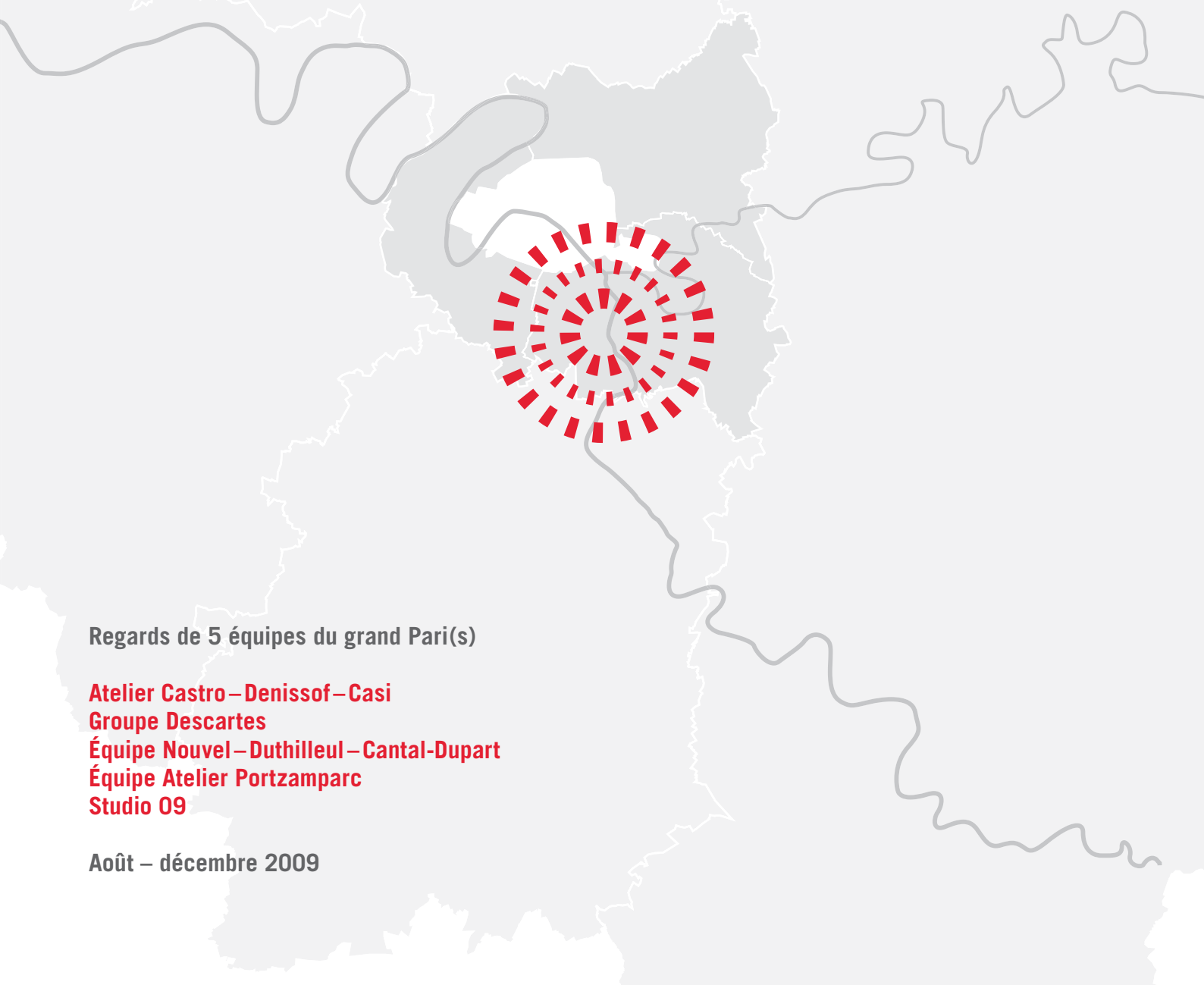
Renouveler durablement un territoire fragmenté

Contribution au débat sur le grand Pari(s) métropolitain



Regards de 5 équipes du grand Pari(s)

Atelier Castro – Denissof – Casi
Groupe Descartes
Équipe Nouvel – Duthilleul – Cantal-Dupart
Équipe Atelier Portzamparc
Studio 09

Août – décembre 2009








Établissement public d'aménagement
Orly-Rungis · Seine Amont

Renouveler durablement un territoire fragmenté
Contribution au débat sur le grand Pari(s) métropolitain

Regards de 5 équipes du grand Pari(s)

Atelier Castro – Denissof – Casi
Groupe Descartes
Équipe Nouvel – Duthilleul – Cantal-Dupart
Équipe Atelier Portzamparc
Studio 09

Août – décembre 2009

Avant-propos

En mars 2008, le ministère de la Culture et de la communication lançait la consultation internationale « grand Pari(s) de l'agglomération parisienne ». Dix équipes pluridisciplinaires réunies par des architectes urbanistes ont effectué, dans une grande liberté, un travail de prospective sur « la métropole du XXIe siècle de l'après Kyoto ». Riches et variées, les propositions qui en découlent sont appelées à alimenter la construction collective d'un grand Pari(s) par l'État et les collectivités territoriales.

L'opération d'intérêt national Orly-Rungis · Seine Amont est très directement concernée par l'ensemble de ces travaux. Elle est, aux portes de Paris, l'un des territoires stratégiques pour l'avenir de l'agglomération. De création récente (2007), elle a entièrement intégré l'objectif d'un développement durable du territoire, reposant notamment sur la création d'un système de transports publics performants et sur une nouvelle approche de la question des risques et nuisances.

C'est donc tout naturellement que l'Établissement public d'aménagement a souhaité prolonger la démarche engagée à l'occasion de la consultation internationale, et a invité celles des dix équipes qui s'étaient le plus penchées sur le territoire d'Orly-Rungis · Seine Amont à y poursuivre leur réflexion. Par là, l'EPA entend enrichir son propre projet stratégique directeur, validé au printemps 2009 par l'État, la région, le département et les communes, mais également apporter sa contribution aux importants débats programmés en 2010.

La mission

Les cinq équipes

Atelier Castro–Denissof–Casi
Roland Castro, architecte-urbaniste
Silvia Casi, architecte-urbaniste

Groupe Descartes
Yves Lion, architecte-urbaniste
François Leclercq, architecte-urbaniste
Marc Mimram, architecte ingénieur

Équipe Nouvel–Duthilleul–Cantal-Dupart
Michel Cantal-Dupart, architecte-urbaniste
Jean-Marie Duthilleul, architecte-urbaniste

Équipe Atelier Portzamparc
Christian de Portzamparc,
architecte-urbaniste
Daniel Béhar, géographe

Studio 09
Bernardo Secchi, architecte-urbaniste
Paola Viganò, architecte-urbaniste

Le processus

Finalité
Enrichir le projet stratégique directeur d'Orly-Rungis · Seine Amont d'une approche complémentaire à l'échelle métropolitaine

Angle
Renouveler durablement un territoire fragmenté

Principales questions
Transports et développement urbain
Gestion des nuisances aéroportuaires et des risques d'inondation
Métropole / vie locale
Dézonage, mixité, vocations
Qualité urbaine / ville et nature / paysage

Calendrier
31 août – 8 décembre 2009

Phase A : contextualisation
SÉMINAIRE 1 · LIEU : EPA ORLY-RUNGIS · SEINE AMONT
Organisation du processus de travail

SÉMINAIRE 2 · LIEU : AÉROPORT D'ORLY
Échanges sur les projets en cours

SÉMINAIRE 3 · LIEU : MIN
Premières orientations et recadrage

Phase B : nouveaux regards
SÉMINAIRE 4 · LIEU : SANOFI-AVENTIS
Propositions

Phase C : débat public
DÉBAT · LIEU : GARE AU THÉÂTRE, VITRY-SUR-SEINE
Quelle contribution au grand Pari(s) métropolitain ?

Conduite et préparation

L'Établissement public d'aménagement
Clara Barretto,
responsable de l'atelier d'urbanisme
Corinne Brunet, assistante
Clément Guillaume,
manageur urbain du pôle Orly-Rungis
Fabienne Heilbronn,
manageur urbain des Ardoines
Hugues Larnaudie,
directeur de la communication
Yanick Le Meur, directeur général adjoint
France Thérond, chargée de production
Jacques Touchefeu, directeur général
Benoît Vernière, responsable mobilités et développement

L'APUR
Dominique Alba, directrice déléguée
Patricia Pelloux, ingénieur urbaniste, chef de projet

Animation du 8 décembre

Ariella Masboungi, chargée de la mission Projet urbain auprès du directeur de l'Aménagement, du logement et de la nature (MEEDDM)

Stéphane Lecler,
directeur de l'aménagement du conseil général du Val-de-Marne

La mission des cinq équipes vue par l'EPA

Apports et perspectives de la mission vus par Jacques Touchefeu

Qu'avez-vous pensé des propositions des dix équipes du « Grand Pari(s) » ? Dans quelle mesure rejoignaient-elles les réflexions de l'EPA pour le territoire d'Orly-Rungis · Seine Amont ?
Il était difficile de prendre connaissance de l'ensemble des travaux à leur seule lecture ; on ne comprend complètement les idées qu'en discutant avec leurs auteurs. Cela étant, certaines équipes avaient repéré l'importance du territoire d'Orly-Rungis · Seine Amont dans la construction du grand Pari(s), faisant en cela écho à notre projet stratégique directeur. Elles ont conforté notre sentiment que ce territoire a bien, par ses potentialités, un rôle à jouer sur le plan métropolitain, et elles sont arrivées à cette conclusion en regardant les choses à l'échelle métropolitaine ; de notre côté, nous étions naturellement partis d'une approche partant du territoire lui-même. Cela montre qu'une convergence des regards est possible. En même temps, il faut bien reconnaître que si certaines équipes avaient bien identifié des lieux emblématiques du territoire – la Seine, les Ardoines, Orly, la Confluence Seine-Marne –, elles étaient restées à une vision lointaine, naturellement situées à une échelle large, métropolitaine. On pouvait se demander comment leurs idées allaient s'incarner sur le territoire. Et elles ne prenaient pas en compte les études que nous menions simultanément. Tout cela avait besoin d'être incarné et croisé.

Vous avez donc souhaité approfondir les travaux engagés en invitant cinq des dix équipes à réfléchir avec vous sur votre territoire : comment les avez-vous choisies ?
Nous avons choisi les équipes qui avaient repéré le potentiel du territoire dans la structuration métropolitaine : sur la Seine, tant dans ses lieux (Les Ardoines, la Confluence) qu'à la grande échelle de la vallée, et sur Orly-Rungis (MIN, RN7, rhizome sud). Nous souhaitions enrichir d'une réflexion complémentaire les projets que nous avions déjà lancés, tout en leur gardant toute leur place.[1]

Quelles questions leur avez-vous posées ?
Assez rapidement, nous avons structuré la réflexion autour de deux grands secteurs, la Seine d'une part, le pôle Orly-Rungis d'autre part. En ce qui concerne la Seine, où plusieurs opérations d'aménagement assez différentes dans leurs lieux et leurs approches sont actuellement à l'étude, nous voulions rechercher une cohérence, un principe structurant, quelque chose de l'ordre d'une armature métropolitaine, qui fasse référence et identité. C'est une notion qui n'est pas évidente et nous cherchions comment l'attraper.
Pour le pôle Orly-Rungis, plusieurs grands projets sont également en cours, Cœur d'Orly mais aussi des projets qui concernent la Silic et le MIN, ainsi que les marchés de définition que nous avons lancés sur SENIA et RN7, et les travaux engagés sur le secteur de Montjean. Ce pôle représente un immense territoire, environ 1 000 ha, composé

de pièces de l'ordre d'une centaine d'hectares. Trois kilomètres séparent le cimetière de Thiais de l'aérogare sud d'Orly, soit la distance entre la Bastille et la Concorde. Nous avons donc demandé aux équipes de nous aider à forger une vision à l'échelle du pôle tout entier. C'est essentiel, en particulier, pour poser la question de la localisation de la future gare TGV [ndlr : sur le futur barreau d'interconnexion des LGV entre Massy et Valenton].

Quelle marge de manœuvre leur avez-vous laissée ? Ont-ils eu autant de liberté que lors de la consultation du grand Pari(s) ?

Il s'agit de sujets incroyablement complexes. Pour que la pensée puisse garder sa force, elle doit aller au bout de sa logique sans se charger trop vite de toutes les contraintes et des enjeux des uns et des autres. Sinon, on risque de l'affadir et de la rendre inopérante. En même temps, nous ne voulions pas d'une vision hors-sol, c'est tout l'objet de notre échange, c'est pourquoi nous avons bien entendu évoqué ces différents enjeux, mais plutôt sous la forme d'une discussion. C'est important d'intégrer toute cette complexité, de prendre le temps de partager, de confronter, de se familiariser avec de nouveaux regards, et de produire ainsi une maturité permettant de dégager des solutions et orientations qui fédèrent et rassemblent. C'est bien pour cela que nous avons tenu à ce que cette première mission s'achève sur un débat.

Sur le fond, que retenez-vous des idées qui vous ont été proposées ?

Sur la Seine, nous avons été très intéressés par les principes proposés par Studio 09 pour construire justement cette armature fédératrice que nous appelions de nos vœux sans bien savoir comment la concrétiser : l'idée d'une épaisseur continue et équipée, le long de la Seine, celle de faire entrer l'eau dans le territoire pour créer de la nature en ville, celle de marquer la trame est-ouest par des lieux repères articulés à l'axe nord-sud qu'est la Seine, par exemple. Ce qui était pour nous assez théorique au départ est devenu plus concret, il y a une représentation, un fil que l'on peut tirer pour continuer à explorer et construire.

Il y a aussi cette idée d'une ville post Kyoto dans laquelle l'eau est intelligemment récupérée – il y en a énormément en raison des très grandes surfaces imperméables – pour recréer de la biodiversité et du paysage. Cette idée de méta paysage, que plusieurs équipes ont d'ailleurs eue comme, en particulier, le groupe Descartes conduit par Yves Lion, est bien en phase avec notre projet stratégique directeur et elle trouve ici une forme concrète, qui est assez enthousiasmante.

Et concernant le pôle Orly-Rungis ?

Nous retenons deux choses intéressantes, et dans les deux cas il s'agit de scénarios alternatifs, une méthode à laquelle je crois beaucoup face à des sujets complexes.

La première scénarisation tient à la conception des transports. Portzamparc place la nouvelle gare de TGV à distance de l'aéroport. C'est leur mise en tension qui permettrait de structurer les 3 kilomètres de « vide » le long de la façade ouest du SENIA. L'équipe Nouvel–Duthilleul défend une approche radicalement différente, fondée sur la création d'un nouveau réseau de transports urbains très rapides, qui conduit logiquement à concentrer sur le site de l'aérogare à la fois la gare de TGV et une gare à créer sur ce nouveau réseau. C'est bien plus complexe que l'idée d'un hub air/fer.

La seconde scénarisation que je retiens répond à la question « Comment faire ville ? ». Castro propose de « tout dézoner » tandis que Studio 09 et Portzamparc, conformément d'ailleurs à leur approche des transports, sont pour « infiltrer » la ville dans les interstices entre les plaques, pour rechercher de la porosité et des continuités urbaines aux franges. A côté de cela, certains sujets restent encore « impensés », non raisonnés, comme celui du fret ferroviaire comme alternative à la route par exemple. Tout le monde est pour, mais personne ne sait encore produire les modèles urbains et économiques qui permettront d'avancer.

Ces travaux viennent enrichir, par une autre échelle de cohérence, votre plan stratégique directeur et les différents projets que vous avez engagés. Et maintenant, concrètement, comment allez-vous poursuivre ?

Il faut bien voir en effet que la mission confiée aux cinq équipes est complémentaire aux travaux engagés, puisqu'elle contribue à la réflexion en se plaçant à d'autres échelles : celle de la Seine dans le Val-de-Marne, et celle du pôle d'Orly-Rungis tout entier. C'est très utile pour les différents concepteurs de disposer des fruits d'une réflexion construite à une échelle plus vaste, plus globale.

Nous pourrons nous inspirer des travaux de Secchi et Vigano pour mettre en place quelque chose qui s'apparente à une charte pour la Seine, en utilisant les principes que je viens d'évoquer. Cela nécessite encore beaucoup de travail, de partage avec les acteurs et les concepteurs des différents projets de secteurs, dans le cadre de leurs mandats respectifs.

La question des ponts a été soulevée. Ils ont été plusieurs à dire qu'il fallait en créer bien plus que les deux que prévoit le protocole de l'OIN. Cela dit, Paris ne s'est pas fait en vingt ans et rien ne nous interdit d'envisager ces autres ponts à un horizon plus éloigné.

Concernant le pôle Orly-Rungis, nous avons encore besoin d'approfondir la scénarisation de la figure d'ensemble. Cela sera notre contribution aux deux débats publics qui doivent se tenir en 2010, respectivement sur la localisation de la nouvelle gare TGV et du réseau de transport du grand Pari(s). En même temps, et de façon croisée, nous allons organiser le partage avec les acteurs du pôle des travaux rendus à l'automne par les 6 équipes des 2 marchés de définition. L'objectif est de dégager dans les mois qui viennent les choix et positions communes, tant à l'échelle du pôle que pour les deux secteurs SENIA et RN7. Il faudra le temps de ces croisements de points de vue pour que la gouvernance économique [ndlr : les responsables des grands établissements], comme la gouvernance publique, parviennent à arrêter leurs positions et s'entendent sur une vision commune. Il faut un temps de maturation, c'est très important, et c'est à cela que servent les débats. C'est comme ça que l'Établissement public d'aménagement entend avancer.

Enfin, au-delà des questions spatiales plus particulièrement abordées ici, une dimension fondatrice du projet stratégique directeur va continuer à être spécifiquement travaillée, raisonnée et projetée : c'est de faire en sorte que le développement d'ampleur, au-delà de l'accueil de nouvelles activités et populations en incarnation du rôle de structuration métropolitaine du territoire, s'effectue au bénéfice des populations résidentes et du tissu économique déjà présent et vivant qui constituent la richesse d'Orly-Rungis · Seine Amont.

---

1. Autour de la Seine : Seura (David Mangin) aux Ardoines, Bruno Fortier (coordinateur) à Ivry Confluences, Makan Rafatdjou et Helène Saudecerre sur le centre-ville de Villeneuve-Saint-Georges, Germe et Jam sur le secteur de Villeneuve Triage et celui des Vœux à Orly.

   Au sein du pôle Orly-Rungis : François Grether, Obras et Christian Devillers sur le marché de définition SENIA Pont de Rungis, Bruno Fortier, TVK et l'atelier Ruelle sur celui de la RN7

Le déroulement des travaux éclairé par Clément Guillaume

En trois mois, vous avez fait travailler cinq équipes de renom international et abouti à des résultats concrets. Comment vous y êtes-vous pris ?

Cela s'est révélé bien plus facile que nous le pensions et nous a même un peu surpris ! C'est peut-être parce que nous avons veillé à maintenir une interaction constante entre leurs envies et nos attentes : nous avons en quelque sorte offert aux équipes un «terrain de jeu » en leur proposant de travailler sur la Seine et sur le pôle Orly-Rungis, et ils ont choisi les problématiques en fonction de ce qu'ils avaient envie de traiter. Studio 09 a considéré que c'était le même sujet, le groupe Descartes s'est plutôt mobilisé sur la Seine par exemple. Nous avons beaucoup travaillé dans la discussion, il fallait trouver ensemble le bon chemin. Plus que le rendu final, nous attendions un dialogue, un partage de nos questions : la démarche a favorisé les échanges entre les équipes et avec l'Établissement public. La mission était très cadrée par son rythme et ses étapes. Cela nous a permis de respecter des délais courts et de nous concentrer sur ce qui nous intéressait finalement le plus, c'est-à-dire le dialogue autant que les rendus finaux.

Vous avez tenu plusieurs séminaires sur le terrain et consacré beaucoup de temps à organiser le partage des connaissances et le dialogue entre les équipes. Quelle a été la valeur ajoutée de cet investissement ?

L'un des objectifs de la mission était de confronter leurs propositions initiales à la réalité des lieux. C'est pour cela que nous avons tenu à organiser les séminaires dans des lieux emblématiques du territoire, choix qu'ils ont d'ailleurs beaucoup apprécié. Notre rôle était d'animer, d'organiser. L'APUR nous a bien aidés : l'EPA a une convention de partenariat avec lui et sa directrice déléguée, Dominique Alba, a contribué à la conduite et l'animation des séminaires. Finalement, le temps que nous avons consacré à cette mission était pour l'essentiel du temps d'échanges, de discussion. Cela nous a permis de construire une relation de proximité avec les équipes et de vraiment aller au fond des choses. Nous les avons laissés nous pousser dans nos retranchements ; c'est important, si l'on veut être surpris, d'adopter un autre regard sur les choses, de prendre le temps de cette remise en question. Nous avons eu de très bons moments de travail avec des personnes qui étaient vraiment à l'écoute, qui n'avaient pas du tout un comportement de sachant mais qui au contraire acceptaient que nous puissions leur apporter des choses. Cette liberté dans la forme des échanges a été vraiment utile.

