisations du sol (voies ferroviaires, anciens sites d'extraction...). Chaque cas doit être resitué dans son environnement.

Néanmoins, si chaque cas est unique, certaines situations sont récurrentes. Nombreuses étaient les emprises devenues friches qui avaient un rapport à la Seine essentiel pour leurs activités : occupation des berges, installations lourdes de déchargement... En s'ouvrant à des tissus mêlant emplois tertiaires et habitat⁽⁹³⁾, ce rapport à la Seine doit être repensé. Il doit intégrer de nouveaux critères, notamment le risque des crues qui n'était pas vraiment pris en compte pour les activités industrielles... La biodiversité est un autre paramètre. L'identité à retrouver doit aussi en être un afin d'éviter que sur des espaces aussi vastes, soient recréés des secteurs sans vrai lien avec le tissu d'ensemble. Un raisonnement similaire peut s'appliquer au lien avec les dessertes ferroviaires.

Autre situation récurrente, celle de l'occupation d'espaces initialement vides d'occupation humaine et que la présence des emprises a propulsé au rôle de pôles majeurs et attractifs. Le développement des emprises sur les plateaux a généralement été justifié par le caractère isolé des lieux (MIN de Rungis, aéroport d'Orly, les plates-formes de logistique ou d'activités...). La situation s'est inversée dans la mesure où les activités ont été créatrices d'urbanisations qui se sont constituées plus ou moins spontanément. Donner aujourd'hui une identité à ces espaces suppose de s'appuyer sur une approche globale qui intègre autant les établissements que leurs franges. Les établissements ont une grande importance économique et stratégique à l'échelle de la

(93) C'est par exemple le cas à Ivry Port ou sur le secteur des Ardoines.



I42. Friche industrielle en projet à Ivry sur Seine, mai 2009

métropole. Certaines activités sont actuellement en mutation. Il y a donc des opportunités à saisir. L'ouverture sur la ville et la porosité doivent prendre une grande place dans la réflexion. Mais, il faut aussi retrouver une logique intégrée à l'échelle de l'ensemble du territoire (communale et métropolitaine). A l'échelle de la commune, les grands axes, notamment historiques, peuvent être prolongés pour mener à ces quartiers récents. D'autres pistes de réflexion sont à élaborer...

I.2. Les projets de rénovation urbaine

L'investissement financier réalisé sur le territoire d'ORSA dans le cadre des projets de rénovation urbaine est important. Ces projets sont des leviers pour faire évoluer les grands ensembles et conforter leur intégration dans leur environnement.

Il y avait, au 30 septembre 2009, cinq conventions de rénovation urbaine signées avec l'ANRU sur le territoire d'ORSA (voir carte 31) :

- Choisy-le-Roi / Orly, Grand Ensemble, signée le 23 février 2005 (quartier prioritaire) ;
- Vitry-sur-Seine, Grand Ensemble Est et Ouest Balzac, signée le 25 janvier 2007 (quartier prioritaire) ;
- Choisy-le-Roi, Les Dalles, Grand ensemble, signée le 11 février 2008 (quartier supplémentaire) ;
- Alfortville, Quartiers sud, signée le 13 février 2009 (quartier supplémentaire) ;
- Thiais Grand Champs, signée le 9 juillet 2009 (quartier supplémentaire).

Il faut ajouter la convention du quartier (supplémentaire) Paul Bert à Villeneuve-le-Roi qui est en cours de signature.

Deux autres quartiers sont susceptibles de bénéficier de financements ANRU au titre de leur inscription dans la liste des quartiers supplémentaires (12 juillet 2006, ANRU). Mais il n'y a pas, à ce jour, de convention signée :

- Villeneuve-le-Roi, Haut Pays et Gruise ;
- Ivry-sur-Seine, Cité Gargarine.

D'un projet à l'autre, les objectifs affichés dans les conventions sont assez similaires. **Tous prônent une meilleure intégration urbaine dans leur environnement proche.** Il s'agit

d'ouvrir le quartier par la création de nouvelles rues, de le remailler et de le réinsérer dans la trame urbaine, de travailler sur les bordures du quartier, souvent délaissées. Cela peut se traduire par des actions variées :

- Création de voiries et maillage avec l'extérieur.
- Urbanisation des franges des quartiers pour les relier à leur environnement et les rendre plus agréables (construction d'équipements, d'espaces verts, de logements...), le cas échéant, aménagement des no man's land situés en bordure de quartier.
- Travail sur une progressivité des formes entre pavillonnaires et grands ensembles.
- Offre d'un habitat plus dense et plus diversifié.
- Travail sur la mixité fonctionnelle avec l'implantation de commerces, d'équipements, d'espaces verts ou de coulées vertes (comme dans la cité Balzac à Vitry-sur-Seine) et, parfois, d'activités économiques.

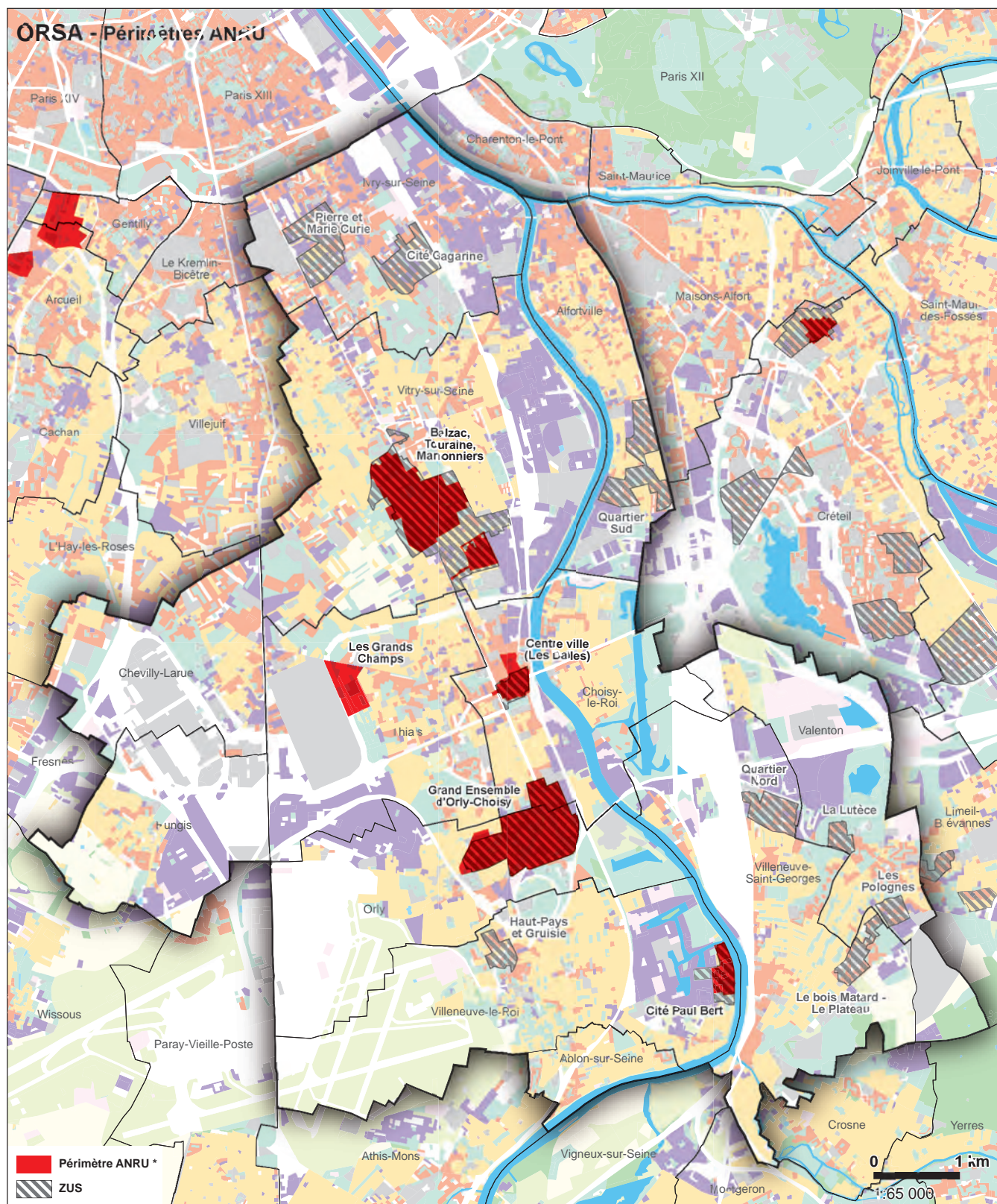
La carte montre que trois projets sont situés en bordure de la Seine (Choisy-le-Roi, Villeneuve-le-Roi et Alfortville). Cette proximité devrait permettre d'ouvrir le quartier sur l'espace du fleuve, d'en faciliter l'accès, d'en dégager les vues... C'est par exemple le cas pour le projet de Paul Bert à Villeneuve-le-Roi qui prévoit un aménagement et une valorisation des espaces de bord de Seine, ainsi que la création de nouvelles voies traversantes. Plusieurs projets affichent la nécessité de s'inscrire dans un développement à plus grande échelle. C'est le cas par exemple pour le projet de rénovation urbaine du sud d'Alfortville qui souligne l'importance d'une cohérence avec les projets communaux. Mais les enjeux d'intégration urbaine des quartiers dépassent l'échelle communale. Du fait de la taille limitée des périmètres des périmètres de rénovation urbaine et d'une gestion des projets à l'échelle communale, la question de la connexion de ces quartiers aux pôles d'agglomération⁽⁹⁴⁾ est peu traitée.



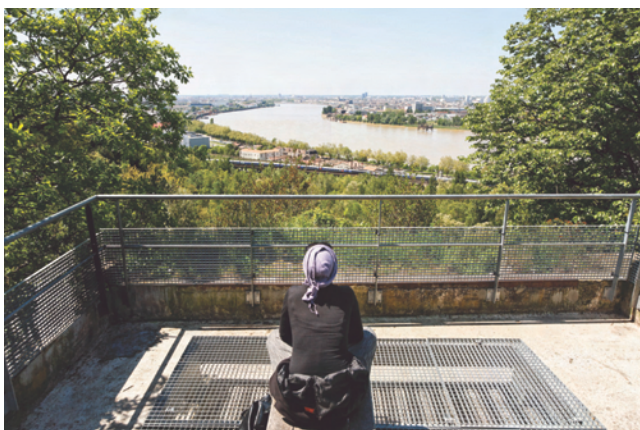
I43. Quartier Paul Bert à Villeneuve le Roi

(94) La connexion à l'agglomération est le fait de pouvoir accéder en transports en commun ou par des modes doux et en sécurité aux équipements structurants (santé, formation, culture, sports), aux emplois... aux aménités métropolitaines.

Carte 31. Périmètres des projets de rénovation urbaine



Dans ce contexte il serait utile, et cela pourrait être un des apports de l'EPA, de resituer ces projets à l'échelle du territoire d'ORSA et de voir comment ils contribuent à relier ces cités avec les centralités voisines et à les connecter avec des polarités d'agglomération plus structurantes (pôles d'emplois, équipements de santé, sportif, culturel, commercial... d'échelle métropolitaine). Il serait par exemple possible d'intégrer certains espaces des grands ensembles dans les promenades et cheminements organisés en bordure de fleuve à condition de s'appuyer sur des supports attractifs (espace vert, bâtiment ou équipements intéressants dans le grand ensemble, jeux d'enfants...).



V. Montheys / Communauté urbaine de Bordeaux

I 44. Parc des Coteaux, rive droite de l'agglomération bordelaise

Sur la rive droite de l'agglomération bordelaise, projet d'un parc métropolitain de 400 hectares reliant des espaces verts et des espaces remarquables (belvédères, équipements structurants type piscine ou espace culturel, bâtiments remarquables...). L'idée est de lier des séquences, existantes ou à créer, en s'appuyant notamment sur les potentialités paysagères, fonctionnelles et foncières des grands ensembles. Des emprises ont ainsi été réservées dans le cadre du projet de rénovation urbaine d'un des quartiers traversés. Pour les cités, les enjeux sont multiples : valoriser leur potentiel, y faire entrer des gens extérieurs, amener les habitants à profiter d'espaces extérieurs, créer une identité métropolitaine valorisée dont les cités sont parties prenantes.

2. Quelques pistes pour valoriser et renforcer l'identité

2.1. Affirmer les portes d'entrée du territoire

2.1.1. La confluence de la Seine et de l'Yerres, une porte d'entrée au sud du territoire, un secteur aux fortes potentialités

Située au sud du territoire d'ORSA, la confluence entre l'Yerres et la Seine est une porte d'entrée remarquable du territoire.

Ce secteur est déjà une porte d'entrée naturelle. L'effet « étranglement » qui provient du coteau arrivant quasiment en promontoire sur la Seine crée un passage « obligé » entre le sud et le territoire d'ORSA. Il s'agit d'un passage ancien où cohabitent la N6, seul axe (en dehors de la N7 passant par Orly) permettant d'aller à Paris depuis la banlieue sud, les voies ferrées du PLM (Paris - Lyon - Méditerranée), ainsi que le RER D dont la première station sur le territoire se situe à Villeneuve-Saint-Georges, non loin du site de confluence.

La porte d'entrée est notable à plusieurs niveaux. D'une part, l'emplacement de la confluence est souligné et appuyé par le rapprochement des coteaux entre les deux rives. D'autre part, par sa nature même, une confluence est un lieu privilégié pour un territoire. Les confluences sont des sites intéressants car elles participent à la diversité paysagère d'un secteur mais aussi par leur intérêt écologique. Elles amènent en effet une diversité de milieux et une biodiversité spécifique qui influe sur la trame bleue. Il faut ajouter que l'Yerres a été, sur son cours amont, l'objet d'aménagements et de requalification par les communes riveraines, ce qui renforce la pertinence de la mise en valeur de la confluence avec la Seine.



IAU 10F

I 45. Escaliers privés menant sur l'Yerres, mai 2009



IAU 10F

I 46. L'Yerres en amont du pont, un espace naturel relativement préservé, mai 2009

Néanmoins, cette confluence est dévalorisée par la densité des infrastructures (réseaux ferré et routier sont concentrés entre coteau et fleuve), par les trois franchissements qui l'occulent totalement et par la faible préservation de la naturalité du lieu (les berges de l'Yerres ont été bétonnées, celles de la Seine goudronnées pour servir de parking à la gare de RER D).



147. L'Yerres en aval du pont, un espace opprimé par les infrastructures, mai 2009

Par conséquent, que ce soit par la route, par le fer ou par la Seine, cette confluence est totalement masquée. Une meilleure mise en valeur globale du site permettrait de redonner à la confluence son rôle d'indicateur de l'entrée du territoire, aussi bien depuis la voie routière ou ferrée que depuis la voie navigable. La confluence pourrait être le point central de cette porte d'entrée et constituer un beau repère visuel, d'autant que le secteur offre d'autres opportunités de mises en valeur⁽⁹⁵⁾, le coeur ancien de Villeneuve-Saint-Georges, les tissus constitués qui le prolongent et le vaste espace ouvert que forme l'emprise ferroviaire. Autant d'atouts qui, traités globalement pourraient donner du sens à cette entrée sud.

2.1.2. Orly, une porte d'entrée vers Paris et vers le territoire d'ORSA

Lorsque Paris était, comme dans les années 1960/70, le cœur incontesté de la région, il était normal que l'aéroport soit totalement centré sur la capitale. Mais la situation a évolué. Les villes nouvelles ont pris leur place, les pôles d'attractivité jouent désormais des rôles identiques à celui de Paris il y a une soixantaine d'années. La plate-forme aéroportuaire d'Orly se trouve dans une position centrale par rapport au Plateau de Saclay, cluster scientifique puis, au-delà, par rapport à Saint-Quentin-en-Yvelines, aux villes nouvelles d'Evry, de Marne-la-Vallée et, plus près, de Créteil. Cette position centrale demande à être valorisée comme porte d'entrée. Les nouvelles liaisons tramways et interconnexion TGV, l'opération cœur d'Orly qui prévoit un centre de conférences international in situ inaugurent une meilleure accessibilité et une manière de rompre avec la seule fonction de transit (jusqu'alors on passait par Orly avec comme seul but de rejoindre Paris-Centre). En particulier l'interconnexion TGV qui reprend l'axe est-ouest, c'est à dire un axe banlieue à banlieue, pourrait être le substrat de projets d'ouverture d'Orly vers la métropole (ou du moins tout le sud) et vers certains secteurs d'ORSA. L'étude d'une carte montre les potentialités qu'offre le parcours de l'interconnexion qui devra traverser la Seine. Il y a la possibilité de redonner une nouvelle vocation à ces secteurs fluviaux du territoire en y envisageant des activités (hôtellerie, tertiaire, parc de conférence ou d'exposition...). Le secteur d'étude des bords de Seine et de La Carelle sont autant d'espaces propices pour une réflexion en ce sens..., un peu à l'image de ce qui a été réalisé à Londres autour du quartier de St Katherine's Docks en bordure de Tamise.

(95) Opportunité déjà soulignée par le PLU de Villeneuve Saint Georges (arrêté le 16 décembre 2003) qui envisage plusieurs opérations ponctuelles sur les berges de l'Yerres.





148. St. Katherine's Docks vues du ciel

2.2. Articuler le territoire autour d'axes pluri-fonctionnels

2.2.1. Affirmer les liens entre les éléments qui forment l'identité du territoire et les secteurs de projets

Les centres villes existants, les espaces verts et les éléments marquants plus ponctuels, ainsi que les maillages transversaux et longitudinaux repérés sur la carte 32 (page suivante), pourraient renforcer les secteurs de projet en créant des liens entre eux. Ils permettent de souder le territoire autour d'une identité commune dans laquelle les secteurs opérationnels jouent un rôle important.

Les espaces identitaires du territoire sont en partie les espaces de vie, les lieux de rencontre, les espaces qui font sens pour les habitants et les usagers du territoire (centres anciens, espaces de nature, axes commerçants...). Ce sont aussi les éléments forts de la géographie : la Seine, et les coteaux, qui forment des continuités sur l'ensemble du territoire. Les chapitres I et II ont montré leur diversité et comment ils sont structurés.

- L'analyse des espaces ouverts a révélé plusieurs continuités dont certaines sont à l'échelle du territoire même si leur portée est locale. L'objectif est d'en faire des continuités pour les habitants, c'est-à-dire d'une part des espaces privilégiés de détente, de promenade et de loisirs, d'autre part des itinéraires privilégiés de leurs déplacements quotidiens ou de loisirs.
- L'analyse des lieux fréquentés a mis en évidence des centralités urbaines à l'échelle communale. Ce sont des lieux où se regroupent des espaces et équipements aux fonctions diverses (culturel, sportif, éducatif, commercial...), souvent situés autour des linéaires commerciaux et à proximité de pôles de transports. Les centralités existantes ou certaines d'entre elles ont vocation à devenir des centralités territoriales.

Le rapprochement de ces deux démarches (hiérarchisation des lieux fréquentés et analyse des espaces ouverts) montre que ces espaces pour certains se recoupent, pour d'autres se complètent ou encore se juxtaposent. Comme le montre la carte 32, le territoire s'organise autour de nombreux centres-villes existants et de secteurs de projets reliés entre eux par des maillages de différentes natures ponctués d'espaces ouverts et d'éléments marquants.

Sur le territoire d'ORSA, des centralités urbaines viennent s'immiscer entre des espaces ouverts, dont de nombreux parcs publics, et inversement les espaces ouverts viennent compléter les centralités urbaines en les reliant. L'alternance entre espace ouvert, lieux de détente et de loisirs, centralités urbaines, espace de vie sociale (culture, commerces,...) crée un territoire vivant aux fonctions complémentaires. Cette diversité est un atout à conforter.

Nous avons identifié des secteurs à enjeux au-delà des secteurs de projets :

- Les espaces ouverts interdits au public (centrale de stérilisation d'eau de Villeneuve-le-Roi, gare de triage de Valenton, station d'épuration interdépartementale de Valenton).
- La Seine, coupure naturelle du territoire renforcée par le manque de franchissement sur ORSA.
- Des secteurs lotis où logements et axes de circulations prédominent.

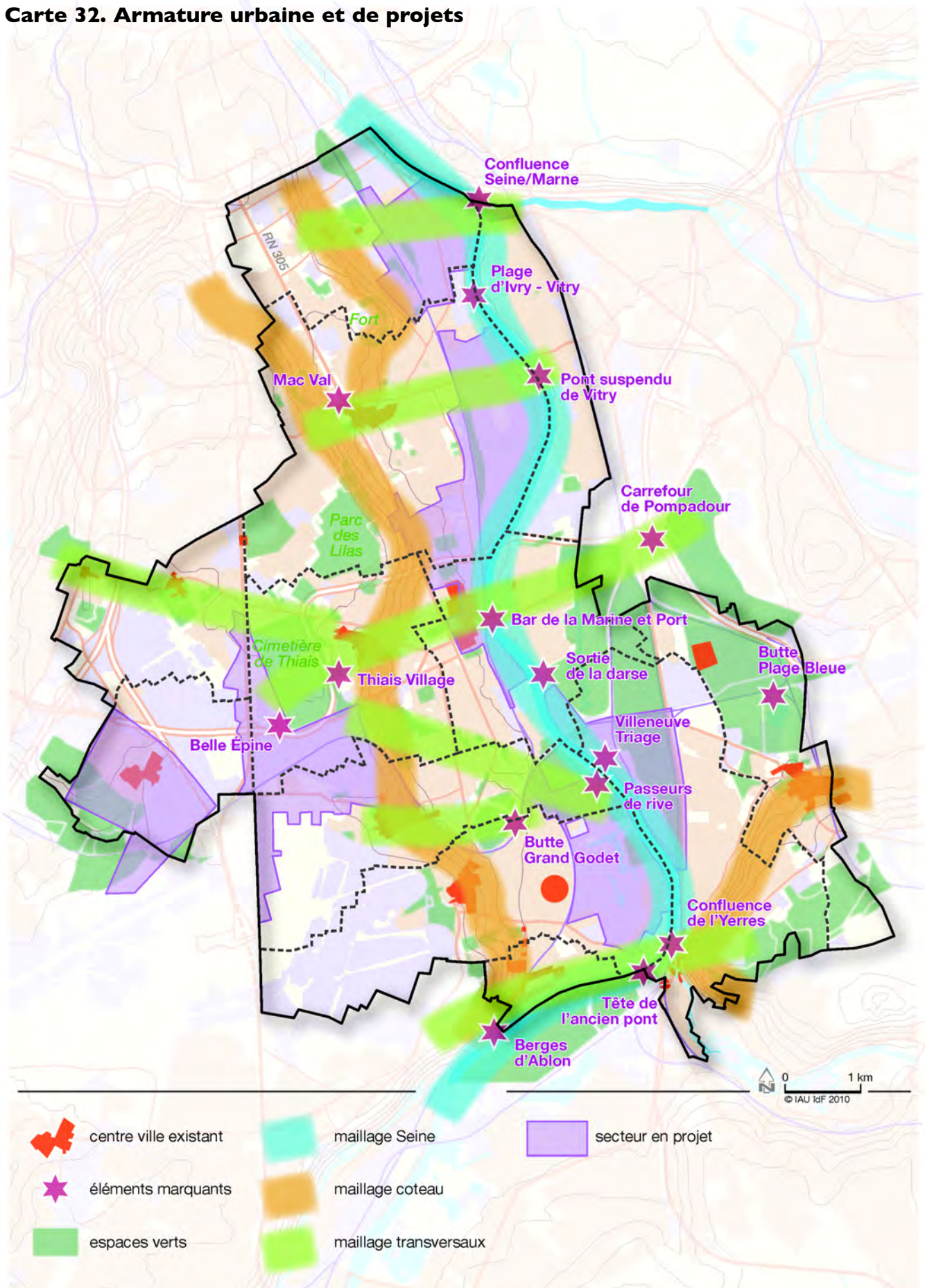
Il s'agit de secteurs interstitiels entre centralités urbaines et espaces ouverts qui doivent être aménagés. L'enjeu est d'assurer, en jouant sur ces espaces, une continuité avec les secteurs de projets, de requalification et de recomposition urbaine.

Dans les premiers, les questions de « pourtourabilité » et de franchissements sont en jeu. Il serait en effet intéressant d'« ouvrir » les voies ferrées et la Seine par la création de franchissements piétons et cyclistes permettant de renforcer le maillage. De même, il serait intéressant de permettre le contournement de la centrale de stérilisation d'eau par un aménagement adapté aux piétons et cyclistes, afin de profiter de cet espace ouvert et de pallier le manque de continuité.

En ce qui concerne les secteurs lotis où logements et axes de circulations prédominent, ils ont vocation à être des secteurs privilégiés de circulation douce en tant qu'espaces faisant partie d'un maillage structuré et cohérent sur le territoire. Notons le rôle majeur des alignements d'arbres qui permettent de renforcer le caractère urbain de certains axes et de diminuer leur aspect d'axe de transit. On peut citer l'axe transversal reliant les Ardoines au centre de Vitry, qui est un exemple de maillage transversal à mettre en valeur sur le territoire.

Les secteurs de projets permettent de consolider l'identité du territoire dès lors que les éléments qui la composent sont identifiées et que celle-ci est mieux définie et réappropriée par les acteurs du territoire. De plus, les secteurs opérationnels et les éléments de l'identité que nous avons mis en avant sont complémentaires et les liens entre ces ensembles doivent être affirmés.

Carte 32. Armature urbaine et de projets



2.2.2. Faire des berges des espaces multi-fonctionnels pour les habitants et les usagers

Traversant le territoire du nord au sud, la Seine est un des éléments structurants d'ORSA. Cet espace ouvert est peu mis en valeur : le territoire tourne le dos à la Seine davantage qu'il ne la valorise. En effet, la Seine a longtemps été utilisée à des fins industrielles et fonctionnelles, sa plaine alluviale étant les lieux d'implantation de nombreuses activités. Aujourd'hui, avec la montée de l'urbanisation dans le secteur, les transformations industrielles et la volonté nouvelle de reconquérir les espaces « naturels », la Seine est le lieu de nombreux enjeux.



149. Berges aménagées à Alfortville : un exemple d'aménagement réussi

Tout d'abord, des **enjeux humains**.

Les bords de la Seine sont des espaces privilégiés de promenade pour la population puisque ce sont des secteurs qui contrastent fortement avec l'espace urbain qui les entourent. Néanmoins, les bords de la Seine sont peu appropriés à cette fin. Il convient **d'aménager en bord de Seine des lieux de promenade et de détente**.

D'autre part, des **enjeux locaux**.

Lors de l'industrialisation, les berges de la Seine ont été maçonnées afin, notamment, de permettre aux bateaux d'accoster. Suite à la désindustrialisation, ces espaces ont été abandonnés et n'ont plus, aujourd'hui, de réelles fonctions. Les berges n'étant plus naturelles, elle n'ont plus de rôle éco-



150. Aménagement des berges à Choisy le Roi, novembre 2009



151. Traitement naturel des berges

logique, elles ne sont plus des lieux d'accotement, ni des lieux de promenade. Il convient par conséquent de **donner une fonction aux berges de la Seine**.