Dans quelles mesure les équipes ont-elles travaillé ensemble ?

Le programme de travail séquencé par des séminaires collectifs visait aussi à susciter échanges et confrontations entre les équipes, et je crois que cela a assez bien fonctionné. Personne n'avait envie de travailler dans son coin. Certains se sont également rencontrés en dehors des séminaires et se sont déclarés ravis de cet échange. Nous avons quand même ressenti le besoin, de part et d'autre, de rencontrer aussi les équipes individuellement. Nous avons organisé des séances de travail avec chacune d'entre elles pour préparer le débat du 8 décembre.

Sur le plan intellectuel, quels ont été les temps forts ? Des idées ont-elles marqué un tournant dans votre réflexion collective ?

Il y a eu, par exemple, la proposition de travailler sur des scénarios de localisation de la gare de TGV, proposition méthodologique qui a été reprise par tout le monde comme une évidence. Ce qui est frappant, c'est que les équipes défendent en fait des positions très contrastées : par exemple sur la question des transports, ce sont vraiment deux conceptions qui s'opposent. En allant vite, on peut les trouver complémentaires, mais en regardant mieux, peut-être qu'elles sont fondamentalement contradictoires. Il ne nous appartient pas de trancher ; notre rôle est de verser au débat le plus possible de données pour que l'on comprenne bien les tenants et aboutissants des choix. J'ai été très agréablement surpris par le débat du 8 décembre, il s'est vraiment passé quelque chose de fort. Il y a eu quelques tensions, ce qui montre que l'on est dans un vrai débat – il est normal que chaque acteur du territoire parle « de là où il se trouve ».

Les rencontres du 8 décembre 2009

Devant un public venu nombreux les entendre à Gare au Théâtre, à Vitry-sur-Seine, les représentants des cinq équipes d'urbanistes ont présenté la synthèse de leurs réflexions, puis en ont débattu avec les élus et acteurs économiques du territoire. Deux séquences principales ont rythmé cette journée, correspondant aux deux grands sujets structurant leurs travaux : la Seine et le pôle d'Orly-Rungis.

PAGE 12

Ouverture de la journée

Christian Favier, président du conseil général du Val-de-Marne,
président de l'Établissement public d'aménagement Orly-Rungis · Seine Amont
Michel Camux, préfet du Val-de-Marne

PAGE 13

Table ronde 1 : la Seine, pôle et axe du développement métropolitain

ANIMATION

Stéphane Lecler, directeur de l'aménagement du conseil général du Val-de-Marne

REPRÉSENTANTS DES ÉQUIPES

Michel Cantal-Dupart, équipe Nouvel – Duthilleul – Cantal-Dupart
Yves Lion, Groupe Descartes
Bernardo Secchi, Studio 09
Paola Viganò, Studio 09

PARTICIPANTS À LA TABLE RONDE

Mireille Ferri, vice-présidente du conseil régional d'Île-de-France,
Laurent Garnier, vice-président du conseil général du Val-de-Marne,
chargé de l'aménagement du territoire et du développement économique
Michel Leprêtre, maire-adjoint de Vitry-sur-Seine, chargé de l'aménagement,
du développement économique et du logement
Louis Hubert, directeur régional de l'environnement de l'Île-de-France,
Michel Ponsot, responsable coordination,
centre de recherche Sanofi-Aventis de Vitry-sur-Seine

PAGE 18

Table ronde 2 : le pôle d'Orly-Rungis

ANIMATION

Ariella Masboungi, chargée de la mission Projet urbain auprès du directeur de l'Aménagement, du logement et de la nature (MEEDDM)

REPRÉSENTANTS DES ÉQUIPES

Roland Castro, équipe Castro – Denissof – Casi
Jean-Marie Duthilleul, équipe Nouvel – Duthilleul – Cantal-Dupart
François Leclercq, Groupe Descartes
Bernardo Secchi, Studio 09
Paola Viganò, Studio 09
Christian de Portzamparc, équipe Atelier Portzamparc
Daniel Béhar, équipe Atelier Portzamparc

PARTICIPANTS À LA TABLE RONDE

Mireille Ferri, vice-présidente du conseil régional d'Île-de-France,
Jean-Jacques Bridey, maire de Fresnes, vice-président du conseil général du Val-de-Marne, chargé du logement et de l'habitat
Christian Hervy, maire de Chevilly-Larue et président du SIEPOR
Pierre Lefort, président de l'ADOR
Marc Spielrein, président-directeur général de la Semmaris

PAGE 24

Clôture

Jacques Touchefeu, directeur général de l'Établissement public d'aménagement Orly-Rungis · Seine Amont
Christian Favier, président du conseil général du Val-de-Marne, président de l'Établissement public d'aménagement Orly-Rungis · Seine Amont
Mireille Ferri, vice-présidente du conseil régional d'Île-de-France
Michel Camux, préfet du Val-de-Marne

Ouverture

Christian Favier, président de l'EPA Orly-Rungis · Seine Amont

Contribuer aux dynamiques métropolitaines en croisant les échelles et les regards

Introduisant les rencontres, le président de l'EPA Orly-Rungis · Seine Amont, Christian Favier invite les participants à « un réel moment partagé d'intelligence collective. Ces propositions ne doivent évidemment pas être considérées comme des projets opérationnels, mais plutôt comme des idées à prendre telles quelles. Elles sont bien davantage une « boîte à idées » qui doit nous aider à concevoir nos projets d'aménagement, dans la perspective de contribuer aux dynamiques métropolitaines et dans une logique de croisement d'échelles et de regards. » Il conclut en souhaitant que la journée de travail qui s'ouvre « nous permette d'imaginer comment notre territoire peut, à la fois, s'inscrire dans les enjeux métropolitains et contribuer à une métropole plus solidaire. »

Michel Camux, préfet du Val-de-Marne

Un superbe champ d'application immédiat pour les réflexions qui ont émergé du grand Pari(s) de l'agglomération parisienne

Michel Camux, préfet du Val-de-Marne, se dit frappé par les « convergences » qu'il observe entre les réflexions « macroscopiques » qui ont émergé de la consultation du grand Pari(s) et le projet stratégique directeur de l'EPA Orly-Rungis · Seine Amont, adopté peu avant et construit quant à lui « à partir d'une analyse locale et de l'expression des besoins par les élus, les entreprises et les populations. » Ces convergences portent sur la question des transports, mais également « sur la qualité de la ville, à savoir une ville qui soit attractive, poreuse, perméable, économe en temps et en énergie. » Se félicitant de l'intervention des cinq équipes, il appelle à « concrétiser ces idées qui sont assez largement partagées […] Nous avons un superbe champ d'application immédiat. Je souhaite donc que cette journée soit fructueuse pour la convergence des idées à long terme et pour la mise en œuvre des outils opérationnels dont nous avons besoin. »

Table ronde 1 : la Seine, pôle et axe du développement métropolitain

ANIMATION
Stéphane Lecler
directeur
de l'aménagement
du conseil général
du Val-de-Marne

REPRÉSENTANTS DES ÉQUIPES
Michel Cantal-Dupart
équipe Nouvel – Duthilleul – Cantal-Dupart

Yves Lion
Groupe Descartes

Bernardo Secchi
Studio 09

Paola Viganò
Studio 09

PARTICIPANTS À LA TABLE RONDE
Mireille Ferri
vice-présidente
du conseil régional
d'Île-de-France

Laurent Garnier
vice-président
du conseil général
du Val-de-Marne,
chargé de
l'aménagement
du territoire
et du développement
économique

Michel Leprêtre
maire-adjoint
de Vitry-sur-Seine,
chargé de
l'aménagement,
du développement
économique
et du logement

Louis Hubert
directeur régional
de l'environnement
de l'Île-de-France

Michel Ponsot
responsable
coordination,
centre de recherche
Sanofi-Aventis
de Vitry-sur-Seine

PREMIÈRE PARTIE

Interventions des représentants des équipes

Michel Cantal-Dupart, équipe Nouvel – Duthilleul – Cantal-Dupart

Comment mettre très vite les choses en valeur ?

Michel Cantal-Dupart éprouve la Seine d'abord avec les yeux et les jambes. « On devrait pouvoir aller à pied au bord de la Seine […] Lorsqu'on voit effectivement ces bords de Seine, on éprouve un certain malaise provoqué par la non mise en valeur des lieux. Comment peut-on alors, très vite, mettre les choses en valeur ? « Sans nier la difficulté que génèrent ce qu'il appelle des « îles sèches, le RER C d'un côté et le RER D de l'autre, très difficiles à traverser », il rappelle que « vingt-quatre minutes à vélo séparent Gare au Théâtre du pont Saint Michel. Je parle de vélo parce qu'on crée un paysage dès que l'on aménage une piste cyclable tout au long de la Seine. » Paysage, toujours, quand il évoque le point culminant du Val-de-Marne, « un lieu totalement invisible au nord du cimetière de Thiais, […] une butte de terre transformée en jardin, où il n'y a d'ailleurs personne, seulement deux bancs sur lesquels vous pouvez vous asseoir et voir ainsi toute la vallée de la Seine. C'est […] une image très forte, totalement inconnue des Val-de-Marnais. » S'il insiste sur cette vision sensible du territoire, c'est pour partager le témoignage de ces universitaires américains consultés pour tenter de reproduire à Saclay les conditions de la réussite de la Silicon Valley : « Selon eux, les gens s'y installent parce qu'il y a cette concentration de chercheurs, même si, au départ, c'est parce qu'il y fait beau et que l'on y mange bien. » Pour conclure, Michel Cantal-Dupart insiste sur la nécessité de relier les deux rives de la Seine par des ponts à caractéristiques véritablement urbaines, et non par ces « rubans routiers complètement déconnectés des villes ».

Yves Lion, Groupe Descartes

Un territoire d'abondance où peut se jouer un nouveau rapport entre ville et nature

Yves Lion défend l'idée qu'un « rapport désormais inéluctable entre la ville et la nature » peut être fondateur d'un « lieu de centralité dans la région. Il n'est pas forcément lié à une activité économique majeure, mais au fait que l'on peut avoir un véritable paysage. » Projetant de nombreuses photographies, de la forêt de Draveil aux étangs du Grigny, il évoque un « territoire d'abondance » qui permettrait « d'inventer, en quelques années, quelque chose d'aussi fort que ce que l'on peut trouver, par exemple, au cœur d'une agglomération comme Paris. » Soulignant ensuite la rareté des ponts comparée à la richesse des espaces publics parisiens, il situe sur une carte les quatre ou cinq ponts « absolument et urgemment nécessaires [qui] sont peut-être, au fond, les derniers monuments possibles. » Il analyse ensuite « les différentes consultations que l'EPA ORSA a déjà lancées et une série de décisions ou de réflexions en cours : nous avons l'impression que rien n'est incompatible, à condition que l'on accepte que le rôle de la Seine soit de fédérer tout cela. Selon nous, il existe ici une stratégie urbaine qui est en place et qui ne demande qu'à être renforcée, dès lors que l'on insiste sur le phénomène Seine. »

Bernardo Secchi, Studio 09

Une traversée verte organisant de multiples connexions humaines et écologiques

Selon Bernardo Secchi, la Seine amont est particulièrement représentative d'un phénomène fréquent dans les métropoles et que Studio 09 a notamment mis en évidence en travaillant sur le grand Pari(s). « Nous insistons souvent sur la porosité, la perméabilité et l'accessibilité, parce que nous trouvons que les zones où l'on vit mal sont celles qui sont le plus enclavées et le plus difficiles à traverser. » Une corrélation forte ressort en effet de la comparaison de deux cartes, celle des « propriétés de Lucifer, zones difficiles dans le sens où est difficile d'y habiter, de les traverser, d'en sortir et d'y entrer » et celle des « riches et des pauvres ». La question des transports est donc centrale dans leurs propositions (« Nous avons proposé un grand maillage de tout le grand Pari(s), principalement par un système de tramways, parce qu'il vaut mieux se déplacer en surface qu'en souterrain »), et elle croise celles de l'eau et de la biodiversité. Studio 09 imagine une « traversée verte, qui n'est pas un grand projet mais une idée première, […] un parcours continu le long des deux rives de la Seine [doté d'une épaisseur comprenant] des logements, de nouvelles zones humides, des espaces perméables pour l'eau, des espaces disponibles inondables en cas de crue. […] Connecter la Seine à des zones vertes à l'est et à l'ouest, des connexions écologiques fonctionnelles. Lier les espaces verts au réseau de tramway et à ses espaces publics… »

DEUXIÈME PARTIE

Débat

Nous sommes devant des possibilités de transformation que l'on ne rencontre qu'une fois par siècle

Du débat qui suit la présentation des architectes on retiendra tout d'abord le désir d'un changement de regard sur la Seine, un changement radical. **Mireille Ferri,** vice-présidente du conseil régional de l'Île-de-France, voudrait que « la Seine devienne un lieu en soi, […] un territoire stratégique », mais, se référant à l'élaboration du schéma directeur, reconnaît avoir manqué d'outils pour traduire cette idée en réalité concrète. **Paola Viganò** pense quant à elle que « c'est plutôt l'ambition de cette grande transformation qui pose problème. C'est peut-être une possibilité que l'on a une fois par siècle. Cependant, pour discuter de cela, il manque la conscience de l'importance du moment et des potentialités que ce changement peut engendrer. » Il ne suffit donc pas de décréter une ambition pour faire bouger les choses et un changement profond de posture est certainement nécessaire. **Mireille Ferri** invite à reconnaître que l'eau est une chose « que l'on ne maîtrise pas complètement et qui nous apporte une ouverture ; il y a peut-être ce risque de ne pas maîtriser des champs, des méthodes ou des organisations, qui ne sont pas ceux que l'on aborde classiquement quand on est sur une gare, un RER ou une emprise routière ». **Yves Lion** annonce un changement de métier et une immense tâche collective : « On énonçait, il y a 50 ans, quatre points pour faire des villes **:** il fallait ainsi se cultiver le corps et l'esprit, travailler, habiter. Cette situation a complètement changé […] C'est du travail à plein temps pour des milliers de personnes. Ce n'est pas l'histoire de dix équipes d'architectes qui font un numéro. Il faut maintenant se mettre au boulot, en prenant en compte le maximum de paramètres, qui ne sont pas des contraintes, mais des instruments de travail. »

Il faut raviver la question du risque mais aussi apprendre à aménager autrement

Parmi ces paramètres figure en bonne place le risque d'inondation. L'anniversaire imminent de la crue centennale de 1910 sera l'occasion de raviver une conscience du risque aujourd'hui très atténuée, même si les chiffres cités par le directeur régional de l'environnement, **Louis Hubert,** sont de nature à marquer les esprits : « En 1910, 200 000 sinistrés, 1,5 milliard d'euros d'impact financier […] Aujourd'hui, une crue centennale, c'est 2 à 3 millions de personnes, même si leurs bâtiments ne sont pas totalement touchés par la crise, les personnes qui y habitent n'ont plus d'eau, d'électricité, de téléphone, tout ce qui permet de vivre aujourd'hui normalement. C'est également un coût de l'ordre de 15 à 20 milliards d'euros. Il faut donc bien avoir tout ceci en tête pour mettre en place une gestion de crise. » La situation est certes différente, puisque d'importantes mesures ont été prises au cours du siècle passé, comme la création de réservoirs et d'ouvrages de protection, mais l'humilité reste de rigueur face à des phénomènes hydrauliques qui restent difficilement maîtrisables. Mais elle est différente, aussi, parce que les zones inondables de la région sont aujourd'hui urbanisées à 90 %. Selon **Louis Hubert,** l'heure n'est donc plus au « débat dogmatique sur le fait de construire ou non en zone inondable […] Travailler sur un territoire en reconversion est l'occasion d'améliorer la situation. La question n'est donc pas de savoir si l'on construit ou pas, mais comment construire et aménager le territoire autrement ».

Nous avons l'obligation de créer les conditions d'accueil de la population et des entreprises

Les élus sont là pour rappeler, en effet, les besoins du territoire. **Michel Leprêtre,** maire adjoint de Vitry-sur-Seine, insiste d'abord sur la question du logement **:** « Nous avons connu une période où Vitry est descendu au-dessous de 80 000 habitants. Je ne suis pas sûr qu'il ait été efficace qu'une partie de la population, surtout les 25-40 ans, quitte la ville et parte en ville nouvelle. […] Nous avons l'obligation de créer des conditions d'accueil pour les 5 000 demandeurs de logement qui sont à 80 % des Vitriots. » Il rappelle en outre l'attachement de la ville au maintien de l'activité économique dans ce secteur où de nombreuses PME-PMI sont actuellement installées dans des conditions qui mériteraient d'être largement améliorées. Le vice-président du conseil général, **Laurent Garnier,** va dans le même sens : « Si l'on veut construire une ville durable, […] il est nécessaire de pouvoir réimplanter à terme, sur les bords de Seine, de l'activité productive comme dans le passé ». L'un comme l'autre déplorent la sous-utilisation du fleuve pour le transport fluvial, citant « Air Liquide, aujourd'hui incapable d'expédier son matériel qui part dans le monde entier, alors qu'elle est située en bord de Seine, à Vitry. » Sur le plan économique toujours, la question du désenclavement sera abordée à plusieurs reprises: « Il faut aborder aujourd'hui la question des traversées de Seine et du réseau ferré, organiser la liaison en termes routiers, mais également en termes de transports en commun, entre différents pôles. Il est, par exemple, plus facile pour [l'hôpital] Mondor d'avoir des liens avec la Salpêtrière qu'avec [l'institut] Gustave Roussy, parce que la Seine est aujourd'hui, physiquement, un obstacle ». Ce à quoi le représentant du centre de recherche de Sanofi-Aventis, **Michel Ponsot,** souscrit pleinement : « Nous avons 300 chercheurs de l'autre côté de la Seine, à Alfortville. Actuellement, il n'est pas évident de communiquer, en particulier aux heures de pointe, entre ces deux parties du site. […] Nous recevons

quotidiennement des visiteurs […], notamment des chercheurs du monde entier. L'une de nos problématiques touche effectivement à l'aspect accueillant de notre environnement et à son accessibilité. »

Considérer, de temps en temps, le risque comme un élément structurant de nos organisations nous ferait tous avancer

Il faut donc aménager, construire : comment le faire en zone inondable ? **Mireille Ferri** plaide pour « expérimenter humblement. L'exercice était difficile pour le schéma directeur, puisque j'avais demandé, par dérogation, le droit de construire dans certaines zones considérées comme inondables, non pas pour en faire, à long terme, une méthode d'organisation, mais pour tester des matériaux, des réseaux, une organisation et des gestions de risques. […] Je ne dis pas qu'il faille construire de manière systématique en zone inondable, parce que les zones inondables ont des capacités par exemple à jouer le rôle de bassins de rétention, qui sont irremplaçables ; je dis juste que si, de temps en temps, nous pouvions considérer le risque comme un élément structurant de nos organisations, cela nous ferait tous avancer. » **Michel Cantal-Dupart** croit, lui, dans « une vision scientifique des crues » citant notamment Brive-Charensac, où « 7 kilomètres de friches industrielles ont été aménagés à l'aide d'un logiciel de gestion des crues et de barrages de rétention à lame baissée, entraînant ainsi une activité et une redécouverte de la Loire. […] C'est quelque chose de très spectaculaire au niveau technologique. » D'autres défendent une approche plus pragmatique, à l'invitation de **Louis Hubert :** « Il faut toujours replacer la solution par rapport à un enjeu très local : Monsieur Dupont habite un immeuble, celui-ci a les pieds dans l'eau pendant deux mois, Monsieur Dupont ne peut plus accéder à l'intérieur de son habitation, il n'a plus d'électricité, de téléphone et de chauffage. Que fait-on pour éviter cette situation dramatique pour lui, sachant que nous serons 3 millions dans cette situation en cas de crue centennale ? » **Bernardo Secchi** reconnaît ne pas encore avoir « la recette », mais pense avoir compris « qu'il faut construire des scénarios qui soient crédibles. Qu'est-ce qui arrive si les niveaux d'eau sont à 30 centimètres, voire 50 cm, 1 mètre, 1,5 mètre plus haut que le terrain existant ? Les instruments à notre disposition sont différents selon qu'ils sont utilisés à Paris ou dans d'autres régions de la planète. Il faut surtout imaginer que cela nous permet de redessiner la ville et ses fonctions, sa mixité d'activités et même son paysage. C'est ce qu'il faut concrètement faire. La Seine amont peut devenir, par exemple, un formidable terrain d'expérimentation. »

Il faut absolument que l'on s'occupe de la Seine comme d'un lieu très fédérateur

Reste que, s'agissant d'un fleuve, ce terrain d'expérimentation est étroitement dépendant de ce qui se passe en amont et en aval. **Yves Lion** insiste beaucoup sur cet aspect : « Il faut absolument que l'on s'occupe de la Seine comme d'un lieu très fédérateur. Si l'on veut s'en occuper dans la partie qui nous concerne aujourd'hui, il faut en appeler à des gens qui sont très en amont de tout cela, sur des territoires qui n'ont rien à voir. C'est un tout. Notre pays est très urbanisé, mais possède de grands territoires agricoles. Il y a un moment où ces territoires agricoles et urbains se rencontrent dans une seule et même politique. » Si une instance de gouvernance est nécessaire, comment articuler les échelles ou, comme le dit **Bernardo Secchi,** « comment réagit-on aux inondations des différents niveaux ? […] Il est important que l'on se fixe sur cette idée et que ce problème de gouvernance soit résolu à différentes échelles. C'est une gouvernance à géométrie variable dont nous avons besoin et on peut donc imaginer que la Seine amont donne sa contribution à cette question. » Une contribution qui pourrait s'avérer utile, tant le sujet reste complexe car, « si l'on a fait des progrès, affirmer que l'on a trouvé le moyen de combiner et d'articuler les échelles serait peut-être un peu présomptueux » confesse **Mireille Ferri.** D'autant que, poursuit-elle, « on peut être technocratique et autoritaire quand il faut faire du neuf. En revanche, quand il est nécessaire de transformer l'existant, il n'y a pas de gestes autoritaires ou technocratiques qui vaillent ; il n'y a que de la mobilisation d'acteurs. […] La transversalité de la Seine et l'humilité nécessaire devant ce qui nous échappe constituent parfois de bonnes composantes dans la capacité à négocier et à combiner. »

Table ronde 2 : le pôle Orly-Rungis

ANIMATION
Ariella Masboungi
Chargée de la mission Projet urbain auprès du directeur de l'Aménagement, du logement et de la nature (MEEDDM)

REPRÉSENTANTS DES ÉQUIPES
Roland Castro
Équipe Castro–Denissof–Casi

Jean-Marie Duthilleul
Équipe Nouvel–Duthilleul – Cantal-Dupart

François Leclercq
Groupe Descartes

Bernardo Secchi
Studio 09

Paola Viganò
Studio 09

Christian de Portzamparc
Équipe Atelier Portzamparc

Daniel Béhar
Équipe Atelier Portzamparc

PARTICIPANTS À LA TABLE RONDE
Mireille Ferri
vice-présidente du conseil régional d'Île-de-France

Jean-Jacques Bridey
maire de Fresnes, vice-président du conseil général du Val-de-Marne, chargé du logement et de l'habitat

Christian Hervy
maire de Chevilly-Larue et président du SIEPOR

Pierre Lefort
président de l'ADOR

Marc Spielrein
président-directeur général de la Semmaris

PREMIÈRE PARTIE

Interventions des représentants des équipes

Roland Castro, équipe Castro–Denissof–Casi

Installer des forces urbaines extrêmement puissantes « loin » de Paris

Cesser de porter le regard du centre historique vers l'extérieur, pour regarder Paris depuis le plateau d'Orly ; comme si Paris était « la ville à côté du pôle Orly-Rungis » et que le regard la contemplait « d'une manière centrale et à partir de ce territoire ». Voilà l'exercice auquel s'est livrée l'équipe de Roland Castro.
« Nous avons repris les principes que nous avions appliqués dans le Grand Pari(s) et notamment celui très important qui consiste à « sauter un pas », installer des forces urbaines extrêmement puissantes loin de Paris ». Comme l'a fait la création de Versailles en son temps. Par un «arpentage sensible et poétique » du territoire, l'équipe a détecté « une cinquantaine de très beaux lieux […] que l'on n'a pas l'habitude de mettre en réseau et qui permettent à la fois d'y habiter, d'y travailler, d'être quelque part et, en même temps, d'avoir de l'ailleurs ».
A partir de cette situation, l'équipe fait une série de propositions, comme celle de situer la nouvelle gare non pas à Orly, mais au croisement de l'A106 et de la RN7. Ce qui permet « un travail extrêmement intéressant sur l'aéroport lui-même, dans lequel, indépendamment de la mise en tension de la nouvelle gare et de l'aéroport, il y a aussi la fabrication d'un très beau territoire urbain jusqu'à la gare. »
Le MIN redeviendrait un « ventre de Paris fréquenté, extrêmement actif, d'autant que l'on imagine qu'il y a un immense travail possible autour de la gastronomie […] ; on peut imaginer une formidable vie nocturne et diurne et des liens extrêmement forts avec l'aéroport d'Orly par rapport à cela. »

Jean-Marie Duthilleul, équipe Nouvel–Duthilleul–Cantal-Dupart

Un quatrième niveau de mobilité ferait d'Orly l'entrée sud du grand Pari(s)

L'équipe Nouvel–Duthilleul–Cantal-Dupart s'est demandée comment l'on pouvait à la fois « mieux vivre ici » tout en ayant « un sentiment d'appartenance à ce que l'on appelle le grand Pari(s), c'est-à-dire une très grande ville ». Ce qui l'a conduite à « entrer dans la question par le sujet de la mobilité ». Un arpentage des voiries fait ressortir une grande confusion : « il y a un certain nombre d'avenues qui doivent redire ce qu'elles sont ». Autre lieu qui dit mal ce qu'il est, « ces grandes zones, qui sont « le dos » de toutes les communes avoisinantes, et qui ont occupé l'ensemble de l'espace en se rejoignant. Nous avons appelé Orly et le cimetière de Thiais « le plateau des échanges », parce que c'est ici que les gens vont pour travailler, s'approvisionner, etc. […] C'est une centralité de la ville contemporaine qu'il va falloir travailler. » Mais la grande idée exposée par Jean-Marie Duthilleul est sans doute celle du 4e niveau de mobilité. L'offre se limite aujourd'hui à trois niveaux de mobilité : à pied ou à vélo, en métro ou en tramway, en RER.
Un quatrième niveau s'impose, dans une métropole devenue aussi étendue que Paris, qui, schématiquement, permettrait de rejoindre n'importe quel point du territoire en une demi heure. « Nous avons réfléchi à la façon de faire muter le réseau des RER actuels […] pour faire un grand maillage qui, à l'instar de celui de Bienvenue pour

Paris intra-muros, rapproche les gens. Dans tous les modèles, c'est la vitesse qui fait basculer les gens de la voiture vers le réseau ferré. Aujourd'hui, les gens ne lâchent pas leur voiture pour prendre le RER. » Il s'agit donc de mettre en place un réseau de transports urbains à grande vitesse [ndlr : de l'ordre de 100 km/h pour être compétitif avec la voiture] ; dès lors, la centralité parisienne ne se résumerait plus à l'intra-périphérique. Forcément espacées, les gares en seraient situées aux endroits stratégiques pour le fonctionnement métropolitain, ce qui amène à considérer comme inévitable la conjonction de ce réseau, de la future gare TGV et de l'aéroport d'Orly : « J'arrive en avion et j'ai à mes pieds l'ensemble des transports de l'agglomération ». Dès lors, « la question est de savoir comment on utilise ce pôle absolument incroyable du grand Pari(s) pour structurer le territoire qui est face à nous, aussi bien du côté d'Athis-Mons, que de celui d'Orly ou de Thiais ? C'est un travail assez passionnant à faire, avec tous les gérants de ces grandes emprises de l'aéroport, de Silic, Sogaris, SENIA, etc., jusqu'à Belle-Épine et Thiais ».

François Leclercq, Groupe Descartes

À Orly, la RN7 traversant une nouvelle gare de TGV en ferait un lieu d'équivalence entre Évry et Paris

Parce qu'il rejoint en grande partie celui de Jean-Marie Duthilleul, le propos de François Leclercq, dit-il, sera bref, et centré sur la RN7 « qui est, comme la Seine, un vrai marqueur territorial, plus important que les territoires qu'elle traverse, dans la reconnaissance collective ou dans ce sentiment d'appartenance ». Parlant du passage de la route en tunnel sous l'aéroport, il invite à y voir autre chose « qu'un trou noir, qu'une absence », et à y situer la gare TGV : « La nationale 7 pourrait traverser une gare. On n'est pas dans un souterrain, on traverse une gare et cela devient un lieu, qui n'est pas tellement la porte, mais plutôt un endroit d'équivalence, qui met en relation toute la partie sud jusqu'à Évry et toute la partie nord jusqu'à Paris. » François Leclercq, sans apporter de solution toute faite, se demande pour conclure « comment un équipement aussi centripète peut générer une distribution locale efficace, dans tous les territoires connexes […] ; il faut tenter de sublimer cette logique de plaques, ces emprises, qui semblent être un peu en concurrence, et d'inventer un vrai plan commun général, de Rungis à cœur d'Orly ».

Paola Viganò, Studio 09

Agir entre les plaques pour réparer une injustice bâtie dans l'espace

Reprenant l'exposé fait le matin de sa théorie des « propriétés de Lucifer », Paola Viganò décrit un « territoire très fragmenté, fait d'îles de ségrégations et de pauvreté où l'injustice est spatiale, […] bâtie dans l'espace de manière paradigmatique ». Elle voit dans le pôle d'Orly-Rungis un « territoire de plaques en mouvements » (MIN, SENIA, aéroport…) où la négociation avec les opérateurs doit permettre d'introduire plus de mixité et en particulier des logements, suivant trois stratégies possibles : soit à l'intérieur des plaques, soit à travers et au-dessus, soit entre les plaques, solution privilégiée. Studio 09 préconise de situer la nouvelle gare TGV, une « gare urbaine », sur la RN7 et entre les plaques, pour créer un « hub étiré » connectant le train, le tramway, et Orlyval et relier les transports au reste de la ville. Il deviendra possible de se déplacer à pied entre les plaques, d'accéder depuis les centres-villes à la gare TGV. La gare ainsi positionnée permet de mieux répartir le développement du pôle et crée

les conditions de la mixité. Parallèlement, la négociation permettra de faire évoluer les plaques et d'y introduire de nouvelles fonctions, notamment en matière d'habitat, tandis que, dans la perspective d'un aménagement « post Kyoto, chaque plaque règlera ses propres problèmes d'environnement de manière autonome et pourra même produire de l'énergie ». L'espace doit être vu comme une réalité dont la transformation « a pour conséquence directe de rendre les choses pires ou meilleures ».

Christian de Portzamparc, équipe Atelier Portzamparc

Revitaliser le « rhizome sud » en chaînant ses composantes entre elles

Christian de Portzamparc compare le territoire à une juxtaposition de « grands lieux techniques, de machines métropolitaines branchées sur des tuyaux ». Le « morcellement mortifère de la vie courante » explique que seuls 270 000 habitants résident dans ce territoire qui a pourtant l'envergure de Paris intra-muros. Il faut donc recréer « la chaîne du vivant, le rhizome, » aller contre l'enfermement et rechercher systématiquement la verdure et l'espace. « L'habitat doit être attractif », il en a les moyens, en se développant sur « la nature et les jardins que l'on ne trouve pas ailleurs, sur des choses un peu villageoises, qui ne sont pas asservies à la voiture ; il faut absolument éviter le bas-de-gamme ». Les maîtres mots sont « liaison, continuité, chainage… Relier, traverser et non plus contourner ». Constituer un hub air/fer en plaçant la gare sous l'aéroport ressemble à un « pain complet un peu sec, alors que la mise en tension des deux, distants d'un kilomètre, n'est pas incompatible avec l'efficacité. On crée, au cœur de la métropole, un grand quartier qui a du sens » et à partir duquel on peut chainer les éléments. Selon lui, il y aurait un quartier potentiel à Belle-Épine, à condition qu'il soit relié à la gare. « Il faut refaire Sogaris, entourer les zones logistiques comme on met des portes aux placards, créer une grande gare de métro qui participe à l'ambition de franchissement. Créer des logements dans la zone SILIC est tout à fait possible puisqu'il s'agit d'une zone tertiaire. On pourrait aussi réutiliser le VAL pour en faire un lien entre les quartiers. L'essentiel est de ne jamais perdre de vue la nécessité du chaînage ».

DEUXIÈME PARTIE

Débat

Nous ne partons pas de rien, le mouvement de modernisation est enclenché

En bon connaisseur du territoire, le maire de Chevilly-Larue, **Christian Hervy** rappelle que la délocalisation du MIN a été « un projet logistique pour la capitale […], mais sans projet urbain et humain pour aller avec. » La ville sort aujourd'hui des « murs de Paris et tend à rejoindre ces extérieurs, posés là, un peu rejetés. C'est ce qui fait que nous sommes maintenant confrontés à des enjeux urbains majeurs, à ce destin de ville-monde… » Élus et opérateurs économiques ont toutefois « beaucoup travaillé ces dernières années pour essayer de modifier les choses. Il est important de voir que l'on intervient sur un mouvement enclenché », ajoute-t-il. De fait, témoigne le président de l'association pour le développement économique du pôle Orly-Rungis (ADOR), **Pierre Lefort,** « il y a eu des investissements importants : Silic a décidé de tertiariser son parc, le MIN a lancé un vaste programme de rénovation et d'extension, Sogaris a également modernisé ses installations et Aéroports de Paris a pris conscience de l'importance de son potentiel foncier et s'apprête à lancer Cœur d'Orly. »

Recouturer le local et le métropolitain

Le maire de Fresnes, **Jean-Jacques Bridey,** corrige ce qu'il considère être un oubli : « Vous avez beaucoup parlé des grandes plaques monofonctionnelles – Semmaris, Sogaris, Orly, etc. – en en oubliant d'autres, excusez-moi du terme : nos centres-villes. Il y a effectivement des habitants dans ce territoire. » Deux sujets lui tiennent à cœur : la dissociation de l'habitat et de l'activité ou encore, ce qui revient au même, du local et du métropolitain – dont il attend que les urbanistes les « recouturent » –, et l'élargissement des centres-villes. Sur ce point, pense-t-il, il ne faut pas ajouter de la ville en dehors de centres-villes, parce que nous aurons des problèmes dans 30 ans ; il faut peut-être réfléchir, en élargissant les centres-villes et non pas en les découpant. Je n'ai pas eu toutes les réponses que j'attendais sur cette réflexion. »
Paola Viganò lui suggère une piste : « Pourquoi ne pas utiliser SILIC comme continuation du centre-ville de Rungis, en imaginant de se relier à une gare TGV qui serait au bout ? »
Après que plusieurs intervenants ont souligné l'importance économique des grandes emprises – soit 900 ha hors aéroport, 4 000 entreprises et 65 000 salariés, ou encore 25 000 clients pour le MIN et un rôle essentiel dans la filière agro-alimentaire française – **Daniel Béhar** énonce une première synthèse : « Nous avons eu, avec les élus et les grands opérateurs, un condensé du défi de ce territoire. Il faut y instiller de plus en plus de vie courante, de métropole ordinaire et, en même temps, il faut absolument préserver les grandes fonctions métropolitaines qui font la singularité de ce territoire en cœur d'agglomération. »

Il y a de véritables problèmes de compatibilité entre le fret, la desserte locale et la grande vitesse

Cette double vocation du territoire n'est toutefois pas sans soulever de prévisibles difficultés. Pragmatique, la vice-présidente du conseil régional, **Mireille Ferri,** rappelle que « dans la réalité, il y a conflit, comme le montre la difficulté d'articuler la circulation douce et l'accès aux très grands réseaux. Dans la réalité quotidienne, nous sommes obligés d'arbitrer : ce n'est pas toujours dans le sens d'une articulation la plus facile. » Se posera en particulier la question du fret ferroviaire, peu abordé comme s'en étonne **Marc Spielrein,** président-directeur général de la Semmaris, qui gère le marché de gros : « Absolument personne n'a parlé du fret. Or nous faisons passer 250 000 tonnes de fret à l'entrée, que nous espérons porter à 400 000. […] Il y a de véritables problèmes de compatibilité de trafic fret, desserte locale, desserte grande vitesse. Il va falloir, à un moment ou à un autre, se poser la question du fret et cela ne peut pas ne pas avoir quelques incidences sur le maillage du réseau et la position des gares. **Paola Viganò** saisit l'opportunité de rappeler que « Roland Castro et Silvia Casi ont fait une très bonne étude à propos du manque d'utilisation du chemin de fer », pointant au passage sa faible part dans l'approvisionnement du MIN (2,2 millions de tonnes sont encore acheminés par voie routière, selon les chiffres fournis par Marc Spielrein).

Ces patrimoines communs ne sont pas chez nous, mais ils sont communs

Si le maire de Fresnes a regretté la faible prise en considération des centres-villes, le gestionnaire du MIN s'estime quant à lui l'objet d'un excès d'attention : « J'ai trouvé que le vocabulaire utilisé à l'égard du Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis, était un peu négatif, dédaigneux. J'ai noté : plaque, enclave physique à récupérer, ghetto, territoire mort. Je trouve, tout de même, que ce vocabulaire est un peu déplacé. » Les plaques, lui répond **Paola Viganò,** « ne sont ni bonnes, ni mauvaises. C'est un terme de géologue : on parle donc de plaques, comme on parle de continents […]. La ville contemporaine est faite de plaques : il est difficile d'y échapper. […] Ce qui nous intéresse serait plutôt la plaque parfaite, celle qui ne déverse pas ses problèmes à l'extérieur, qui accueille les gens qui y travaillent de façon civile, en donnant les équipements et les services nécessaires. C'est aussi une plaque que l'on peut rejoindre facilement : pourquoi ne pas imaginer qu'un tramway puisse passer à travers le MIN ? »
Abondant très volontiers dans le sens d'**Ariella Masboungi** s'adressant au directeur du MIN – « Vous êtes en fait un objet de désir, je l'ai ressenti comme cela. Vous êtes l'objet d'appétences : ils ont envie d'entrer chez vous » –, **François Leclercq** suggère : « Pourquoi n'y a-t-il pas sur la nationale 7 une externalisation, une exportation, juste à côté, de tout votre savoir, pour dire que la nationale, à cet endroit, est un lieu de consommation, pas seulement un lieu de camions ? Pourquoi le mode opératoire de Rungis n'aurait-il pas un peu plus de générosité ? […] La nationale 7 pourrait muter grâce à cela. » Allant dans le même sens, **Roland Castro** précise sa propre pensée : « Nous avons quand même reconnu un certain nombre de choses : la beauté du ciel, de la trame. […] C'est bien parce qu'il y avait du ciel au bout des rues que New York est passé d'une trame coloniale de petites baraques à Manhattan. […]

Si j'étais étudiant, cela ne m'angoisserait absolument pas qu'un morceau de faculté soit à Rungis, dans le MIN. Le lieu a l'échelle et la poétique pour cela. C'est un lieu où l'on a envie de se promener ; d'ailleurs, des tas de cyclistes le font. Ces patrimoines communs ne sont pas chez nous, mais ils sont communs. »

Le sujet est : Comment réinventer la ville contemporaine autour de nouvelles mobilités ?

Jean-Jacques Bridey déplace la perspective sur la question des déplacements : « Ce sont des plaques, non pas par leur monofonctionnalité, mais parce qu'elles sont séparées les unes des autres par les infrastructures de déplacement, qui sont généralement autoroutières, tout comme nos villes sont également séparées par elles. » Dans le même ordre d'idées, **Pierre Lefort** souligne qu'il est « important de travailler sur les franges. […] Les salariés qui veulent se rendre au centre commercial de Belle-Épine ont beaucoup de mal. Il y a eu des navettes privées, créées pour cela, en transport en commun. Nous sommes tout à fait intéressés par ces idées de valorisation des franges, pour tirer un meilleur parti de cet ensemble. » **Jean-Marie Duthilleul** ne voudrait pas non plus « que ce sujet des grandes emprises qui alimentent la région, sur lesquelles des tas de gens travaillent, occulte tout le problème qui est devant nous qui est comment bouge-t-on sur ce territoire ? Comment prépare-t-on l'après-voiture, l'évolution de la façon dont on va se déplacer ? […] Le sujet est « comment on réinvente la ville contemporaine autour de toutes ces mobilités ? » […] La ville contemporaine devrait être une ville où l'on saute d'une bicyclette à un métro, d'une voiture à un RER, etc… – ce que l'on appelle multimodes – selon les âges. Une ville où il existe de multiples manières d'aller à la rencontre des autres. Mais elle n'a pas été organisée comme cela ; on a cru qu'il suffisait d'enfiler les tuyaux les uns au bout des autres, que la ville contemporaine, c'était la ville ancienne, plus des tuyaux : ce n'est pas vrai, c'est autre chose ».