- Espace ouvert privilégié, il faut rendre la Seine aux habitants, afin qu'ils se réapproprient certains de ces espaces.
 - Lieux ayant un rôle écologique important, il faut **renaturaliser les berges** quand les conditions le permettent.
- Enfin, des **enjeux métropolitains**.

Axe majeur dans la métropole, la Seine a un rôle à jouer en tant que lien entre les **différents éléments de la métropole**. C'est également un lieu privilégié de loisirs pour les Franciliens. Il convient de repenser cet espace **en lui redonnant des fonctions qu'il a eu antérieurement en matière de loisirs et de sports nautiques (plages, bateaux de plaisance..., par exemple au Port à l'Anglais)** et qui pourraient être appréciés en pleine agglomération centrale. Ces fonctions ludiques qui ont duré jusqu'aux années 50/60 voire au-delà, ont disparu lors de l'hyper industrialisation. Le mouvement de décrue industrielle est propice à leur retour.

Il faut rappeler que **le territoire d'ORSA est menacé dans plusieurs secteurs par des risques inondations** (présence de la Seine, caractère très urbanisé de la vallée). Aménager en bord de Seine des lieux de promenade, les renaturaliser, les rendre perméables, sont des choix d'aménagements en accord avec ce risque. La Seine pourrait ainsi être le pendant de l'Arc public en tant qu'espace de détente, de loisirs, de promenade, mais aussi de circulation piétonne et cycliste. Ceci suppose un renforcement des franchissements du fleuve. Il serait alors possible en habitant à Villeneuve-Saint-Georges de profiter de la vue depuis le coteau et d'aller travailler à Vitry-sur-Seine en vélo via les berges de la Seine.

Enfin, **la Seine a également une fonction culturelle à mettre en valeur** en s'appuyant sur les nombreux éléments industriels qui la ponctuent, par exemple la pelleuse à charbon bordant le fleuve ou les écluses de Vitry-sur-Seine et d'Alfortville. Ces éléments, témoins de l'activité industrielle, pourraient être mis en valeur au sein d'un itinéraire ponctué de panneaux signalétiques, voir de tables d'orientations, la Seine offrant des vues remarquables sur le territoire par son ouverture exceptionnelle.

2.3. Renforcer la diversité architecturale, urbaine et fonctionnelle des tissus

La diversité architecturale, urbaine et fonctionnelle des tissus constitue un atout hérité de l'histoire du territoire. Il est à préserver. Il nous semble important de maintenir une diversité des formes architecturales et urbaines dans l'habitat (collectif et individuel, diversité des gabarits et équilibre entre horizontalité et verticalité) et une diversité des statuts du logement (accession, locatif privé, locatif social).

La mixité fonctionnelle, atout réel dans certaines parties du territoire, est aussi à conforter et développer. Nous l'entendons comme imbrication, au sein de la fonction résidentielle, entre habitat, équipements, services et commerces, mais aussi comme imbrication entre fonctions résidentielles et économiques et, plus précisément, entre activités productives et services « résidentiels » de proximité. La mixité fonctionnelle doit, selon nous, être travaillée à deux échelles :

- celle du piéton et des modes doux,
- celle de la mobilité motorisée, individuelle et collective⁽⁹⁶⁾.

2.3.1. Renforcer la mixité fonctionnelle à l'échelle du piéton et des modes doux

À l'échelle du piéton, la mixité fonctionnelle est assurée lorsque activités, bureaux, commerces et logements voisinent, soit dans un même immeuble (selon le modèle des rues parisiennes), soit dans des bâtiments différents mais situés à proximité immédiate les uns des autres et organisés autour d'un système d'axes urbains où les circulations sont aisées. L'enjeu est alors de proposer une diversité de fonctions et d'offres au sein d'un même îlot (ou selon la configuration urbaine de plusieurs îlots suffisamment proches pour être parcourus à pied). L'objectif de cette mixité, particulièrement nécessaire dans les lieux centraux, est de garantir une animation, une sécurisation, des ambiances urbaines diversifiées, des croisements entre ceux qui travaillent et ceux qui habitent...

2.3.2. Renforcer la mixité fonctionnelle à l'échelle de la mobilité motorisée

Mais la mixité fonctionnelle peut aussi être planifiée à l'échelle de la mobilité motorisée (automobile, deux roues, transports en commun). Une condition est de garantir la lisibilité, l'accessibilité et la fluidité entre les lieux où sont implantés les activités et ceux où sont implantés les logements, commerces, équipements, espaces verts...

Il nous semble nécessaire de travailler la mixité fonctionnelle à ces deux échelles sur le territoire d'ORSA. Garantir une mixité fonctionnelle suffisante, à l'échelle du piéton et à l'échelle métropolitaine de l'automobiliste ou de l'usager des transports en commun, suppose d'intégrer cet enjeu dans les documents d'urbanisme (PLU, SCOT, PDU, PLH...) et les

cahiers des charges des projets afin qu'il soit concrètement décliné et instrumentalisé.

2.4. À l'échelle locale, travailler les entre-deux

Comme nous l'avons souligné dans le chapitre I, les limites d'emprises et d'espaces ouverts sont des secteurs à enjeu. Il en est de même des bords des grands ensembles et des secteurs pavillonnaires qui étaient lors de la construction situés hors la ville (ou en milieu peu dense) et qui ont ensuite été « rattrapés » par l'urbanisation. Or ces bordures sont souvent peu et mal traitées, caractérisées par un manque de transparence, de lisibilité, d'intégration au tissu urbain. C'est pourquoi il nous semble important de travailler sur leurs frontières, sur les entre-deux et de resituer ces entités dans la ville. Dans le cadre de la consultation pour le Grand Paris, Roland Castro propose, par exemple, la construction d'un boulevard urbain autour de l'aéroport d'Orly, accompagné d'une mise en scène des décollages et atterrissages des avions par un système de jardin perpendiculaire aux pistes. D'autres orientations d'aménagement sont aussi à développer.

2.4.1. S'appuyer sur le réseau viaire pour recoudre les quartiers

Le réseau viaire fait lien entre les quartiers et la hiérarchisation du réseau structure l'espace. Travailler sur l'entre-deux suppose de travailler sur ce réseau. Le grand maillage fait l'objet de projets, à l'exemple de la RN 305. Mais l'aménagement doit aussi porter sur le réseau local et les circulations douces. Il est important de consolider la cohérence du maillage afin de rendre ce réseau fonctionnel et d'assurer une meilleure fluidité au sein du territoire.

Plusieurs des projets de rénovation urbaine du secteur affichent des interventions sur les franges et les bordures et sur les réseaux de circulation. Celles-ci sont souvent perçues comme des lieux stratégiques sur lesquels il faut intervenir. L'exemple de la Plage Bleue est aussi à citer. Ce parc, situé au cœur d'un tissu industriel, était jusqu'à peu fortement enclavé. Dans le cadre de la déviation de la RD 29, un nouvel axe a été créé, passant entre la Plage Bleue et le Parc des Charmilles. Bordé par la coulée verte où près de 300 arbres seront plantés, cet axe urbain, où circulations piétonne et cycliste ont été pensées de manière cohérente, améliore l'accessibilité au Parc de la Plage Bleue et son insertion dans le tissu.

⁽⁹⁶⁾ Nous empruntons cette distinction, qui nous semble particulièrement pertinente pour le territoire d'ORSA, à une recherche réalisée pour le PUCA, *Economie résidentielle, cohésion sociale et dynamiques économiques*, 2004/2005, Yves Janvier.



152. Nouvelle route bordant la Plage Bleue

2.4.2. Développer les espaces verts pour faciliter le maillage tout en créant des espaces de vie

Lors de la requalification de ces espaces « mutants », une attention toute particulière doit être apportée aux espaces verts et ce à plusieurs niveaux.

- Compléter l'offre en espaces verts publics.
- Redonner une place aux alignements d'arbres afin qu'ils renforcent l'urbanité des rues.
- Créer un maillage vert afin de redonner une place aux cyclistes et aux piétons sur le territoire.

2.4.3. Aménager les franges en bordure de quartiers

Implanter un équipement ou des locaux d'activités ou commerces dans les espaces interstitiels est aussi un moyen pour tisser des liens entre quartiers et « remplir » de façon pertinente les vides.

2.4.4. Renforcer la visibilité et l'accessibilité des espaces ouverts

Beaucoup d'espaces ouverts sont visuellement clos. Cette opacité était, à l'origine, justifiée par des raisons de sécurité ou d'hygiène. Aujourd'hui, des ouvertures, même partielles, pourraient être envisagées. Dans les cimetières parisiens de Thiais et d'Ivry-sur-Seine, les hauts murs d'enceinte pourraient être remplacés par un muret surmonté d'une grille, comme cela a été effectué à Bagneux. D'autres espaces peuvent aussi être rendus accessibles. Des projets intéressants vont dans ce sens, concernant par exemple l'emprise de l'Usine des Eaux d'Orly.

Cette ouverture sur la ville est à intégrer dans les démarches de requalification. Elle est d'autant plus justifiée qu'emprises et espaces ouverts ne sont plus des territoires isolés mais des territoires « comme les autres » au sein de l'espace urbanisé.



153. Rue menant à une ancienne centrale électrique EDF, juillet 2009

2.5. Vivre la métropolisation comme une étape dans l'histoire urbaine d'ORSA

L'échelle métropolitaine est actuellement aussi importante que l'échelle locale. Lors de la période industrielle, lieux de production et d'habitat étaient souvent situés à proximité⁽⁹⁷⁾. Actuellement, l'installation de nouvelles activités crée une dynamique plus large dans laquelle bassin d'emploi et habitat peuvent être différenciés même si les politiques publiques tendent à un rapprochement. Dans un projet de territoire, il y a toujours un aspect local mais celui-ci doit s'insérer dans le développement global de la métropole. Les activités créées s'adressent, en grande partie, à des non-résidents. Les logements, tout en répondant prioritairement à une demande locale, servent aussi au desserrement de la zone agglomérée. Cette dimension justifie qu'ORSA soit un des pôles à enjeux de l'Ile-de-France

L'histoire du territoire qui s'est toujours inscrite dans un contexte large incite à considérer cette métropolisation comme un atout. Elle repose pour partie sur un mouvement initié il y a plus de cent ans, concernant les rapports du nord

⁽⁹⁷⁾ Le « modèle » de cette imbrication entre lieu de production et lieu d'habitat et son lien avec l'établissement d'une culture ouvrière solide et territoriale sée est décrit dans un ouvrage de 1956 qui a fait date : P.Willmott, M.Yong : *Le village dans la ville*, Paris, CCI, Centre Georges Pompidou, coll. Alors, 1983 (traduction française).

du territoire avec Paris et le rôle fédérateur de la Seine qui a vocation à être le fleuve parisien autant que celui de la métropole. Enfin elle repose sur la mise en place de pôles d'activités tournés vers la recherche et l'innovation.

2.5.1. L'effacement de la frontière avec Paris, facteur de métropolisation

Ces dernières années, l'effacement de la frontière entre Paris et Ivry-sur-Seine a été de plus en plus marquée dans deux secteurs : celui des quais et celui du quartier du Petit Ivry. Cette évolution va dans le sens de la métropolisation du territoire ORSA en s'inscrivant dans le mouvement continu de croissance de la capitale, devenue région capitale⁽⁹⁸⁾. Celui-ci ne doit plus être conçu dans une perspective d'annexion comme en 1860, mais plutôt comme la construction d'une destinée commune à travers une nouvelle gouvernance.



154. Les quais d'Ivry sur Seine

Sur les quais de la Seine, une continuité architecturale et fonctionnelle apparaît. En effet, les quais, qui ont été durant cent cinquante ans le lieu d'installation privilégié d'entreprises ayant recours aux facilités qu'offraient la Seine pour les matériaux, l'énergie, le transport..., trouvent une nouvelle vocation. Ils prolongent le mouvement qui s'est opéré depuis le 13^e arrondissement de Paris (Prolongement Masséna Rive gauche) avec des activités de services et de bureaux⁽⁹⁹⁾.

Les grandes enseignes commerciales ou de bureaux s'installent de « l'autre côté du périphérique » en parallèle aux nouveaux programmes immobiliers. La nouvelle usine du Syctom s'inscrit dans une perspective qui allie le centre d'Ivry-sur-Seine et le 13^e arrondissement de Paris⁽¹⁰⁰⁾.

Lorsque l'on vient de Paris, seul le panneau indiquant l'entrée de la commune permet de se rendre compte que l'on entre dans Ivry-sur-Seine. Au cours des dix dernières années, la frontière avec Paris s'est estompée. Le bâti a tendance à s'homogénéiser, les anciens immeubles de faubourgs étant peu à peu remplacés par des immeubles modernes de cinq à sept étages (ZAC Molière). Le TCSP prévu le long de

la RN 19 renforcera également le lien.

Les symboles sont là aussi. L'effacement de cette « frontière » se fait également sentir dans la toponymie des lieux, à l'exemple de la zone d'activité « Parivry » reflétant l'union entre Paris et Ivry-sur-Seine.



155. Affiche de la zone d'activité Parivry, juillet 2009

Ce phénomène de métropolisation où les frontières administratives se fondent peu à peu concerne essentiellement l'ancien secteur d'Ivry-Port (ZAC Port d'Ivry et ZAC Bords de Seine). Mais déjà la confluence avec la Marne est atteinte. Le mouvement tend à croître en suivant le cours de la Seine qui joue, là encore, un rôle majeur, avec les projets du secteur du Port à l'Anglais et la ZAC du Port à l'Anglais. La requalification programmée du quartier des Ardoines poursuivra cette impression d'unité.

Cela renvoie, une nouvelle fois, à la Seine, trait d'union naturel pour intégrer le territoire à l'échelle métropolitaine.

La liaison Paris / Ivry-sur-Seine à la hauteur de Petit Ivry est d'une autre nature mais elle s'inscrit dans une même dynamique. Il ne s'agit pas là d'un secteur de « grand projet » mais d'un travail plus fin sur un type d'habitat plus traditionnel. Dans ce secteur de porte, le patrimoine demeure significatif. Il rappelle à la fois l'ancien Ivry-sur-Seine, par la présence du dernier moulin conservé par la ville comme symbole d'une époque où elle nourrissait une partie de la capitale, et d'une ancienne urbanité de faubourg concernant tant Paris que les villes limitrophes avec ses petits immeubles d'un ou deux étages où se côtoient activités artisanales, commerces et habitat. L'actuel traitement de la porte intègre cette idée d'effacer la coupure avec Paris.

(98) Pour mémoire rappelons que la superficie de Paris est passée de 200 ha à 3400 du 12^e au 19^e siècle, puis à 7 800 avec les annexions de 1860 et atteint désormais 10 500 hectares.

(99) La surface de bureaux à Ivry sur Seine est exponentielle : 84 000 m² en 1980, 139 000 m² en 1990, 229 000 m² en 2000 d'après *Politiques urbaines, ten dances et évolutions du cœur de l'agglomération, Paris et les 29 communes limitrophes*, APUR, décembre 2004.

(100) Comme en témoigne l'ensemble des documents produits à l'occasion du débat public. Un des chapitres du dossier du Maître d'ouvrage, est consacré au site et à son environnement et cite expressément à la fois seigne Amont, le quartier Ivry Port et la ZAC Paris Rive gauche



156. Quartier du Petit Ivry

2.5.2. Un projet métropolitain pour la Seine sur ORSA

Si la Seine est un fil conducteur sur l'ensemble du territoire qu'elle traverse du nord au sud, sans doute peut-elle être aussi abordée en fonction de caractéristiques plus symboliques. Ainsi, ORSA a été marqué par les usines d'énergie et les centrales électriques. L'usine Arrighi a laissé des traces dans le paysage et les mémoires, les cheminées de la centrale de Vitry-sur-Seine sont des points de repère. Mais pourquoi ne pas aller au-delà ?

Sur ce territoire, qui est aussi celui de la modernité et du progrès technologique, pourquoi ne pas valoriser la production d'électricité ? La Seine pourrait servir de support à un long ruban éclairé, ponctué par les ponts routiers et ferrés et par d'autres franchissements de service, par des éléments marquants comme les fameuses cheminées, mais aussi par d'autres qui pourraient être mis en valeur par un éclairage artistique (l'église de Villeneuve-Saint-Georges, par exemple, mais aussi les forts ou encore le site des Godets, les belvédères de la Plage Bleu ou du Parc des Saules). Quant aux projecteurs d'Orly si visibles depuis les coteaux de Valenton et de Villeneuve-Saint-Georges, ils pourraient être un signal puissant dans le paysage, faisant écho au phare de la Tour Eiffel visible aussi depuis ORSA.

La lumière symbole de la technologie et de la modernité, reflétée par la Seine mais la dépassant, serait ainsi un élément identitaire fort pour le territoire...

2.5.3. S'appuyer sur les réseaux de la recherche-innovation et de l'art contemporain pour insérer le territoire dans la métropole

Un enjeu majeur pour le développement d'ORSA et notamment pour ses activités et ses emplois se situe dans son positionnement au sein du grand cluster d'enseignement supérieur et de recherche qui se met en place dans le croissant sud de la capitale de Créteil au Plateau de Saclay.

ORSA est bien placé géographiquement mais plus encore scientifiquement avec Sanofi-Aventis, à Vitry-sur-Seine, qui est le plus grand industriel privé du cluster et « le plus important en nombre de chercheurs et en offre immobilière pour les biotechnologies en Ile-de-France » (note d'étape de l'EPA ORSA de décembre 2009). A ce volet recherche, l'entreprise entend associer un volet production. Cette position demande à être confortée notamment du point de vue de l'accessibilité. Les chercheurs doivent pouvoir échanger au plus haut niveau tant entre les autres sites de la métropole qu'avec l'étranger.

Le territoire ORSA bénéficie d'autres implantations importantes qui s'inscrivent dans le même domaine de la recherche et qui doivent travailler en réseau. C'est le cas de l'hôpital Charles Foix à Ivry-sur-Seine qui est un site à enjeux pour le pôle de compétitivité MEDICEN. Il s'agit d'un réseau de gérontotechnologie dont on voit l'importance à l'échelle de la métropole confrontée plus qu'une autre région, à la question de la longévité de la vie et des problèmes subséquents. Mais dans ce cas aussi l'enclavement pourrait être un obstacle au développement de l'activité d'autant que des partenariats sont prévus avec l'Université Paris VII. L'EPA insiste sur les « fertilisations croisées » dont on connaît l'importance en matière scientifique. Créer les bonnes conditions est une priorité. Elles passent par l'établissement public par l'aménagement du site des Ardoines. C'est en effet à l'échelle d'un vaste secteur que cette question pourra être résolue.

Cela nous ramène à la problématique des emprises. Cette concentration et ce réseau d'entreprises et de laboratoires formeront une nouvelle emprise. Mais forte des expériences passées et du nouveau contexte, cette emprise pourra s'établir en lien avec la ville. Les zones de jonctions devront être étudiées pour maintenir la porosité en même temps que les grands enjeux territoriaux pourront être poursuivis : maintien des jonctions entre les grands espaces, hiérarchisation du maillage et du réseau viaire... C'est ainsi qu'identité et développement se renforceront l'un l'autre.

Une autre piste est de s'appuyer sur le potentiel et les réseaux existants autour de l'art contemporain sur le territoire. Le Mac Val en effet n'est que « la partie immergée de l'iceberg » en matière d'art contemporain⁽¹⁰¹⁾. D'autres manifestations ancrées dans l'art contemporain et ses réseaux de production et de diffusion sont depuis l'origine soutenues par le Conseil Général et, de plus en plus, portées par d'autres acteurs et appropriées par la société civile.

(101) Le Mac Val, ouvert au public depuis le 18 novembre 2005, est un succès en termes de fréquentation. La fréquentation en 2008 a été de 70 000 visiteurs par an, alors que les objectifs de fréquentation étaient de 50 000 visiteurs annuels lors des trois premières années. Près des 3/4 des visiteurs en groupe et près de 71 % des visiteurs individuels seraient originaires du département du Val de Marne. La dimension métropolitaine du musée pourrait ainsi être largement accentuée. Julie Shupp, *Le musée d'art contemporain du Val de Marne : un projet culturel original, entre insertion locale et rayonnement métropolitain*, 2008/2009, IFU, Université Paris VIII.

Citons notamment :

- L'art contemporain dans l'espace public avec la RN 305, le boulevard des Arts...
- La présence d'artistes en « résidence » : ateliers / un mouvement qui se perpétue.
- La politique du département du Val-de-Marne (notamment 1 % artistique) et celle de plusieurs communes.

L'espace public, lieu d'échange et de rencontre, permet aussi l'accès à la culture pour un public tant local que de passage. Ce potentiel pourrait être valorisé et exploité davantage qu'il ne l'est aujourd'hui. Il pourrait notamment constituer un support à une identité positive du territoire.

2.5.4. Articuler polarités métropolitaines et centralités urbaines

La carte 28 montre que les polarités métropolitaines sont, sur ce territoire, déconnectées des centralités urbaines. Cette situation a plusieurs inconvénients. Elle n'est pas favorable à la rencontre entre ceux qui fréquentent ces deux types d'espaces (qui ne sont pas nécessairement les mêmes personnes et qui ont peu d'occasion de se croiser ailleurs), elle n'est pas non plus favorable à l'animation urbaine, à la valorisation du territoire, à l'établissement d'échanges commerciaux...

Articuler, en certains lieux, centralités urbaines et polarités métropolitaines nous semble un enjeu important. A court et moyen terme, le centre ville de Vitry-sur-Seine, et notamment sa partie située autour du MacVal, du théâtre, de commerces..., pourrait être confortée comme une polarité métropolitaine et articulée avec le centre ville de la commune (voir carte 32 « Arc de vie, arc d'identité »).

2.6. S'appuyer sur la maîtrise d'usage

La construction d'une identité locale doit s'appuyer sur les habitants, les usagers, les associations du territoire sauf à prendre le risque d'être déconnectée des réalités locales et technocratique. Nous l'avons souligné, impliquer la société civile est particulièrement important dans ce territoire hétérogène et en mutations fortes où le vivre ensemble ne va pas de soi mais doit être travaillé. Le vivre ensemble se construit en partie dans les espaces publics du territoire, espaces verts, espaces publics des centralités urbaines ou de polarités d'échelle plus large. Une attention particulière doit être apportée à leur réalisation et à leur gestion, dont les habitants doivent être partie prenante. Pour cela des méthodes sont indispensables.

Parmi le « stock » de méthodes existantes⁽¹⁰²⁾, nous avons évoqué la démarche de la ville de Stockholm synthétisée par la notion de sociotope, nous introduisons ici la notion plus englobante d'appui sur la maîtrise d'usage. Il s'agit de la même idée : identifier et analyser les pratiques des habitants, dans leur diversité, faire émerger leurs points de vue, leurs propositions d'amélioration et intégrer ces données dans les documents de planification et les projets urbains. L'intérêt de la démarche scandinave est d'intégrer la maîtrise d'usage en amont du processus de production de la ville et de mettre en place une méthode, déclinée au travers d'outils opérationnels. L'intérêt est aussi de cartographier ces usages et d'en tirer des orientations méthodologiques intégrées dans la pratique professionnelle des urbanistes.

La démarche est la suivante :

- Différencier les espaces ouverts au public.
- Etablir avec les experts une évaluation pour déterminer la manière dont les sociotopes sont utilisés.
- Faire une évaluation par les usages au moyen de questionnaires, entretiens collectifs, observations... Les participants citent les endroits importants pour eux, les décrivent, expliquent ce qu'ils aiment et n'aiment pas, formulent des propositions... Le support de la cartographie est indispensable.
- Ces données sont rassemblées dans une cartographie.
- Cela permet d'identifier des lignes directrices (des objectifs, des préconisations...).

(102) Les travaux sur ces questions ont été très nombreux dans les années 80/90, notamment au Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, voir par exemple *Perspectives pour la maîtrise d'ouvrage publique*, sous la direction de Michel Conan, CSTB / PUCA, non daté. Ils sont moins fréquents depuis le début des années 2000. Pour une synthèse et analyse portant plutôt sur la participation des habitants pour l'aménagement à une moyenne et grande échelle, voir aussi *Démocratie participative et aménagement régional*, IAURIF, Paul Lecroart et Laurent Perrin, 2001.

Conclusion

Cette étude sur l'identité et l'histoire socioculturelle d'ORSA a permis de révéler les éléments marquants de l'identité en s'appuyant sur une mise à jour de l'histoire singulière de ce lieu, des spécificités de ses paysages et des évolutions de son peuplement et des usages du territoire. La démarche a reposé d'abord sur une analyse de l'existant. Cette analyse a permis de dresser un constat faisant ressortir la faiblesse des éléments traditionnels d'identité et, a contrario, l'existence d'éléments identitaires originaux. Trois d'entre eux sont essentiels : la place et le rôle des emprises dont certaines datent de la mi-19e, le rôle à la fois structurant et fondateur des axes de déplacement et la forte présence des espaces ouverts, notion qui dépasse largement les espaces verts et de nature. Mais il convient aussi de saisir les usages et les attentes de ceux qui vivent sur le territoire - habitants, usagers, actifs... - et qui contribuent à lui donner une âme. C'est pourquoi nous avons mis en évidence la diversité du peuplement du territoire, caractérisé par l'installation de vagues migratoires successives et par son caractère populaire et cosmopolite et fait ressortir les lieux porteurs de pratiques et la façon dont ils structurent le territoire.

Partant de ce constat, notre démarche a été d'élaborer un diagnostic territorial permettant de comprendre à la fois l'histoire des lieux et la manière dont ces traits distinctifs ont contribué à l'identité.

Ce type de démarche - partir du local, de l'épaisseur géographique, historique, sociologique du territoire pour se projeter ensuite dans l'avenir -, nous semble une méthode éprouvée pour éviter de reproduire les schémas des années 60/70 qui consistaient à plaquer des éléments sans tenir compte de leur environnement. Ce qui a été conduit à l'échelle du territoire pourrait être poursuivi à des échelles territoriales plus fines, celles des projets par exemple. Cela suppose de replacer le territoire dans l'histoire, à la fois ancienne et contemporaine, dans son espace géographique, dans ses liens avec son pourtour et ses franges, dans son intégration à la ville et à la métropole...

L'originalité de la commande de l'EPORSA -il n'est pas fréquent d'avoir à travailler sur la question de l'identité d'un territoire en mutation- nous a amené à travailler de façon transversale et pluridisciplinaire. Elle nous a aussi amené à poser des questions inhabituelles sur les emprises, les espaces ouverts, les axes, les usages - l'idée étant de faire d'éléments habituellement négligés des supports de valorisation et d'identité positive et de trouver comment. Elle nous a aussi conduit à aborder des questions relatives aux usages du territoire, à l'accessibilité, aux mobilités, à l'identité...