Clôture

Christian Favier

Nous avons besoin d'un véritable débat public

Faisant suite à une synthèse des tables rondes par Jacques Touchefeu – synthèse que l'on retrouvera dans l'interview introduisant cette publication – Christian Favier ouvre la table ronde de clôture pour constater tout d'abord que « le croisement du champ local et du métropolitain [aura été] l'élément clé du débat de cette journée ». Il retient en particulier l'intelligence avec laquelle a été abordée la place de la nature en ville, mais également la nécessité de maintenir la diversité économique du territoire, notamment la place des PME PMI, et se dit attentif aux idées de Studio 09 sur « la réduction des inégalités sociales et territoriales, en faisant bien le lien entre les deux. » Ce thème pourrait bien fournir le fil conducteur permettant « d'éviter la situation, que d'autres territoires ont pu connaître, de voir le développement passer un peu à côté des populations. » Les idées et projets ne manquent pas et le débat aura montré que « le véritable enjeu dont la métropole francilienne doit se saisir [est] de réussir à tous les articuler, à les mettre en cohérence, pour engager une véritable synergie métropolitaine articulant les différentes échelles entre elles. » La complexité des sujets exige parfois d'aller vite, mais aussi de « savoir prendre du temps : le temps de la réflexion, de l'échange, de la confrontation des idées. […] Nous avons besoin d'un véritable débat public, qui associe plus largement les populations à toutes ces questions », conclut le président de l'EPA.

Mireille Ferri

Il n'y a aucune préconisation qui tienne sans la mobilisation et l'implication de tous

Mireille Ferri remarque à son tour à quel point la « fabrication d'une partie de la grande métropole francilienne […] ne peut que s'articuler avec l'échelle de la grande quotidienneté et de la grande proximité » et invite à s'en souvenir, avec « entêtement » s'il le faut, au moment d'écrire les cahiers des charges des projets concrets. La vice-présidente de la région appelle elle aussi à une très large mobilisation, d'autant plus nécessaire, rappelle-t-elle, qu'en matière de transformation de l'existant, « il n'y a aucune préconisation qui tienne sans mobilisation et implication de tous […] Nous ne sommes peut-être pas allés jusqu'à la définition des conflits. Quand on cherche à articuler les mobilités, on sait que ce n'est pas toujours fluide, ce n'est pas toujours facile ; il nous faut du temps, beaucoup de bonne volonté et d'acteurs, » poursuit-elle avant d'insister sur la nécessaire solidarité de l'État et des collectivités pour un « investissement rapide et au niveau des urgences ».

Michel Camux

Passer de la prévention à la gestion du risque est un challenge important

Michel Camux conclut ces rencontres en soulignant « l'opportunité extraordinaire […] d'innover dans le développement de notre ville […] Il faut, poursuit-il, que nous nous mettions très rapidement en situation, dans les premiers mois de 2010, au sein de l'OIN et avec tous ses acteurs, de nous positionner sur des scénarii d'organisation urbaine et de transport, en perspective des débats publics qui vont s'ouvrir à la fin de l'année ». Après avoir rappelé que l'État était, dans le cadre du grand Pari(s), « totalement mobilisé sur l'articulation essentielle entre aménagement et transport », le préfet du Val-de-Marne affirme qu'en outre ce dernier « prendra ses responsabilités sur la gestion des risques naturels et des nuisances sonores. S'agissant de l'inondation, il affirme que « rien ne serait plus préjudiciable pour traiter ce risque, qui est une réalité et qui peut parfois coûter très cher, que de faire à nouveau des zones dans lesquelles on ne ferait rien ou pas grand-chose […] Passer de la prévention à la gestion du risque est un challenge important. »
Même chose en ce qui concerne les nuisances sonores, car « l'avenir [des villes touchées par les plans d'exposition au bruit d'Orly] passe par une redensification et donc par une révision intelligente de ce PEB, et ceux qui siègent en commission de l'Environnement auront bientôt à faire preuve d'une intelligence partagée ».
Et de conclure, se référant toujours à la question des risques et nuisances :
« Il nous faut trouver maintenant les moyens, les outils pour combiner rapidement cet essor économique avec un essor urbain de nos territoires. C'est un point qui fait encore divergence : vous l'avez dit et je l'entends depuis plusieurs mois. Ce n'est pas un simple problème de méthode, j'en suis parfaitement conscient, mais c'est incontestablement un point sur lequel la concertation, la coopération entre les acteurs va s'intensifier, sans perdre de vue la nécessité absolue d'agir, et vite ».

Synthèses des propositions des équipes

Atelier Castro – Denissof – Casi

Silvia Casi

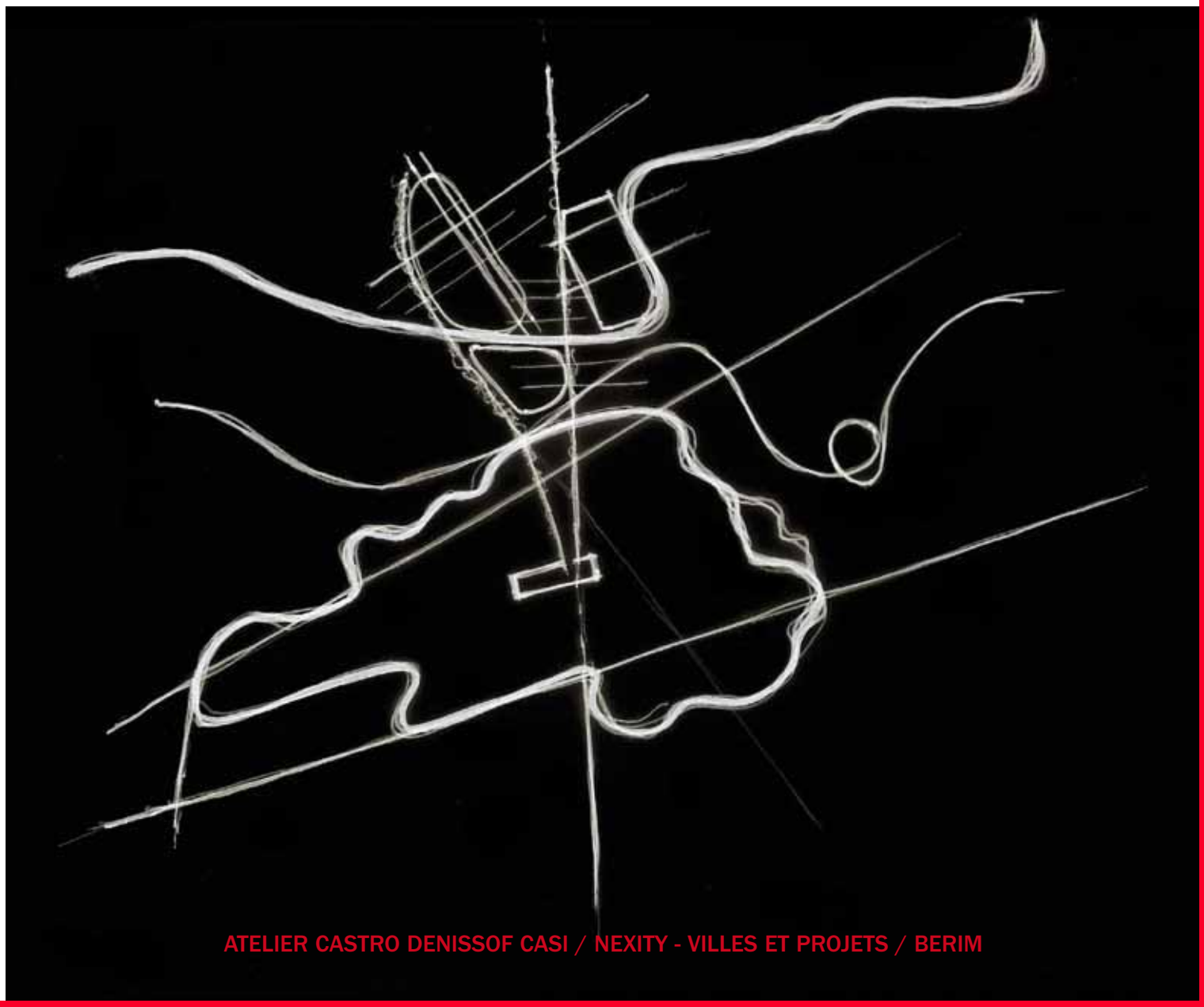
Roland Castro

EPA ORSA

renouveler durablement un territoire fragmenté

le grand pari de l'agglomération parisienne et le PSD d'ORSA

décembre 2009



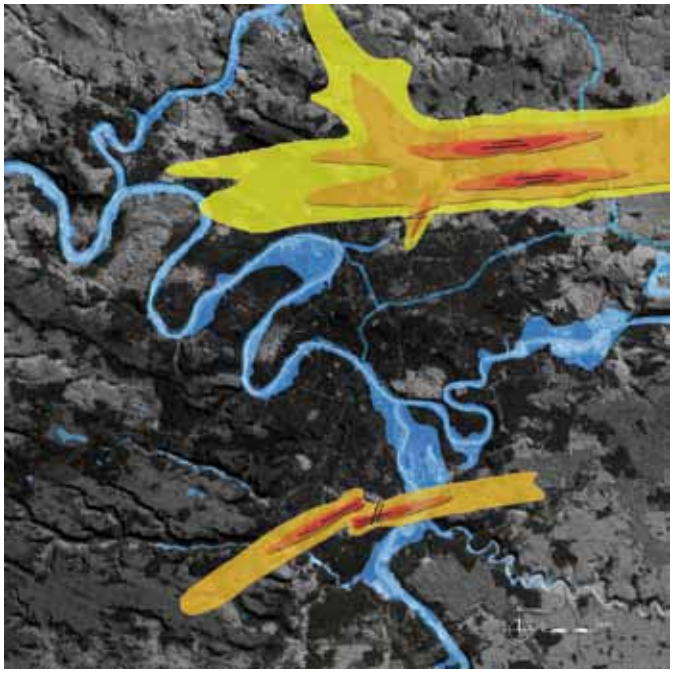
ATELIER CASTRO DENISSOF CASI / NEXITY - VILLES ET PROJETS / BERIM

LE TERRITOIRE DE L'EPA ORSA DANS LE GRAND PARIS

dézoner - déréglementer - [re]modeler : les principes et méthodes opérants

Dézoner les zones d'activités afin de favoriser les continuités urbaines (Dugny).

A Rungis, le ventre du Grand Paris s'ouvre sur la ville et devient un lieu de destination des gourmands curieux.



Au XXIe siècle, les progrès doivent permettre une gestion intelligente des contraintes (cônes de bruit et zones inondables).

Créer une île à Vitry où tours-jardins et parcs inventent un nouveau mode d'habiter la métropole.

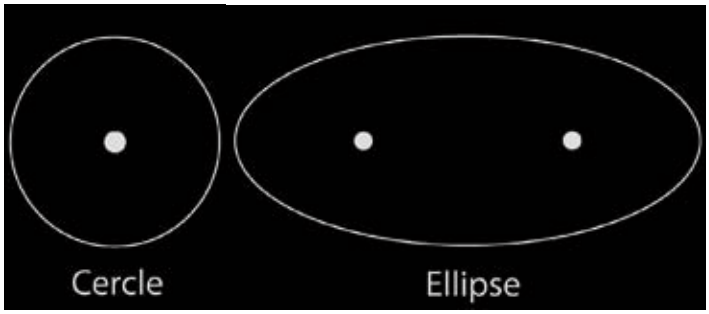
Les vides du tissu des grands ensembles permettent de rompre avec la monofonctionnalité d'usage (Montfermeil).

Le remodelage de la barre Diderot au Val d'Argent (Argenteuil).

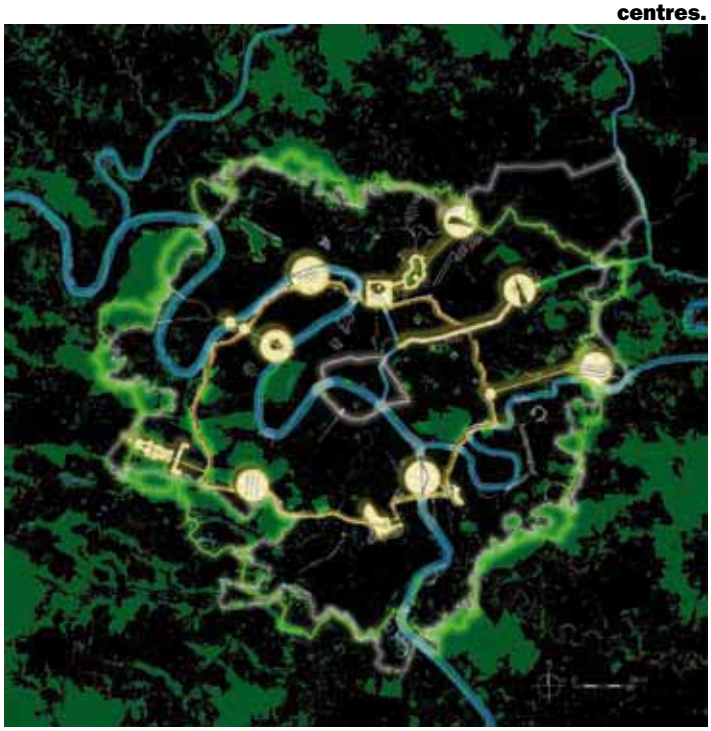
LE TERRITOIRE DE L'EPA ORSA DANS LE GRAND PARIS

Notre approche du devenir métropolitain s'appuie sur le concept clé de devoir d'urbanité, c'est pourquoi il est si central pour nous de chercher à promouvoir ou à retrouver les codes qui font la ville. Cela nécessite de produire les conditions d'une mixité dans les fonctions et les usages. Nous parlons de « déchiffrer », c'est-à-dire comprendre le territoire pour le complexifier, identifier des lieux mutables, plutôt que de « défricher » soit recenser et construire sur les grandes parcelles libres. Il s'agit de procéder à des interventions ponctuelles de type acupuncture dans une ambition globale de transformation. Déchiffrer, cela permet encore de s'appuyer sur les vides pour transformer les zones issues de la pensée fonctionnaliste des espaces urbains. Il s'agit d'analyser la morphologie du tissu urbain en s'appuyant notamment sur l'arpentage.
Déchiffrer un territoire, c'est d'abord reconnaître l'existant comme une donnée fondamentale, identitaire d'un lieu, afin d'élaborer des scénarios complexes qui introduisent de nouveaux usages sans répondre aux sirènes de la table rase.
« Dézoner », c'est démanteler les zones monofonctionnelles. Il ne s'agit pas uniquement des zones d'activités et des zones commerciales, succession de boîtes posées au milieu de leur parcelle, mais aussi des zones résidentielles, des grands ensembles et des zones parc. L'analyse de certains tissus, qui composent l'agglomération parisienne démontre la faculté de complexification intrinsèque de ces espaces. Il y a de la place pour construire encore et de manière alternative afin de proposer des quartiers au mieux mixtes, au moins ouverts sur leur environnement. Dézoner, c'est aussi favoriser des continuités urbaines, inexistantes du fait de la séparation des fonctions, entre des zones industrielles, des zones d'habitat, des zones commerciales et les tissus de la ville sédimentaire.
La consultation sur l'avenir de l'agglomération parisienne a été l'occasion pour les dix équipes participantes d'amorcer un changement de paradigme en affirmant notamment la ville intensive contre la ville extensive. C'est-à-dire sortir du modèle de planification des années 50 qui a affirmé cet urbanisme de zones.

Nous appréhendons les territoires par la géomorphologie, les coutures urbaines (le patchwork), le dézonage, le déchiffrage fin des espaces et aussi le cadre réglementaire, le symbolique, l'intérêt public, l'adaptabilité des territoires, la compacité et l'accessibilité.
Dans la métropole multipolaire que nous proposons, Orly et Rungis font partie des lieux qui, en tant que polarités fortes, ont vocation à développer une attractivité suffisante pour entrer en dispute avec la ville centre. En quoi ces deux territoires peuvent devenir des lieux majeurs et publics du Grand Paris, c'est



La modernité baroque : d'un centre omnipotent à de multiples centres.



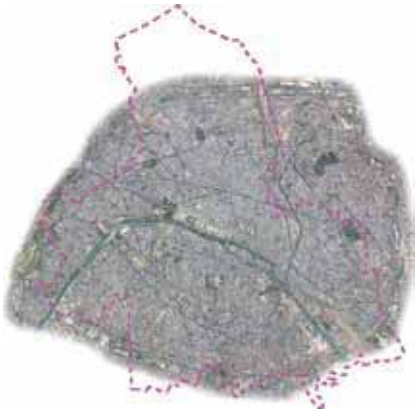
Sauter un pas

Une métropole multipolaire

LE TERRITOIRE DE L'EPA ORSA DANS LE GRAND PARIS

notre objet d'étude.
Nous avons pris le parti d'élargir le territoire de l'OIN afin de mieux prendre en compte l'ensemble des problématiques. Il est intéressant de remarquer que ce territoire d'étude est comparable, en dimension, à celui de Paris intra-muros. En effet, si l'enjeu est de créer une polarité forte à l'échelle métropolitaine, il doit alors à la fois gagner en lisibilité et se complexifier afin d'asseoir son potentiel de développement métropolitain.
En termes de géomorphologie, le territoire d'étude est intéressant puisqu'il comporte deux entités paysagères structurantes et identifiables à grande échelle : la Seine et le plateau d'Orly. S'imposer comme limite - la ville nouvelle d'Evry, au sud, prend sens si on la pense comme un espace d'entrée dans la métropole.

Nous avons opté pour une analyse du désenclavement d'Orly et de Rungis, même s'il peut paraître difficile de séparer les deux territoires de réflexion que sont l'axe de la Seine et Orly-Rungis. Néanmoins d'autres équipes s'attachent à proposer notamment de nouvelles traversées de la Seine et un espace de loisirs continu.
Le choix de l'étude sur Orly-Rungis nous permet de poursuivre une réflexion sur le dézonage et la recherche de mixité des territoires qui composent l'espace métropolitain.
Il nous semble que ce territoire est un véritable cas d'école pour les travaux à venir sur le Grand Paris.



Paysage du plateau

Le fleuve

Orly - Rungis

La Seine

RUNGIS - ORLY / ARPENTAGE SENSIBLE

• Du sensible au rationnel : arpenter pour révéler

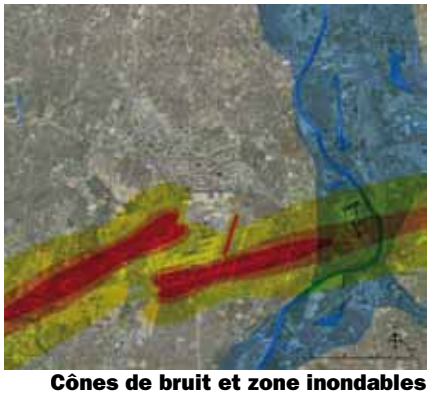
Notre méthode de travail va du sensible au rationnel. Elle s'appuie d'abord sur un arpentage sensible et minutieux des lieux qui s'accompagne d'un reportage photographique. Cet arpentage permet de s'imprégner du territoire et de révéler la coexistence de tissus distincts, les ruptures, les enclaves, les lieux singuliers au caractère confidentiel.

• Un territoire singulier mais contraint

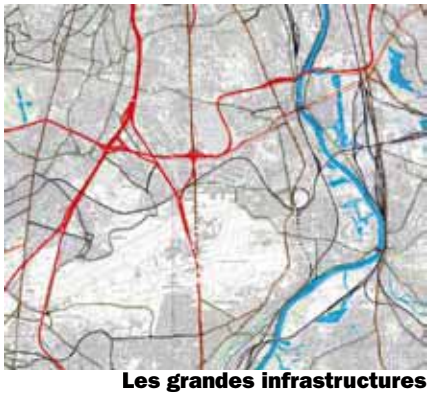
Le territoire d'étude est grandement contraint par les interdictions liées au cône de bruit de l'aéroport et aux zones inondables (PPRI), mais aussi aux grandes infrastructures routières et ferroviaires qui le morcellent. Cependant, c'est aussi un territoire d'une incroyable singularité de par les fonctions qu'il accueille : un aéroport international et le Marché d'Intérêt National de Rungis. Un projet ambitieux devrait s'appuyer sur un retournement positif de ces contraintes et sur la mise en scène de tous les lieux étranges qui le composent.

• Analyse du tissu urbain / un territoire enclavé et zoné

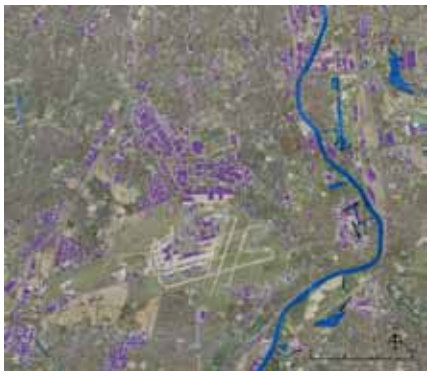
Le territoire d'étude est, de manière flagrante, découpé par la juxtaposition de différents tissus qui ne dialoguent absolument pas entre eux. Un tissu industriel et d'activités qui dessine de grandes enclaves, un tissu ordinaire composé principalement d'habitat et de nombreux grands ensembles. Cette juxtaposition provoque des ruptures et génère un territoire découpé avec des interstices très lâches entre les tissus. En plus de former des zones monofonctionnelles, le tissu industriel est souvent clôturé physiquement et ainsi totalement séparé de par sa forme et ses usages de la ville sédimentaire sur laquelle il s'est installé. Cependant, la carte qui met en exergue les vides par rapport au bâti révèle des potentialités de transformation importantes.
L'observation de ce territoire montre aussi le manque de lisibilité des communes qui bordent ces grandes enclaves et particulièrement celles qui entourent l'aéroport. Les entrées de ces villes pâtissent d'une certaine confidentialité.
S'attacher à la transformation de ce territoire représente également une opportunité de transformer les grands ensembles d'habitat social. Ils constituent en effet des sites à désenclaver afin de restructurer le territoire à grande échelle tout en traitant les problématiques particulières de chaque quartier. De par leur implantation urbaine, ils constituent eux aussi des enclaves et participent de ce fait du caractère fragmenté de ce territoire. Ainsi, le retournement de situation devra aussi passer par des interventions à l'échelle résidentielle, celle du quotidien des habitants de ce territoire.



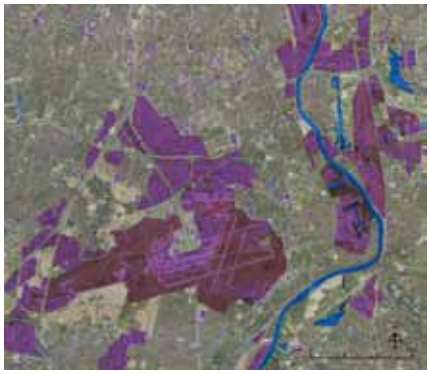
Cônes de bruit et zone inondables



Les grandes infrastructures



Tissu bâti industriel et activités



Zones d'activités monofonctionnelles

Tissu bâti ordinaire

Tissu bâti grands ensembles

Surfaces construites et «vides»

Barrières physiques (enclos)

RUNGIS - ORLY / ARPENTAGE SENSIBLE

• Des lieux remarquables

La métropole est le lieu de tous les possibles. La liberté dans la ville, c'est la possibilité d'être soi-même, seul ou avec les autres, et de profiter ou pas de toutes les opportunités offertes sur l'espace métropolitain : de la ville dense et remuante, des lieux de voyage poétiques, de la ruralité dépaysante… Ainsi, la variété de l'offre métropolitaine et les possibilités de voyage concourent au développement du fait métropolitain et de son assimilation par les habitants.
Chaque habitant de la métropole a déjà pu expérimenter ce sentiment particulier d'un ailleurs métropolitain : à Montmartre, à Versailles, au lac d'Enghien ou sur les bords de Marne… C'est pourquoi il est intéressant de recenser tous ces lieux magiques qui donnent à la métropole une identité et une consistance particulières. Les belvédères en font partie, car ces plateformes naturelles situées sur un lieu élevé offrent un point de vue remarquable pour découvrir le paysage métropolitain.
Valoriser ces lieux, c'est favoriser l'appropriation par tous d'un territoire encore aujourd'hui méconnu.
Dans une métropole où la flânerie participe du plaisir d'habiter, nous souhaitons proposer de nouveaux espaces de déambulation en plus des parcs, jardins et squares existants. Des promenades piétonnes fabriquent des liaisons douces et mettent en valeur des sites paysagers existants. Les berges du fleuve et des rivières, les quais des canaux, les bords de routes nationales, les trottoirs des grands boulevards, la route des forts, les chemins de grande randonnée,… deviennent autant de lieux disponibles pour les badauds.
Sur ce territoire, de nombreux lieux sont à révéler : des parcs, des espaces agricoles, des petites forêts, des éléments patrimoniaux, mais aussi des belvédères et des espaces d'où le paysage se donne à voir…
Nous avons repéré une cinquantaine de lieux au caractère singulier : des lieux symboliques comme le bâtiment de Vicario du Terminal Sud, paysagés comme la rue des Mares Juliennes et sa position en plateau, historiques comme les Regards de l'Aqueduc des Médicis à Rungis ou agricoles comme les champs d'Orly.

Il faut s'attacher aux grands et petits lieux, redonner de l'urbanité à ceux qui en manquent en s'appuyant sur ceux qui en ont et ils existent.

2- Parc Départemental du Petit Leroy.
Chevilly-Larue

6- Allée du cimetière parisien.
Thiais

9- Parc des Lylas.
Vitry-sur-Seine

15- Terrasse d'Orly Sud

18- Champs Voie des Jumeaux.
Rungis

23- Regard Aqueduc des Médicis. Regard n°1 (Louis XIII. Première pierre 17 juillet 1613).
Rungis

33- Les champs d'Orly Sud.
Chilly-Mazarin et Morangis

35- Parc et pavillon de chasse de Mazarin.
Chilly-Mazarin

43- Parc municipal d'Ablon (fermé depuis de nombreuses années). Ablon

50- Parc Georges Méliès.
Orly

RUNGIS - ORLY / ARPENTAGE SENSIBLE

1 - Monastère Saint-Michel. Chevilly-Larue.
2- Parc Départemental du Petit Leroy. Chevilly-Larue.
3- Jardins ouvriers « La Petite Bretagne ». Chevilly-Larue.
4- Cimetière intercommunal et promontoire. Chevilly-Larue.
5- Jardins ouvriers. Chevilly-Larue.
6- Allée du cimetière parisien de Thiais. Thiais.
7- Jardins ouvriers. Thiais.
8- Lycée A. Chérioux. Vitry-sur-Seine.
9- Parc des Lylas. Vitry-sur-Seine.
10- Butte A86. Thiais.
11- Parc de Cluny. Thiais.
12- Ancienne mairie. Thiais.
13- Hameau de Grignon (couvent, château …). Thiais.
14- Cité jardin dite le Puits Dixme. Orly.
15- Terrasse d'Orly Sud
16- Aérogare d'Orly Sud
17- Parc de Rungis- Promontoire (direction Nord Ouest).
18- Champs voie des Jumeaux. Rungis.
19- Centre horticole de la ville de Paris (serres). Rungis.
20- Centre horticole de la ville de Paris (plantations). Rungis.
21- Regard Aqueduc des Médicis. Regard de la loge (n°3). Rungis.
22- Regard Aqueduc des Médicis. Regard n°2. Rungis.
23- Regard Aqueduc des Médicis. Regard n°1 (Louis XIII. Première pierre 17 juillet 1613). Rungis.
24- Promenade du Château (détruit). Rungis.
25- Eglise de Rungis.
26- Parc de Montjean (Château). Wissous.
27- Gare SNCF désaffectée de Montjean. Wissous.
28- Centre de Wissous : église et mairie.
29- Parc de Wissous.
30- Parc de la Coulée verte. Promontoire en direction d 'Orly. Paray-Vieille-Poste.
31- Musée Delta. Athis-Mons.
32- Rue des Mares Julienne (tronçon public puis privé ADP) en lisière
des pistes de l'aéroport d'Orly.
33- Les champs d'Orly Sud. Chilly-Mazarin et Morangis.
34- Complexe sportif de Morangis.
35- Parc et pavillon de chasse de Mazarin. Chilly-Mazarin.
36- Centre de Chilly-Mazarin.
37- Eglise St-Michel de Morangis.
38- D167a : belvédère continu sur les pistes d'Orly. Wissous.
39- Parc de la maison de retraite des frères des écoles chrétiennes.
Athis-Mons.
40- Parc d'Athis-Mons. Hôtel de ville. Etablissement privé Saint-Charles.
Athis-Mons.
41- Coteaux des Vignes-sur-l'Orge. Athis-Mons.
42- Sentier de l'Egypte et parc. Athis-Mons.
43- Parc municipal d'Ablon (fermé depuis de nombreuses années). Ablon.
44- Les bords de Seine. Ablon.
45- Château de Port Courcel. Vigneux.
46- Bois (site industriel des eaux de Paris). Orly.
47- Le Grand Godet. Orly.
48- Avenue Jules Ferry et Général De Gaulle : place centrale.
Villeneuve-le-Roi.
49- Vieux Villeneuve-le-Roi : place de l'église et lavoir.
50- Parc Georges Méliès. Orly.
51- Parc de la Cloche et maison de l'enfance. Orly.
52- Jardins ouvriers « les Pierrières ». Villeneuve-le-Roi.
53- Tour de contrôle – rue des Pompiers. Aéroport d'Orly.

RUNGIS - ORLY / ARPENTAGE SENSIBLE

C'est la révélation de la complexité du territoire qui contribue à déterminer les éléments sur lesquels un projet urbain va pouvoir se développer. Aujourd'hui, le territoire d'étude est constitué d'éléments structurants qui le déchirent et l'enclavent : les sites industriels et les grandes infrastructures routières. Après avoir décelé les potentialités de ce territoire, il faut les utiliser comme des leviers pour transformer. Quatre sites stratégiques ont retenu notre attention qui, de par leurs fonctions majeures, sont à même d'entraîner une dynamique renouvelée de territoire : un projet conjoint pour L'A 106 et la N7 - les grands axes comme aimants urbains ; le désenclavement des zones du MIN, de Senia, Silic et Sogaris ; le rôle de l'A86 comme interface de l'accessibilité à ce territoire et enfin la mise en scène de l'aéroport et le désenclavement des communes limitrophes. La création d'un véritable pôle Orly-Rungis passe par la clarification du tissu urbain afin d'aboutir à un territoire lisible et perméable. C'est par un projet d'envergure territoriale que l'inscription métropolitaine de ce pôle pourra être acquise.

L'AFFIRMATION D'UNE NOUVELLE POLARITE METROPOLITAINE

• L'A 106 et la N7 / les grands axes comme aimants urbains

Une attention à l'ensemble du réseau viaire doit être portée, en effet on peut s'étonner du grand écart entre des voies de desserte d'échelle communale et les grands systèmes des autoroutes et de la nationale 7 qui créent de vastes déchirures urbaines. Comment les apaiser ? Une échelle intermédiaire pourrait permettre de clarifier ce réseau et de remettre en scène le paysage urbain.
Les grands axes tels que l'A106 et la nationale 7 représentent des portes d'entrée structurantes de ce territoire. Elles sont à même de devenir des supports de centralité et d'aimanter autour d'elles de nouveaux projets susceptibles de renforcer l'urbanité de ce territoire NOTAMMENT EN RENFORCANT LA VISIBILITE DES VILLES QU'ELLES BORDENT.

La Nationale 7
Il est question de redonner de l'urbanité à une voie intercommunale majeure, pourtant traitée sur toute sa longueur comme un arrière des villes qui la bordent. Alors qu'elle pourrait être, au contraire, un élément identitaire fort, une vitrine de la vie de ces communes.
Apaisée, elle est susceptible de constituer une agrafe pour tous les sites enclavés qui l'entourent :
- un travail en séquences permettrait de relier les parcs du Petit Leroy, André Chérioux et des Lilas grâce au renforcement d'une série de voies existantes (de l'avenue des Maraîchers sur Chevilly-Larue à la rue Paul Armagot à Vitry-sur-Seine) qui proposerait alors un axe structurant est-ouest traversant la N7. Cette proposition permet notamment de dessiner une nouvelle entrée de ville pour Vitry via le parc des Lilas qui trouve alors une meilleure lisibilité ;
- la création de deux nouvelles voies est-ouest à l'intérieur du cimetière parisien de Thiais permettrait de désenclaver cette commune et de lui attribuer une vraie façade urbaine sur la N7, tout en traitant les voies qui bordent le cimetière côté Thiais et le centre commercial Belle Epine ;
- d'autres traversées est/ouest sont à concevoir afin de désenclaver les zones industrielles SENIA et SOGARIS et de proposer des séquences continues qui irriguent le territoire ;
- un véritable projet urbain d'envergure est aussi à mener afin de revitaliser la nationale au niveau du centre commercial de Belle Epine et du trèfle autoroutier de l'A86 et la N7 ;
- Enfin, la N7 pourrait constituer un élément de mise en scène de l'arrivée sur l'aéroport d'Orly grâce au prolongement d'un tronçon en surface qui mettrait en valeur la perspective vers l'aéroport.

L'A106
Ce tronçon autoroutier est, selon nous, à considérer comme une des arrivées majeures sur l'aéroport d'Orly. Aujourd'hui, c'est une bretelle d'autoroute qui déchire la trame urbaine et dont l'usage pourrait être modifié au profit d'une avenue urbaine. En effet, elle peut être le support d'une circulation de ville, à la vitesse limitée, qui permettrait de la connecter à son environnement immédiat (le MIN et le centre ville de Rungis).
Le bénéfice d'une avenue urbaine tient aux nouveaux usages susceptibles de se développer : une promenade, de grands trottoirs plantés sur ces deux rives, un alignement du bâti sont à même de concourir à retrouver les codes de la ville. Ce réaménagement peut contribuer à la mise en scène de l'ouverture du MIN comme un nouveau lieu de tourisme gastronomique pour la métropole.

A l'instar du traitement proposé sur la nationale 7, l'A106 a un rôle à jouer dans la mise en scène de l'arrivée sur l'aéroport d'Orly. Elle est à même de révéler la perspective sur le terminal Sud, incarné par le bâtiment emblématique de Vicario. Il est question de retrouver une mise en scène de l'imaginaire du voyage dans une réinterprétation contemporaine comme a su le faire, en son temps, la première jetée ouverte au public.

L'A 106 transformée en boulevard urbain.

L'AFFIRMATION D'UNE NOUVELLE POLARITE METROPOLITAINE

• Ouvrir le marché de Rungis

Lors de la consultation sur l'avenir de l'agglomération parisienne, nous avons amorcé un travail sur le « dézonage » et les territoires du marché de Rungis comme de l'aéroport d'Orly s'y prêtent spécifiquement. Le MIN de Rungis est un archétype de zone monofonctionnelle, fermée de surcroît au public. « *Le marché de Rungis est le site phare de cette fédération qui s'impose à nous. A l'instar du Port de Gennevilliers et dans l'idée de dézoner les territoires, il nous semble indispensable d'ouvrir le site aux habitants du Grand Paris. A l'image de ce que sont les plus beaux marchés du monde, Rungis a la capacité de s'ouvrir sur la ville. Nous l'imaginons composé d'habitat, de bureaux et de multiples bistrots et restaurants qui en feraient un morceau de ville généreux. Tel un lieu de voyage, on y viendrait admirer le ventre du Grand Paris et déguster une gastronomie populaire d'ici et d'ailleurs.*»

Notre a priori est que le dézonage de ce territoire est possible. Le MIN constitue un des plus beaux ciels de la région parisienne et la notion de poétique du territoire nous semble pouvoir fonder le dézonage. En effet, la trame urbaine régulière et de grande échelle peut devenir le support de la clarification de ce territoire morcelé et hétéroclite.

Il s'agit de banaliser ces zones pour en faire de véritables morceaux de ville à l'urbanité forte.

Nous avons le sentiment que, sur ce territoire, il y a un potentiel urbain et une attractivité formidable à condition que l'on cesse de considérer les bords de ces sites comme des espaces résiduels.

Le marché d'intérêt national de Rungis est un site clé du Grand Paris, à la fois très proche de la capitale et surtout très identifié dans l'imaginaire métropolitain.

Le site pose une multitude de questions, énorme zone de coupure, il est fermé au public par des péages.

Dézoner Rungis ce n'est pas exclusivement y apporter de la mixité fonctionnelle, mais c'est tenter de casser l'enclave afin de favoriser des séquences urbaines fluides et continues entre l'est et l'ouest. Les perspectives vers le ciel constituent, sur le marché de Rungis, un élément très identifiable du fait d'un maillage très clair des voies. Ce ciel merveilleux est inédit sur ce territoire et pourrait être un outil de l'ouverture de Rungis et de son attractivité.

Il est question de reconnecter le marché à la trame urbaine environnante, de le rendre poreux, traversant, en couturant ses bords.

Il s'agit de désenclaver Rungis en trouvant des endroits où des voies pourraient l'irriguer. Ouvrir Rungis, c'est à l'échelle métropolitaine comme locale le rendre public et participer ainsi à l'appropriation même du concept de métropole par ses habitants.

On s'étonne de l'implantation d'une telle entité en dehors du cône de bruit (idem pour Senia) quand de nombreuses zones résidentielles souffrent de ces nuisances. En même temps ce paradoxe constitue une opportunité de densification. Comment peut-on intervenir sur le MIN, le densifier, promouvoir une certaine mixité sans perturber son fonctionnement de marché ? De nouvelles fonctions susceptibles de lui attacher une nouvelle attractivité sont à chercher. Il serait judicieux d'entamer cette transformation en partant des bords le long de l'A106.

Deux axes principaux devraient permettre de mieux connecter le site à son environnement :

- l'axe des avenues de Lorraine, Bretagne, Flandres, Normandie, Orléanais, Charentes… accueille déjà quelques restaurants. Son attractivité pourrait être renforcée par sa transformation en un grand mail public. A l'intérieur du marché de Rungis, il nous semble primordial de promouvoir un grand lieu très identifiable, c'est pourquoi ce grand mail est opérant car il pourrait devenir le support des activités ouvertes au public ;
- le prolongement de l'avenue des Maraîchers permettrait d'accrocher l'A106 d'un côté, le parc du petit Leroy, le parc André Chérioux jusqu'au parc des Lilas. Cette séquence continue sort le parc du Petit Leroy de sa confidentialité en lui donnant une façade sur le marché de Rungis le long de la rue de Chevilly-Larue.

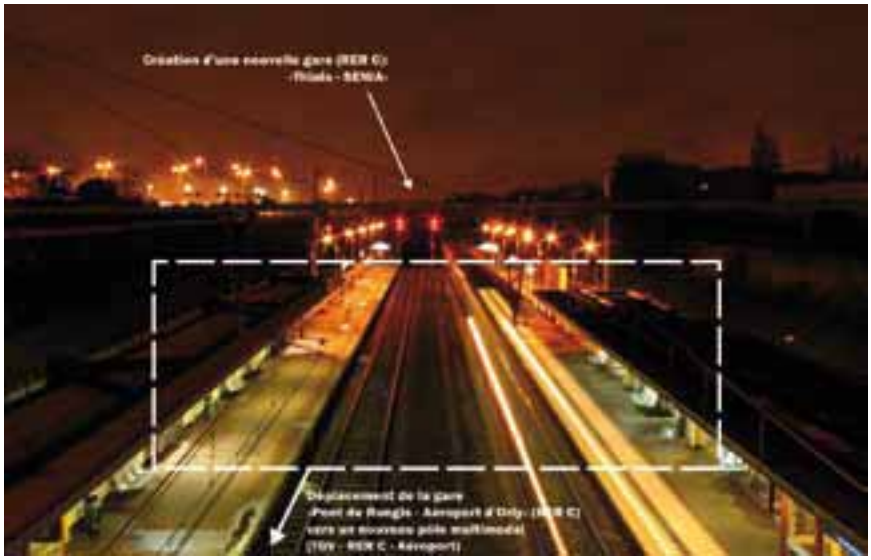
Il s'agit d'inventer un lieu qui n'existe pas à Paris : un lieu ouvert jour et nuit, de tourisme, de gastronomie… un lieu étrange. Pour nous, il est question de comprendre son fonctionnement afin de le réinterpréter sans lui nuire. Dans le cercle fermé des grandes polarités métropolitaines, Rungis peut jouer une carte culturelle et identitaire très forte, celle de la gastronomie française. En lien avec l'aéroport d'Orly, porte métropolitaine, c'est une porte ouverte sur la culture française. Plus prosaïquement, la spécialisation métropolitaine de Rungis est forcément liée à l'industrie agro alimentaire avec, à proximité, l'entreprise Danone. Cette transformation est bien sûr à conduire dans le temps et en concertation étroite avec la direction du MIN notamment sur la question du partage des usages. Cette concertation permettrait de définir des lieux qui pourraient être investis par des touristes, notamment ceux en transit à Orly, et des habitants des environs.

Le même type d'approche est à conduire sur les zones de Senia, Silic et Sogaris.

L'AFFIRMATION D'UNE NOUVELLE POLARITE METROPOLITAINE

• L'A86 comme élément structurant de l'accessibilité de ce territoire

Si Orly est un aéroport de ville, il n'est pourtant pas aisé d'y accéder en transport en commun : plus proche de Paris que l'aéroport de Roissy, le temps de trajet est pourtant équivalent voire supérieur et entre la rupture de charge à Antony et la signalétique peu évidente, son accès reste compliqué.
Dans le projet que nous avons développé lors de la consultation sur l'avenir de l'agglomération parisienne, l'A86 devient un vecteur de développement de la métropole. C'est un axe dont les potentiels n'ont pas fini d'être exploités et c'est pourquoi il a un rôle à jouer dans la clarification et l'irrigation des tissus qu'il traverse. Notre proposition de métro automatique aérien s'inscrivait sur cet axe majeur qui recèle à la fois de nombreuses friches et aimante de grands équipements sportifs et commerciaux.
Travailler sur un tissu déchiré implique d'utiliser l'arrivée de nouveaux transports comme des leviers d'accès à une nouvelle urbanité, d'où l'extrême importance de l'emplacement des stations.
Les transports implantés à proximité ont donc une fonction essentielle à l'échelle métropolitaine et l'emplacement des gares est de ce fait stratégique. Notamment, il nous semble que le déplacement de la gare « Pont de Rungis » est à étudier avec précision : déplacée au niveau du croisement avec la nationale 7 et de fait plus proche de l'A106, elle pourrait devenir une des portes d'entrée des voyageurs et usagers de l'aéroport d'Orly grâce à un tapis roulant qui limiterait la distance à parcourir. Aujourd'hui, elle ne constitue pas un espace voyageurs construit, son déplacement en est d'autant facilité.
Au vu de ce déplacement, une nouvelle gare pourrait être créée au croisement de la rue du Bas Marin - qui longe le cimetière parisien de Thiais - et la zone d'activités de Sénia : la gare « Thiais – Senia ». La ville de Thiais se trouverait de ce fait bien mieux localisée et desservie.
La séquence d'implantation des gares devrait participer à la clarification et à une meilleure appréhension du territoire.
A l'aune de ces propositions, il nous semblerait judicieux d'opter pour une implantation de la nouvelle gare TGV en limite nord de l'aéroport entre l'A106 et la N7. Dans cette situation elle serait en position de gare urbaine, connectée à un réseau de transport existant ou programmé et non pas à l'usage exclusif de l'aéroport.