Parvenu au terme de ce travail, il faut nous rendre à l'évidence ; il ne s'agit que d'une première étape. Certaines propositions mériteraient d'être creusées, des travaux complémentaires pourraient être menés. Il serait ainsi intéressant d'aller plus avant dans la connaissance du territoire. Se placer à l'échelle du grand territoire d'ORSA est nécessaire mais des approches plus fines pourraient être menées sur ces enjeux d'identité territoriale. Des zooms sur des projets et secteurs permettraient d'approfondir les concepts, de mieux cerner les nuances et les particularités qui contribuent à l'identité globale. Celle-ci a tout à gagner à se construire en additionnant les nombreuses diversités locales (de peuplement, d'architecture, de tissus urbains, d'ambiance...) plutôt qu'en pratiquant l'exclusion de l'une ou l'autre de ces éléments d'identité. Ces zooms pourraient aussi porter sur les évolutions récentes, celles amorcées à la fin des années 70 et qui ont été déstabilisantes pour Seine Amont à travers les mutations (sociales, économiques, en matière d'emploi, d'immigration...) qui s'y sont produites. Celles-ci ont souvent entraîné des mobilisations collectives qui, pour certaines, concernent aussi les enjeux de territoire (bruits et nuisances, sécurité, accessibilité des lieux publics, rapport entre les personnes et les espaces publics...). Derrière cela se pose aussi la question de la gouvernance. L'OIN est bien évidemment une des réponses, avec d'autres qui sont en rapport avec la métropolisation : le Grand Paris, les intercommunalités jusqu'alors inexistantes sur le territoire d'ORSA... Il y a là aussi des champs d'investigation. Il serait ainsi intéressant de comparer ORSA avec d'autres territoires tant en Ile-de-France, qu'en France ou à l'étranger. Nous avons parfois cité des expériences mais il faudrait les étudier et les comparer en s'appuyant sur des grilles d'analyse et des référentiels communs.

ORSA est un espace en mutation. Comment ne pas y voir un signe positif pour l'identité du territoire puisque toute identité est avant tout le fruit du mouvement ?

Références bibliographiques sur le territoire ORSA (ouvrages du fonds de la Médiathèque IAU-île-de-France)

Cette bibliographie est à compléter par les ouvrages cités en note de bas de page.

Ouvrages généraux

- Bastié, Jean

La croissance de la banlieue parisienne

Paris : Presses Universitaires de France, 1964.- 624 p. : fig., phot., tabl. + 2 plans, bibliogr IA 935

- Beaujeu-Garnier, Jacqueline ; Bastié, Jean ; Delouvrier, Paul, préf.

Atlas de Paris et de la région parisienne

Paris : Ed. Berger-Levrault, 1967.- 961 p.

Ville ; région ; population ; personne active ; activité économique ; fonction économique ; équipement collectif ; géographie humaine ; géographie ; transports

IA 2618 (1)

- Demouveau Jean-Pierre et Jean-Pierre Lebreton (présenté par)

La naissance du Droit de l'urbanisme 1919-1935

Gridauh, les éditions des journaux officiels, Paris 2007.

Très complet et important ouvrage de fonds donnant toutes les sources notamment parlementaires, concernant la loi Cornudet (1919), la loi de 1928 (relative aux lotissements défectueux) et celles de 1930 et 31, sur les lotissements, le loi du 14 mai 1932 autorisant l'établissement d'un projet d'aménagement de la région parisienne (PARP), les décrets loi de 1935 relatifs à l'urbanisme. Un ouvrage de fonds.

Aménagement

- Fourcaut, Annie

Banlieue (La) en morceaux : la crise des lotissements défectueux en France dans l'entre-deux guerres

Grâne : Créaphis, 2000.- 339 p. : phot.; bibliogr.; ill.

prolétariat/lotissement défectueux/crise/mal loge/logement individuel pavillonnaire/quartier/politique urbaine/société civile/aménagement régional/banlieue/sociologie

Les mal-lotis, petits propriétaires malheureux, désireux d'accéder à l'urbanité sont des figures majeures de l'entre-deux guerres qui ont été oubliées par l'histoire sociale contemporaine. A travers ce livre, Annie Fourcaut, spécialiste de la formation des banlieues, traite des mutations du rapport des classes populaires à la ville et montre les capacités de la société civile à créer son propre espace urbain, avec ou sans aide de l'Etat. Elle retrace ainsi l'historique de ce type d'habitat, puis des différentes politiques qui y ont été associées. Enfin, elle présente les mal-lotis en leur quartier à travers trois exemples. Pionniers de l'accession pavillonnaire, ces apprentis propriétaires ont été capables d'imposer leur modèle résidentiel individuel aux politiques qui n'en voulaient pas.

IA 41992

- Dugeny, François/Bigot, François/Blumenfeld, Hervé

Milieu (le) pavillonnaire en région d'Ile-de-France

Cahiers de l'IAURIF, vol. 68, juin 1983.-pp.37-66, tabl., plans

pavillon/logement individuel pavillonnaire/lotissement/parcellaire/site/localisation géographique/utilisation du sol/loi/maison individuelle

Le milieu pavillonnaire occupe presque la moitié de la superficie de l'agglomération centrale. Cette forme d'urbanisation, spécifique de la croissance de la banlieue parisienne dans l'entre-deux-guerres, marque profondément le paysage urbain et conditionne encore largement l'aménagement de l'agglomération. La connaissance de ce milieu a nécessité une approche historique de sa constitution et de son évolution, ainsi qu'une analyse détaillée de son tissu et de sa population. Parallèlement l'évolution de la législation qui s'y applique a été étudiée en mettant en évidence son impact sur un milieu qu'elle tend à scléroser, en niant sa diversité. L'article reprend l'ensemble de ces éléments d'analyse qui pourront servir de base aux politiques que les collectivités locales intéressées se doivent de mettre en oeuvre.

IA P.117

- Faye, Bernard

Seine-amont (la) à fleur de ville. In: les trésors de la couronne

Cahiers de l'IAURIF, n° 102, nov. 1992.- pp.76-90, cartes, tabl., photo.

voirie urbaine/fleuve/trame modulaire/espace vert/urbanisation/patrimoine/activité économique/centralité/tissu urbain/desserte

Dans le prolongement des grandes opérations de l'est parisien (Bercy et Tolbiac), la Seine-amont ressent tout juste les premiers frémissements d'une métamorphose. Réunissant de nombreux atouts pour réussir un développement urbain plus organisé, il lui faut encore dépasser tous les cloisonnements physiques comme institutionnels.

IA P.117

- Bordes-Pagès, Elisabeth

Des centres villes : politiques de revitalisation des centres villes. Contribution à partir de neuf cas en Ile-de-France

Paris : laurif, 1996.-117 p. : phot.; cartes; plans

centre ville/commerce/rénovation/planification urbaine/patrimoine sauvegarde/équipement d'infrastructure/reconquête

La présente synthèse a pour but d'apporter des éléments de réflexion sur les possibilités de dynamisation et de valorisation des centres villes. Les politiques urbaines présentées portent sur les centres anciens en première couronne, soient Antony, Cachan, Clamart, Nogent-sur-Marne, Orly, Pantin, Saint-denis, Sceaux, Villiers-sur-Marne.

IA 38101

- Bordes-Pagès, Elisabeth (dir.) Dugény, François (dir.)

Fleuve (Le) : un système, des territoires, des acteurs

Cahiers de l'IAURIF, No 141, 2e trim. 2004.- 244 p., cartes, ill., tabl., graph., phot., bibliogr.

fleuve / développement durable / zone humide / bassin fluvial / projet d'urbanisme / aménagement des berges / protection de la nature

Ce numéro tente de montrer l'évolution du système des acteurs, liée à la pression de nouveaux enjeux croisés, qui induisent une mutation des approches et des pratiques. Il aborde sous cet angle quatre sujets où le fleuve est à la fois : une composante majeure de l'écosystème métropolitain; le support d'un développement associé à la montée en puissance du transport de marchandises par voie fluviale; le lieu d'enjeu important pour de nouvelles valorisations urbaines; un espace identitaire propice au développement culturel et touristique. Il montre ce qui participe de la vie du fleuve dans la région d'Ile-de-France en rappelant que ce système fonctionne à l'échelle du grand bassin de la Seine qui englobe tous ses affluents et leurs sous-bassins. Il rappelle les différents degrés d'interdépendance qui existent entre le fleuve et les territoires qui sont sous son influence et dont il dépend en retour, depuis l'amont jusqu'à l'estuaire du Havre. Dans la région, son influence dépasse largement les territoires des 144 communes riveraines. Ce numéro parle des échelles auxquelles sont réalisés les principaux aménagements et équipements pour répondre à la fois aux besoins des activités humaines mais aussi au maintien de l'équilibre nécessaire à la vie du fleuve lui-même. Ce numéro témoigne aussi de l'évolution des mentalités vis-à-vis de ce milieu naturel qu'est le fleuve. Quatre contributions montrent que, depuis une quinzaine d'années, la présence et la dimension spécifique du fleuve a servi de fil conducteur à de nombreux projets de villes et d'agglomérations en France.

IA P.117

- Passage en taille douce dans la ville

Cahiers de l'IAURIF, n° 111, nov. 1995.- pp. 5-114, photo., plans, tabl

corridor de verdure, urbanisme réglementaire, métropole, voie piétonne, piste cyclable, espace vert, circulation urbaine, coulée verte

Des circulations douces en Ile-de-France et aussi et surtout en Allemagne et en suisse, des réseaux verts, une coulée verte le long des lignes TGV, des cheminements de verdure à Paris et dans sa région, la remise en cause des rythmes de vie effrénés passe par cette préoccupation "douce et verte".

IA P.117

- Plan vert Régional d'Ile-de-france

IAURIF Agence des Espaces Verts de la Région Ile-de-France

Paris : laurif, 1995, 261 p. : phot., cartes, ill.

Espace vert public / ceinture verte / vallée / politique économique / paysage végétal / site / réserve foncière / paysage rural / planification régionale

IA 34821 (2)

• « **Nouvelles voies de recherches et de création dans l'espace public** », Culture territoire en Ile-de-France, 02/03/09, 7 pages, + photos
Art/ville

Cet article interroge les relations entre la culture et le territoire, à travers le traitement de l'espace public. Les villes d'Ivry et de Vitry sont mises en avant comme lieux d'expérimentation d'une nouvelle façon de mettre en scène la culture.

• Roze, Thierry

Cités-jardins (les) de la région d'Ile-de-France

Cahiers de l'IAURIF, vol.51, mai, 1978.-2 vol., 32p.+ 158p., fig., tabl., graph., photo. . .

Cité jardin/théorie de l'urbanisme/logement social/histoire/architecture/cité ouvrière/morphologie urbaine/tissu urbain/monographie/urbanisation/plan masse/site/habitat individuel/habitat collectif/hlm

Analyse de l'intérêt des cités-jardins: qualité de l'adaptation au site, richesse de la morphologie, traitement des espaces libres, combinaison des différents types de logements. L'évolution des cités-jardins de 1920 à 1939; intérêt comme exemple de référence en tant qu'habitat à faible densité. Présentation de monographies sur les cités-jardins en Ile-de-France.

IA P117

• Revue **La Pierre d'Angle**, numéro double 49/50, mai-juin 2009, Pratiques européennes, aménagement durable, patrimoines.

Plusieurs contributions et réflexions à la fois théoriques et liées à des expériences urbaines tant française (Bordeaux, Lille, Reims) qu'européennes (Pays-Bas, Grande-Bretagne, République Tchèque).

IA P 735

Démographie

• Houdaille, Jacques

Banlieue (la) sud-est de Paris aux XVIII et XIX^e siècles

Population. 48^e année, no 1, janv.-février 1993.- pp. 190-196, tabl.

caractéristique démographique/nuptialité/fécondité/mortalité/société urbaine/immigration/démographie

IA P315

Equipements publics

• Chemla, Guy

Ventres (Les) de Paris : les Halles, la Villette, Rungis; l'histoire du plus grand marché du monde

Paris : Glénat, 1994, 222 p. : phot.; tabl.; ill.; bibliogr.

halles/marché couvert/min/histoire/approvisionnement/commerce de gros/artier/abattoir/délocalisation/localisation géographique

A travers trois espaces originaux, trois mondes différents, à des périodes différentes, dans des gestes et des habitudes différents, on montre la continuité de l'activité d'approvisionnement de Paris.

IA 37971

Histoire

• **Paris et Ile-de-France : mémoires**

Paris Fsha, 1989, 364 p. : bibliogr., phot., index

édifice culturel/architecture/fiscalité/histoire/grand magasin/patrimoine/élection/propriété privée/sculpture/patron/création/sociologie

Dans ce quarantième volume, deux études traitent de la propriété, de la fiscalité et des doléances à Vitry-sur-Seine pour la période 1787-1789 et des fondateurs des premiers grands magasins parisiens. La première permet d'appréhender l'histoire sociale de Vitry-sur-Seine qui comptait 2000 habitants à la veille de la révolution, la seconde est un apport à l'histoire sociale du patronat français et à l'histoire de leurs entreprises.

IA 10530(40)

Nature et rôle des quartiers dans les communes de la banlieue parisienne (Choisy-le-roi, Vitry-sur-seine, Suresnes)

Paris : lsu ,1966.- 49 p. : cartes,tabl.quartier/commune/citadin/logement/emploi/histoire/automobile/équipement sportif/urbaniste/aménagement urbain

IA 1618

- Leriche, Fernand/Varin, Jacques

Ivry-sur-Seine : le souffle de l'histoire

Paris : Messidor, 1984.-301 p. : phot.; ill.

histoire/activité économique/ville/commune/politique urbaine/mode de vie

Une histoire de la commune du Val-de-Marne de la préhistoire au début des années 1980 qui montre la croissance d'un village devenu une ville, les guerres, les luttes sociales, la politique communale à la tête de laquelle figurent des communistes depuis 1925, l'activité économique.

IA 43852

- **Petit (Le) Ivry**

Ivry-Sur-Seine : Sn, 1979.- 157 p. : tabl.,graph.,

phot.banlieue/quartier/urbanisation/histoire/parcellaire/logement/construction/population/immigre/activité économique/transport en commun/équipement collectif/plan d'urbanisme

IA 12731

- Csery P./Thiberville C.

Histoire de Villeneuve-le-Roi

Paris: Ed. A. J. Picard, 1967

338 p. : phot., fig., ill.

ville/urbanisation/histoire/population

IA 3785

- **Paris et Ile-de-France : mémoires**

Paris : Fsha,1991.- 325 p. : bibliogr., phot., index

colonie de vacances/histoire/mode de vie/Sénat/préfet de région/patrimoine/relation/sociologie

Dans le quarante-deuxième volume, une étude traite des rapports d'Hausmann avec le Sénat et une étude traite du développement des colonies de vacances dans le Val-de-Marne dans les années 1920-1939.

IA 10530(42)

- Meyer Alain et Moissinac Christine

Représentations sociales et littéraires, centre et périphérie - Paris 1908-1939

IAURIF et Ministère de l'environnement et du cadre de vie, Paris mai 1979, 336 pages, tableaux, graphes, photos.

IA 12779

Monographie communales

- **Alfortville. Antony Arcueil-Cachan. Notice historique et renseignements administratifs**

Montevrain : Imprimerie Typographique de l'Ecole d'Alembert,1901.- 107 + 83 +137 p. + cartes h-t

équipement cultuel divers/histoire/commune/population/finances locales/action sociale/équipement scolaire/équipement administratif divers/voirie/équipement d'infrastructure/équipement collectif/commerce/industrie

IA 10521(1)

- **Chatenay. Chatillon. Chevilly. Choisy-le-Roi. Notice historique et renseignements administratifs**

Montevrain : Imprimerie Typographique de l'Ecole d'Alembert, 1900.- 65 + 96 + 73 + 138 p. : tabl., + cartes h-t.

équipement cultuel divers/histoire/commune/population/finances locales/action sociale/équipement scolaire/équipement administratif divers/voirie/équipement d'infrastructure/équipement collectif/commerce/industrie

IA 10521(6)

• **Orly. Pantin. Les-Pavillons-sous-Bois. Le-Perreux. Notice historique et renseignements administratifs**

Montevrain : Imprimerie Typographique de l'Ecole d'Alembert, 1896.- 62 + 161 + 93 + 111 p. : tabl. + cartes ht équipement culturel divers/histoire/commune/population/finances locales/action sociale/équipement scolaire/équipement administratif divers/voirie/équipement d'infrastructure/équipement collectif/commerce/industrie
IA 10521(16)

• **Puteaux. Romainville. Rosny-sous-Bois. Rungis. Notice historique et renseignements administratifs**

Montevrain : Imprimerie Typographique de l'Ecole d'Alembert, 1905.- 173 + 74 + 93 + 62 p. : tabl. + cartes ht équipement culturel divers/histoire/commune/population/finances locales/action sociale/équipement scolaire/équipement administratif divers/voirie/équipement d'infrastructure/équipement collectif/commerce/industrie
IA 10521(18)

• **Sceaux. Stains. Suresnes. Thiais. Notice historique et renseignements administratifs**

Montevrain : Imprimerie Typographique de l'Ecole d'Alembert, 1899.- 108 + 72 + 149 + 78 p. : tabl. + cartes ht équipement culturel divers/histoire/commune/population/finances locales/action sociale/équipement scolaire/équipement administratif divers/voirie/équipement d'infrastructure/équipement collectif/commerce/industrie
IA 10521(21)

• **Dervaux Anne-Marie**

Thiais

Joué-les-Tours : Ed. Alan Sutton, 2000.- 127 p. : phot.; ill.; bibliogr:

histoire/construction publique/voirie urbaine/château/boutique/usine/établissement scolaire/édifice culturel/loisir/sociologie
Un siècle d'histoire de Thiais est évoqué grâce à un ensemble de photographies regroupées en sept grandes parties : les hauteurs de Thiais, un château sous Louis XV à l'époque où Thiais n'était encore qu'un petit bourg de Choisy-le-Roi, les commerces et les métiers, les grands événements, l'enseignement et la formation, les hommes célèbres, les loisirs et les associations.

IA 41404

• **Lasnier Jean-François**

D'Evry à Vitry-sur-Seine

Connaissance des arts., Hors série, 1er trim. 2007.- pp. XXI-XXIII, phot.

architecture contemporaine/qualité architecturale/patrimoine architectural/architecte/conceptio

La cathédrale de Mario Botta à Evry et le musée d'art contemporain du Val-de-Marne à Vitry-sur-Seine sont les deux créations architecturales récentes qui marquent le sud de l'Ile-de-France. L'immeuble Jeanne Hachette de Jean Renaudie est aussi important.

IA T.7265

• **Villetaneuse. Vincennes. Vitry-sur-Seine. Notice historique et renseignements administratifs**

Montevrain : Imprimerie Typographique de l'Ecole d'Alembert, 1896.- 64 + 165 + 136 p. : tabl. + cartes ht équipement culturel divers/histoire/commune/population/finances locales/action sociale/équipement scolaire/équipement administratif divers/voirie/équipement d'infrastructure/équipement collectif/commerce/industrie
IA 10521(23)

Parcs et jardins

• **Hermann Pascale / Meynial Corinne / Khoury Rima / Rebaque de Caboteau J.C. / Thibault Christian**

Inventaire des parcs et jardins remarquables en région d'Ile-de-France. 5 : les jardins du département du Val-de-Marne

Paris : laurif, 1994.- 234 p. : phot., ill., bibliogr:

jardin/protection/patrimoine/espace vert/chateau/paysagisme/localisation géographique/espace ouvert/parc urbain/entretien

Entamé en 1985, l'inventaire des parcs et jardins de l'Ile-de-France a été entrepris dans le but de fournir un outil de connaissance pour orienter les actions régionales, de protection notamment, et plus largement pour sensibiliser au sort parfois problématique de ce patrimoine. Ce rapport comprend un tableau de repérage où est consigné un minimum de renseignements sur 76 jardins et des fiches de visite détaillées pour 24 lieux dignes d'intérêt.

IA 32835(5)

Patrimoine

- **L'Ile-Saint-Denis, Issy-les-Moulineaux, Vitry-sur-Seine. Notice historique et renseignements administratifs**

Montévrain : Imprimerie Typographique de l'Ecole d'Alembert, 1906.- 72 + 157 + 179 p. : tabl. + cartes ht
équipement culturel divers/histoire/commune/population/finances locales/action sociale/équipement scolaire/équipement administratif divers/voirie/équipement d'infrastructure/équipement collectif/commerce/industrie
IA 10521(11)

- Schmit Bruno

- **Protection (la) du patrimoine ordinaire**

Diagonal, no 125, juin 1997.- pp. 51-53, ill., photo.

patrimoine sauvegardé/site protégé/architecture traditionnelle/commune/règlement du POS

A coté des sites et monuments d'intérêt majeur, il existe un patrimoine ordinaire qui, tout en ne relevant pas de mesures de classement, peut faire l'objet d'actions de protection et de mise en valeur de la part des communes. La loi paysage du 8 janvier 1993 a permis de renforcer, par l'intermédiaire du POS, le dispositif juridique assurant la conservation de ce type de patrimoine. Deux exemples sont présentes : l'expérience de Périgny-sur-Yerres, première commune du Val-de-Marne à avoir utilisé cette nouvelle possibilité; la mission d'inventaire du patrimoine remarquable, menée à Villeneuve-le-Roi par le CAUE du Val-de-Marne.
IA P.159

- Bastié Jean

- **Conclusion. In : comment une ville de banlieue cherche-t-elle à améliorer son cadre de vie ? L'exemple de Villeneuve-Saint-Georges**

1988

situation générale/chemin de fer/aéroport/ville/banlieue

Après un bref rappel du site villeneuvois, l'auteur retrace l'évolution au cours de l'histoire de cette commune de la banlieue parisienne. Puis il met en évidence les nombreuses contraintes qui jouent sur son développement économique, urbain et dans l'espace.
IA 25081

- Poisson Georges

- **Val-de-Marne (le) : art et histoire**

Paris : Ed. de Minuit, 196

565 p. : bibliogr.; graph.; phot.

histoire/patrimoine/répertoire/banlieue/monument historique

IA 407(3-1)

- **Patrimoine (De) en patrimoine**

Connaissance du Val-de-Marne, n° spécial, 3^e trim., 1980.- non pag., fig., photo.patrimoine sauve-

garde/patrimoine/archéologie/industrialisation/département/secteur secondaire/sociologie/patrimoine architectural

En cette année consacrée au patrimoine, ce numéro spécial essaie de rendre tangibles certains des éléments qui à travers les âges peuvent concrétiser l'histoire de la collectivité humaine rassemblée sur ce territoire autour de la Seine et de la Marne.
IA P.141

- **Patrimoine (le) des communes du Val-de-Marne**

Charenton-Le-Pont : Flohic Editions, 1993.- 445 p. : phot., cartes, bibliogr.

patrimoine/architecture/sculpture/édifice culturel/équipement collectif/bâtiment d'habitation

Les éléments subsistants, architecturaux et artistiques, qui constituent le patrimoine des quarante-sept communes du Val-de-Marne, sont exposés. Un historique de chaque commune précède le détail du patrimoine.

IA 34680

- **Architectures d'usines en Val-de-Marne (1822-1939)**

Paris : Association Pour Le Patrimoine de l'Ile-de-France, 1988, 144 p. : phot., ill., plans, index

usine/architecture/patrimoine/équipement industriel/centrale thermique/matériaux/industrialisation

L'étude sur le patrimoine architectural industriel du Val-de-Marne a été conduite dans cinq communes : Alfortville; Charenton, Choisy-le-roi, Ivry et Vitry. Ces communes possèdent une longue et diverse histoire industrielle.

IA 25735

- Privé Juliette

Patrimoine (Le) bâti du Val-de-Marne : les gares de voyageurs du réseau ferré

Paris : IAURIF, 2000.- 91 p. : phot.; bibliogr.; plans

patrimoine architectural/réseau ferre/inventaire/recensement/analyse/bâtiment/gare

Diverses formes de gares existent sous l'appellation commune de "gare" : la halte, la station et la gare, ainsi que plusieurs types architecturaux, reflets d'une époque de la banlieue parisienne. Cette étude s'attache donc à définir le patrimoine des gares de voyageurs en banlieue à partir du bâtiment principal. Elle dresse un inventaire précis des gares du Val-de-Marne pour en dresser un état des lieux. En seconde partie, l'étude analyse les risques encourus par ce type de patrimoine, et les enjeux qu'il représente dans le cadre de l'espace de vie de la banlieue. Quelques propositions de meilleure mise en valeur de ce patrimoine bâti sont suggérées.

IA 42047

- Deval, Jacques

« Seine-Amont, le patrimoine comme dynamique », Revue de l'association nationale des architectes des bâtiments de France, La Pierre d'Angle, n°38-mars 2005.

IA P 735

- Roze Thierry

Cités-jardins (les) de la région d'Ile-de-France

Cahiers de l'IAURIF, vol. 51, mai, 1978.-2 vol., 32p.+ 158p., fig., tabl., graph., photo.

cité jardin/théorie de l'urbanisme/logement social/histoire/architecture/cité ouvrière/morphologie urbaine/tissu urbain/monographie/urbanisation/plan masse/site/habitat individuel/habitat collectif/hlm

Analyse de l'intérêt des cités-jardins: qualité de l'adaptation au site, richesse de la morphologie, traitement des espaces libres, combinaison des différents types de logements. L'évolution des cités-jardins de 1920 à 1939; intérêt comme exemple de référence en tant qu'habitat à faible densité. Présentation de monographies sur les cités-jardins en Ile-de-France.

IA P.117

Paysage

- Perrin Laurent / Colson Arnaud / Maillet Laurent

Assises nationales du paysage, no 27, sept. 1995.- pp. 14-20, photo.

simulation/espace naturel/protection de la nature/parc urbain/autoroute/intégration spatiale/paysage rural/paysage urbain/patrimoine naturel

Les premiers enseignements du projet Imago Métropolis, la protection du caractère naturel de la boucle de Guernes, la réalisation du parc de la plage bleue à Valenton, la gestion du patrimoine arboré, le 1 % paysage et les autoroutes, sont évoqués.

IA P82

- Legenne Corinne

Desserte (La) en espaces verts, un outil de suivi de la trame verte d'agglomération

Paris : IAU IDF, 2009 – 15 p., bibliogr., phot., cartes, graph.

espace boisé / espace naturel / espace vert / ceinture verte / corridor de verdure / planification régionale / schéma d'aménagement régional

La prise en compte des espaces verts dans la planification territoriale est essentielle pour garantir une bonne qualité de vie aux résidents, maîtriser l'urbanisation et maintenir la qualité de l'écosystème régional. C'est pourquoi la question de la localisation et de l'accès aux espaces verts est abordé dans cette étude sur la région Île-de-France. S'il apparaît que les objectifs fixés par le Schéma Directeur de la Région Île-de-France sont doré et déjà atteints à l'échelle régionale, des efforts restent à faire au niveau communal et à l'échelle du quartier. Dans cette optique, l'IAU-IDF a mis en place un SIG sur son site Internet afin de maintenir un bon niveau d'information de l'évolution des surfaces naturelles et d'accélérer les prises de décisions concernant l'accès aux espaces verts pour réduire les disparités régionales sur le territoire francilien.

IA 49839

• De Biasi Laure / Arbelbide-Lete Leire / Charre Sarah / Cauchetier Bernard / Mauclair Cécile / Pigato Laetitia / Pujol Danièle / Stephan Jean-Marie / Chauveau Jean-François / Pourchez Carole

Réaliser une analyse fonctionnelle des espaces ouverts. Méthodologie pour prendre en compte le fonctionnement des espaces agricoles, forestiers et naturels dans l'aménagement du territoire

Paris : IAU IDF, 2009, 95 p., fig., cartes, tabl.