L'AFFIRMATION D'UNE NOUVELLE POLARITE METROPOLITAINE

• Mettre en scène l'aéroport d'Orly et désenclaver les communes limitrophes

L'aéroport d'Orly

L'aéroport international d'Orly est d'une certaine manière exceptionnel tant il est pris dans le tissu urbain de la métropole. Contrairement à Roissy-Charles-de-Gaulle, c'est un aéroport de ville qui se donne à voir comme tel dans une mise en scène architecturale et paysagère (le grand bâtiment du Terminal Sud).

Un des apports fondamentaux de la consultation « Grand Paris » est la liberté avec laquelle nous avons tous pu réfléchir : affranchis des normes, règlements et découpage administratif… Ici, cette liberté est essentielle car les contraintes administratives sont lourdes : implanté sur deux départements, au moins six communes et exploité par une société - ADP - , l'aéroport d'Orly a plus que n'importe quel site besoin de s'affranchir des logiques administratives au profit d'une logique de projet.

Nous nous interrogeons sur l'identité de cet aéroport métropolitain devenu secondaire et qui a pourtant connu de grandes heures à sa création comme vitrine du progrès technique. C'était un lieu visité pour lui-même.

Il serait également intéressant de réfléchir à une clarification de l'espace d'entrée de l'aéroport par une séquence d'espaces publics aux usages clairs susceptibles notamment de redonner une vraie place à l'arrivée des piétons. Un jardin en esplanade reliant les deux terminaux pourrait par exemple accueillir un espace d'exposition de plein air du musée Delta, aujourd'hui inaccessible depuis les terminaux.

Un aéroport urbain constitue une entrée rare sur le grand paysage et cette fonction a été progressivement oubliée. Depuis la fermeture de la Jetée (et malgré la récente et partielle réouverture), il n'y a plus d'espace ouvert offert aux visiteurs, c'est pourquoi nous proposons une nouvelle jetée entre les deux aérogares. Elle prendrait la forme d'une promenade haute et plantée et offrirait un espace d'attente singulier qui pourrait aussi accueillir des cafés.

Un nouveau boulevard

Autour de l'aéroport, la sensation d'un développement anarchique est omniprésente : différentes opérations, sans schéma de voirie clair, brouillent la lecture des lieux. Les ruptures d'échelle entre le tissu pavillonnaire et le grand équipement renforcent l'enclavement des quartiers limitrophes et ce manque de lisibilité. De ce fait les communes qui bordent directement l'aéroport pâtissent d'un déficit de lisibilité à l'échelle du territoire et notamment de leurs entrées de ville.

Afin de sortir de cet effet d'enclave, nous proposons de créer un grand boulevard circulaire qui permettrait l'orientation depuis n'importe quel lieu et articulerait des voies aujourd'hui en impasse. Ce boulevard urbain permettrait la signalisation de toutes les communes qui bordent l'aéroport et leur dessinerait de nouvelles entrées de villes.

A l'intérieur du plateau, une géographie plus fine permet la mise en valeur de vues depuis la RD167a. Il est possible de travailler ensemble la mise en valeur des voies et la géographie : elle met en scène des vues depuis le plateau d'Orly, les hauteurs de Wissous et la butte de Rungis. Deux échelles géographiques sont à prendre en compte : la grande échelle du plateau sur la plaine et la vallée de la Seine avec, sur le plateau, le grand ciel dégagé d'Orly.

Le dessin de ce boulevard s'appuie sur des voies existantes et notamment le RD167a au nord. Traité en promenade, ce boulevard propose des espaces dégagés, des vues sur le paysage, notamment sur la Seine. A l'ouest, il passe par Villeneuve-le-Roi et permet de désenclaver le lotissement qui jouxte l'aéroport, le long de la voie Charles Nungesser. Puis il se reconnecte à la N7 et l'A106 au niveau de l'arrivée sur l'aéroport et de la nouvelle gare TGV.

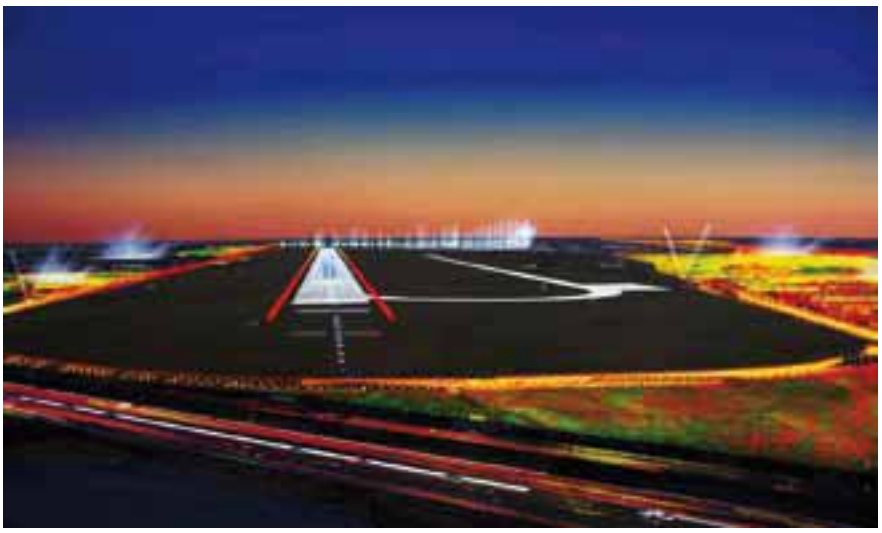
L'intérêt d'une telle proposition réside dans la figure claire qu'elle dessine sur un territoire aujourd'hui morcelé, mais en même temps très urbanisé. C'est une manière de favoriser les liaisons est/ouest sans intervenir directement sur des tissus constitués.

Enfin, nous imaginons scénographier l'arrivée sur la métropole depuis le ciel par un traitement paysagé qui suit l'axe des deux pistes principales de l'aéroport. Ce traitement paysagé peut prendre la forme d'un grand jardin vu du ciel, dont certaines parties pourraient être ouvertes au public. Il serait fait d'alternances de plantations, aux coloris changeant au fil des saisons, et des plants d'eau qui révéleraient la présence d'anciens aqueducs.

Ce traitement permet également de gérer de manière paysagère l'entre-deux entre ces nouvelles perspectives paysagères et le nouveau boulevard circulaire.

L'AFFIRMATION D'UNE NOUVELLE POLARITE METROPOLITAINE

Le nouveau boulevard d'Orly désenclave et signale les communes voisines. Un traitement paysagé «vu du ciel» scénarise l'arrivée sur la métropole et gère l'entre-deux entre les pistes et le nouveau boulevard.



L'AFFIRMATION D'UNE NOUVELLE POLARITE METROPOLITAINE

L'ensemble de ces propositions sont des manières de créer des liaisons entre tous ces lieux remarquables tout en amorçant la connexion des grands ensembles à la trame territoriale.

Groupe Descartes

Yves Lion et Marc Mimram

François Leclercq

Synthèse des propositions Groupe Descartes

Séminaire ORSA du 8 décembre 2009
« Renouveler durablement un territoire fragmenté »

De Paris-Ivry à Evry-Corbeil, Décembre 2009
François Leclercq architecte urbaniste, Ateliers Lion architectes urbanistes, Marc Mimram architecte ingénieur, pour le Groupe Descartes.


La Confluence Seine-Marne, depuis le pont d'Ivry


Alfortville, depuis le quai Blanqui


Vitry-sur-Seine, port à l'Anglais depuis le quai Jules Guesde


Villeneuve-St-Georges, pont de Villeneuve-le-Roi et pont ferré au-dessus de l'Yerres


Rive d'Athis-Mons, depuis le chemin de contre halage


Grigny, étang de la Justice et plan d'eau d'été, depuis le sud

1. De la Seine délaissée à un projet de territoire

raverser la Seine

intramuros

Franciliens. Être touriste dans sa propre ville, sans nécessairement se rendre à la tour Eiffel, au musée du Louvre ou aux Quatre Temps à la Défense. Il ne reste qu'à tisser des liens entre ce parc potentiel et la ville qui l'entoure, valoriser les chemins qui mènent à autant de richesses et de patrimoines ignorés (châteaux, cités-jardins, belvédères paysagers, etc.). Ainsi, si une volonté politique intercommunale forte portait ce projet, un lieu aussi symbolique que le parc de Vincennes ou que celui de Boulogne deviendrait une nouvelle polarité au sud d'ORSA, en contrepoint de Paris.

Un parc métropolitain aux lacs d'Essonne

A partir de là, il s'agit de révéler à partir de ce qui existe, l'armature paysagère, la trame qui structure ORSA entre le parc métropolitain des lacs d'Essonne, dessiner les espaces interstitiels, conditions du développement urbain autour.

Des différentes études et projets lancés se dégagent des stratégies, des visions. Il ne reste qu'à en faire la synthèse, surtout, les relier et les penser en complémentarité :

- La programmation des Ardoines et d'Ivry-Confluence doit se penser de pair, les liaisons urbaines entre les deux doivent être établies.
- Plutôt que de se tourner le dos, les rives opposées pourraient être imaginées ensemble, non pas pour rechercher la symétrie, mais le dialogue, la complémentarité.
- Le projet des Ardoines, imaginé par David Mangin, n'attend qu'à se prolonger pour rejoindre le parc interdépartemental des sports, pour le moment une enclave, et à plus long terme, le carrefour Pompadour, future centralité évidente.

Traverser la Seine, grâce à de nouveaux franchissements, s'accompagne d'une réflexion sur les grands boulevards transversaux, qui relient certaines centralités (centres-villes, gares, etc.) ou constituent parfois eux-mêmes cette centralité, densifiée, animée et intensifiée. Le long de la Seine, les berges pourraient être colonisées à très court terme par des aménagements légers de type pontons, accueillant divers programme d'activités ou équipement, un moyen de redonner rapidement accès au fleuve.

Ce voyage le long de la Seine Amont révèle par ailleurs l'importance de lieux symboliques, existants ou à créer, autant de jalons dans l'imaginaire des Franciliens : la confluence Seine-Marne, le port à l'Anglais, un pont habité aux Ardoines, etc.

e la eine délaissée un pro et de territoire

① Liaisons Paris-Ivry (projet Masséna-Bruneseau).

② Révéler la **trame paysagère**.

③ Un lieu symbolique : la **confluence Seine-Marne.**

④ Relier les projets d'Ivry-Confluence et des Ardoines.

⑤ Des **ponts habités** sur la Seine, des ponts travaillés sur les voies ferrées...

⑥ Liaison du parc interdépartemental des sports à la Seine

⑦ Faire du **carrefour Pompadour** une centralité.

⑧ Une grande avenue se déploie de part et d'autre de la Seine.

⑨ Ex-Nationale 7.

⑩ Des berges aménagées avec installations éphémères, accueillant divers programmes.

⑪ Requalification de l'axe Orly-Rungis au port de Sucy-Bonneuil.

⑫ Des **paysages d'eau** et des éco-industries utilisant le fleuve.

⑬ Une nouvelle polarité au sud d'ORSA : **le parc métropolitain des lacs d'Essonne.**

2. Changement de regard : l'inondabilité comme source d'urbanité

Replacer la Seine au centre du territoire implique de traiter de front les risques d'inondabilité. Lever quelques précon us est la première étape du changement de regard :

- L'inondabilité recouvre une réalité bien plus riche et complexe que les périmètres des ones de protection contre les risques d'inondations, qui semblent être invoqués comme l'unique référence en matière d'inondabilité.
- Si la crue de est un repère bien commode, en aucun cas ce n'est une référence établie : une telle crue peut tout à fait ne jamais survenir dans les années à venir, mais elle peut aussi bien être supplantée par une crue beaucoup plus importante.
- Par ailleurs, les inondations petites et moyennes sont également à prendre en compte car, plus fréquentes, elles peuvent avoir des conséquences non négligeables.

Agir sur la vulnérabilité des territoires plutôt que sur l'inondabilité n'empêche pas de réfléchir aux possibilités d'agir sur les contours et sur l'intensité des ones inondables. Prendre en compte les risques d'inondation comme un paramètre dans l'aménagement du territoire, à toutes les échelles, et pas seulement comme une stricte contrainte ou une menace, telle fut notre posture.

Prendre la mesure de l'inondabilité du territoire d'ORSA implique d'articuler plusieurs échelles de temps et de territoires.

2.1. A l'échelle du bassin : les casiers de la Bassée ?

Il faut appréhender la question du risque en considérant un territoire d'intervention au-delà du périmètre OI , la gestion des bassins versants amont pouvant réduire les risques de crues. L'aménagement du bassin amont de la Seine avec plusieurs barrages réservoirs, la réalisation du projet d'aménagement de la Bassée pour le contrôle dynamique des crues ont permis et permettront de réduire l'aléa sur le rand Paris.
Les simulations hydrauliques annoncent que l'épisode de , de période de retour centennale, atteindrait aujourd'hui une cote au pont d'Austerlit inférieure d'environ m à la cote atteinte en .

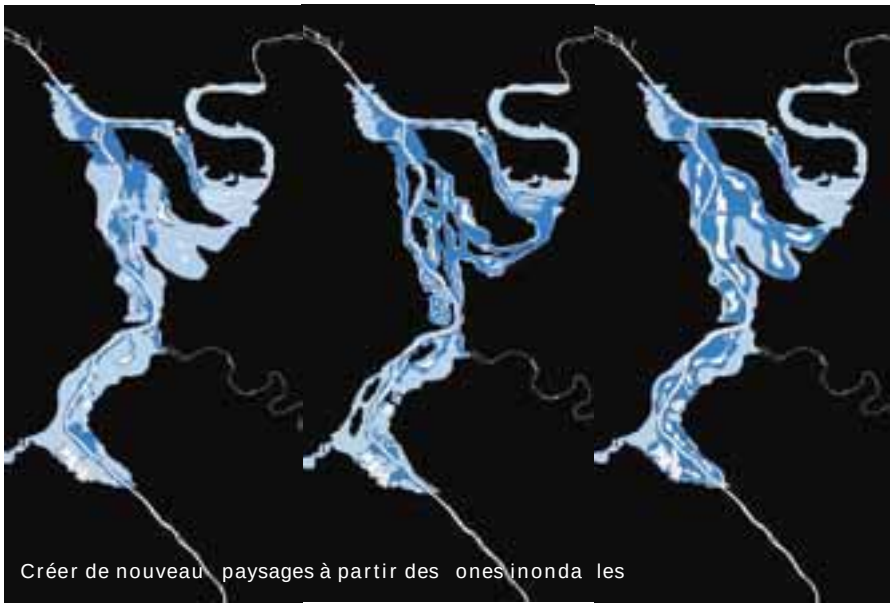
Il est donc tout a fait raisonnable d'envisager une intensification de la construction dans les ones inondables, y compris dans les ones rouges des PPRI, si cette évolution est accompagnée d'une analyse globale de la vulnérabilité des ones construites, mais aussi d'une préparation de la population à une vie en one

inondable ainsi que de la mise en place de plans de gestion des inondations, comportant éventuellement des plans de déplacement des populations, dans toutes leurs composantes, y compris les populations à mobilité réduite.

2.2. A l'échelle d'ORSA : modifier les contours de la zone inondable pour créer de nouveaux paysages

entra nées pour se protéger lors de la survenue de tels épisodes. Aux Pays-Bas, des déplacements importants de population sont prévus lorsque des inondations risquent de se produire. La situation de la région parisienne est loin de ces exemples extrêmes, pourtant les populations ne sont absolument pas préparées à des situations de crues.

Développer les paysages liés à l'eau (par exemple en étendant les darses tout en leur donnant des usages, ou en créant des noues ou canaux), le rendre visible et présent est un premier pas dans cette démarche de préparation aux aléas des inondations.



Créer de nouveau paysages à partir des ones inonda les

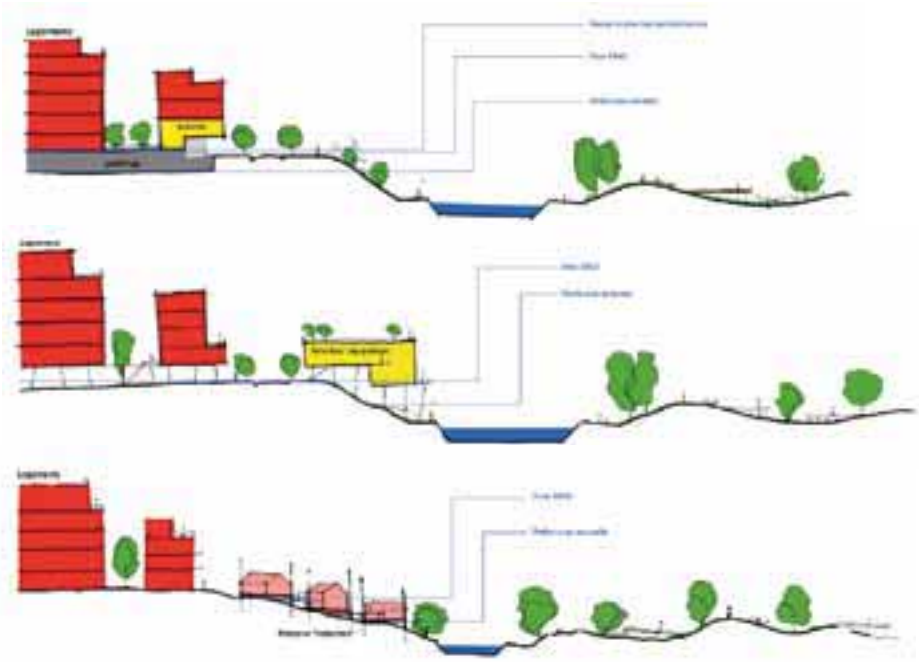
Il est important de préciser que cette focalisation sur les ones qui pourraient être construites ne doit pas faire oublier l'impact des inondations sur les autres volets du fonctionnement du rand Paris, qui eux, ne toucheront pas uniquement les populations situées dans le lit majeur des fleuves et rivières mais plus généralement l'ensemble de la population.

2.3. A l'échelle du bâti : varier les manières d'habiter au bord du fleuve

A plus court terme, il est tout à fait possible de construire en ones inondables, moyennant l'adaptation des formes urbaines. Cependant, l'utilisation à outrance de certaines formes, comme les bâtiments à socles de par ings, peut mettre en danger l'urbanité. abiter au bord du fleuve n'a-t-il pour unique traduction que la création d'une ville de socles La ville doit-elle être à ses dépens uniquement conditionnée à un aléa qui n'intervient qu'un mois par siècle

Il est d'ores et déjà possible de construire dans les ones inondables, en respectant les contraintes des PPRI, comme le montrent plusieurs exemples, comme l'opération de la AC du Port-à-l'Anglais pour n'en citer qu'un seul.

Ainsi, l'attention portée aux crues peut permettre l'émergence d'une forme urbaine originale, à condition que son évolution sur le long terme soit pensée, et qu'un soin particulier soit apporté à la diversité des solutions de construction (socles, pilotis, terrasses, bâtiments flottants, etc.).

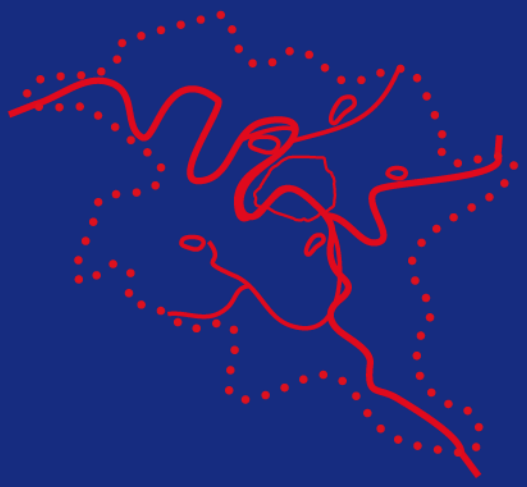


Équipe Nouvel – Duthilleul – Cantal-Dupart

Jean-Marie Duthilleul

Michel Cantal-Dupart

PROPOSITIONS ET NOUVEAUX REGARDS SUR ORLY RUNGIS SEINE AMONT



ÉQUIPE AJN JEAN NOUVEL - AREP JEAN-MARIE DUTHILLEUL - MICHEL CANTAL-DUPART

GRAND PARIS | SÉMINAIRE ORSA | RENOUVELER DURABLEMENT UN TERRITOIRE FRAGMENTÉ | JANVIER 2010

INTRODUCTION

Le travail sur le Grand Paris nous a amenés à formuler neuf mesures permettant des stratégies pour l'avenir de la métropole parisienne.

Le présent texte vise à esquisser une application de ces mesures au territoire d'Orsa.

1. LISIÈRES

Les lisières constituent le raccord entre deux types d'espace : la ville et la campagne, entre une zone de grands ensembles et un parc, entre une zone industrielle et une zone pavillonnaire. A la façon d'un littoral, d'un rivage, la lisière peut être aussi le lieu où la nature désire entrer en ville, ou où la ville se projette dans la nature.

Le territoire d'Orsa offre de nombreux kilomètres de littoral, de lisières, entre la nature et le construit. Ces lisières sont le résultat d'une géographie : des continuités et des couloirs naturels qu'il s'agit de respecter. S'y ajoutent celles que le construit a générées dans son évolution historique.

Ainsi, nous proposons d'instaurer des lieux de promenade le long de la Seine, le long des parcs existants (comme le Parc des Lilas) ou d'en créer de nouveaux, comme sur le territoire de Vitry sur Seine ou de Choisy-le-Roi qui en manquent aujourd'hui.

Le renforcement et l'implantation de nouvelles pistes cyclables sont une nécessité pour amorcer une porosité de ce territoire fragmenté. En profitant de la géographie du plateau central de Rungis, on peut créer une cité cyclable pour tous.

Les lisières peuvent également abriter des jardins de plaisance destinés aux riverains qui n'en disposent pas. Par ailleurs, elles peuvent être le terrain d'exploitation systématique des énergies renouvelables : éoliennes, hydrauliques, géothermiques. Le recyclage et le retraitement, le drainage et la conduite des eaux peuvent tous être expérimentés dans ces espaces aménagés.

Le cimetière de Thiais est un secteur majeur d'instauration des lisières – en transformant ses abords, son territoire s'ouvre sur son entourage et devient un lien au lieu de constituer une rupture.

2. VOIES, PISTES, CHEMINS

Les voies par lesquelles on circule révèlent à elles seules une géographie. Tantôt, elles composent avec la géographie naturelle qu'elles empruntent par facilité ou par commodité, tantôt elles fabriquent la leur : ce sont les infrastructures. Leur addition ou leur accumulation, la manière dont l'une joue de l'autre ou s'en accommode, ne sont pas toujours heureuses, parce qu'elles ne se rapportent pas l'une à l'autre. C'est l'interférence des voies et des territoires qu'elles parcourent, de leur géographie artificielle avec la géographie naturaliste qu'elles suivent ou qu'elles bousculent, qui mérite d'être raisonnée sur le territoire d'Orsa.

Qualifier un territoire, c'est comprendre la logique de ses paysages, les relations qu'ils entretiennent avec leurs invariants que sont le sol, les fleuves, les reliefs. C'est avoir l'intuition des mécanismes qui sont à l'œuvre, c'est les rapporter à des nécessités qui les ancrent dans leur propre histoire.

Dans cette situation, les autoroutes ou les voies ferrées peuvent être comparées à des rivières, avec leurs berges, leurs encaissements ou leurs courbes.

Il existe déjà un réseau fantastique dans le territoire d'Orsa, de boulevards, de rues, de places, de sentes, à toutes les échelles et qui constituent un réseau d'espaces adaptés à la vie quotidienne, soit en fond de vallée, soit sur les coteaux. Le plateau est lui composé de grandes infrastructures adaptées à un autre usage urbain lié à l'activité économique et aux grands équipements métropolitains.

Dans la perspective du développement des pistes existantes et nouvelles, pourrait être mis en place un réseau de pistes hiérarchisées : les autoroutes paysagères, les boulevards urbains, de nouvelles pistes cyclables et piétonnes, capables d'irriguer le territoire fragmenté et segmenté d'Orsa et d'en faire un territoire cyclable cohérent et lisible.

Plusieurs solutions d'aménagement sont possibles, puisque le territoire offre une géographie variée avec le plateau d'Orly, la vallée de Seine, la vallée de la Bièvre et des coteaux :

- Séquence en surplomb de paysage : vues dégagées, lisières, en contrebas, plantations abondantes, l'autoroute passe au-dessus d'une canopée qui souligne le paysage, l'exemple du balcon de Thiais, sur le côté est du cimetière, vers le centre ville,
- Séquence en tunnel : avec un marquage cinétique par l'éclairage (tunnel de la N7 sous le hub d'Orly).
- Dans tous les cas : les aménagements nécessaires aux piétons et aux liaisons douces.

Les pistes ainsi formées seront structurantes pour le territoire et participeront de son développement en termes de mobilité et en garantissant des continuitées qui manquent aujourd'hui.

3. TRANSFORMATIONS, TISSAGE ET MÉTISSAGE

Des zones d'activités, des zones industrielles, des zones commerciales contenues dans le périmètre d'Orsa sont appelées aujourd'hui à subir des mutations et des changements d'affectation.

Les pratiques et usages des habitants évoluent et le territoire devra vraisemblablement fonctionner autrement que sur le simple zonage.

Le mixage commerce/logement/bureaux est devenu nécessaire.

De même que les propositions sur les lisières peuvent générer un commerce de proximité et de qualité, les propositions de mutation et de brassage des activités vont dans le sens de la flexibilité, de la rotation et du micro local qui représentent aussi le commerce de demain.

La mixité des activités que l'on souhaite instaurer est un facteur de stabilité d'une métropole.

« Le zoning qui a fabriqué les incohérences urbaines d'aujourd'hui est annulé – aux exceptions près liées aux données historiques, de sécurité ou de nuisance. Si un terrain ou un bâtiment est à louer ou à vendre, l'usage – sauf exception – sera déterminé par l'acquéreur. [...] Ces changements d'affectation seront l'occasion de redimensionner logements et bureaux pour donner d'autres plaisirs de vie. Chaque cas fera l'objet d'une négociation de densité complémentaire, de démolition ou de construction ou d'aménagements complémentaires sur les terrains ou sur les parkings, avec l'introduction de commerces de proximité en pied d'immeubles, de manière continue, linéaire, ruelles commerçantes comme des souks.»
Jean Nouvel

« ... Il faut parvenir à ce que des habitants de l'agglomération parisienne ne soient nullement intéressés par les arrondissements de Paris les plus cotés, du fait même que l'on n'y trouve pas des usines, des hangars, des entrepôts, ni tout ce que ces bâtiments reconquis et métamorphosés peuvent procurer d'espaces originaux, de privilèges, d'usages singuliers.»
Alain Fleischer

4. RÉSEAUX, CONNEXIONS, MAILLAGE et MOBILITES plurielles : le 4e niveau de mobilité

Le territoire d'Orsa est aujourd'hui irrigué par trois niveaux de mobilité, la proximité piétonne, la mobilité interquartiers avec les bus, les tramways et les voitures, et l'accroche métropolitaine avec les RER et les métros.

La réflexion sur le Grand Paris a montré qu'une telle métropole ne pouvait se structurer et donner à ses habitants l'accès à toutes ses richesses économiques et culturelles que si était mis en place un quatrième niveau de mobilité reliant tous les points de la métropole en moins d'une demi-heure.

La réflexion sur les mobilités du territoire d'Orsa commence par bien le positionner dans cette logique métropolitaine et donc mettre en place les points d'entrée sur ce réseau de quatrième niveau dans Orsa.

- Aéroport d'Orly porte sur l'Europe du Sud et l'Afrique;
- Les grands secteurs de développement « vert » de Maisons, les Ardoines, Villejuif.

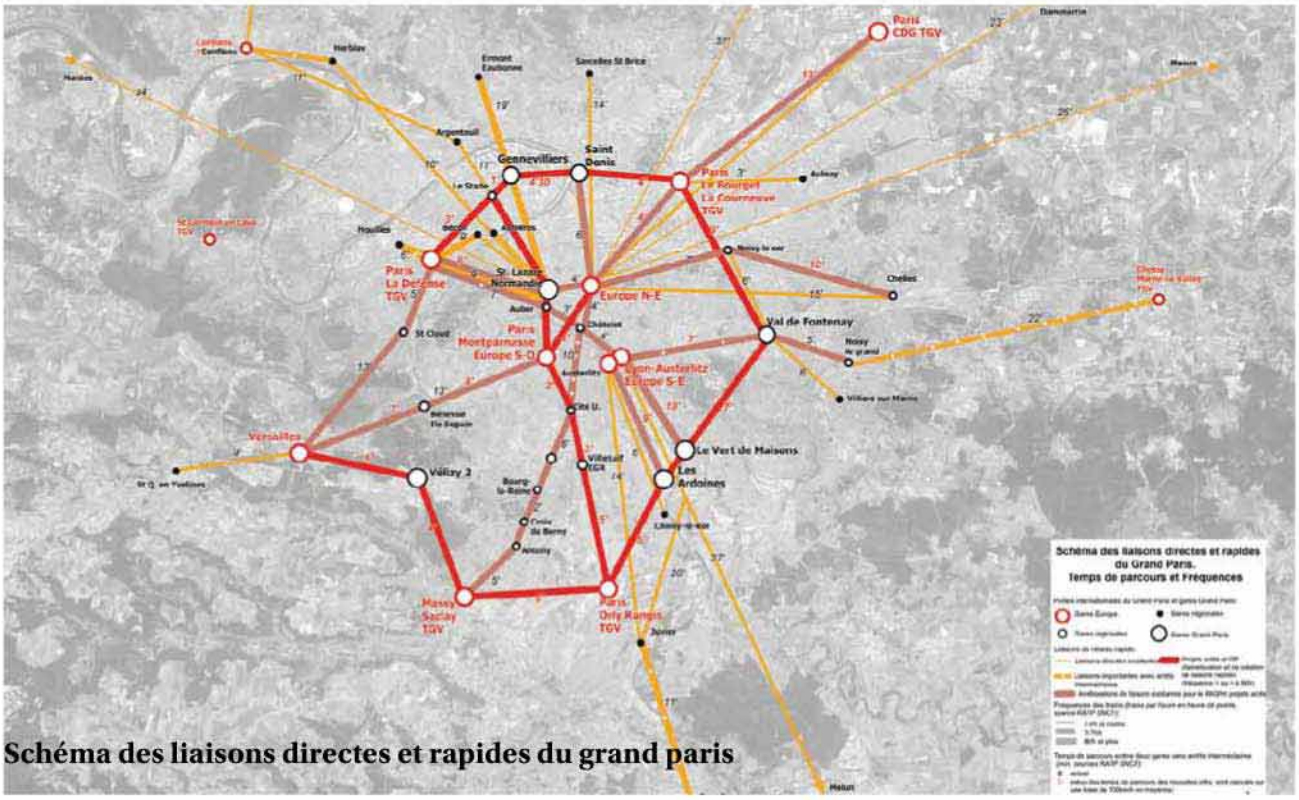


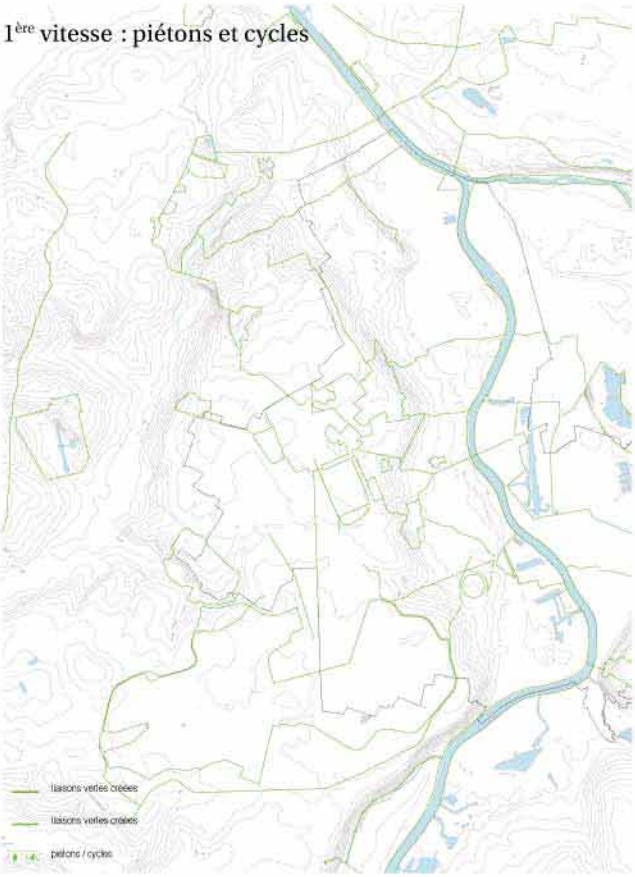
Schéma des liaisons directes et rapides du grand paris

Il faut donc à Paris un système de déplacement rapide, cadencé, maillé, bien relié aux dessertes locales et de proximité.
Ce que Fulgence Bienvenüe a instauré dans le Paris du début du XXe siècle, il faut le mettre en place dans le Paris du début du XXIe siècle : un réseau rapide, qui couvre le territoire et qui permette, de tout point du réseau, de rejoindre un autre point en moins d'une demi-heure avec un ou deux changements au maximum. Pour être rapide, ce réseau devra être parcouru par un transport guidé, de type métro… Un réseau cadencé, où le temps d'attente n'est plus lié à un horaire mais à une fréquence, élevée et régulière : on peut souhaiter qu'il ne dépasse pas six minutes, soit un temps d'attente moyen de trois minutes.
Un réseau maillé, où tout point du réseau est un « hub », un moyen où convergent plusieurs rayons, un point de connexion qui offre plus de destinations que simplement deux directions opposées.

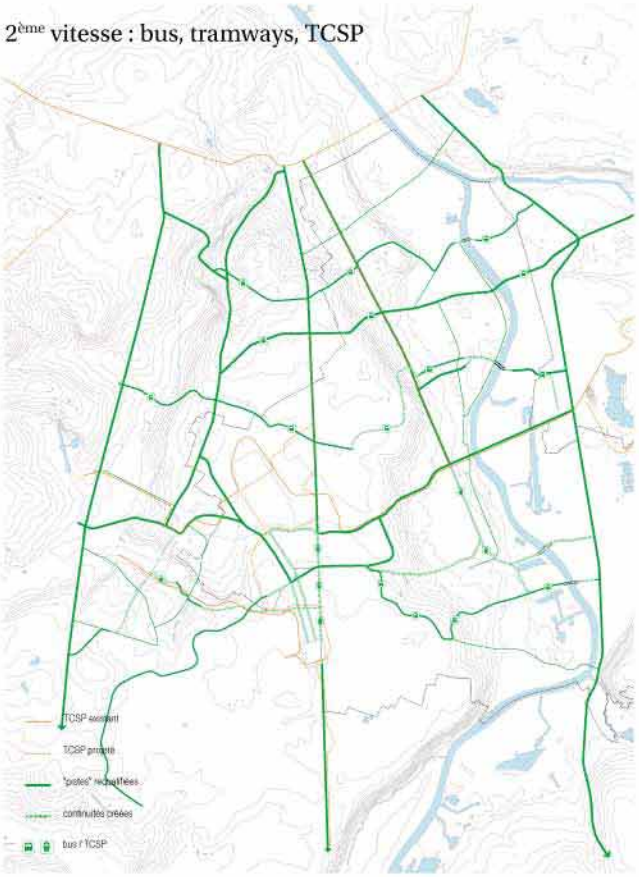
Ce réseau rapide s'appuie sur les réseaux et les infrastructures existantes. Il reprend les performances de barreaux déjà parcourus à grande vitesse qu'il valorise en complétant le système par de nouveaux barreaux Ces barreaux sont soit des infrastructures ferrées existantes sur lesquelles sont mises en place de nouvelles dessertes directes entre deux hubs, soit des lignes nouvelles, dès que possible en viaduc au-dessus des emprises d'autoroutes existantes. Entre Roissy et Orly, les lignes ultra-rapides empruntent le trajet des autoroutes qu'elles surplombent, tandis qu'elles relient en souterrain la gare Montparnasse à celles, réunies, de l'Est et du Nord, ou Saint-Lazare à La Défense. Dès qu'elles sont aériennes, ces lignes participent des paysages qu'elles font découvrir, à l'exemple des lignes aériennes du centre parisien.
Jean-Marie Duthilleul