Espace naturel / écosystème / diagnostic / étalement urbain / guide / méthode / valorisation / évaluation

Concilier développement socio-économique et préservation des espaces ouverts est un enjeu fort pour l'Île-de-France puisqu'ils représentent les 3/4 de son territoire. Ce rapport, à destination des acteurs de l'aménagement et des élus, explique comment mener une analyse fonctionnelle permettant d'aboutir à un diagnostic dynamique des espaces ouverts. L'objectif est de donner à la fois une vision claire de leur fonctionnement, d'identifier les principaux dangers qui les menacent, de dégager des enjeux, et d'énoncer des pistes d'action pour concilier préservation et valorisation avec les projets de développement urbain. La méthodologie s'appuie sur une analyse en trois temps. Un cadrage général permet de comprendre comment le territoire s'insère dans le maillage des espaces ouverts régionaux, et quelle est la place des espaces ouverts sur le territoire. Dans un deuxième temps les analyses fonctionnelles par type d'espace ouvert (agricole, forestier et naturel) permettent de dégager pour chacun d'eux leur fonctionnement, les enjeux, les facteurs de fragilité et les conditions de maintien sur lesquelles les aménageurs et élus peuvent intervenir. En dernier lieu une synthèse générale identifie le fonctionnement en réseau des espaces, les enjeux de valorisation, de maintien ou de restauration, et des pistes d'action pour les élus et les aménageurs. La méthodologie est illustrée par des cartes donnant des exemples de représentation des données utilisées. Des fiches pratiques récapitulent les données à mobiliser, les personnes sources et les pistes pour la maîtrise d'œuvre et le financement.

IA 50220

• Dubois Jean-Louis / Audoin Véronique / Nologues Laurence / Aury Delphine / Delcroix Colette

Trame (La) verte de Seine-Amont sud : mise en oeuvre du Plan vert régional

Paris : Laurif, 1998, 68 + 67 p. : phot.; cartes + 2 cartes h-t.

trame / ceinture verte / richesse naturelle / espace vert : analyse / diagnostic

Les communes de Seine-Amont sud (Ablon-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Orly, Valenton, Villeneuve-le-Roi et Villeneuve-St-Georges) sont convenues d'examiner leur devenir à l'échelle de l'ensemble du secteur, dans une démarche dénommée "Projet de redéveloppement de Seine-Amont sud". Ce projet doit faire l'objet d'un volet "trame verte", afin de développer l'offre en espaces verts publics, de créer un réseau maillé et hiérarchisé de liaisons vertes, de protéger et mettre en valeur le paysage, de préserver et valoriser l'héritage végétal. Dans le cadre du contrat d'objectifs Etat-Région, l'IAURIF participe aux études du schéma de secteur en apportant une contribution au titre du Plan vert régional, d'où la réalisation de ce document, constitué de deux volets : rapport général et propositions par commune. Cette étude dresse un état des lieux et formule des propositions de liaisons vertes réservées à la circulation des piétons et des cyclistes, d'espaces verts et de mise en valeur des bords de Seine.

Des bibliographies existent dans

• **Douce banlieue**, de Gérard Mordillat et Frédéric Jacquet, les éditions de l'Atelier, / les éditions ouvrières, Paris 2005 [cet ouvrage n'est pas repris dans notre bibliographie car il s'agit d'un recueil de photographies commentées mais non situées]

• **La naissance du Droit de l'urbanisme 1919-1935**, présenté par Jean-Pierre Demouveau et Jean-Pierre Lebreton, Gridauh, les éditions des journaux officiels, Paris 2007.

• Meyer Alain et Moissinac Christine,

Représentations sociales et littéraires centre et périphérie Paris 1908-1939, Institut d'Aménagement et d'urbanisme de la Région d'Île-de-France, Mai 1979.

• Fourcaut Annie

Banlieue rouge 1920-1960. Années Thorez, années Gabin : archétype du populaire, banc d'essai des modernités, Paris, Autrement, Mémoires, n° 18, octobre 1992

Annexes

Les annexes sont composées d'un corpus documentaire. Les annexes 1, 2 et 3 sont des clefs de lecture pour les cartes 12, 14 et 27. Elles sont pour plus de détails à lire en parallèle des annexes 6.3.6, 6.3.7 et 6.3.8 situées dans le recueil de cartes.

Annexe 1 : Les emprises : clefs de lecture et fiches

Annexe 2 : Les espaces ouverts : clefs de lecture et fiches

Annexe 3 : Carte « Hiérarchisation des lieux fréquentés » : clef de lecture

Annexe 4 : Les communes vues par elles-mêmes

Annexe 5 : ORSA à travers le SDAU de 1965

Recueil de cartes

Compte-tenu du format des cartes, la 6^e annexe est reprise dans un cahier autonome.

Annexe I : Les emprises : clefs de lecture et fiches

Cette annexe est un complément de la carte 12 "Les emprises et leurs zones de contact" et de l'annexe 6.3.6 du Recueil de cartes qui est une cartographie plus détaillée.

LES EMPRISES

Les emprises donnent à voir un certain paysage du territoire ORSA. Afin de mieux les visualiser et de se rendre compte de l'enjeu d'une réflexion centrée sur les emprises, nous avons choisi de réaliser une carte consacrée à leur analyse.

Définition

Des critères de définitions ont été établis afin de classer ou non un espace en tant qu'emprise :

- activité privée ou d'utilité publique,
- isolement,
- extra-territorialité,
- taille,
- fermeture,
- rationalité de l'aménagement de l'espace.

Au contraire, la densité n'est pas un facteur déterminant. Ainsi, des espaces bâtis denses telles les zones d'activités nous apparaissent être des emprises, de la même façon que les cimetières parisiens ou les voies ferrées.

Les emprises que nous avons identifiées sur le territoire répondent à plusieurs de ces critères. En revanche, la distinction de critères objectifs de classement a permis d'exclure certains espaces de la catégorie des emprises, car, s'ils répondaient à certains critères, et notamment à celui de la taille, ils ne répondaient pas à des critères essentiels tels l'extraterritorialité et l'activité privée ou l'utilité publique qui sont au cœur de la définition d'emprise. Plusieurs « grands » espaces ne sont ainsi pas abordés comme emprises :

- les parcs, malgré la taille que certains peuvent avoir tels le parc de la Plage Bleue, par leur caractère public et ouvert, ne correspondent pas aux emprises telles qu'elles sont envisagées dans cette étude ;
- les grands ensembles ;
- la RN 305 et autres grands boulevards urbains, qui bien qu'ils soient des axes de passage importants, ont un caractère pleinement urbain qui les exclut de la catégorie ;
- les bâtiments publics ;
- les cimetières municipaux.

Méthodologie

Cette cartographie s'appuie sur des sources diversifiées :

- observations de cartes (notamment la carte IGN 1/25 000e),
- visites de terrain,
- sites internet des communes et du département.

Cartographie

Une hiérarchisation des emprises a été réalisée selon leur fonction sur le territoire. Un code couleur permet de les différencier :

- fonction militaire : en **vert** sur la carte (fort d'Ivry-sur-Seine et de Villeneuve-Saint-Georges)
- fonction hygiénique : en **bleu foncé** (cimetière de Thiais, d'Ivry-sur-Seine, Hôpital Charles Foix)
- fonction formation : en **orange** (domaine Chérioux, séminaire, monastère)
- fonction déplacement / circulation : en **rouge** (autoroutes, aéroport, emprises ferroviaires)
- fonction approvisionnement : en **jaune** (Rungis)
- fonction fluviale : en **bleu ciel** (Chantiers navals)
- fonction industrielle : en **marron** (centrale gazière d'Alfortville)
- fonction tertiaire : en **violet** (Silic, Senia)

Chaque emprise est délimitée par un trait plein qui correspond à ses limites physiques (marquées ou non par un mur, un grillage, des buissons, ...).

Par ailleurs, nous avons fait le choix de représenter les zones de contact entre l'emprise et le tissu urbain par des hachures. Il s'agit de zones qui paraissent être des territoires à enjeux pour une meilleure intégration des emprises au tissu urbain.

Fiches

Pour certaines de ces emprises, une fiche a été réalisée, toutes sur le même modèle :

- Présentation : situation de cette emprise dans le territoire et bref historique ;
- Caractéristiques : à travers sa superficie, sa physionomie, son pourtour et ses usages ;
- L'analyse de l'emprise dans le temps : analyse de ses mutations spatiales et fonctionnelles à travers les mutations passées et les mutations présentes ;
- L'analyse de l'emprise et de son environnement par l'analyse des zones de contact : d'une part l'analyse de la situation actuelle à travers la proximité du tissu urbain et l'occupation de la zone de contact, l'ambiance actuelle, l'accessibilité, la traversabilité et la pourtournabilité de l'emprise et d'autre part sa projection demain, (comment l'emprise pourra t-elle mieux être intégrée au tissu environnant ?).

Objectifs de ces fiches :

- Dans une perspective d'aménagement du territoire, montrer le rôle des emprises dans le paysage du territoire d'ORSA (barrière, lien, fermeture de l'espace, horizontalité...)
- Définir les dynamiques qui peuvent être déclenchées pour améliorer leur intégration au tissu urbain et voir leur possible évolution en tant qu'espace mutables.

Quatre fiches ont été réalisées à titre d'exemple. Il conviendrait que chacune de ces emprises en ait une.

Fiche n° 1 : Aéroport de Paris-Orly

Fiche n° 2 : Zone d'activité Silic

Fiche n° 3 : Chantiers navals

Fiche n° 4 : Domaine départemental de Chérioux

Fiche n° 5 : Cimetière de Thiais

Définitions

Accessibilité : c'est le fait de pouvoir accéder c'est-à-dire atteindre un lieu, avoir la possibilité d'y pénétrer. Cette notion sous-entend notamment de pouvoir passer d'un espace à un autre

Traversabilité : c'est le fait de pouvoir traverser c'est-à-dire aller d'un bord, d'une extrémité à l'autre d'un espace. Un cas particulier de traversabilité est la notion de perméabilité, c'est-à-dire la possibilité de circuler en tout sens à l'intérieur d'un espace.

Pourtournabilité : c'est le fait de pouvoir "pourtourner" - du latin français portorner, de pour et tourner - c'est à dire longer le pourtour, la limite d'un espace à l'extérieur ou à l'intérieur.

AEROPORT DE PARIS-ORLY

Présentation

L'aéroport de Paris-Orly est situé à 7 km au sud de Paris, en rebord du Plateau du Longboyau, site propice à l'implantation d'un aéroport par le surplomb qu'il offre sur la vallée de la Seine et par son relief très plat.

Durant les deux guerres mondiales, le site est exploité en tant que base aérienne improvisée par les armées engagées. Pour répondre au besoin d'un aéroport pour Paris, la construction de l'aéroport d'Orly débute au cours de la seconde guerre mondiale. Orly connaîtra son essor dans les années 50 et 60, suite notamment au transfert des activités d'Air France et du MIN à Rungis. Il dépassera alors en terme de flux l'aéroport du Bourget. Mais dans les années 70, face à sa saturation est construit l'aéroport de Roissy qui connaîtra le double du trafic d'Orly. Aujourd'hui, l'aéroport d'Orly est la deuxième plate-forme aéroportuaire de France et le 10ème d'Europe pour les passagers (29.2M) auxquels s'ajoutent 110 000 tonnes de fret (chiffres 2008).

Caractéristiques

- Superficie :

D'une superficie totale de plus de 1500 hectares, l'aéroport s'étend sur le territoire d'ORSA sur environ 600 hectares, répartis sur deux communes : 250 ha à Orly, et 350 à Villeneuve-le-Roi. Cela fait de l'aéroport la plus grosse emprise du territoire. L'aéroport est par là même un site prioritaire de réflexion pour les acteurs du territoire.

- Physionomie du site :

L'aéroport est structuré en 3 parties :

- les aéro-gares, en son centre, à l'architecture relativement basse, longue et horizontale
- les bâtiments de maintenance, concentrés au nord du secteur
- les pistes et vastes espaces enherbés qui dominent l'espace de l'emprise et font de l'aéroport un grand espace ouvert.

A noter la tour de contrôle, point culminant de l'emprise et bâtiment emblématique du secteur.

- Pourtour :

L'emprise est entourée pour l'essentiel par des grillages. Cependant, on trouve à quelques endroits des murs dont la présence ne semble pas à première vue essentielle.

- Quels usagers pour quels usages ?

Outre les voyageurs et les personnes travaillant sur le site, l'aéroport n'est pas un site fréquenté. A noter toutefois que dans les années 60, il était un pôle touristique majeur avec plus de 3 millions de visiteurs. Par ailleurs, il faut ici souligner que l'aéroport est le cadre de vie de nombreux habitants, que l'on peut donc considérer comme des usagers indirects.



B. Gegauff / IAU / IAF



IAU / IAF



IAU / IAF



IAU / IAF

L'emprise dans le temps : analyse de ses mutations spatiales et fonctionnelles

- Mutations passées :

Entre 1946, date de création du premier terminal d'Orly, et 2009, l'emprise spatiale de l'aéroport a fortement évolué. Quelques chiffres :

1961 : inauguration de l'aérogare sud

1966 : nouvelle tour de contrôle et construction d'une nouvelle piste

1971 : inauguration de l'aérogare ouest puis agrandissement dans les années qui ont suivies

- Mutations pressenties :

Généralement, les activités de maintenance, source de bruit et trafic supplémentaire, sont localisées dans des aéroports situés en périphérie des zones urbaines. Dans ce cadre, on peut se questionner sur le devenir de l'activité de maintenance sur cet aéroport, activité qui s'y est installée avant que l'urbanisation se développe fortement.



C. Douire / Basch / IAU idF



IAU idF

L'emprise et son environnement : analyse des zones de contact

L'emprise de l'aéroport est vaste, les zones de contact par conséquent nombreuses. Nous ne détaillerons ici que celles se trouvant sur le territoire d'ORSA.

Situation actuelle

- Proximité du tissu urbain et occupation de la zone de contact :

Sur le territoire d'ORSA, l'aéroport d'Orly est bordé par la RD 32 d'Orly à Villeneuve-le-Roi puis par la RD 125 vers Athis-Mons. La RD 32 est un axe fortement fréquenté desservant l'aéroport depuis Villeneuve-Saint-Georges et la RN6. Cet axe peu urbain renforce l'effet coupure et les nuisances de l'aéroport pour l'habitat situé à proximité. Ceci explique qu'une partie des habitations sont séparées de cette route par un talus, limitant les nuisances sonores mais fermant toute vue sur l'aéroport, espace ouvert important.

On relève également dans cette zone de contact deux espaces lotis, réelles enclaves du territoire : la Cité-jardin d'Orly, enclavée entre les bâtiments d'Air France situés sur l'emprise de l'aéroport et au nord la zone d'activité Sénia ; et le Lotissement du Plateau, isolé entre l'aéroport, la RD 32 et la RD 125, accompagné de la ferme pédagogique. À noter que les rues de ce lotissement, donnant directement sur l'aéroport, sont fermées par un haut mur, fermant toute vue sur cet espace ouvert.

- Ambiance :

La coupure entre l'aéroport et le tissu urbain alentour se ressent fortement, ce qui s'explique notamment par l'absence d'urbanité du secteur (route fréquentée, grands espaces enherbés, peu d'aménagements urbains), le talus de séparation et l'absence de fonction propre à la zone de contact. Tout cela donne l'impression d'un espace non défini, qui donne lieu à des conflits d'usage entre habitat, circulation, activités...

- Accessibilité, traversabilité et pourtourabilité :

L'aéroport d'Orly est facilement accessible car bien desservi par le réseau routier et les transports en commun : il est desservi en partie par l'A 106 et le RER C via OrlyVal. Néanmoins, l'accès est plus difficile pour les cyclistes et les piétons mais ces modes de déplacements sont peu adaptés pour un tel équipement.

La question principale concernant cette emprise est la notion de pourtourabilité. En effet, l'aéroport représente une coupure importante impossible à traverser si ce n'est par la RN7 passant sous l'aéroport. Actuellement, le contournement de l'aéroport est possible mais peu fonctionnel. À cette échelle, il serait intéressant de renforcer le contournement de l'aéroport pour les vélos, qui pourraient profiter du cadre ouvert de l'aéroport. À noter la présence d'une piste cyclable en bordure de l'aéroport depuis Rungis et allant vers Wissous.



Demain

Quelques pistes :

- Aménager la RD 32 en une voie urbaine, notamment par l'implantation d'alignement d'arbres, afin de mieux intégrer l'emprise et la route au tissu urbain.
- Ouvrir les vues sur l'aéroport, notamment en remplaçant les murs inutiles par des grillages laissant passer le regard.
- Refaire d'Orly un lieu de visite : créer une piste cyclable tout autour de l'aéroport afin d'offrir aux habitants un espace de promenade particulier ; créer un belvédère ouvert sur l'aéroport et expliquant l'histoire du site

ZONE D'ACTIVITÉS SILIC

Présentation

Située au sud de la commune de Rungis sur le plateau du Longboyau, la zone d'activités Silic est venue remplir le vide entre la zone habitée, l'aéroport et le MIN.

Silic bénéficie d'une situation avantageuse, étant située à 5 minutes de l'autoroute A10, au carrefour des autoroutes A6, A86 et A106, à 3 minutes de l'aéroport d'Orly et à seulement 15 minutes des portes de Paris.

Caractéristiques

- Superficie :

Cette zone d'activité s'étend sur 63 ha et est composée de 75 immeubles soit un peu moins de 400 000 m² bâtis.

- Physionomie du site :

Cette zone d'activité est un zone densément bâtie composée d'immeubles de bureaux et de hangars logistiques. L'espace est structuré du nord au sud, selon la proximité immédiate ou non des axes de communications importants. Au nord, au contact des zones pavillonnaires de Rungis, se trouvent les immeubles tertiaires à l'architecture soignée. Au sud, avec un accès privilégié à A86, ont été installés les entrepôts servant au chargement des camions. Les axes ont un rôle important dans ce secteur car ils structurent l'espace et permettent sa lisibilité, grave notamment aux alignements d'arbres qui ponctuent le secteur, donnant à l'ensemble un caractère soigné et bien aménagé. Les panneaux d'orientation participent également à la cohérence et la lecture de l'espace.

- Pourtour :

Les limites de cette emprise ne sont marquées par aucune structure physique (mur ou grillage) créant un espace pleinement ouvert sur la ville. C'est au contraire un aménagement vert et paysagé qui limite l'emprise faisant de cet espace un site très urbain.

- Quels usagers pour quels usages ?

La zone Silic est avant tout utilisée par l'ensemble des personnes travaillant dans les différentes entreprises implantées dans la zone d'activité. Mais semble espace est également un lieu privilégié de transit reliant l'ouest de l'A6, dont Rungis, au reste du territoire et plus particulièrement l'aéroport d'Orly.



C. Dautre / Bason / IAU IdF



C. Abron / Bason / IAU IdF



J. Pietri / IAU IdF

L'emprise dans le temps : analyse de ses mutations spatiales et fonctionnelles

- Mutations passées :

La zone d'activités a été créée en 1980. (sur la carte de 1973, Silic n'apparaît donc pas, mais il est intéressant de voir que l'emprise va combler tout l'espace alors encore disponible entre les habitations, l'aéroport et le MIN)

Entre 1980 et aujourd'hui, Silic s'est affirmée sur le territoire.

La surface occupée par la zone d'activités est passée de 243 800 m² à 365 500 m². Cet agrandissement s'est accompagné du doublement du nombre d'emplois, passés de 6000 à 12000.



C. Abron / IAU idF

- Mutations pressenties :

Des projets de nouveaux bâtiments à l'intérieur de l'emprise sont actuellement en cours et pourraient représenter à terme un agrandissement de 10 000 m² et 5 000 nouveaux emplois.

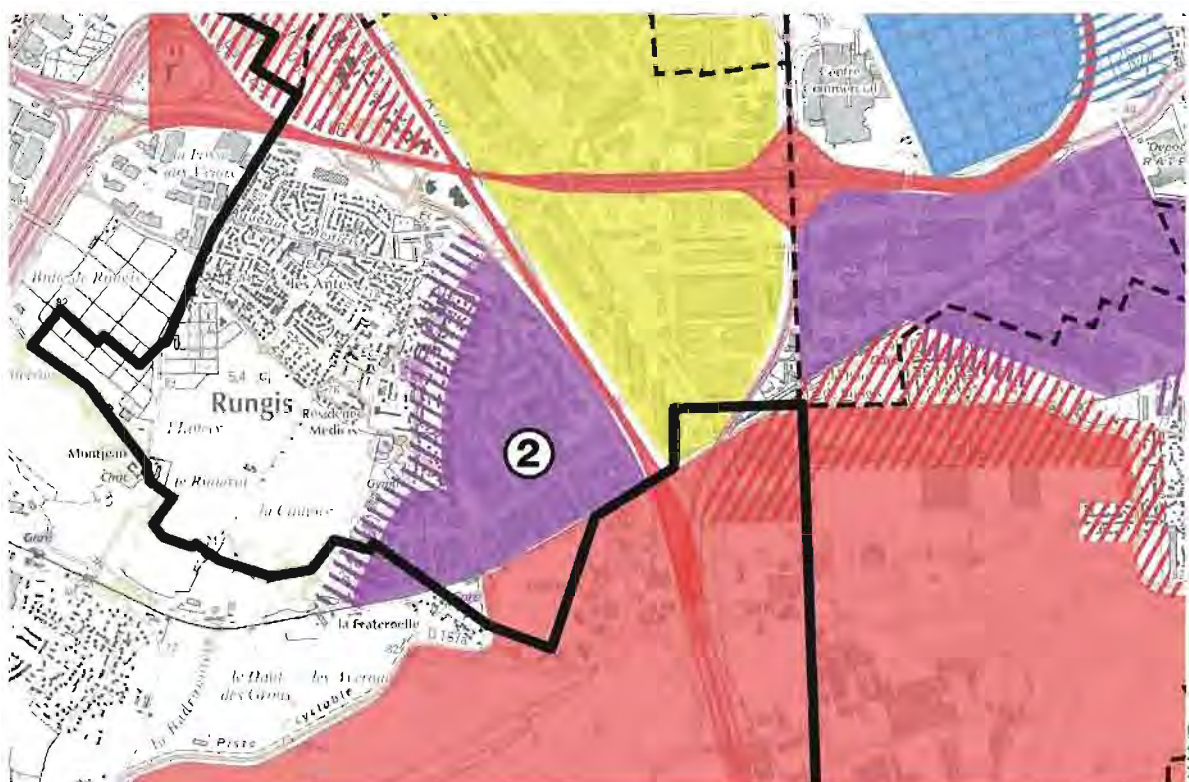
Silic est donc une zone d'activités d'avenir, qui peut encore constituer un levier de développement important pour le territoire.



C. Abron / IAU idF

L'emprise et son environnement : analyse des zones de contact

La zone de contact intéressante ici est celle située entre la zone d'activité et la ville de Rungis. Fait-elle ville ? Est-elle intégrée au tissu urbain environnant.



IAU idF

Situation actuelle

- Proximité du tissu urbain et occupation de la zone de contact :

La zone de contact entre la zone d'activité et l'espace urbain de la ville de Rungis est diversifiée. Au nord, l'espace est occupé par des habitations relativement récentes (années 90 / 2000) ; l'emprise jouxte cet espace lui donnant l'image d'un quartier d'affaires plus que d'une zone d'activités, que l'on imagine plus isolée. Entre le quartier d'habitation et la zone d'activité, la ville reste présente.

Au sud, la zone de contact est occupée par à la fois par des équipements sportifs (gymnase, terrains de tennis) et des espaces verts.



IAU tdf

- Ambiance :

L'ambiance qui prédomine est celle d'un quartier de ville, au cadre paysager soigné. La grande lisibilité de l'espace et l'orientation facile à l'intérieur de l'emprise comme dans ces environs (panneaux d'indication, voies de circulation claires) participent à cette impression.

- Accessibilité, traversabilité et pourtournabilité :

Espace entièrement ouvert sur la ville, il est très facile de traverser l'emprise voir même de la contourner, en atteste les voitures qui empreintent ce secteur simplement comme lieu de passage. S'il n'est donc pas une enclave sur le territoire de Rungis

Point faible à relever, son isolement à l'est et au sud du fait de la présence d'une part de l'autoroute, barrière physique forte, et d'autre part la voie ferrée et l'aéroport, fermant tout lien avec l'espace sud.



IAU tdf

Demain

Cette emprise est en perpétuelle mouvements, en attestent les projets actuels d'agrandissement. Il convient que le développement de cette zone d'activité continue à se faire dans une optique de qualité urbaine. L'arrivée prochaine de la ligne de tramway dans ce secteur, prolongeant la ligne 7 du métro jusque Orly, sera un atout pour le site tant du point de vue de l'activité que de son caractère urbain.

Cette zone d'activité pourrait servir d'exemple pour le territoire, de modèle pour de nombreuses zones d'activités.



C. Deutre / Basch / IAU tdf

CHANTIERS NAVALS

Présentation

Situés à 14 km en amont de Paris, les chantiers navals de la Haute Seine se situent au sud du territoire ORSA sur le territoire de Villeneuve-le-Roi, au creux du méandre de la Seine. Les objectifs du SDRIF de retour au fleuve en font un territoire à enjeux.

Le chantier a longtemps été très lié à l'activité fluviale de Paris en assurant la construction et la réparation de nombreux équipements (ex. Piscine Deligny) ou de navires.

Caractéristiques

- Superficie :

Les chantiers navals s'étendent sur plus de 100 hectares comprenant des bassins, des darses dont une couverte de 40m*12m et 1600 m2 d'ateliers couverts.

- Physionomie du site :

Du fait de sa taille l'emprise a suscité tout un système de voies de desserte internes créant un espace où il est difficile de se repérer. Cette impression est augmentée par la multiplication des installations de toutes natures et les plans d'eau qui empêchent de se rendre facilement d'un point à un autre.

Par ailleurs, le bâti est varié allant des maisons d'habitation (dont une maison de Maître) à des entrepôts industriels. Certains bâtiments semblent plus ou moins abandonnés ou sans vocation précise.

Le regard ne porte pas partout car le bâti est dispersé sans orientation commune. De plus, peu de perspectives sont présentes même si la Seine est proche mais sans vrai lien.

- Pourtour :

La zone est peu accessible. Il y a un grillage sur tout le pourtour et un poste de sécurité à l'entrée principale. Il ne semble pas possible de faire le tour de l'emprise.

Par moment (sud et est) il est difficile de savoir exactement où commence et finit l'emprise.

- Quels usagers pour quels usages ?

Cet espace est uniquement utilisé par les diverses activités qui s'y maintiennent. Actuellement les Chantiers de la Haute Seine n'ont plus qu'une cinquantaine de personnes sur le site.



IAU IdF



IAU IdF



IAU IdF

L'emprise dans le temps : analyse de ses mutations spatiales et fonctionnelles

- Mutations passées :

Créés en 1919, ils se sont développés jusqu'à compter plus de 400 employés après la seconde guerre mondiale. Depuis 1981, C.H.S. est une filiale à 100 % de la société Sablière et Entreprise Morillon Corvol (S.E.M.C.) rachetée en mars 2005 par la société CEMEX. L'activité a beaucoup diminué et les anciennes activités n'emploient que 50 professionnels. Le rachat peut changer les choses

<http://www.chantiers-chs.fr/Historique.htm>

- Mutations pressenties :

On peut s'interroger sur l'avenir des chantiers navals. En revanche le rachat par la CEMEX, société spécialisée dans les granulats et le béton peut permettre de prévoir des évolutions à terme. La métropole est très utilisatrice de ces matériaux. Les anciens chantiers de bord de Seine sont souvent remis en cause pour d'autres usages. Ainsi cette emprise peut retrouver un nouveau regain. Cela peut s'accompagner d'une réduction de la superficie qui prolongerait le mouvement que l'on note avec la création de nouvelles habitations notamment au nord de l'emprise

L'emprise et son environnement : analyse des zones de contact

Si la voie ferrée à l'ouest crée encore une coupure, en revanche des zones de contact se font jour au nord de l'emprise où s'édifient de nouvelles zones pavillonnaires. A l'est, en bordure de Seine, le quartier Paul Bert est actuellement occupée par des logements sociaux ainsi que des pavillons.

Ces deux zones sont porteuses d'enjeux forts pour l'avenir car mutables.



Situation actuelle

- Proximité du tissu urbain et occupation de la zone de contact

A l'ouest, l'emprise est séparée du tissu urbain par une voie ferrée qui l'isole. A l'est, l'emprise est bordée par la Seine. Si cela est un atout essentiel pour les chantiers navals, le lien entre ceux-ci et le fleuve est peu mis en valeur.

Les seuls rapports de l'emprise avec le tissu urbain se situent avec le quartier Paul Bert et les maisons de bord de Seine. Le quartier d'habitat social Paul Bert est constitué de barres d'immeubles, caractérisées par leur isolement. Bien qu'elles jouxtent l'emprise fluviale, on observe aucun lien entre la zone d'habitat et l'emprise des chantiers navals. On fait le même constat pour les pavillons de bord de Seine.

On constate la difficulté d'associer une activité lourde comme les chantiers navals et des habitations.

Au nord, entre la centrale de stérilisation d'eau de la ville de Paris et les chantiers navals, de nouveaux pavillons sont édifiés en relation avec la Seine.

A ces espaces constitués s'ajoute une zone plus ou moins en friches dont une partie est occupée par des jardins ouvriers.

- Ambiance :

L'ambiance générale est celle d'un espace figé avec des espaces laissés à l'abandon. De plus, le sentiment d'absence de réflexion d'ensemble donne l'impression d'un espace sans cohérence.

- Accessibilité, traversabilité et pourtournabilité :

L'emprise est accessible par les voies publiques menant à la zone d'habitat Paul Bert mais la traversée de l'emprise reste difficile du fait du nombre des voies qui se terminent en impasses. Enfin, il est difficile de faire le tour de l'emprise de part sa configuration même.



IAU 10F



IAU 10F



IAU 10F

Demain

Deux types d'évolution peuvent être envisagées qui ne sont d'ailleurs pas exclusives l'une de l'autre, mais peuvent sans doute se compléter.

La première concerne toutes les zones de franges avec des évolutions vers plus d'urbanité. Les mutations commencent au nord et à l'est (Seine) dans ce sens. Au sud, des évolutions peuvent aussi être envisagées, entre le chantier actuel et la D 32. Ce secteur est bien placé entre Orly et la Seine, sur un des axes est / ouest d'ORSA.

Le second type d'évolution porte sur l'appareil de production et les activités. En effet, les activités et le mode d'occupation du sol de l'emprise peuvent muter. Soit vers un nouveau modèle économique liées aux matériaux plus qu'aux activités de chantiers naval, soit des mutations encore plus importantes, avec la création, en se servant de l'eau d'un « quartier fluvial » sur le modèle de ce qui existe un plus en amont à Draveil ou Vry-Châtillon, ou sur le modèle plus ambitieux de ce qui a été fait à Londres autour de St Katarine Docks.



IAU 10F

DOMAINE DÉPARTEMENTAL DE CHÉRIOUX

Présentation

Le domaine Chérioux fut à l'origine un orphelinat départemental, initiative d'Adolphe Chérioux, construit de 1921 à 1937. Depuis sa création, l'école remplit une fonction de formation, avec aujourd'hui la présence d'un collège et d'un lycée.

Le domaine départementale de Chérioux est située à la limite sud-est de Vitry-sur-Seine. Il fait la jonction entre Vitry-sur-Seine, Chevilly-Larue et Villejuif. Cette position de carrefour sur le territoire fait du domaine départementale un territoire à forts enjeux.



Caractéristiques

- Superficie :

Le domaine départementale de Chérioux s'étend sur plus de 36 hectares.

- Physionomie du site :

Le site est composée de plusieurs bâtiments à l'architecture de qualité et d'un vaste espace vert central (Parc Chérioux) mis en valeur par l'organisation des bâtiments en couronne autour de lui. Cet espace peut être caractérisé d'espace ouvert par l'aération qu'il offre dans un territoire fortement bâti.



- Pourtour :

L'ensemble du domaine est clos par un haut mur, bloquant toute vue vers l'intérieur du domaine, sauf à l'ouest, le long de la nationale 7, où un mur plus bas est surmonté d'une grille. Néanmoins, la végétation relativement dense sur cet abord n'offre pas de vue sur cet espace ouvert comme on aurait pu l'attendre.



- Quels usagers pour quels usages ?

En premier lieux, ce sont les fonctionnaires et étudiants des collèges et lycées qui utilisent ce site. Ensuite, ce sont les promeneurs qui viennent profiter du cadre vert et calme du parc.

L'emprise dans le temps : analyse de ses mutations spatiales et fonctionnelles

- Mutations passées :

Entre 1937 et aujourd'hui, l'emprise de l'école départementale a peu évolué, que ce soit en terme de bâti que de fonction, puisque, outre pendant la seconde guerre mondiale, les bâtiments ont toujours eu une fonction enseignante.

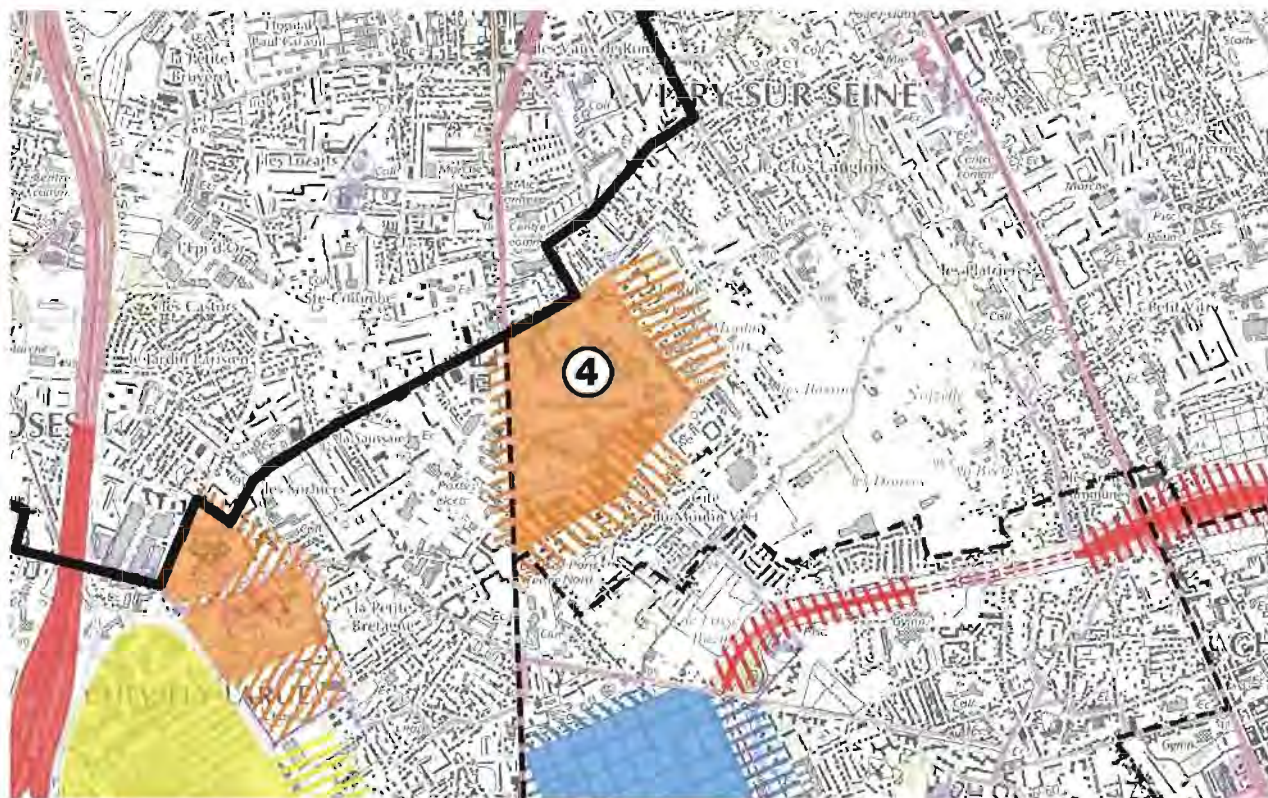
- Mutations pressenties :

Malgré le projet de construction de ligne de tramway entre Villejuif et Juvisy, l'emprise du domaine Chérioux ne semble pas amenée à évoluer à moyen terme.



L'emprise et son environnement : analyse des zones de contact

Les zones de contact sont ici nombreuses, l'emprise étant située au coeur d'un tissu urbain varié.



Situation actuelle

- Proximité du tissu urbain et occupation de la zone de contact :

Le domaine Chérioux, autrefois en frange du territoire de Vitry-sur-Seine, est aujourd'hui pris dans le développement urbain. A l'ouest, se trouve la N7 et ses alignements d'arbres, bordée d'activités telle que l'Oréal. Au sud, le domaine Chérioux est voisin de la cité-jardin du Moulin Vert. Enfin, à l'est, se trouve un ensemble d'habitat collectif, de pavillons et de commerces.

Notons la présence, au sud-est du domaine de Chérioux, du Parc des Lilas espace ouvert remarquable.



IAU tdf

- Ambiance :

En règle générale, le domaine est perçu comme une enclave au coeur d'un tissu urbain, le mur entourant le domaine isolant complètement le site. Les zones de contact n'ont pas de fonction précise ; ce sont des entre-deux, des espaces délaissés. Seul peut-être l'ouest du secteur a un caractère urbain plus prononcé du fait d'une part de la grille à la place du mur et d'autre part des alignements d'arbres le long de la N7. Mais ce caractère reste néanmoins limité face au caractère peu urbain de la N7 au trafic dense (2x2 voies séparées par un muret).

- Accessibilité, traversabilité et pourtourabilité :

Situé le long de la N7, le domaine Chérioux est relativement bien accessible, bien que son accessibilité par les transports en commun soit peu développée. L'accès aux bâtiments est réservé aux étudiants et personnel de l'Ecole, mais le parc Chérioux est quant à lui d'accès libre.

Seul quelques accès permettent d'entrée dans le domaines, dont certaines sont réservées à un public particulier (étudiants pour l'école).



IAU tdf

Demain

Il serait intéressant d'ouvrir visuellement cet espace vert et à l'architecture remarquable afin de faire de ce site une pièce urbaine à part entière. L'aménagement des réseaux viaires sud et est permettrait par ailleurs de renforcer cette urbanité en reliant les espaces du point de vue des espaces verts.



IAU tdf

CIMETIERE DE THIAIS

Présentation

Le cimetière parisien de Thiais se situe en limite nord est du plateau du Longboyau, qui correspond aujourd'hui à la jonction entre la N7 et la A86. Il est au cœur d'une zone marquée par la présence de nombreuses emprises.

A une distance d'environ 11 km de Paris, il est l'un des cimetières parisiens extra-muros, avec ceux d'Ivry-sur-Seine, de Bagneux, de Saint-Ouen, de Pantin et de La Chapelle. Il est le plus récent ; il a ouvert ses portes en octobre 1929 (tandis que le cimetière d'Ivry-sur-Seine a lui été construit en 1861).



Caractéristiques

- Superficie :

S'étendant sur 103 hectares, le cimetière de Thiais est le deuxième plus vaste parmi les 20 cimetières de la Ville de Paris, après celui de Pantin.

- Physionomie du site :

Cette emprise est un vaste espace ouvert aménagés de manière rationnelle avec ses carrés correspondant aux diverses confessions.

Une caractéristique remarquable de ce cimetière tient de son caractère très vert, volonté de la ville de Paris ; pas moins de 6 000 arbres ombragent le cimetière, dont des érables, des tilleuls, des platanes, des peupliers, des ptérocaryas, des frênes, des marronniers, des cerisiers, des noisetiers... Près des deux tiers ont atteint le demi-siècle.

- Pourtour :

Le cimetière de Thiais est entouré par un mur continu relativement haut. Ceci contraste fortement avec le caractère ouvert de l'intérieur du cimetière. L'ouverture du regard se trouve donc bloquée depuis l'extérieur, empêchant toute continuité visuelle et la verdure des arbres n'est guère mise en valeur.

- Quels usagers pour quels usages ?

Actuellement, ce sont essentiellement des personnes venant se recueillir qui vont au cimetière de Thiais mais il est fort probable que les grandes qualités paysagères du lieu et la présence de quelques tombes historiques ou architecturalement intéressantes incitent d'autres personnes à y venir pour s'y promener.



L'emprise dans le temps : analyse de ses mutations spatiales et fonctionnelles

- Mutations passées :

Entre 1929 et 2009, le cimetière n'a cessé de s'agrandir, du nord vers le sud de la commune rejoignant au sud l'A86. Les alentours du cimetière ont également été de plus en plus gagnés par l'urbanisation, et plus précisément par les grandes infrastructures (A86, centre commercial Belle Epine...).

- Mutations pressenties :

Le cimetière de Thiais va probablement rester stable dans les années à venir. En effet, il se situe au cœur d'une zone densément bâtie et donc n'est pas amené à être agrandi. Dans le même temps, il est peu probable qu'il soit réduit de par sa nature. Dans une perspective globale de recherche de nouveaux espaces verts, ce cimetière, agrémenté de 6000 arbres, peut devenir un nouveau lieu de promenade important. Cependant, des aménagements conformes à l'esprit du lieu sont à envisager.



JC Pattacini / IAU 10F

L'emprise et son environnement : analyse des zones de contact

La zone de contact identifiée se situe au nord-ouest, au nord, et à l'est du cimetière.



Situation actuelle

- Proximité du tissu urbain et occupation de la zone de contact :

Le cimetière de Thiais est au cœur d'un ensemble de grosses infrastructures. Entre N7, échangeur Belle Epine, A86 et N186, le site se trouve enclavé, encerclé par un réseau fortement fréquenté et à dimension peu urbaine. De même, il est situé entre les pôles commerciaux de Belle Epine et de Thiais Village, pôles fonctionnant isolement du tissu urbain et renforçant le caractère peu urbain de la zone.

Au nord et à l'est, le tissu urbain est décousu. Au nord, l'aménagement s'est fait au coup par coup, mêlant petites activités et habitations. A l'est, l'A86, en contrebas et partiellement couverte, crée un espace vide, actuellement réservé aux services de sécurité. Cet espace est lui-même bordé par un secteur décousu où se mêlent parkings, jardins familiaux et espace en restructuration.

- Ambiance :

Au vu de son contexte alentour, le cimetière se trouve dans une position isolée face au milieu urbain.

- Accessibilité, traversabilité et pourtournabilité :

Du fait de sa situation enclavée, le cimetière de Thiais est difficilement accessible, peu pourtournable et à traversabilité limitée. En effet, le cumul contexte peu urbain et nombre d'entrées restreintes limite son accessibilité. Bien qu'espace public, il est certes perméable en son sein mais ne peut être traverser pour se rendre à l'extérieur. A cela se surajoute son bordement par l'A86 empêchant de le contourner par le sud.

Ce cimetière est accessible depuis Paris par la N7 et le RER C via le bus 103. Cette accessibilité devrait être renforcée par le projet de tramway allant jusque l'aéroport et dont le tracé passe dans le secteur.



C. Doulier / Bason / IAU idf



B. Geffault / IAU idf



JC Patacchi / Urba images / IAU idf

Demain

Les zones de contact sont les lieux de tous les enjeux dans le but d'intégrer le cimetière à un tissu urbain cohérent et en respect avec l'emprise.

Quelques pistes :

- à l'est, si la couverture de l'autoroute limite les nuisances sonores, il serait intéressant de remplacer le haut mur du cimetière par un muret surmonté d'une grille dans l'objectif d'ouvrir visuellement les espaces et relier des espaces de même nature (espaces verts dans le cas présent).
- au sud, il semble opportun de maintenir l'espace tel qu'il est car il y a peu d'intérêt à ouvrir le cimetière sur l'autoroute.
- à l'ouest, la transformation de la N7 en voie urbaine permettrait de créer une urbanité autour du cimetière, réduisant ainsi son enclavement. Cette urbanité pourrait être renforcée par le caractère vert du cimetière, si les murs actuels étaient remplacés par des murets surmontés d'une grille.
- dans une perspective d'ouverture de l'espace sur l'extérieur, il serait intéressant de créer de nouvelles entrées, notamment à l'est vers le centre de Thiais. Pourquoi ne pas créer sur cet abord une deuxième entrée majeure ?



IAU idf

Annexe 2 : Les espaces ouverts : clefs de lecture et fiches

Cette annexe est un complément de la carte 14 « Espaces ouverts : leurs fonctions et leurs types d'accès », et de l'annexe 6.3.7 du Recueil de cartes qui est une cartographie plus détaillée.

LES ESPACES OUVERTS

De nombreux espaces ouverts sont présents sur le territoire. De taille différente, aux fonctions propres, ils permettent d'aérer un territoire urbain dense. Certains sont reliés entre eux, d'autres sont isolés. Lieu de vie privilégié pour les habitants, les espaces ouverts ont une fonction centrale dans ce type de territoire.

Afin de se rendre compte de la place qu'occupent ces espaces sur le territoire et de l'importance qu'ils peuvent avoir dans la dynamique du territoire, nous avons réalisé une cartographie de ces espaces ouverts.

Définition

Comme le montre Sandra Huppe dans son étude sur le désenclavement des espaces ouverts en milieu urbain, plusieurs définitions des espaces ouverts existent. On peut entendre par espace ouvert les espaces naturels mais aussi les espaces publics et les espaces ouverts privés.

La définition que nous avons retenue pour notre étude est celle des **espaces ouverts visuellement, c'est-à-dire des espaces non construits mais pas nécessairement non imperméabilisés**. Ainsi des espaces industriels, des délaissés des grandes infrastructures de transport, des voies ferrées et des aéroports peuvent être classés en tant qu'espaces ouverts.

En conséquence, les espaces ouverts regroupent des étendues très diverses ne se limitant pas aux espaces naturels ou publics mais concernent l'ensemble des espaces qui par leur physionomie offrent de grandes étendues aérant le territoire.

Méthodologie

Cette cartographie s'appuie sur des sources diversifiées :

- observations de cartes (notamment la carte IGN 1/25 000e),
- visites de terrain,
- bases de données disponibles à l'IAU (Sigarif, SIG,...),
- sites internet des communes et du département.

Une donnée manquante : les fréquentations, donnée qui aurait été intéressante afin de connaître l'attractivité actuelle de l'espace ouvert.

Hierarchisation

Deux hiérarchisations ont été réalisées sur cette carte.

La fonction

Afin de se rendre compte du rôle de ces espaces ouverts et de leur diversité, une première hiérarchisation selon leur fonction a été réalisée. Cinq fonctions principales ont été identifiées :

- Les parcs : squares et parcs publics ou privés (ex : parc interdépartemental des sports, parc de la Plage Bleue) ;
- Les jardins et espaces pédagogiques : jardins ouvriers et familiaux, fermes pédagogiques et parcs à dimension pédagogique (ex : parc des Lilas, ferme pédagogique d'Orly) ;
- Les espaces agricoles (ex : serres de Paris) ;
- Les cimetières (ex : cimetière de Thiais) ;
- Les espaces ouverts liés à des activités (ex : aéroport d'Orly).

En plus de ces cinq fonctions, deux espaces particuliers ont été représentés :

- la Seine et ses berges, espace ouvert remarquable qui structure le territoire ;
- les espaces liens. Ce sont également des espaces non bâtis mais qui n'ont pas de fonction bien définie et qui peuvent ou non être utilisés (lieu de passage par exemple). Ils regroupent les espaces délaissés, enherbés situés autour d'une entreprise, boisés, sportifs...

Le degré d'accessibilité

L'objectif de cette carte est de montrer leur diversité et d'étudier quelle(s) dynamique(s) ces espaces peuvent jouer. Pour cela, nous avons également cartographié ces espaces ouverts selon leur degré d'accessibilité, c'est-à-dire selon l'interaction possible ou non entre ces espaces, les habitants et l'espace urbain alentours. Trois niveaux d'accessibilité ont été différenciés.

- Les espaces ouverts dédiés : ce sont soit des espaces hors agglomération où les personnes peuvent aller se promener librement (ex : bois), soit des espaces qui ont été créés pour que les personnes viennent s'y promener (ex : parcs publics).
- Les espaces ouverts autorisés et/ou tolérés : ce sont des espaces autorisés aux personnes mais où aucun aménagement ou infrastructures ne sont réalisés pour inciter les gens à y aller (ex : cimetières, espaces agricoles).
- Les espaces ouverts interdits : ce sont des espaces fermés au public soit pour des raisons de sécurité soit parce que ce sont des lieux privés (ex : aéroport d'Orly, emprises ferroviaires, serres et pépinières de la ville de Paris).

Fiches

Pour certains de ces espaces ouverts, une fiche a été réalisée, toutes sur le même modèle :

- Présentation : situation de cet espace ouvert dans le territoire et bref historique ;
- Description : à travers ses usages, sa superficie et sa physionomie ;
- Intégration au tissu urbain : à travers son accessibilité, sa traversabilité et l'ouverture au regard ;
- Mise en réseau : lien de cet espace ouvert avec d'autres à plus ou moins grande échelle.

Objectifs de ces fiches :

- Dans une perspective d'aménagement du territoire, montrer le rôle de l'espace ouvert dans le paysage du territoire d'ORSA (respiration, rôle paysager, ...)
- Définir la dynamique qu'il peut jouer sur le territoire (rôle écologique, circulation douce, liaison verte,...)

Cinq fiches ont été réalisées à titre d'exemple. Il conviendrait que chacun de ces espaces ouverts en ait une.

Fiche n° 1 : Parc des Cormailles

Fiche n° 2 : Parc départemental des Lilas

Fiche n° 3 : Parc départemental de la Plage Bleue

Fiche n° 4 : Parc des sports et de loisirs du Grand Godet

Fiche n° 5 : Centre horticole de la ville de Paris

Définitions

Accessibilité : c'est le fait de pouvoir accéder c'est-à-dire atteindre un lieu, avoir la possibilité d'y pénétrer. Cette notion sous-entend notamment de pouvoir passer d'un espace à un autre

Traversabilité : c'est le fait de pouvoir traverser c'est-à-dire aller d'un bord, d'une extrémité à l'autre d'un espace. Un cas particulier de traversabilité est la notion de perméabilité, c'est-à-dire la possibilité de circuler en tout sens à l'intérieur d'un espace.

PARC DES CORMAILLES

Présentation

Le parc des Cormailles tient son nom du lieu dit «Les Cormailles» mentionné sur le cadastre d'Ivry. Il se situe tout au nord du territoire d'ORSA, en plein centre ville d'Ivry-sur-Seine, en très proche bordure d'emprise ferroviaire.

Comme d'autres parcs du territoire (Parc de la plage bleue par exemple), ce parc est le fruit d'une initiative des habitants. Cet espace, d'abord agricole puis gagné par les maisons bourgeoises et enfin site industriel, était en friche suite au départ des cars Genève dans les années 70. Les habitants se sont très vite réappropriés les lieux, incitant le département à développer un projet d'aménagement paysager aux Cormailles. Le parc fut inauguré pour sa première tranche en 2003 puis en 2006 pour la seconde. Ce parc a reçu le Grand Prix National du Paysage en 2007.



J.-C. Pattacini / Urba Images / IAU idF

Caractéristiques :

- Usages :

Le parc des Cormailles est un espace de détente et de loisirs. On y constate un soin particulier apporté aux jeux pour enfants et aux aménagements sportifs (aire de glisse, pataugeoire...). Des animations sont également proposées tels que des spectacles de marionnettes ou des visites guidées. Ce parc est aussi le lieu d'événements et de festivals.

- Superficie :

Avec 9 hectares aménagés, le parc des Cormailles a la dimension d'un parc de ville et donc une visée plus locale que de grands parcs comme le parc interdépartemental des sports.

- Physionomie :

Ce parc est très paysager avec ces mails vert et bleu structurant l'espace et créant des perspectives intéressantes. Entre petits jardins (jardins des sables, jardins des vignes, roseraie) et grandes étendues enherbées, ce parc présente une diversité d'ambiances, de l'espace confiné au grand espace ouvert. L'équipe de paysagistes de l'Agence TER qui a conçu ce parc s'est efforcé de préserver l'impression d'étendue et la perception de l'horizontalité propre à la topographie de la plaine alluviale de la Seine. Trois belvédères ont également été aménagés, créant divers points de vue sur la ville et le parc.



J.-C. Pattacini / Urba Images / IAU idF



C. Degremont / IAU idF

Intégration au tissu urbain

- Accessibilité :

En plein centre ville d'Ivry-sur-Seine et proche de Paris, le parc est très bien desservi par les transports en communs. Gare du RER C le long, métro à 500 m et 7 lignes de bus selon un réseau aussi bien nord-sud qu'est-ouest permettent au parc d'accueillir un public aussi bien local que francilien.

Par les circulations douces, les nombreuses stations de Vélib à proximité et les pistes cyclables entourant le parc, améliorent encore l'accessibilité au parc. Bien qu'actuellement uniquement continu vers le nord, la ville a pour ambition d'ici 2013 de créer un réseau cyclable continu sur l'ensemble de la ville et en lien avec les communes alentours.

Enfin, deux voire trois parkings situés à proximité permettent d'accueillir les automobilistes.

A l'échelle du parc, plusieurs entrées (2 au nord, 1 à l'est, à l'ouest et au sud) rendent le parc très ouvert sur la ville en faisant un pièce urbaine à part entière. De plus, malgré la présence de la voie ferrée sur l'ensemble de l'abord est, plusieurs franchissements permettent de ne pas isoler le parc sur cet abord.

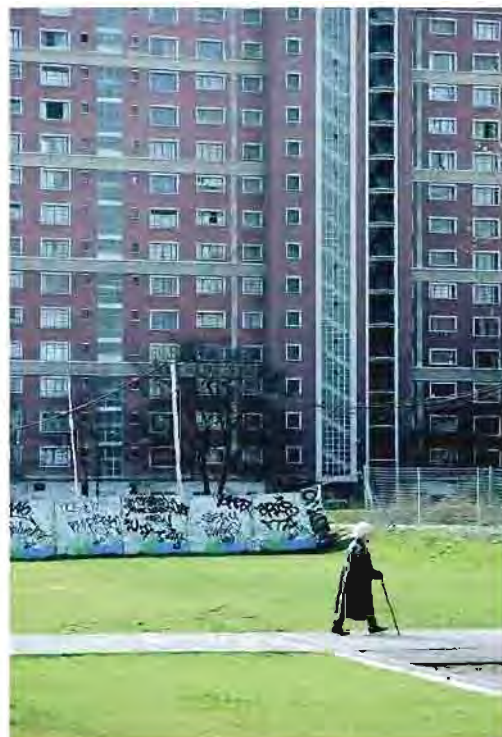
- Traversabilité :

Les nombreuses entrées ainsi que les grandes allées à l'intérieur du parc permettent de le traverser sans difficulté.

Toutefois, l'entrée est sur la rue Marcel Cachin sert uniquement à relier le parc au parking, cette rue étant bordée par la voie ferrée.

- Ouverture au regard :

Le présence de très grandes étendues enherbées permet une grande ouverture du regard. Trois échelle de perception s'offrent au visiteur : l'échelle du jardin, celle du parc depuis le solarium et celle du territoire depuis le belvédère des cimes qui culmine à 15m.



J.-C. Pattacini / Urba Images / IAU IdF



J.-C. Pattacini / Urba Images / IAU IdF

Mise en réseau

Le parc des Cormailles est le point de départ du grand axe vert allant jusqu'aux rives de la Seine au niveau de Villeneuve-le-Roi. Cet axe vert est un axe de vie majeur du territoire reliant des espaces ouverts dont une majorité d'espaces verts, des polarités communales et des espaces liens, aménagés par des alignements d'arbres, des circulations douces ou conforter dans ce sens.

Concernant le parc des Cormailles, sa situation en plein centre ville le relie directement au pôle communal d'Ivry-sur-Seine où se trouvent, entre autre, de nombreux équipements culturels, des commerces, des marchés et des équipements sportifs.

Néanmoins, situé à proximité de la Seine (800 m environ), le lien entre le fleuve et le parc est peu présent. Seul l'alignement d'arbres de la rue Lénine permet de faire la liaison.



C. Degremont / IAU IdF

Type d'accès : espace dédié

Commune(s) : Vitry-sur-Seine

PARC DEPARTEMENTAL DES LILAS

Présentation :

Le parc des Lilas se situe au sud-ouest de la commune de Vitry-sur-Seine, en rebord du plateau du Longboyau. Il marque la limite entre les villes de Vitry et de Thiais.

Espace longtemps non urbanisé et dédié à l'activité agricole, ce site fut ensuite exploité pour l'extraction de gypse. Cet ancien site de carrière connaît aujourd'hui un risque d'effondrement, le rendant de ce fait inconstructible. La création de ce parc, espace de loisirs et de culture, s'est présenté comme la seule voie de revitalisation de la zone après la fermeture de l'exploitation de gypse, offrant au cœur d'ORSA un très vaste parc central.

Les premiers espaces de ce parc pédagogique ont été créés au début des années 90. Le département continue à acquérir des parcelles pour à terme former une étendue harmonieuse.



TAU tdf

Caractéristiques :

- Usages :

Le parc des Lilas est un parc original en Ile de France. Il réussit l'association de deux fonctions jusque là séparées : la fonction de loisirs et la fonction de production. En effet, c'est à la fois un espace agricole à travers ses parcelles mises en culture et ses jardins familiaux et un espace de loisirs avec ses itinéraires de promenade, ses aires de jeux pour enfants... C'est aussi un espace pédagogique par l'association Couleur Lilas et par les journées thématiques organisées afin de faire connaître les savoirs et savoirs-faire.



TAU tdf

- Superficie :

Actuellement, le parc s'étend sur environ 40 hectares, accessibles au public. A terme, le parc devrait couvrir 100 hectares.

- Physionomie :

La cohabitation entre fonction de loisirs et fonction de production en appelle une autre : celle entre espaces publics et espaces privés. En effet, l'espace est partagé entre parcelles cultivées à usage privatif et espaces enherbés aménagés pour la promenade, publics.

D'autre part, le parc associe également des espaces naturels créant des ambiances très champêtres et des espaces plus aménagés où le mobilier urbain confère au parc l'allure de parc de ville.



TAU tdf

Là réside la force mais aussi peut être la faiblesse du parc des Lilas, entre parc de ville et « bout » de campagne, il offre par sa physionomie originale un goût d'évasion mais peut parfois révéler un manque de lisibilité et de cohérence.

Intégration au tissu urbain :

- Accessibilité :

Bien que situé au coeur du territoire d'ORSA, le Parc des Lilas reste aujourd'hui une enclave dans la ville. En effet, par les transports en communs, seuls les lignes 132 (Bibliothèque François Mitterrand - Vitry sur Seine Cité du Moulin Vert) et 393 (Villejuif Louis Aragon - Sucy Bonneuil RER) des bus desservent le parc. Par ailleurs, aucune liaison douce ne permet aux habitants des alentours d'accéder au parc autrement que par la route. Le développement des accès en transports en commun est donc un enjeu important pour l'avenir du parc.

De même, l'entrée du parc est mal matérialisée. Une meilleure signalitique présentant le parc, les itinéraires de promenade et les principaux ensembles inciterait les habitants à venir s'y promener.

- Traversabilité :

Que ce soit d'est en ouest ou du nord au sud, le parc est pour une grande part traversable et peut ainsi être utilisé pour passer d'un quartier à un autre, même si quelques voies à l'est du parc se terminent en impasse.

Cependant, la grande taille du parc ainsi que la façon dont ont été tracés les chemins ouverts au public en font un espace peu utilisé à cet effet. Des aménagements adaptés à la circulation cycliste seraient plus appropriés à cette fin.

- Ouverture au regard

Par ses espaces agricoles, le parc offre de grandes étendues ouvertes où le regard va porter loin. A cela s'ajoutent les vastes espaces enherbés permettant aux promeneurs de se repérer sur ce territoire. En revanche, certains espaces vont être plus confinés créant des micro jardins. Dans ces espaces plus aménagés, des aménagements paysagers ont été réalisés, jouant sur les perspectives du parc.



Mise en réseau :

Le parc des Lilas est un des éléments clés en vue de l'instauration d'une trame verte sur le territoire d'Orsa. Elément centrale du grand axe vert allant du Parc de Cormailles d'Ivry-sur-Seine aux berges de la Seine au niveau de Villeneuve-le-Roi, le parc est relié au nord au parc des Blondeaux, parc urbain ouvert sur la ville et au sud aux jardins ouvriers de la cité-jardin du Moulin Vert.

Parc majeur du territoire par sa taille et ses potentialités en terme d'accueil des habitants et visiteurs, son enclavement en fait un secteur à enjeux où il convient de renforcer les liens avec le tissu urbain environnant.

Autre continuité, celle est/ouest allant jusqu'au parc de la Roseaie d'Haÿ-les-Roses via le parc Petit Leroy renforce le rôle central que pourrait avoir le parc des Lilas.



PARC DEPARTEMENTAL DE LA PLAGE BLEUE

Présentation

Le parc départemental de la Plage Bleue se situe au sud est du territoire, dans la plaine de Valenton.

Il est installé sur une ancienne exploitation de sablon. Suite à l'abandon de l'exploitation, les petits bassins alimentés par la nappe phréatique ont été occupés par des baigneurs et des promeneurs. Face à l'accroissement des risques (insalubrité, noyade), ces plans d'eau ont ensuite été fermés puis, en 1987, le conseil général a décidé d'y créer un parc d'environ 40 ha, maillon du projet régional de coulée verte. Ce parc a ouvert en 1991.

Cet espace paysager contemporain a reçu le trophée du paysage en 1993, ainsi qu'une mention dans les prix de l'aménagement urbain en 1994.



Caractéristiques

- Usages :

Le parc de la Plage Bleue est à la fois un lieu de détente, de promenade et de loisirs. C'est aussi un lieu culturel qui accueille chaque année spectacles et manifestations populaires festives ou sportives. Enfin, ce parc est une réserve naturelle ; chaque année plusieurs dizaines d'espèces vivent, nichent, se reproduisent ou y font une halte sur le long trajet de leur migration.

- Superficie :

Ce parc s'étend sur 37,54 ha dont une partie est interdite au public afin de préserver l'aspect sauvage du lieu et protéger la faune venant sur le site.

- Physionomie :

Le parc a la forme d'un « cratère » avec en son centre le plan d'eau et ses îles. Puis, le relief s'accroît légèrement, tourné vers le plan d'eau offrant des vues sur l'ensemble du parc. Point haut du parc, le belvédère culmine au-dessus de la plaine environnante et offre une vue sur l'ensemble de la vallée de la Seine.

La partie publique du parc est très paysagée avec ses jardins d'eau, ses grèves, ses terrasses et son amphithéâtre, le tout agrémenté d'un ensemble de mobilier bleu rappelant l'eau et le ciel.



Intégration au tissu urbain

- Accessibilité :

Par voie routière, le parc est actuellement difficilement accessible, bien qu'indiqué sur les panneaux routiers à proximité. Les travaux routiers réalisés actuellement le long du parc devraient permettre de le rendre plus accessible.

Par les transports en commun, seuls deux bus desservent le parc, limitant la portée métropolitaine qu'il pourrait jouer (bus 54003 K STRAV, Villeneuve St Georges Gare - Valenton - Limeil Brésannes - Bonneuil - Créteil L'Echat, et le bus 45004 J1 APTR, Villeneuve St Georges Gare - Valenton - Limeil Brésannes - Boissy St Léger gare).

Enfin, du point de vue des liaisons douces, une piste cyclable longe l'abord sud du parc permettant aux habitants des alentours de s'y rendre en vélo. Néanmoins, cette piste cyclable n'est pas continue avec l'ensemble du réseau cyclable alentours, limitant encore l'accessibilité de ce parc. De ce fait, le parc reste relativement isolé du centre de Valenton.



- Traversabilité :

Il est facile de circuler à l'intérieur du parc mais, situé entre réseau ferré et activités relativement denses, le parc n'est accessible que par son abord sud. Il est impossible de le traverser d'est en ouest ou du nord vers le sud, comme point d'un itinéraire.

- Ouverture au regard

A l'intérieur du parc de grandes étendues enherbées permettent au regard de porter loin. L'alternance entre espaces enherbés, espaces boisés et bosquets crée différentes ambiances et offre aux visiteurs différentes vues sur le parc.

Le belvédère permet une vision à 360° sur l'ensemble de la plaine et offre des points de vue remarquables sur les coteaux.



Mise en réseau

Le parc de la Plage Bleue a été créé en tant que maillon du projet régional de coulée verte. Cette coulée verte s'étend de la base de loisirs de Créteil à la Forêt Notre-Dame de Santeny sur une longueur de 17,5 km. On peut en effet voir sur la carte que ce parc se situe dans la continuité des espaces boisés de l'est de la commune dont le Bois de Grandville et plus largement aux Forêts de la Grange, de Grosbois et de Notre-Dame (Arc boisé du Val de Marne).

Néanmoins, certaines discontinuités à cette coulée verte apparaissent sur la carte, notamment entre le parc de la Plage Bleue et la base de loisirs de Créteil. En effet, à ces abords nord et ouest, le parc est surtout en relation avec des espaces ouverts à fonction d'activités telle que la zone de triage de Valenton (ZI Les Roseaux). Ce lien est plus visuel que physique puisque les zones d'activités sont des espaces clos. La coulée verte, qui a notamment pour enjeux de créer une promenade pour les piétons et les cycles est ici interrompue.



Type d'accès : espace dédié

Commune(s) : Orly et Villeneuve-le-Roi

PARC DES SPORTS ET DE LOISIRS DU GRAND GODET

Présentation

Le parc du Grand Godet se situe au pied du coteau, à cheval sur les communes d'Orly et de Villeneuve-le-Roi. A noter ici sa situation au sud ouest du Parc des Saules, position très intéressante comme nous le verrons après.

Le parc du Grand Godet est un parc récent. A l'étude depuis 1968, il fut aménagé au début des années 2000. Il s'agit d'une initiative des communes d'Orly et de Villeneuve-le-Roi ainsi que du département, répondant à l'objectif de traiter un des délaissés importants des infrastructures ferroviaires et d'en faire un espace urbain. En effet, le parc a été créé dans la boucle de retournement de la SNCF, espace qui était jusque là un « no man's land ».



IAU tdf

Caractéristiques

- Usages :

Comme son nom l'indique, ce parc est à la fois un espace de loisirs et un espace sportif par les nombreux équipements qu'il offre.

- Superficie :

Le parc occupe une surface de 12 hectares.

- Physionomie :

Le parc du Grand Godet se distingue des autres parcs de loisirs par son caractère très artificiel. En effet, contrairement aux autres parcs, celui-ci a été créé ex-nihilo, dans le délaissé de la boucle de retournement ferroviaire.

Ce site est divisé en trois espaces très distincts, répartis selon les limites communales. La partie nord, située sur le territoire d'Orly, est occupée par le Centre de Formation de Football de la ville de Paris. Outre les bâtiments du centre de formation, ce secteur nord est constitué d'un vaste espace enherbé sur lequel sont situés les terrains de sport. La partie sud, située sur le territoire de Villeneuve-le-Roi, est quant à elle occupée par le cimetière et le parc public sportif et de loisirs, constitué de nombreux terrains et équipements sportifs (terrains de rugby, de foot, de tennis, de basket-ball, ...). Une partie de cet espace est consacrée à la détente avec de vastes espaces enherbés et un relief artificiel en forme de pentagone en creux avec en son cœur un plan d'eau, marquant le centre du parc.

Cet ensemble crée un espace fortement ouvert où seuls quelques arbres ponctuent l'espace. Notons que ces deux parties nord et sud sont séparées par un grillage.



IAU tdf



IAU tdf

Intégration au tissu urbain

- Accessibilité :

L'accessibilité est le principal problème auquel doit faire face le parc du Grand Godet. En effet, ceinturé par les voies ferrées, seules 2 entrées permettent d'accéder aux sites : l'une à l'ouest pour le cimetière et l'espace public, l'autre au nord pour le Centre de Formation de Football.

Par ailleurs, concernant les transports en commun, bien que la gare du RER C soit située à moins de 300m à vol d'oiseau du parc, il est nécessaire de contourner le godet par le nord pour accéder à l'entrée ouest, soit parcourir plus d'1km. De même, seul le bus 183 (Porte de Choisy / Mairie d'Orly / Aéroport d'Orly) dessert le nord du parc.

Comme l'a précisé Sandra Huppe dans son étude, «*Les kilomètres de grillage à longer sont autant de frustration quand il s'agit de franchir 10 m et qui plus est 10 m à portée d'yeux*».

- Traversabilité

Le parc du Godet étant d'une part entièrement encerclé par les voies ferrées et d'autre part séparé en son centre par un grillage, il est impossible de le traverser comme point d'un itinéraire plus vaste mais également de le traverser en son sein du nord au sud. Le parc est une enclave au centre d'une zone densément peuplée.

- Ouverture au regard :

A l'intérieur du parc, les vastes étendues enherbées permettent au regard de porter loin. Néanmoins, la voie ferrée étant bordée de toute part par des arbustes, l'ouverture du regard s'arrête aux limites du parc.



(AU) 10F



(AU) 10F

Mise en réseau

Une caractéristique remarquable de ce parc est d'être située tout contre le Parc des Saules, parc sportif, de détente et de loisirs notable par son belvédère offrant une vue dégagée sur une large partie du territoire. Néanmoins, ces deux parcs sont complètement séparés l'un de l'autre par la présence de la voie ferrée, alors qu'à 10m l'un de l'autre. Sandra Huppe a mis en évidence le contraste entre la grande proximité visuelle entre deux points A et B, et malgré tout, les détours importants qu'il faut réaliser pour passer de A à B.

Comme le précise cette dernière, «*La création d'un cheminement entre les deux espaces [nord et sud] ainsi que la liaison du parc du Grand Godet au belvédère du Parc des Saules par une passerelle permettrait d'ouvrir cette enclave.*»



(AU) 10F

CENTRE HORTICOLE DE LA VILLE DE PARIS

Présentation

Le centre horticole de la ville de Paris est situé au sud-ouest de la ville de Rungis, sur la plaine de MontJean.

Structure dépendante de la direction des espaces verts et de l'environnement, cet établissement appartient à la mairie de Paris. Le précédent lieu de production horticole de la ville de Paris se trouvait depuis 1898 au Jardin des serres d'Auteuil. Mais en 1968, la construction de l'échangeur d'Auteuil et du boulevard périphérique a supprimé un tiers de la surface du jardin. Cela a entraîné le déménagement du Centre Horticole de la Ville de Paris à Rungis et Fresnes.



Caractéristiques

- Usages :

Cet établissement est spécialisé dans la culture des plantes à floraison saisonnière, plantes d'intérieur et d'extérieur (arbres et arbustes). L'ensemble de la production (plus de 3 millions de plantes par an) est destinée uniquement à la décoration de l'ensemble de la ville de Paris.

Des visites de cet établissement sont également organisées.



- Superficie :

Le centre horticole de la ville de Paris s'étend sur 45 ha et comporte une annexe de 20 ha située à Achères (Yvelines).



- Physionomie :

Ce site est composé de trois parties :

- la première est constituée des serres. La structure en verre permet de voir les cultures en serre et ainsi de ne pas créer d'effet barrière.

- la seconde et la troisième sont des espaces non bâtis dédiés aux cultures en plein champ. La pépinière, localisée à l'ouest du secteur, est un espace semi-ouvert destiné à la croissance de jeunes arbustes. A l'est, l'espace est dédié à la culture des fleurs et petits arbustes créant un vaste espace ouvert, très fleuri en période estivale.



Intégration au tissu urbain

- Accessibilité :

Le centre horticole est relativement enclavé, comme l'est la ville de Rungis, entre l'aéroport d'Orly au sud et les autoroutes A6a à l'ouest, A86 au nord et A 106 à l'est.

Néanmoins, depuis Paris, le centre horticole est accessible depuis l'A6 et également par le RER C, dont une station se trouve à environ 2 km.

Enfin seul le bus 396 (Anthony / Choisy-le-Roi) passe devant le centre horticole. Notons toutefois que le TVM (Saint-Maur/Créteil (RER A) / Rungis marché international) passe à proximité du centre horticole (arrêt Parc Médicis).

- Traversabilité :

A l'est de la voie des Laitières, le site, espace hors pépinière, est entouré d'un grillage. Cet espace, interdit au public sauf pour les visites, ne peut donc pas être traversé.

En revanche, la pépinière, située à l'ouest de la voie des Laitières, est un espace ouvert non délimité physiquement. Cet espace quadrillé par des chemins agricoles pourrait être traversé. Néanmoins, vue la fonction de cet espace, il se peut qu'il soit interdit au public, bien qu'aucun panneau ne l'indique.

- Ouverture au regard :

Les serres présentes sur le site sont les seuls obstacles à l'ouverture totale du regard. Néanmoins, étant en partie transparentes, les productions qui se trouvent à l'intérieur sont visibles de l'extérieur, offrant aux personnes se promenant aux alentours des percées visuelles intéressantes et un paysage fleuri plaisant en période de floraison.

Il a été choisi de délimiter le terrain par des grillages. Ceci renforce l'impression de continuité entre l'intérieur et l'extérieur du centre horticole, choix judicieux limitant la fermeture de l'espace.



VAL TDF



VAL TDF

Mise en réseau

Au cœur de la plaine de Montjean, le centre horticole est en contact direct avec la forêt de la plaine de Montjean et les espaces agricoles péri-urbains de Rungis. Caractéristique intéressante, l'ouverture physique de la pépinière permet une réelle continuité entre cet espace et les espaces agricoles et forestiers. La continuité écologique est ici favorisée.

A une échelle plus large, le centre horticole est au cœur de la continuité verte métropolitaine allant du Parc de Sceaux à l'ouest jusqu'à la Forêt de Notre-Dame à l'est. Néanmoins, entre le Parc de Sceaux et le centre horticole, la continuité est peu marquée et à renforcer par des aménagements appropriés.



VAL TDF

Annexe 3 : Hiérarchisation des lieux fréquentés : clef de lecture

Cette annexe a pour but d'éclairer les choix réalisés lors de la conception de la carte « Hiérarchisation des lieux fréquentés ». L'objectif est aussi de donner des éléments pour améliorer, sur le plan méthodologique, cet exercice.

Face à la multiplicité des sources et à la complexité de la hiérarchisation, nous avons adopté une attitude pragmatique. Nous nous sommes principalement appuyés sur les sources disponibles à l'IAU et avons sollicité les points de vue des experts de l'IAU. Nous nous sommes aussi appuyés sur l'étude de l'IAU et de l'IRDS, « Démarche exploratoire pour une hiérarchisation des équipements en Ile-de-France », juin 2008. Notre démarche intègre néanmoins la spécificité du territoire d'ORSA et tend, par rapport à une approche régionale visant à hiérarchiser les équipements à l'échelle de l'ensemble de la région, à « tirer vers le haut » la hiérarchie d'ORSA. Pour des raisons de lisibilité de la carte, nous avons exclu les équipements de grande proximité.

Dans la carte nous avons distingué (dans l'ordre croissant) :

- un pôle local,
- et trois niveaux de pôles métropolitains : intermédiaire, régional et extra-régional.

Il n'y a qu'un seul pôle métropolitain extra-régional sur le territoire : celui de l'aéroport d'Orly. Il est situé en bordure du territoire d'ORSA.

Les stations et gares de transports en commun

L'IAU dispose de données :

- de la SNCF, qui recense le nombre de passagers par gare, comptage sur un jour ouvrable de base et sur l'ensemble de la journée (mise à jour en janvier 2008).
- de la RATP : montants par station, 6h - 21h (année 2006).

L'IAU identifie trois classes de gares sur la base du nombre de trains (un sens) durant l'heure de pointe :

- 1 à 6 trains (15 000 entrants par jour maximum), en distinguant éventuellement les gares desservies par 1 à 3 trains des autres ;
- 7 à 12 trains (30 000 entrants par jour maximum), en distinguant éventuellement les gares desservies par 7 à 9 trains des autres ;
- plus de 12 trains par jour (plus de 30 000 entrants par jour), soit un intervalle de desserte inférieur à 5 mn, ce qui est très attractif.

Il n'y a aucune gare dont le nombre d'entrants soit supérieur à 30 000 par jour sur le territoire d'ORSA. Dans deux gares, le nombre d'entrants est compris en 15 000 et 30 000 par jour :

- celle de Choisy-le-Roi (RER C),
- celle de Villeneuve-Saint-Georges (RER D).

Ces deux gares sont, dans la carte, de portée métropolitaine régionale.

Les autres stations sont inférieures à 15 000 entrants par jour et sont donc, dans la carte, de portée métropolitaine intermédiaire.

Nous avons aussi cartographié les principales stations des deux bus en site propre les plus structurants du territoire (source Wikipédia) :

- **le Trans-Val-de-Mame (Créteil/Antony)**. Nous avons indiqué les stations qui permettent des correspondances avec des lignes de transport en commun importantes : Choisy-le-Roi RER C, Choisy-le-Roi Rouget de Lisle qui est en correspondance avec le bus 183, Chevilly-Larue Porte de Thiais qui permet une correspondance avec six lignes de bus.
- **le bus RATP 183 (Porte de Choisy à Paris/Aéroport d'Orly)**, qui est la seconde ligne de bus la plus fréquentée du réseau et qui circule partiellement en site propre sur la RN 305. Nous avons indiqué les arrêts qui permettent des correspondances avec des lignes de transports en commun importantes : Porte de Choisy à Paris qui est le grand terminus de nombreux bus venant du sud, Choisy-le-Roi Rouget de Lisle qui est en correspondance avec le TVM et Mairie d'Orly qui est en correspondance avec le RER C (Orly ville).

Les équipements et linéaires commerciaux

Nous nous sommes appuyés sur des données disponibles à l'IAU :

- données sur les centres commerciaux de + 5 000 m²,
- données sur les commerces de + de 1000 m² hors centres commerciaux.

L'IAU dispose de données sur les autorisations d'exploitation commerciale délivrées par les Commissions d'aménagement commercial (Ex CDEC /CNEC) depuis 2000, et sur les équipements commerciaux en projet de plus de 5000 m².

Nous nous sommes aussi appuyés sur des études menées par l'IAU sur cette thématique.

Sur le périmètre, il y a plusieurs centres commerciaux importants.

- Le centre commercial de niveau régional Belle-Epine⁽¹⁾ (ouverture en 1971) : 140 000 m² de surface commerciale, 6 048 places de parkings, 200 magasins (Panorama Trade Dimensions, IAU IDF 2010), 17 millions de visiteurs par an (Ségécé 2005). Classé de portée métropolitaine régionale.
- Le *Retail park* Thiais Village : ouverture en 2007, 42 000 m² regroupant des grandes surfaces (Ikéa, Décathlon, FNAC...), des restaurants, des glaciers, ... classé de portée métropolitaine régionale.

Les autres centres commerciaux sont classés en portée métropolitaine intermédiaire ou locale, par exemple :

- En face de Belle Epine, dans l'emprise de Sénia, une zone commerciale regroupant plusieurs grandes surfaces (Toy'rs, Saint-Maclou, restaurant chinois, bowling...).
- Le centre commercial Quais d'Ivry (ex Ivry Grand ciel) : ouverture en 1982, 60 000 m², 88 magasins et 2500 places de parking classé de portée intermédiaire.

Nous avons aussi cartographié les **principaux linéaires commerciaux**⁽²⁾ (concentration de commerces et services en pied d'immeuble).

Les équipements culturels

Théâtres : il n'y a pas de conservatoire national ou régional sur le territoire mais il y a trois scènes conventionnées :

- Théâtre Antoine Vitez à Ivry-sur-Seine,
- Théâtre cinéma Paul Eluard à Choisy-le-Roi,
- Maison du conte à Chevilly-Larue.

Ces trois théâtres sont, dans la carte, de portée métropolitaine intermédiaire. Les autres théâtres d'ORSA sont de portée locale.

Cinémas : il y a huit complexes cinématographiques sur le territoire qui sont de taille diverse. L'IAU établit une typologie en trois groupes :

- De 1 à 6 salles. Elles sont de portée locale.
- De 7 à 14 salles. Le multiplexe Pathé d'Ivry-sur-Seine (Plein Ciel) compte 14 salles. Il est, sur la carte, de portée métropolitaine intermédiaire.
- 15 salles et plus. Seul le multiplexe de Belle Epine à Thiais compte 16 salles, dont l'accès se fait par le centre commercial. Il est, sur la carte, de portée métropolitaine régionale.

Pour les lieux mixtes (théâtre et cinéma), la DRAC distingue les salles cinéma des salles cinéma/théâtres (car il y a moins de séances). Nous n'avons pas tenu compte de cette distinction.

Médiathèques : il n'y a pas de base de données sur les médiathèques à l'IAU, celle-ci est en cours de constitution en partenariat avec la Région. D'autres sources existent toutefois. En grande couronne, les données sur les médiathèques sont centralisées à l'échelle des départements, ce qui n'est pas le cas en petite couronne. Il existe aussi des sites dédiés à la lecture publique.

A défaut nous avons utilisé les sources suivantes : carte IGN, sites des communes.

Les médiathèques sont, dans la carte, de portée locale.

(1) Pour en savoir plus : *Centres commerciaux et déplacements*, IAU, décembre 2001.

(2) *Etude sur la localisation d'Arc Express*, IAU. Les linéaires commerciaux ont été construits pour cette étude et repris dans la carte.

Les musées

Le Musée d'art contemporain du Val-de-Marne, Mac Val, a reçu 75 000 visiteurs en 2008⁽³⁾. Ce chiffre est relativement limité mais l'ambition de la programmation du Mac Val nous a conduit à le classer en équipement métropolitain de portée régionale.

Nous avons aussi cartographié :

- dans la mesure du possible, **les lieux de culte** : églises, synagogues, mosquées. Ils sont de portée locale.
- **les cimetières parisiens** (source : carte IGN et sites web).

Les lycées et établissements universitaires

Nous avons cartographié **les lycées publics ou privés de plus de 300 élèves** et les établissements universitaires. Il n'y a qu'un établissement universitaire sur le territoire de Vitry-sur-Seine, l'IUT de l'Université Paris 12 – Créteil.

Nous n'avons cartographié ni les collèges ni les écoles élémentaires, ni les équipements à la petite enfance (trop nombreux à l'échelle d'ORSA).

Nous avons aussi cartographié :

- **des marchés** (sources : carte IGN, visites de terrain).
- **les places des 12 mairies** (source : carte IGN).

Les équipements sportifs

Nous avons cartographié **22 équipements sportifs sur le territoire**. Ceux-ci ont été estimés, à dire d'expert, comme étant de taille suffisante (métropolitaine ou locale mais pas de grande proximité) pour figurer dans la carte⁽⁴⁾.

Le Parc Interdépartemental des Sports est, dans la carte, le seul équipement sportif de portée métropolitaine régionale. Le Palais Omnisports de Thiais est, dans la carte, de portée métropolitaine intermédiaire. Les 20 autres équipements sportifs du territoire sont, dans la carte, de portée locale. Il s'agit d'équipements sportifs de nature très diverse.

Les espaces verts et linéaires

L'IAU dispose de l'inventaire **des espaces verts et boisés ouverts au public en Ile-de-France**. Cette base se compose de deux couches : les espaces surfaciques et les linéaires (2008). La base indique les surfaces mais non les fréquentations.

Le Parc Interdépartemental des Sports est, dans la carte, de portée métropolitaine régionale. Trois autres sont, dans la carte, de portée métropolitaine intermédiaire : le Parc Départemental de la Plage Bleue, le Parc Départemental des Lilas, le Parc des Godets.

Nous avons aussi cartographié **les jardins familiaux** (source : visites de terrain).

(3) Repères de l'activité touristique de la destination Paris-Ile-de-France, 2009, n°2.

(4) La hiérarchisation des équipements sportifs est particulièrement complexe en raison du grand nombre d'équipements, de leur diversité, de l'absence de données sur les fréquentations...

Annexe 4 : Les communes vues par elles-mêmes

Les textes qui suivent sont la reprise des sites internet des communes.

Histoire d'Ablon-sur-Seine

Origine du nom

Ablon tire vraisemblablement son nom de Abluvium ou Ablonium en référence aux alluvions de la Seine, ou de Ablette, petit poisson de rivière.

Historique

A l'origine, on trouve une population vivant dans les bois et les marécages qui tire sans doute profit de la proximité de la Seine.

La première mention d'Ablon date du XII^e siècle. C'est un hameau qui dépend de la paroisse d'Athis tout comme la cité voisine de Mons. L'abbaye de Saint Victor y exerce son pouvoir.

Le territoire est partagé entre deux seigneuries : celle de Mons et celle du châtel d'Ablon. Le premier château a été édifié vers le milieu du XIII^e siècle. Les seigneurs, Jean le Fort puis Jacques de Pacy, sont issus de la bourgeoisie parisienne.

Au XV^e siècle, l'activité est concentrée autour de la vigne ou de la Seine (pêche, Bac, Halage).

La seigneurie de Mons est en la possession d'Enguerrand de Marigny, puis de Nicolas d'Estouteville qui lui succède avant de la vendre au chapitre de Notre Dame de Paris en 1417.

Celle du castel d'Ablon relève de Mathurin de Douzonville, puis de la famille Cénasme originaire d'Italie.

Au XVI^e siècle, alors que les guerres de religion déchirent la France, Henri IV établit le prêche de la religion protestante à Ablon. François de Lohéran, un calviniste, acquiert la seigneurie du châtel d'Ablon. La présence des protestants durera jusqu'en 1706, date à laquelle le prêche est transféré à Charenton.

Au XVIII^e siècle, le village doté d'un port développe le commerce du bois, du charbon, et surtout du vin (Beaujolais). Fin XVIII^e, Ablon devient une paroisse et une commune autonome.

Au XIX^e siècle, alors que l'activité commerciale subit une rude concurrence, Ablon devient, avec l'arrivée du chemin de fer, un lieu de villégiature pour les Parisiens. C'est ce caractère résidentiel que l'on retrouve encore aujourd'hui.

Avec l'aimable participation de M.VERGEZ

Blason

Description héraldique : « D'Azur à la fasce onnée d'argent, chargée de trois ablettes de sable posées en bande, accompagnées en chef d'un rai d'escarboucle fleurdelysé d'or; et, en pointe, d'un pampre du même ».

Ornements extérieurs : L'écu est timbré de la couronne murale d'or à 3 tours crénelées. Il est soutenu de 2 branches de lys d'argent, fleuries chacune de 3 pièces du même et croisées en pointe en sautoir.

Symbolique : Les 3 ablettes concrétisent donc le nom d'Ablon, lieu de pêche réputé sur la Seine. Ne fut retenu que le symbole des possesseurs des coteaux d'Ablon et de Mons depuis le XII^e siècle, les moines de l'Abbaye de Saint-Victor qui portait « d'Azur au rai d'escarboucle fleurdelysé d'or ». Ces moines firent cultiver les terres et une vigne florissante et renommée mûrissait sur le coteau. C'est ce rappel qui figure en pointe de l'écu concrétisé par un pampre. Le champ d'Azur de l'écu qui est celui des armes de l'Abbaye de Saint-Victor est également le symbole de la Sainte Vierge. Enfin, les lis qui entourent l'écu sont un rappel de ceux figurant sur les armes du célèbre collège d'Ablon, Pierre Grassin. L'écu des Grassin portait : « de gueules à trois lis de jardin d'argent ». Enfin, l'écu d'Ablon est timbré de la couronne murale à 3 tours, semblable à celle que portaient les Déesses Grecques tutélaires des cités ».

Histoire d'Alfortville

Alfortville est née voici plus de 120 ans. Sa naissance, avant même d'être certifiée par le Journal Officiel de la Troisième République, résulte d'abord de l'expansion économique du XIX^e siècle. Dans notre pays, qui subit le choc de deux révolutions, d'un retour de la monarchie, puis de l'empire, Paris et les villages avoisinants connaissent une métamorphose sans précédent. Le chemin de fer et la construction de gares tout autour de la capitale modifient les habitudes et le rythme de vie des habitants de ce qu'on appelle alors « le département de la Seine ».

Le développement de notre ville, qui n'est alors qu'un lieu-dit, une « section » de Maisons comme l'indiquent les actes administratifs de l'époque, s'inscrit dans ce bouleversement de la région parisienne. La Plaine de Maisons a, en effet, été coupée en deux par la construction de la voie ferrée du Paris-Lyon-Marseille, qui sépare d'une ligne infranchissable les habitants du bourg de Maisons-Alfort, de ceux du hameau d'Alfort-Ville. Vers 1850, le seul lieu de passage est la gare maison-

naise. Dès lors, il semble difficile de concevoir un avenir commun pour la population de ces deux zones distinctes. D'autant qu'à cette même époque, le hameau alfortvillais n'est plus, comme au début du siècle, cette large plaine où dominant encore des terres peu fertiles et souvent inondées par la Seine et la Marne qui se rejoignent à la pointe nord de son territoire. Depuis 1829, un pont le relie à Ivry et une rue a été aménagée dans son prolongement. Plus tard, entre 1861 et 1863, un barrage est construit au Port à l'Anglais, sur le sol de Vitry-sur-Seine et de Maisons. Les habitants défrichent, remblaient, et trouvent l'énergie et l'argent nécessaires pour créer les fondations de notre commune.

L'expansion démographique de ce hameau de moins en moins isolé, bordé par la Seine et la voie ferrée, suscite des interrogations au sein du Conseil Municipal de Maisons. En 1873, les nouveaux arrivants désireux de construire dans le hameau d'Alfort-Ville sont informés qu'ils «ne pourront prétendre à aucune indemnité communale en cas d'inondations» ! Mais les futurs Alfortvillais ne veulent rien entendre. Ils considèrent ce territoire comme le leur. La première école que les habitants avaient décidé d'installer en 1871, rue de l'Union, n'étant plus assez grande, ils adressent une pétition afin d'obtenir l'édification d'un groupe scolaire digne de ce nom. Dans un premier temps, le Conseil Municipal de Maisons leur adresse une fin de non-recevoir, refusant de leur accorder la « maison d'école » tant souhaitée. Nullement découragées, les familles concernées verront leur troisième réclamation couronnée de succès, et des crédits seront finalement votés aux budgets de 1872 et 1873 pour la construction d'un nouvel établissement scolaire.

A cette même époque, la voie ferrée du Paris-Lyon-Marseille d'un côté, la Seine et la Marne de l'autre, confèrent à notre « presqu'île » de 350 hectares des atouts indiscutables pour les entrepreneurs industriels. Les premières forges s'installent, ainsi qu'une pompe à eau.

Par ailleurs, nombreux sont ceux qui veulent croire en l'avenir d'Alfortville. La future commune compte, deux ans avant sa création officielle, près de 4000 habitants. Il s'agit, pour la plupart, de modestes ouvriers, sans rapport avec leurs voisins d'outrevoie. Tous sont animés d'une aspiration commune : disposer d'un logement décent et profiter de tous les avantages d'une ville nouvelle.

De ce passé hors du commun, Alfortville a su garder un bien qui a fait le ferment de notre nation: la fraternité. Une fraternité directement inspirée des idéaux de la IIIème République, que les pères fondateurs de notre ville, parmi lesquels de nombreux libres-penseurs ou francs-maçons ont contribué à propager en oeuvrant pour le progrès social et la laïcisation de notre espace communal. Ville ouvrière à ses débuts - à la différence de Maisons-Alfort où résidaient de vieilles familles paysannes - c'est dans l'adversité qu'Alfortville a forgé son identité. Il lui a fallu résister à l'inertie de pouvoirs locaux, peu pressés de satisfaire ses désirs d'autonomie ; lutter contre les crues qui vinrent, trois fois en cinq ans (1876, 1880, 1881), détruire le travail accompli ; trouver enfin les débouchés nécessaires à son épanouissement économique.

Mais ces combats communs ont été récompensés. Alfortville a été l'une des pionnières dans la construction de logements HLM. Dès 1921, l'ancêtre de notre Office de l'Habitat Social, devenu depuis peu LOGIAL-OPH, met en chantier des programmes ambitieux. Trois d'entre eux seront inaugurés bien avant la guerre : rue Etienne Dolet en 1927, rue Véron en 1931 et rue Edouard-Vaillant en 1933. Les municipalités successives s'attachent à offrir à leurs administrés une politique sociale ambitieuse, qui va au-delà des questions de logements. Le dispensaire municipal a été construit en 1924, le premier établissement de bains-douches a ouvert ses portes en 1933. Quant à la première crèche, elle a vu le jour en 1956. Ce sens de la solidarité se traduit également par une tradition d'accueil. La communauté arménienne, solidement implantée dans notre ville, en témoigne aujourd'hui encore, près de 90 ans après l'arrivée de ses premiers représentants.

Les Alfortvillais se devaient d'ouvrir leurs portes à ces familles décimées et chassées de leur terre natale par le premier génocide du XXème siècle. De même, nos concitoyens n'ont-ils pas hésité, au fil du temps, à accueillir toutes celles et tous ceux qui, venus d'Afrique, d'Europe ou d'ailleurs, selon les périodes, ont trouvé ici une population respectueuse de leur histoire.

Pour valoriser le nom de la ville et affirmer plus encore son identité, nous avons souhaité voir apparaître en ce début 2009 une nouvelle identité visuelle pour Alfortville. Ce nouveau logotype a été pensé à partir d'un travail typographique réalisé sur le nom de notre commune. La typographie a été choisie pour véhiculer les valeurs de tradition et de modernité chères aux Alfortvillais, et pour porter le dynamisme dont Alfortville peut se prévaloir. Nos concitoyens se reconnaîtront notamment dans la valorisation du A, initiale traitée telle une lettrine, dans une typographie aux courbes à la fois généreuses et modernes et dans des couleurs alliant prestige et proximité.

C'est ce nouveau symbole, au graphisme moderne et respectueux de la tradition, qui représentera désormais notre cité, fière de son passé, attachée à ses valeurs et résolument tournée vers l'avenir.

Son identité, notre commune la tient de ce caractère si particulier qui fait sa force et lui permet de s'unir, lorsque les événements le nécessitent. Le combat exemplaire - et victorieux - qu'Alfortville a su mener voici quelques années contre un projet d'usine d'incinération, symbolise cette capacité des Alfortvillais à se rassembler pour préserver l'essentiel. Depuis lors, nous nous sommes souvent rassemblés autour de la concrétisation de grands projets pour Alfortville, comme l'édification du Lycée Maximilien Perret, la réalisation du Parc d'Activités et des Sports de Val de Seine ou notre nouveau Pôle Culturel, qui s'est ouvert en 2007. Telle est aujourd'hui notre ville, en ce début de XXI^{ème} siècle. Avec les descendants des premiers habitants du hameau, avec toutes celles et ceux qui sont venus de Paris, des provinces voisines et d'ailleurs, nous avons su donner vie à cette devise qui nous est chère :

«A Alfortville, on aime vivre ensemble» !

L'histoire de Chevilly-Larue

Chevilly-Larue : origine du nom

Chevilly-Larue a pris le nom des deux anciens villages situés dans la commune. Chevilly, en latin « Civiliacum », devrait son nom à la « villa » (domaine agricole) d'un Gallo-Romain nommé vraisemblablement Civilis. Le hameau de « La ruelle », puis « La Rue », enfin « Larue », tire son nom de la voie de « Lay » (L'Haÿ) à Fresnes le long de laquelle il a été fondé à la fin de la Guerre de Cent ans. La commune portait le nom de son chef-lieu, Chevilly, jusqu'au décret du 5 septembre 1920 qui change son nom en Chevilly-Larue, ce qui la distingue de Chevilly dans le Loiret.

De la préhistoire à la Révolution

Habitée dès l'époque paléolithique, la commune de Chevilly-Larue possède de nombreux vestiges archéologiques (armes, outils, silex...). La première mention de Chevilly (« Civiliacum ») apparaît en 829 dans l'acte de partage des biens respectifs de l'évêque de Paris et de ses chanoines formant le Chapitre de Notre-Dame, seigneur de Chevilly. Suite à la destruction de la première église vers 850-900, les chanoines entreprennent sa reconstruction ; l'église Sainte-Colombe sera achevée au XV^e siècle.

Au Moyen âge, le territoire est une vaste terre à blé réputée pour sa foire annuelle qui se tenait sur la place de l'église le jour de la Sainte-Colombe, le dernier dimanche de juillet. De toutes les paroisses voisines convergeaient vers Sainte-Colombe des voies et sentiers (certaines rues portant toujours son nom), sur lesquels cheminaient les pèlerins.

Au milieu du XII^e siècle, Louis VII fonde un couvent au lieu-dit « La Saussaye » ; jusque vers 1500, c'est une maladrerie pour les femmes de la maison royale atteintes de la lèpre. Le couvent servit de prison à une princesse royale de 1742 à sa mort en 1760. Le couvent est fermé en 1769. Ensuite, il n'y a plus à La Saussaie qu'une grande ferme (à l'emplacement du centre L'Oréal).

En 1709, la paroisse de Chevilly compte environ 250 habitants (effectif qui restera stable jusqu'au milieu du XIX^e siècle). Elle comprend le petit bourg de Chevilly autour de l'église et deux écarts : le hameau de « La Rue » et le couvent de " La Saussaye ».

Le règne de Louis XV amène une certaine prospérité ; des gentilhommières sont édifiées à Chevilly et à Larue ; des « remises » de chasse (enclos à gibier) sont aménagées. Thoinard de Jouy, cousin de Madame de Pompadour, ornemente luxueusement l'ancienne grande ferme du Chapitre et fait construire dans le parc un pavillon de chasse que le roi inaugure en 1760 (l'ancienne route de Choisy-le-Roi à Versailles passant alors par Chevilly), mais cela cause sa faillite. Ses créanciers louent la propriété au prince de Monaco de 1762 à 1767. Des négociations portant sur l'abdication de Napoléon I^{er} se dérouleront dans le " château » de Chevilly les 4 et 5 avril 1814.

En 1758, la famille princière de Rohan-Guéméné acquiert le domaine d'en face (à l'emplacement du monastère Saint-Michel) et le revendra en 1781, après le décès de la princesse douairière de Rohan-Guéméné le 20 août 1780 à Chevilly.

À la suite de l'édit du 25 juin 1787, les paroisses de Chevilly et de « Lay » (L'Haÿ) sont réunies en une seule municipalité ; c'est ainsi qu'un cahier de doléances commun est rédigé le 14 avril 1789. La loi du 14 décembre 1789 crée les communes, mais ce n'est que le 17 mars 1793 que les deux anciennes paroisses sont érigées en communes distinctes.

Pendant la Révolution, les terres du Chapitre de Notre-Dame, de la paroisse et des congrégations religieuses sont confisquées et revendues comme biens nationaux à de riches roturiers (maîtres de poste, banquiers, grands propriétaires) qui acquièrent aussi les domaines des gentilhommières.

Des deux villages ruraux à la ville de banlieue

Au début du XIX^e siècle, quelques pépinières sont plantées par des marchands d'arbres de Vitry. Le marquis de Cubières, agronome et naturaliste, séjourne fréquemment dans sa maison de campagne à Larue entre 1805 et sa mort en 1821. En 1846, une première mairie est édifiée à Larue, mais ce n'est qu'en 1863 qu'une école y est créée, en plus de l'ancienne école de Chevilly. Entre 1845 et 1858, la peintre animalière Rosa Bonheur séjourne plusieurs fois à Chevilly, où elle trouve maints sujets d'inspiration.

En 1864, la Congrégation du Saint-Esprit fonde son séminaire dans l'ancien domaine de Thoi-nard de Jouy. Pendant la guerre de 1870-1871, le siège de Paris oblige la population à se réfugier à Paris. Le 30 septembre 1870, des combats acharnés ont lieu à Chevilly entre les Français venant de Villejuif et les Prussiens retranchés dans le parc du séminaire. Ce même parc sert de cadre à l'une de premières expériences de liaison radio (TSF) à moyenne distance entre Chevilly et la tour Eiffel, par Édouard Branly, à la fin du siècle.

En 1895, par commodité et afin d'apaiser la vieille rivalité opposant Chevilly et Larue, notamment à propos de l'emplacement d'une nouvelle mairie-écoles, cet édifice est enfin construit à mi-chemin des deux villages, près du nouveau cimetière ouvert en 1860 ; un hôtel de ville lui sera joint en 1965, à la place de la première salle des fêtes, ouverte en 1902. La commune compte 832 habitants en 1901.

En 1903, l'orphelinat ouvert à Larue en 1875 cède la place à un sanatorium, aujourd'hui centre de pneumologie. En 1906-1907, les Sœurs de Notre-Dame-de-Charité construisent à Chevilly le monastère Saint-Michel, réplique de leur ancien édifice parisien ; il abrite actuellement, dans le cadre de l'Union Notre-Dame-de-Charité, une communauté religieuse, une maison de retraite (Saint-Jean-Eudes), un centre d'observation et de rééducation (COR) et des logements sociaux gérés par l'association " Les Talents ".

En 1906, deux briqueteries, Lafontaine et Bohy, s'installent dans l'ouest de la commune ; leur activité durera respectivement jusqu'en 1935 et 1966.

Le monument aux morts est inauguré à côté de la mairie le 16 novembre 1924 ; il sera transféré en 1986 sur la place de l'église.

En 1931, Antoine Ferracci, demeurant au 101 route de Rungis, mécanicien-chef du groupe Pamir de la " Croisière Jaune " Citroën, franchit pour la première fois l'Himalaya en auto-chenille.

Le poste de transformation électrique, dont l'origine remonte à 1923, subit un bombardement aérien le 3 octobre 1943 ; une partie des lignes à haute tension sera enfouie en 1997.

Des combats ont lieu à la Libération le 24 août 1944.

Les champs, les pépinières et les cultures florales et maraîchères laissent peu à peu la place, dès les années 1920, à des lotissements pavillonnaires, puis, principalement entre 1955 et 1975, à des ensembles de logements collectifs et à des zones d'activité. La population passe ainsi de 3 861 habitants en 1954 à 17 867 en 1975. L'usine Lancôme est inaugurée le 20 juin 1962 ; c'est actuellement un centre de recherche L'Oréal. Les 2 et 3 mars 1969, est ouvert le Marché d'Intérêt National (MIN) dit " de Rungis ", dont 55 % de la superficie occupent tout le tiers central du territoire de la commune de Chevilly-Larue, déjà coupée en deux par l'autoroute du sud (ouverte en 1960 et dédoublée en 1970-1971) et par l'aqueduc de la Vanne et du Lunain, qui, depuis la construction du MIN, passe sous la bordure orientale de l'emprise autoroutière, à l'ouest de l'ancien tracé ; l'aqueduc de la Vanne avait été mis en service en 1876 et celui du Loing (auquel il est couplé) en 1900.

L'urbanisation de la commune est parachevée par la ZAC Petite Bretagne, lancée en 1987 (sur des terrains initialement réservés au passage de l'autoroute A 86, dont la ville a obtenu le déplacement du tracé par décret du 16 mai 1984) et par la réalisation du centre ville.

Depuis le premier festival des conteurs organisé en mars 1980, Chevilly-Larue est devenue " la ville du conte " ; l'association " La Maison du Conte ", fondée en 1993, s'est installée en 1999 dans l'ancienne propriété du sculpteur Morice Lipsi.

La ville est découpée en cinq quartiers, depuis la création des comités de quartier, le 10 octobre 1996.

Découvrez le patrimoine historique de Chevilly-Larue

L'église Sainte-Colombe est l'une des plus anciennes d'Île-de-France. Son portail construit autour de l'an mil, sa forme caractéristique de grange, sa nef du XI^e siècle, son chœur du XII^e siècle, sa chapelle sous le clocher du XV^e siècle, font d'elle le témoin de la vie des Chevillais depuis plus de 1 000 ans. L'église Sainte-Colombe peut être visitée les deuxièmes dimanches de chaque mois de 15 à 17 heures (sauf pendant les vacances scolaires).

Amateurs d'histoire, ne manquez pas les visites guidées et commentées de la ville, organisées chaque année en septembre à l'occasion des journées de patrimoine. C'est l'occasion de redécouvrir le vieux Chevilly, la place de l'église, la rue Henri-Cretté, le séminaire du Saint-Esprit (notamment son pavillon de chasse de 1760 et sa grande chapelle érigée de 1928 à 1938)...

Histoire de Choisy-le-Roi

À l'aube du Moyen-Âge, Choisy est un petit hameau regroupant quelques pêcheurs et mariniers, dépendant de la paroisse de Thiais, elle-même fief de l'abbaye de Saint-Germain-des-Prés.

Au XIII^e siècle, la localité devient une paroisse distincte et l'on y construit la première église, Saint-Nicolas, patron des marinières.

De Choisy-Mademoiselle à Choisy-sur-Seine

La "véritable histoire" de la ville débute lorsque Mademoiselle de Montpensier, dite "La Grande Mademoiselle", cousine de Louis XIV, s'y fait construire un château à la fin du XVII^e siècle. Après sa mort en 1693, Mesdames de Louvois, de Sévigné, de Coulanges y séjournent, puis c'est Louis XV qui le rachète en 1739 et l'élève au rang de résidence royale, donnant ainsi ses lettres de noblesse à la ville qui prend le nom de "Choisy-le-Roi" et vit alors sa période la plus faste ; Louis XV y vient souvent avec Madame Pompadour ; les gens de la cour font construire d'élégantes demeures aux alentours du château. Le roi ordonne la construction de l'église, aujourd'hui "cathédrale Saint-Louis" et, pour traverser le fleuve, commande quelques gondoles... qui donnèrent leur nom au quartier où elles furent construites.

La Révolution débaptise Choisy-le-Roi, qui devient Choisy-sur-Seine. La cité compte alors quelque 1 000 habitants.

À noter que Rouget de Lisle, le célèbre compositeur de La Marseillaise, est mort en 1836 à Choisy. Une statue de bronze à son effigie a été érigée au carrefour portant son nom.

Mi-industrielle, mi-résidentielle

Sous l'Empire, Choisy voit se réaliser un vœu cher à ses habitants : la construction du premier pont, livré au public en 1811. Peu de temps après, la ligne de chemin de fer qui relie la ville à Paris sonne le glas du Choisy rural et le début d'un long développement industriel : installation portuaire, maroquinerie, cristallerie et faïencerie. On doit notamment aux centaines d'ouvriers de la renommée Maison Boulenger, les céramiques recouvrant les murs du métro parisien au début du siècle. L'entreprise fermera ses portes dans les années 1930.

Au cours des XIX^e et XX^e siècles, Choisy devient une ville ouvrière, subit la crise économique qui suit la première guerre mondiale, puis les bombardements au cours de la guerre de 1939-1945.

De 10 000 habitants en 1900, Choisy atteint plus de 40 000 habitants en 1950. L'urbanisme s'en trouve profondément marqué : l'habitat collectif se développe de façon importante jusqu'à la fin des années 70, afin de répondre aux besoins massifs de logements. De nombreux quartiers sont créés : celui du parc, du centre ; deux dans les gondoles se développent de part et d'autre de N186. Choisy-le-Roi devient ainsi, au fil de l'Histoire, une ville mi-résidentielle, mi-industrielle, très commerciale, ayant conservé sa tradition de mixité sociale et urbaine.

Histoire d'Ivry-sur-Seine

De 1789 à l'industrialisation

À la veille de la Révolution, Ivry compte environ 800 habitants pour la plupart vigneron, carriers et laboureurs rassemblés en confréries.

Le 14 avril 1789, l'assemblée municipale élabore son cahier de doléances. Elle demande l'égalité devant l'impôt, réclame une réglementation du commerce des céréales et la suppression des droits d'entrée dans les villes, dénonce le prix élevée des boues de Paris mises à la disposition des cultivateurs des environs de Paris qui les utilisaient comme engrais.

Le 18 avril 1789, Jean-Baptiste Renoult et Pierre-Jacques Honfroy, députés élus par les habitants portèrent à l'assemblée de la Prévôté de Paris ce cahier de doléances signé par quatorze Ivryens seulement.

De village agricole, Ivry se transforme au cours du 19^e siècle en une ville industrielle. La Seine, la route Paris-Bâle, puis la voie ferrée favorisent l'implantation d'usines. Des chantiers de bois s'installent le long de la Seine. Une verrerie se fixe dans le quartier de la Gare bientôt suivie par des tuileries, distilleries, brasseries, usines de caoutchouc, entrepôts. En un demi-siècle, la population s'accroît considérablement, passant de 1 041 habitants en 1806 à 13 239 habitants en 1856.

D'importantes institutions s'établissent dans la commune. Une maison de santé est transférée de Paris à Ivry en 1828 sur l'ancienne propriété des Miramionnes. Elle est dirigée par l'aliéniste Esquirol. Une école professionnelle est ouverte par Pierre-Philibert Pompée. L'hospice des Incurables - aujourd'hui Hôpital Charles Foix - (photo) est bâti entre 1864 et 1869 sous la direction de Théodore Labrouste. Un des premiers cimetières parisiens de banlieue est créé en 1861.

Le 6 août 1870, la population ivryenne élit son premier maire républicain (Pompée) qui doit dès le 12 septembre, devant la menace prussienne, installer une mairie provisoire à Paris alors qu'éclate la Commune (photo). À Ivry, le mouvement de révolte provoque l'élection d'un conseil municipal " communaliste " et la fondation d'une section de l'Internationale dite des Ivryens.

Entre-deux-guerres

En décembre 1919, Léon Bourdeau petit industriel est élu maire à la tête d'un conseil municipal composite comprenant dix membres de la SFIO. C'est un mandat charnière, pendant lequel se développe l'activité de la jeune section communiste. Le 10 mai 1925, un conseil municipal essentiellement ouvrier élit comme maire Georges Marrane, mécanicien-horloger, membre du bureau politique du Parti communiste. Réélu en 1929 puis en 1935, alors que Maurice Thorez, secrétaire général du PCF, est député de la circonscription depuis 1932, il mène avec ses édiles une gestion à caractère social soutenant avec les organisations syndicales les différentes actions de revendications. La colonie de vacances des Mathes est ouverte en 1927.

Le 20 août 1944, Venise Gosnat, adjoint au maire avant la Guerre, reconquiert la mairie et met en place un Comité local de Libération. Le 29 avril 1945, Georges Marrane (photo) retrouve son fauteuil de maire qu'il garde jusqu'en 1965 (il est ministre de la Santé publique et de la Population en 1947, sénateur de 1946 à 1968, député de 1956 à 1958). À ses côtés, Maurice Thorez (de 1946 à 1964) puis Georges Gosnat (de 1964 à 1982) exercent leur mandat de député

Les municipalités de l'après-guerre engagent une politique sociale dans de nombreux domaines et soutiennent les initiatives contre la guerre d'Indochine puis d'Algérie.

Puis, sous l'impulsion de Jacques Laloë, qui succède à Georges Marrane en 1965, elles se mobilisent pour le maintien du potentiel industriel. C'est aussi au cours de cette période que la ville va profondément se modifier avec la mise en oeuvre de plans de rénovation (logements et équipements) dus aux architectes Jean Renaudie et Renée Gailhoustet

Histoire d'Orly

Temps forts de l'histoire orlysiennne

XII^e siècle : Orly est un village appartenant aux chanoines de Notre-Dame de Paris.

1360, guerre de Cent ans : les Anglais montent à l'assaut du village, tuant de nombreux habitants. 45 % de la population masculine adulte disparaît.

1791 : les Orlysiens (au nombre de 600) accueillent avec enthousiasme la nouvelle Constitution.

Seconde moitié du XIX^e siècle : création de la ville moderne avec le bureau des postes et des télégraphes, les deux premières écoles de garçons et filles, l'écurie pour le cheval de la commune, la remise pour le tombereau et la pompe à incendie. Un service de transports publics est organisé. La construction de la première mairie, place de l'église, est entreprise.

Entre 1910 et 1938 : édification de centaines de pavillons et accroissement de la population : 982 en 1896 et 4 000 habitants en 1940. Parallèlement, le plateau d'Orly devient champ d'aviation réservé dans un premier temps aux exploits pionniers, puis aéroport mondial en 1945.

Depuis 1935 : d'un point de vue politique, la municipalité, socialiste et communiste, restera d'union de gauche. Pendant la seconde guerre mondiale, de nombreux élus et responsables politiques locaux s'engageront dans la Résistance et seront victimes de la répression et de la déportation.

1956 : période de l'urbanisation sauvage : 24 000 nouveaux habitants s'installent en ville. Les champs de blé, de plantes médicinales et les vignes laissent ainsi place aux immeubles. Le petit village est devenu une véritable cité urbaine.

Période contemporaine : construction des équipements nécessaires pour "créer la ville" (collèges, écoles, gymnases, centres

médicaux, centre culturel, centre équestre et implantation d'espaces verts protégés).

De nos jours : après l'installation de la nouvelle cité administrative et des nouveaux quartiers, la ville poursuit son développement avec pour perspective la reconquête des bords de Seine.

Bibliographie

- Histoire de la ville d'Orly, Agence régionale d'édition pour les municipalités, 1980 ;
- Itinéraires orlysiens, Les militants de l'entre-deux-guerres, éd. de l'Atelier, 1994 ;
- Orly, ou la chronique d'une ville en mouvement, éd. de l'Épure, 2001.

Histoire de Rungis

Notices établies par Patrick DELEPAUT, et par Danièle CASSIN ancien président et présidente de la Société Historique et archéologique de Rungis (SHAR).

Notice historique : des dates en bref

Néolithique, gaulois puis romain, Rungis n'apparaît dans l'histoire qu'en 1124 lorsque Louis VI le Gros donne à l'abbaye Sainte-Geneviève la voirie de "Rungi Villa". A partir de cette date l'histoire de Rungis est intimement liée à celle de son seigneur, l'abbaye, qui y exerce la justice, perçoit le cens et la dîme et ce jusqu'en 1789.

Du 13^{ème} siècle, subsiste la base du clocher de l'église avec une fenêtre en tiers-point. En 1302 on y enterre vivante une femme pour vol de bijoux et de vêtements. Puis, le temps s'écoule sans fait saillant jusqu'en 1613, date de la mise en chantier de l'aqueduc Marie de Médicis. Rungis abrite le Carré des Eaux de cet aqueduc, vaste couloir souterrain drainant les sources avoisinantes. Le Regard, à la sortie du Carré, est le point de départ de l'aqueduc proprement dit. Six cents ouvriers travaillent à la construction, beaucoup de monde pour une paroisse qui ne compte que 27 feux en 1709.

En 1613, Louis XIII, âgé de onze ans, pose la première pierre de l'ouvrage. Richelieu au 17^{ème}, Verniquet au 18^e et Cambacérès au 19^e siècle possèdent une maison à Rungis.

La Révolution y est calme avec un 14 juillet 1790, anniversaire plein d'enthousiasme, puis la confiscation des biens de l'Eglise en 1793. Occupée par les Allemands en 1870, la commune subit de graves dommages et l'église, très touchée, est finalement démolie par sécurité, et remplacée en 1909 par une église originale, première construction en éléments en béton armé préfabriqués.

En 1969, les Halles s'installent sur une portion de la commune et en prennent le nom.

Notice archéologique

La commune de Rungis se situe sur le rebord occidental du plateau de Longboyau, dominant la vallée de la Bièvre, dans une légère dépression réunissant des eaux de source. Commune à vocation rurale, ce n'est que depuis trois décennies que ses zones agraires ont été largement entamées par la création du MIN, de lotissements industriels, et, plus récemment, par des lotissements pavillonnaires.

Préhistoire et protohistoire

Les indices archéologiques concernant ces périodes sont relativement denses : l'emplacement de la ZAC des Antes a fait l'objet de prospections locales, puis d'une surveillance active du LDA 94, révélant un site d'occupation néolithique, les traces d'une "ferme" de la Tène finale, et enfin, proche de l'actuel habitat, quelques traces d'occupation gallo-romaine. Antérieurement, était apparue une sépulture isolée de guerrier gaulois avec son équipement, au Sud de la zone habitée.

Périodes historiques

L'attribution du nom de Rungis à un anthroponyme romain est douteuse : il s'agit pourtant d'un toponyme latin, alors que deux zones du terroir révèlent des vestiges antiques. En effet, en plus des vestiges découverts sur la ZAC des Antes, un habitat gallo-romain du II^e siècle, détruit par l'implantation de la SILIC, a été aperçu au Sud du terroir.

Des éléments de l'aqueduc romain desservant Lutèce ont été observés à plusieurs reprises au cours du XX^e siècle, soit au cours de travaux, soit sous forme d'indice par des différences visibles dans les cultures : il s'agit d'une part du conduit principal, mais également de deux conduits de captage, l'un limitrophe avec Wissous, l'autre entièrement conservé dans un réemploi à contre-pente dans l'aqueduc Médicis.

Le village est mentionné en 1124, appartenant principalement à l'abbaye Sainte-Geneviève, seigneur haut-justicier, avec quelques possessions d'autres seigneurs ecclésiastiques (entre autres une ferme au chapitre Notre-Dame) et des biens à l'Hôtel-Dieu. De l'ancienne église Notre-Dame, datée du XIII^e siècle, remplacée au début du XX^e, il reste la base du clocher. La titulature de l'église indique plutôt une paroisse tardive, ce qui peut indiquer soit un village nouveau, soit un hiatus dans l'occupation du sol.

Enfin, Rungis possède, entièrement conservée, la partie de l'aqueduc Médicis, du XVII^e siècle, traversant son territoire, ainsi que le bassin de captation, dit Carré des eaux, et deux regards.

Indices périphériques

Ils sont relativement nombreux mais sans grande précision, à l'exception du bassin de captation antique, dégagé à plusieurs reprises depuis la fin du XIX^e siècle, et situé à quelques mètres de la limite communale et départementale, sur le territoire de Wissous, ainsi que la majeure partie des conduits de captage.

Les communes limitrophes de Fresnes, l'Haÿ-les-Roses, Chevilly, ont révélé depuis la fin du XIX^e siècle des éléments d'occupation nombreux mais peu précis des époques néolithiques jusqu'au gallo-romain, avec quelques éléments du Haut Moyen-Age, sépultures à l'Haÿ, structures de chauffe artisanales à Chevilly, dans l'emprise du MIN, habitat récemment fouillé par le LDA à Fresnes.

Si Fresnes se présente comme Rungis sans grande antiquité, l'Haÿ et Chevilly sont mentionnés dès le IX^e siècle, peut-être fin VIII^e, comme domaines de Notre-Dame de Paris.

Conclusion

Au vu des données issues des archives et de l'état actuel des découvertes archéologiques, il n'est pas impossible que le territoire communal ait connu une phase d'abandon au Haut Moyen-Age, avant de devenir le village médiéval dont on conserve la trace écrite. Il n'en demeure pas moins que le potentiel archéologique de Rungis demeure très important pour les périodes antérieures, sans qu'il soit possible d'en mesurer l'ampleur.

Histoire de Valenton

En 1726, le village ne compte encore que 250 habitants. Et près de deux cents ans plus tard, la population ne dépasse pas encore les 1 000 habitants. La viticulture fait place alors aux arbres fruitiers et aux cultures légumières ainsi qu'à l'élevage ovin et bovin.

En 1936, Valenton connaît la construction de deux nouveaux quartiers d'habitat individuel : les Vignes et le Val Pompadour. La population passe alors à 2 448.

Le développement économique autour des voies de chemin de fer, entamé juste avant la seconde guerre mondiale, va se poursuivre au lendemain et intégrer complètement Valenton à l'économie régionale.

En 1944, le 10 avril puis le 14 juillet, des bombardiers anglo-américains volant à très haute altitude larguent des milliers de tonnes de bombe sur la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges. Valenton est durement touché : 274 immeubles sur 518 totalement ou partiellement détruits, 66 blessés, 800 sinistrés et 41 mort dont 29 dans le quartier Pompadour, parmi lesquels près de 10 jeunes qui ont moins de 20 ans.

Après la guerre la ville poursuit son évolution : entre 1954 à 1962, on compte jusqu'à 7 713 habitants puis 10 539 en 1968.

Dans les années 70, la commune décide d'engager des actions en faveur de l'implantation d'activités économiques. La population progresse plus faiblement et se stabilise autour de 11 000 habitants. Elle atteint aujourd'hui 11 426 habitants, soit 887 de plus qu'il y a 34 ans. Ville urbaine à taille humaine, Valenton entend le demeurer.

Les créations des ZAC du Val Pompadour et du Colombier accompagnées de la réalisation de 700 logements nouveaux et, compte tenu de la diminution de la taille moyenne des foyers, n'amèneront pas la population communale à plus de 13 000 habitants. C'est le choix exprimé par la municipalité qui entend préserver et agrandir les espaces verts et résorber le déséquilibre entre le nombre de personnes actives travaillant sur la commune et celui y résidant.

Les cartes postales présentées dans ce diaporama sont issues de la collection gérée par le service archives et documentation de la ville

A noter l'existence d'une association :

L'AREV (Association de recherches et d'études à Valenton) En 1985, ce groupement de Valentonnais publie un premier livre où ils racontent l'histoire de leur ville à travers des textes fouillés et une iconographie souvent surprenante (Valenton des origines à nos jours). En 2006, ils éditent un nouvel ouvrage, cette fois consacré aux noms des rues et édifices de la ville (Valenton, l'origine du nom de ses rues) La commune de Valenton s'est bien entendu associée à ces initiatives en apportant son soutien logistique et financier.

L'AREV 17 chemin des terres douces 94460 Valenton

<http://arev-valenton.fr/>

Citation (hors site)

« Le bassin n'est pas encore touché par l'industrie et dans ce Port-à-l'Anglais se donnent des bals, fêtes intimes avec chœurs et feux d'artifice. Non loin de Vitry hésite entre ses arbustes et ses haricots verts d'une part, ses tanneries et ses fabriques

de pâtes d'Italie, de l'autre. Choisy-le-Roi a définitivement opté pour l'ère moderne et joint aux faïences d'antan, les cha-peaux, la chaudronnerie et la serrurerie ainsi que les cuirs et les cordes. Thiais ancienne suzeraine de Choisy, reste bien en arrière avec ses modestes plâtriers.

Sur son plateau, garni de céréales, Chevilly, tout à fait agricole, ne dépasse pas un total de trois cents citoyens ». (Couronnes de Paris – René Héron de Villefosse – éditions Grasset – 1952, page 221).

Histoire de Villeneuve-le-Roi

En 1860, les découvertes archéologiques mettent à jour un hameau gaulois et des fragments de poterie. La présence d'un menhir sur le site témoigne également d'une activité humaine à l'âge de bronze et à l'époque gallo-romaine.

Au XII^e siècle des moines défricheurs s'installent sur le site particulièrement boisé et créent le village appelé Villa Nova. À cette époque, les terres de Villeneuve sont possession de l'abbaye Saint-Victor. Nombre de serfs travaillent notamment à la vigne et ce n'est qu'en 1248 que saint Louis les libère de leur joug.

Le premier propriétaire de Villeneuve semble être Jean d'Ays à qui les terres sont données par le roi Philippe le Bel. Cédé un temps à l'ordre des Chartreux, le domaine est acheté en 1596 par Matthieu Marcel, qui devient premier seigneur de Villeneuve.

Au XVII^e siècle, Guillaume du Vair entreprend la construction d'un premier château. Il possède les biens de la seigneurie jusqu'en 1683, date à laquelle Claude le Pelletier s'en rend acquéreur. Haut personnage de l'Etat (puisqu'il est le successeur de Colbert pour la gestion des finances de Louis XIV), il termine la construction de ce qui sera le château Le Pelletier. Le domaine reste dans la même famille jusqu'en 1734.

À cette date, c'est Nicolas de Ségur qui devient le nouveau seigneur de Villeneuve-le-Roi jusqu'à ce que Louis XV décide de lui racheter ses terres pour agrandir son domaine de Choisy-le-Roi, domaine de chasse, et y établir une faisanderie. Louis XVI viendra quelquefois chasser en ces lieux, avant qu'à la Révolution, Villeneuve n'entre dans le domaine national. Durant la guerre de 1870, la ville est occupée par l'armée prussienne qui encercle la capitale et le général Von Tümping établit son état-major au château de l'Abbaye (ancien domaine des Chartreux).

La fin du XIX^e siècle est marquée par une politique d'urbanisation ayant pour but d'attirer la population parisienne. Pour exemple, le lotissement de 102 hectares du parc de la Faisanderie entrepris dès 1898.

Après la première guerre mondiale, les terres cultivables sont elles aussi divisées pour la construction, et ce, de manière significative. En mars 1914, la gare de Villeneuve-le-Roi est inaugurée. À partir de cette époque, la population de la ville croît rapidement, tandis que le territoire de Villeneuve se voit empiété peu à peu par la construction puis l'extension du camp d'aviation d'Orly.

La disparition des grandes fermes marque la fin des exploitations, notamment céréalières et viticoles. Villeneuve-le-Roi entre dans l'ère industrielle. Ce sont des usines comme l'entreprise des sablières Morillon-Corvol ou encore les Chantiers de la Haute-Seine qui prennent le relais des exploitations agricoles et attirent à elles une forte population ouvrière, dont une grande partie est d'origine bretonne. La dernière grande phase de peuplement de la ville se situe dans les années 50-60.

Depuis, le développement des équipements collectifs et la dynamisation de la zone industrielle contribuent à l'essor de Villeneuve-le-Roi.

Histoire de Villeneuve Saint-Georges

Aussi loin que l'on puisse remonter dans le temps, le site de Villeneuve-Saint-Georges, lieu gorgé d'eau et entouré de forêts giboyeuses, a toujours été habité par l'Homme, comme en témoignent les vestiges du paléolithique et du néolithique qui y furent découverts sur le plateau et dans la vallée.

Du latin villa nova, Villeneuve, la commune est placée sous le vocable de Saint Georges en 960, lorsque les reliques de Cordoue ramenées d'Espagne par un moine nommé Usnard sont données à l'Abbaye de Saint-Germain-Des-Prés et sont déposées au pied de l'église de Villeneuve.

D'abord village viticole, la ville devient rapidement un lieu de passage et d'échanges et un centre important du commerce du vin profitant de sa situation exceptionnelle desservie à la fois par voie d'eau et par terre.

Relais de Poste, plaque tournante du commerce du vin, porte de la forêt royale de Sénart, Villeneuve-Saint-Georges voit passer outre la plupart des rois de France qui viennent chasser en forêt de Sénart, quelques grands personnages qui y séjournent tels Sully, Catherine de Médicis, Mazarin, Madame de Sévigné ou encore Madame de Pompadour.

A l'époque classique, de belles demeures sont construites : les châteaux de Beauregard, Bellevue et Belleplace témoignent de la beauté du site.

L'implantation du chemin de fer en 1847 modifie profondément la physionomie de la ville. Coupant celle-ci de son fleuve et détruisant les belles propriétés qui le bordent, les installations du chemin de fer PLM (Paris-Lyon-Marseille) viennent occuper un cinquième du territoire communal. Avec l'ouverture des ateliers de réparation à Villeneuve-Triage, le village agricole devient très vite une cité ouvrière. A la veille de la première guerre mondiale, Villeneuve-Saint-Georges compte plus de 10.000 habitants et est devenue la première ville cheminote du pays avec le plus grand triage d'Europe. Villeneuve perd alors son aspect rural.

De par sa situation, Villeneuve est destinée à prendre part à tous les événements importants qui ont marqué la vie de notre pays, des traités y sont notamment signés et tous les rois de France s'y arrêtent. Mais cette situation de lieu de passage lui vaut aussi de participer aux malheurs qui affectent le pays : la seconde guerre mondiale touche Villeneuve de plein fouet avec les bombardements de l'aviation alliée contre les installations ferroviaires utilisées par l'ennemi : de nombreux civils sont tués. Par ailleurs l'ennemi exécute résistants et otages notamment à la suite des actes de sabotage de Triage.

La nouvelle poussée démographique qui accompagne l'après-guerre voit la construction des grands ensembles sur les espaces encore disponibles du quartier Nord et du Bois Matar.

Annexe 5 : ORSA à travers le SDAU de 1965

SCHEMA DIRECTEUR ET D'AMENAGEMENT DE LA REGION DE PARIS
1965 -

•Contexte :

- un contexte de croissance : à la fois économique (période des « Trente Glorieuses »), démographique et urbaine
- une politique d'aménagement qui s'inspire fortement de la thèse de Jean François GRAVIER intitulée « Paris et le désert français » (1947). Les aménageurs cherchent ainsi à contraindre la croissance parisienne pour rééquilibrer le territoire en faveur de la province.
- la démocratisation de la voiture

•Prévisions pour la région parisienne :

« Accroissement considérable des besoins par tête, accroissement important du nombre des « têtes » : voilà les données certaines du futur que l'évolution économique et démographique de la France impose à la région de Paris et qui commandent la nécessité et les dimensions d'un urbanisme novateur. » (p 29)

Région Ile de France	1962	1985	2000
population	8.4	11.6	14

La Région de Paris devrait voir toutes ses données multipliées par deux ou trois : population, pouvoir d'achat, voitures, déplacements, industrie, services, logements.

Cela concerne la région parisienne dans son ensemble et la banlieue en particulier.

CHAPITRE 1

•Situation en 1965 de Paris et sa banlieue :

Trois images de Paris coexistent :

- le Paris du visiteur (c'est à dire le beau Paris qui n'occupe que 25km²)
- la Ville de Paris, délimitée par le boulevard périphérique
- le « grand Paris, terme que de mauvais souvenirs ne rendent pas populaire, et que les urbanistes et les sociologues appellent l'agglomération parisienne. Quant au langage commun, pour désigner les zones construites au-delà de l'enceinte, le « Paris hors les murs », il a abandonné le vieux mot de faubourgs, hésitant entre le singulier et le pluriel, parlant de la banlieue ou des banlieues » (p 45)

Quelques trait saillants de la situation de la banlieue en 1965 :

- la disparition des espaces libres due à une urbanisation dévoreuse d'espace, rapide, non planifiée, et par le choix dans ces zones d'installer de grandes infrastructures.
- le constat d'un sous-équipement, là aussi expliqué par l'absence de planification :

La mutation du foncier (remplacement de maisons particulières par des petits immeubles de logements avec pelouses), qui a provoqué une densification de la banlieue ne s'est accompagnée

La situation parisienne :

- Un centre congestionné, conséquence du sous équipement de la banlieue, les banlieusards étant contraints de se rendre dans le centre pour travailler et avoir accès à des services divers (centres commerciaux...)

• Grandes Orientations :

- Développement des réseaux de transports
- Amélioration de l'équipement dans les banlieues : un grand programme d'équipements publics est lancé, avec notamment la construction d'autoroutes et la création du marché d'intérêt national de Rungis.
- Construction en dehors de l'agglomération d'un centre « bis »
- Création de centres urbains nouveaux « intermédiaires » (c'est à dire entre le centre de Paris et le centre de quartier ou de commune) en banlieue actuelle, et en zone d'extension (villes nouvelles).

Le schéma directeur met en exergue la pauvreté des axes de transport desservant les communes de banlieue : les principaux axes de transports sont des axes radiaux divergeant en étoile et destinés à relier Paris aux principales villes de province.

→ « Le caractère essentiellement radial des voies a déterminé la forme en tâche d'huile de l'agglomération et aussi son mode de fonctionnement : chaque partie de la banlieue, n'étant en relation commode qu'avec le centre de Paris, se trouve dans la dépendance exclusive de ce centre » (p 79)

• Partis pris d'aménagement :

S'intéresser de nouveau au site, que le développement de l'agglomération en tâche d'huile amenait à négliger.

Le schéma définit des axes principaux et secondaires de développement de la région parisienne :

- axe principal : la Seine-aval
- axes secondaires : au sud et au sud-est, le long des vallées de la Marne et de la Seine.

Plus au cœur de la région, la restructuration de la banlieue autour de quelques centres urbains particuliers comme Nanterre, Saint Denis, mais aussi Choisy-le-Roi et Rungis « permettra à cette proche banlieue de perdre cette appellation, dans ce qu'elle évoque de pauvre, de sous-équipé et d'éloigné ».

• Description du schéma directeur dans la zone du Sud-Est et de la vallée de la Seine en amont de Paris :

Etat actuel :

Zone de 980 000 habitants, composée en secteurs de nature et de vocation fort différentes :

les communes limitrophes de Paris, dont Ivry et celles situées de part et d'autre de la Seine dont Vitry et Choisy le Roi, toutes caractérisées par une urbanisation ancienne et par l'existence de certains quartiers vétustes ou se juxtaposent usines nuisibles et habitations.

Entre Gentilly, Ivry et l'aérodrome d'Orly, le plateau dit « de Villejuif », peu construit jusqu'à la seconde guerre mondiale (car obstacles : forme du parcellaire, absence de voie ferrée, nature du sous-sol), mais ensuite livré à une urbanisation rapide avec de nombreux immeubles collectifs, laissant peu d'espaces disponibles pour l'installation d'équipements.

L'aéroport d'Orly, principal centre d'emploi du secteur, mais également vu comme une coupure urbaine importante.

La « plaine » de Créteil-Valenton, où les réserves de sable sont en exploitation. Plus au sud Villeneuve-st-Georges, « à l'étroit entre la Seine et le plateau », avec pour activité dominante, les installations ferroviaires et la gare de triage de Valenton.

Principes d'aménagement :

Entre Paris, la Seine et l'autoroute du sud, le développement s'appuiera sur l'ensemble aéroport d'Orly-marché d'intérêt national qui constituera un « puissant centre d'activités, des emplois tertiaires se localisant de part et d'autre de la RN186 ».

CHAPITRE 2 : LES TRANSPORTS

Le schéma directeur prévoit :

- le développement des autoroutes
 - hiérarchisation du réseau routier en trois catégories : voies primaires, voies secondaires, voies tertiaires (à l'échelle du quartier)
 - la création du réseau express régional
- Ces deux types d'infrastructures desservent dès leur création le territoire de Seine-Amont

CHAPITRE 3 : LES ACTIVITES

On constate l'accélération de la tertiarisation de l'économie parisienne.

On souhaite mettre en œuvre le desserrement des activités par le développement de nouveaux pôles d'emplois en banlieue, dont le pôle de Rungis fait partie.

CHAPITRE 4 : LES LOISIRS

→ Un secteur économique en plein essor :

- Constat de l'accroissement du temps de loisir dont on prévoit la poursuite pour le futur
- On fait déjà le constat d'une large place laissée aux dépenses de loisirs dans le budget des ménages

→ Constat du déficit en infrastructures de loisirs, et surtout en équipements de quartier : « Aussi divers soient-ils,[...], les équipements de loisir ont la caractéristique commune d'être les premiers sacrifiés lorsque manque l'espace » (p195).

CONCLUSION :

- Trois mots clés pour le développement futur de la région capitale : « liberté, beauté, commodité »
- « Ce schéma directeur ne trace pas une région fermée sur elle même- quelle qu'en soit l'étendue- mais qui projette vers Rouen et la mer, les directions vers lesquelles, à mesure des progrès de sa richesse et de sa population, Paris, s'il le faut, pourra avancer. » (p212)