Schémas des différents réseaux de vitesses de mobilités sur le territoire d'Orsa

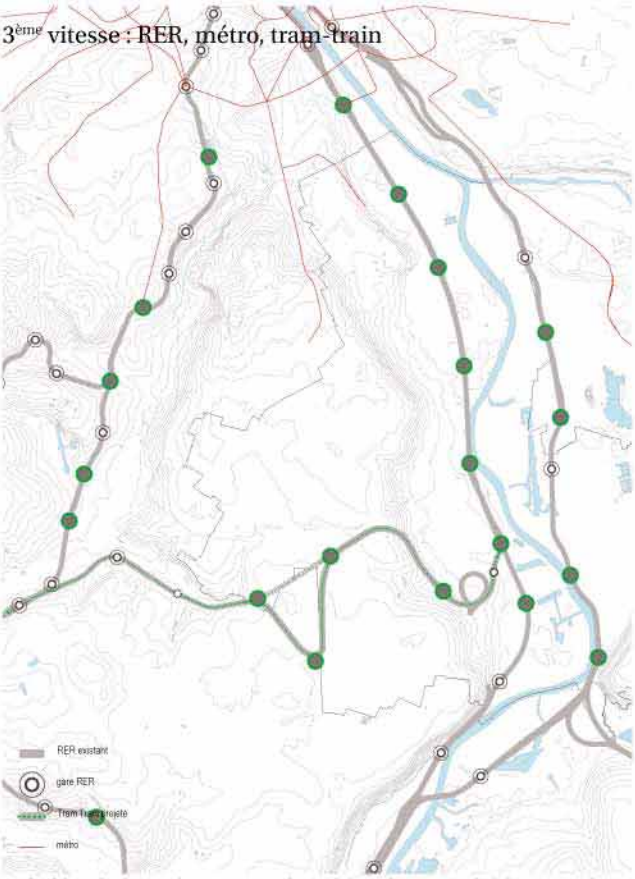
1ère vitesse : piétons et cycles



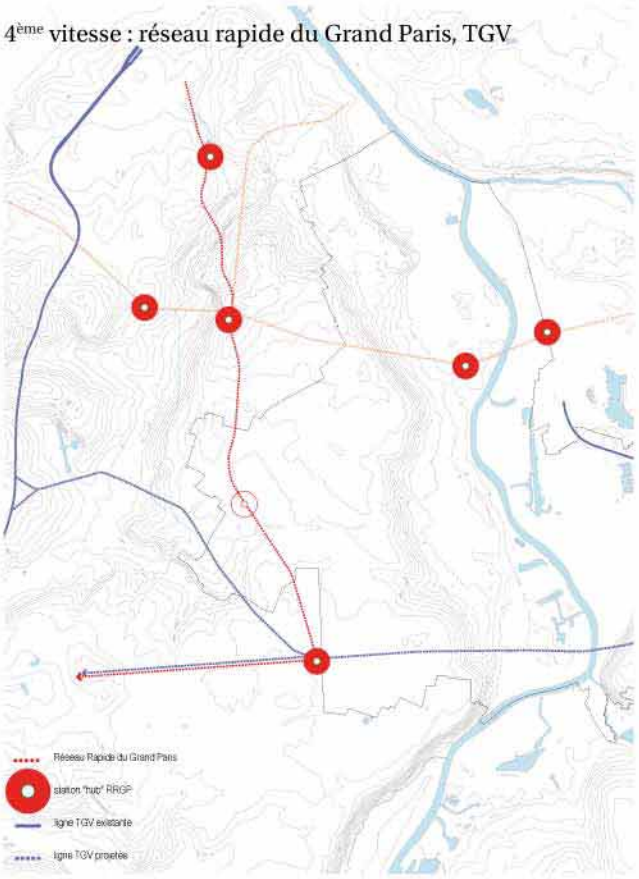
2ème vitesse : bus, tramways, TCSP



3ème vitesse : RER, métro, tram-train



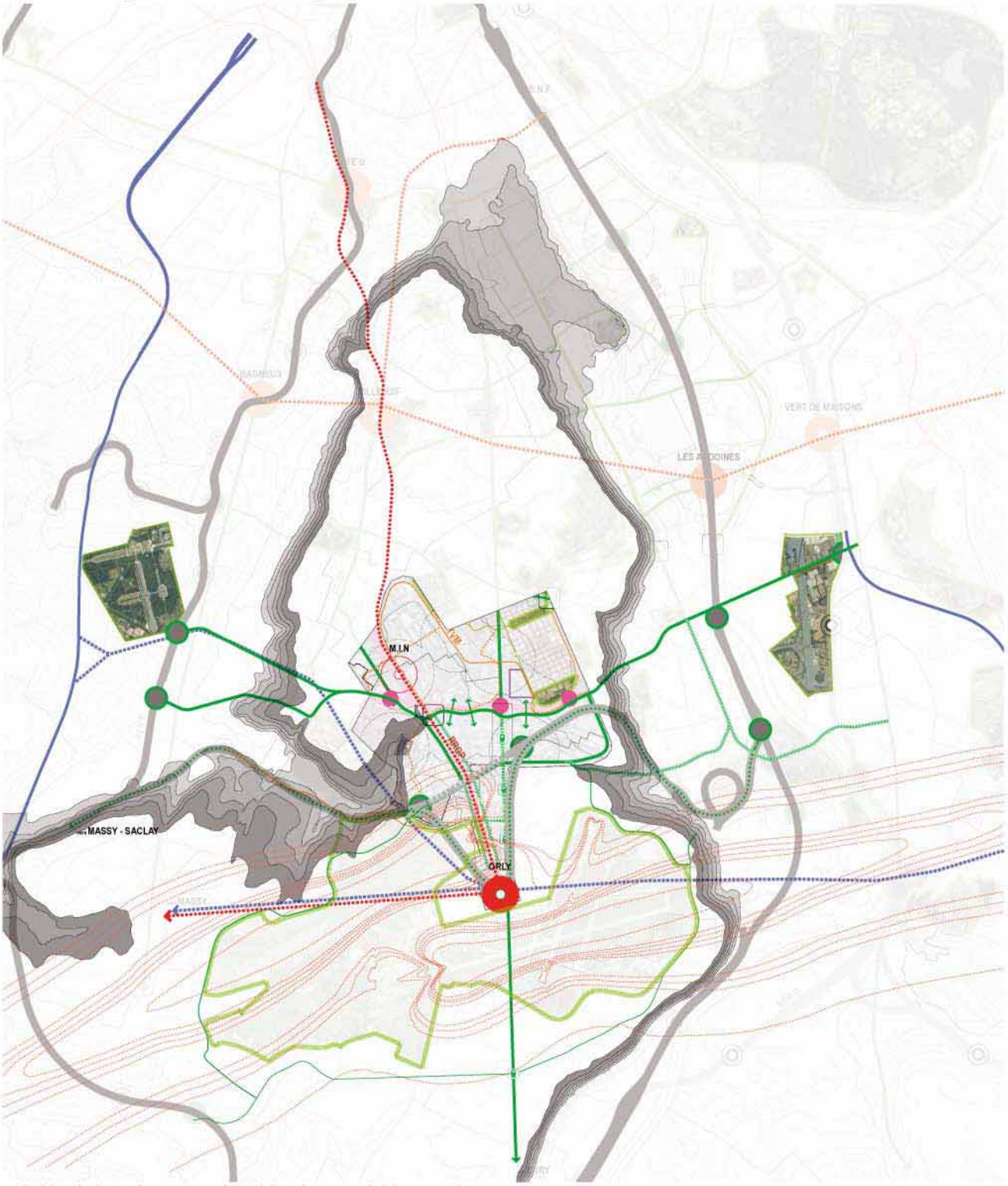
4ème vitesse : réseau rapide du Grand Paris, TGV



Alors, à partir de ces grandes portes d'entrée métropolitaines, comment irriguer en profondeur le territoire ?

Deux sujets, les villes des vallées et des coteaux et le grand plateau géographique qu'on appelle le plateau des échanges parce que ce lieu est celui des emplois, de la logistique, des grandes infrastructures de transport et des équipements structurants.

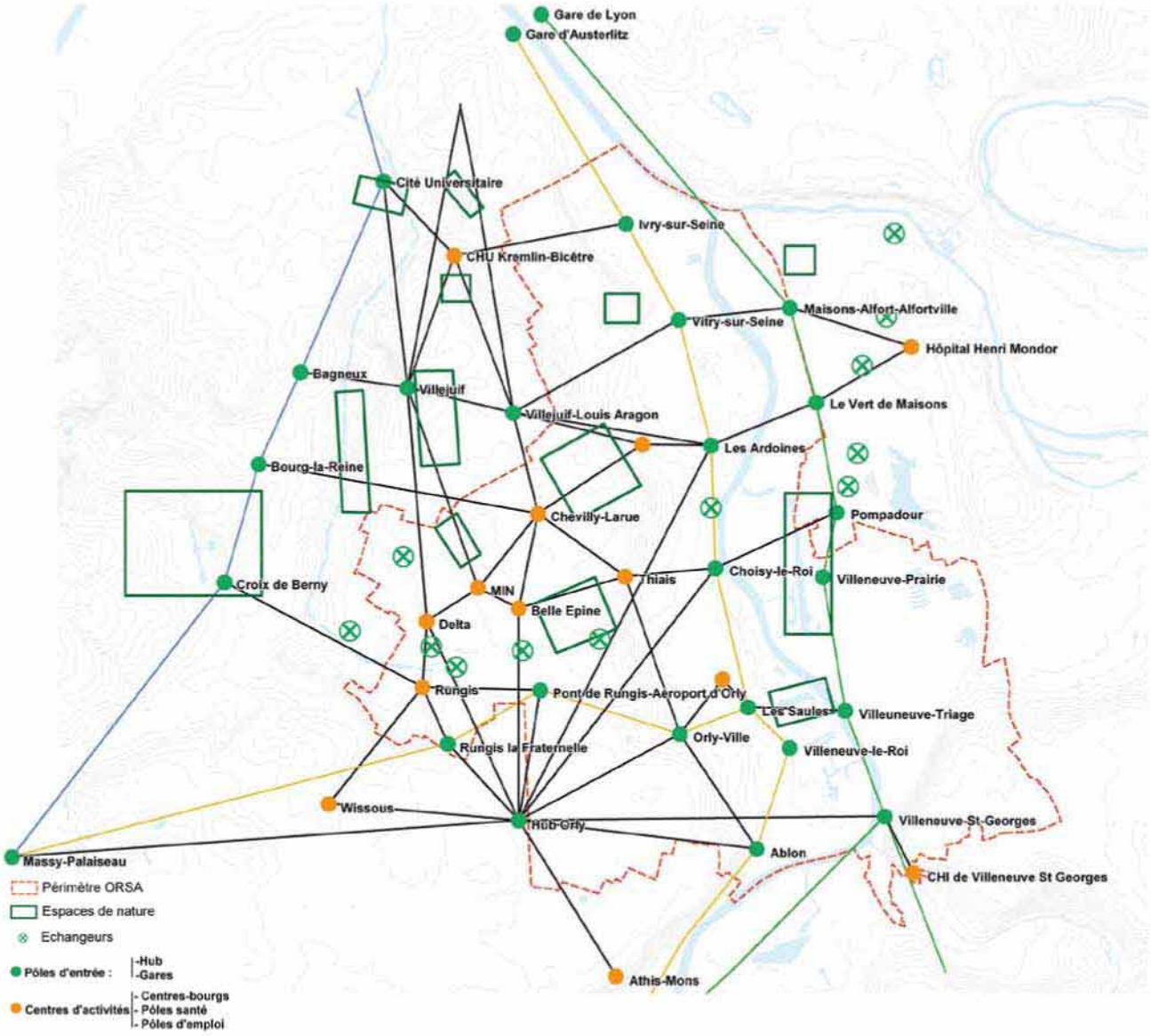
Schéma du plateau des échanges



On propose aussi de faciliter des connexions est-ouest, entre les vallées de la Bièvre et de la Seine, et de mailler plus finement qu'aujourd'hui celles allant du nord au sud notamment par des liaisons douces permettant de relier les parcs et espaces verts existants depuis Paris. Ce complément de maillage s'adosserait plus particulièrement sur celui des transports urbains existants, tels que le TVM, le tramway, les bus (la deuxième vitesse).

Pour cela nous avons déterminé sans exclusive un certains nombre de polarités dans le territoire d'Orsa élargi à la vallée de la Bièvre et simulé des possibilités de connexions, des continuités de trajets aujourd'hui difficiles sur la base du réseau existant, qui permettront de se déplacer entre les pôles de façon plus évidente et d'assurer un ancrage métropolitain au futur PLATEAU DES ECHANGES d'ORLY RUNGIS.

Schéma des connexions entre les polarités urbaines d'Orly Rungis Seine Amont



Ces polarités ont été élaborées à partir de quatre critères :

• En premier lieu celui de l'accès métropolitain au territoire : Les GARES OU AÉROGARE – entrées de ville qui sont appelées pour certaines comme celle de l'aéroport à devenir des hubs, garantissant ainsi une intermodalité optimum entre modes de transport et vitesses de mobilité, en fluidifiant les déplacements des usagers sur le territoire ;

• Un autre type de polarités nous est apparu remarquable comme celles liées au PATRIMOINE BATI et SPATIAL EXISTANT des centre-bourgs, villes et villages déterminées par leur statut administratif ou culturel : tels les centres-ville d'Orly, de Rungis, de Thiais de Chevilly-Larue, de Fresnes ou d'autres lieux identitaires comme les ZUS, celle des Navigateurs par exemple, située entre Choisy et Orly, etc…

• Puis nous avons distingué les grands CENTRES D'ACTIVITES, et d'EMPLOIS du plateau comme ceux du MIN, de Senia, de Belle Epine, et des pôles tertiaires au pourtour de l'aéroport d'Orly ; les ARDOINES et LES POLES SANTE de Villejuif, du Kremlin Bicêtre et de Créteil.

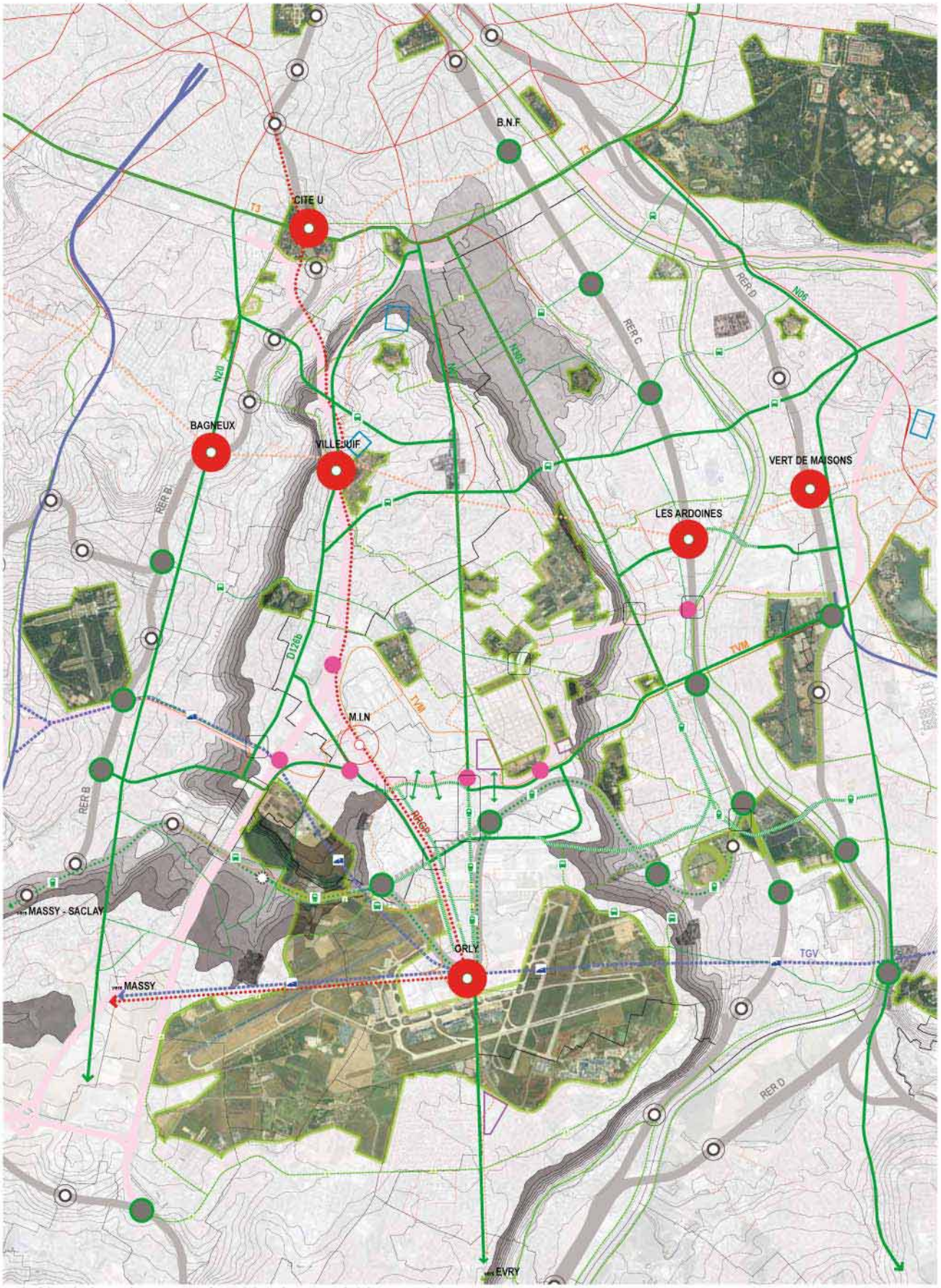
• Enfin nous avons identifié des pôles NATURE comme la Seine, les parcs urbains régionaux ou départementaux, les espaces sportifs de grande échelle, les cimetières, les pépinières, les espaces agricoles, les jardins familiaux.

Dans le cadre de ces polarités LE PLATEAU DES ECHANGES D'ORLY RUNGIS rassemble sur un même site ces préoccupations de transformation, de lisières, de continuités urbaines, d'accessibilités par différents modes de transports depuis les pôles d'Orsa et ceux de la métropole et du pays tout entier voire de l'Europe (cf. schéma du plateau des échanges).

Mais cette agrégation d'activités logistiques, commerciales, tertiaires, d'hébergement et d'équipements de transports d'échelle régionale, nationale et internationale et de projets de développement comme Cœur d'Orly ne compose pas aujourd'hui un ensemble urbain cohérent, sensible, dans lequel il est agréable de travailler, de se rencontrer, d'échanger, de se former, de se déplacer, voire d'habiter.

Situé entre le parc de Seaux et le parc des sports de Choisy, à 7 km de PARIS, à proximité d'EVRY de MASSY et de SACLAY, il est au cœur même des enjeux de transformation urbaine du Grand Paris.

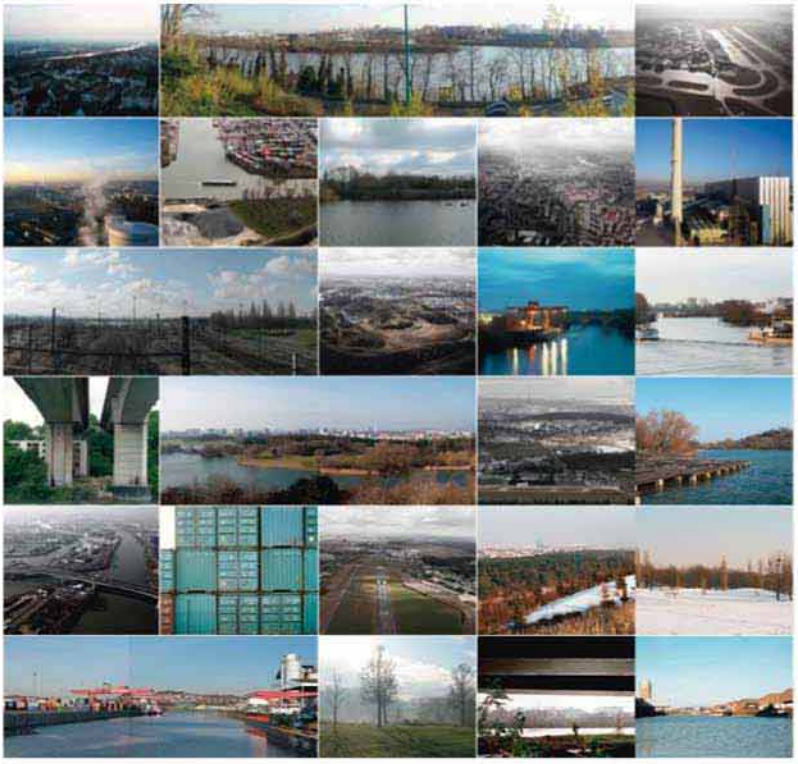
Schéma de synthèse : identités et évolution des mobilités dans les territoires d'Orsa



5. HAUTS LIEUX

Les villes ont leurs « hauts », leurs hauteurs, que ce soient celles offertes par la configuration naturelle, ou celles des bâtiments conçus pour être plus haut que les autres. Certains quartiers sont devenus les hauteurs de la ville. Les tours de l'architecture moderne et contemporaine obéissent à ce désir de faire signe, de signaler la ville, de créer des points culminants, plus visibles que le relief naturel. Une tour est aussi bien un signe que l'on voit de loin, un signal, un repère d'orientation, qu'un lieu à partir duquel on voit au loin, on se repère, on s'oriente. Elle crée du surplomb et du point de vue : elle offre du panorama, et une vision, une perception du plan.

Dans ce cadre, nous proposons, dans le secteur de Vitry - Choisy-le-Roi - les Ardoines un renforcement des caractéristiques de chacun des sites : la création d'un parc sur les friches actuelles de la rive gauche ; la reconversion des châteaux industriels en friche, le renforcement du parc départemental de loisirs et de son bassin rive droite.



« Sur les principales interconnexions sont implantés les nouveaux centres, dits « hauts lieux ». Ils s'organisent dans la logique de PARIS, capitale de l'interférence ville-nature, en périmètre de lieux exceptionnels choisis pour leurs qualités esthétiques, poétiques, urbaines, paysagères, dans la stratégie de créer un lien entre des villes existantes, des « quartiers ». [...]
Ces hauts lieux sont très denses. Le principe du périmètre autour d'un paysage permet la plus grande efficacité de transport en commun dans une construction sur ou contre le transport public. La hauteur, les tours, les balcons urbains créent le plaisir de nouveaux horizons, la conscience de la riche complexité de PARIS, la mise en place d'une totale mixité programmatique et l'intégration des nouvelles techniques d'énergies renouvelables – géothermie, solaire, éolien – qui en font des éco-cités.»
Jean Nouvel

« ... Il faut que les tours cessent d'être monofonctionnelles, comme le sont les tours de bureaux, mortes la nuit et les jours fériés, et parfois illuminant un intérieur vide. Le modèle d'une tour devrait être la tour de Babel : une petite ville où divers langages se croisent, dans une vivante polyphonie des langues, des métiers, des activités, des âges... »
Alain Fleischer

6. QUARTIERS, CITÉS, GRANDS ENSEMBLES

Partant du principe qu'en terme d'habitat, le territoire d'Orsa est occupé par des zones pavillonnaires (rive droite de Choisy-le-Roi), des Zones Urbaines Sensibles (les Navigateurs, les Dalles, Haut-Pays à Orly, Quartier Nord à Villeneuve-Saint-Georges), nos propositions se basent sur les constats suivants : le manque d'équipements publics, ou leur insuffisance, une faible desserte en transports en commun sur ces périmètres.

Nous proposons plusieurs mesures qui permettront dans un premier temps d'établir le contact avec les habitants, en installant des structures temporaires et rapides à monter accueillant des cellules de concertation. Il s'agit de répondre aux besoins immédiats d'équipements publics de proximité. Ainsi, les pistes amèneront une ouverture vers le reste du territoire (aussi bien les transports en commun que les liaisons douces), les polarités permettront d'apporter une mobilité plus importante.

D'autres mesures s'imposent comme le métissage et l'hybridation des activités au sein des grands ensembles, la construction d'équipements pérennes, le traitement des espaces publics existants.

« Les zones urbaines sensibles feront l'objet de décisions immédiates liées à leur ouverture : voiries ouvertes, élimination des clôtures. Accueil rapide de bâtiments temporaires complémentaires liés aux besoins immédiats. À cet effet, il sera demandé aux responsables actuels, associations, organismes de gestion, élus, de se réunir pour déterminer sous trois mois un programme d'urgence : lieux de rencontre, de travail, de loisir, équipements, habitats complémentaires. Pendant ce temps se prépareront des architectures légères, préfabriquées, montables et démontables, flexibles, pouvant être implantées sur les parkings, terrasses, espaces libres en quelques semaines.

Dans ces abris seront intégrés les locaux des structures de concertation et d'étude pour la mutation de chaque ZUS. Ces abris pour la démocratie verront la mise en œuvre d'une élaboration commune d'un nouveau projet entre les différents acteurs largement impliqués dans la chaîne demande / commande / fabrication /habitation / gestion. La politique mise en œuvre vise à l'ouverture, à la mutation et à l'intégration des quartiers. Elle est incompatible avec l'idée de la démolition, de l'éradication... »
Jean Nouvel

7. LES DEUX VALLÉES : DE LA SEINE ET DE LA BIÈVRE

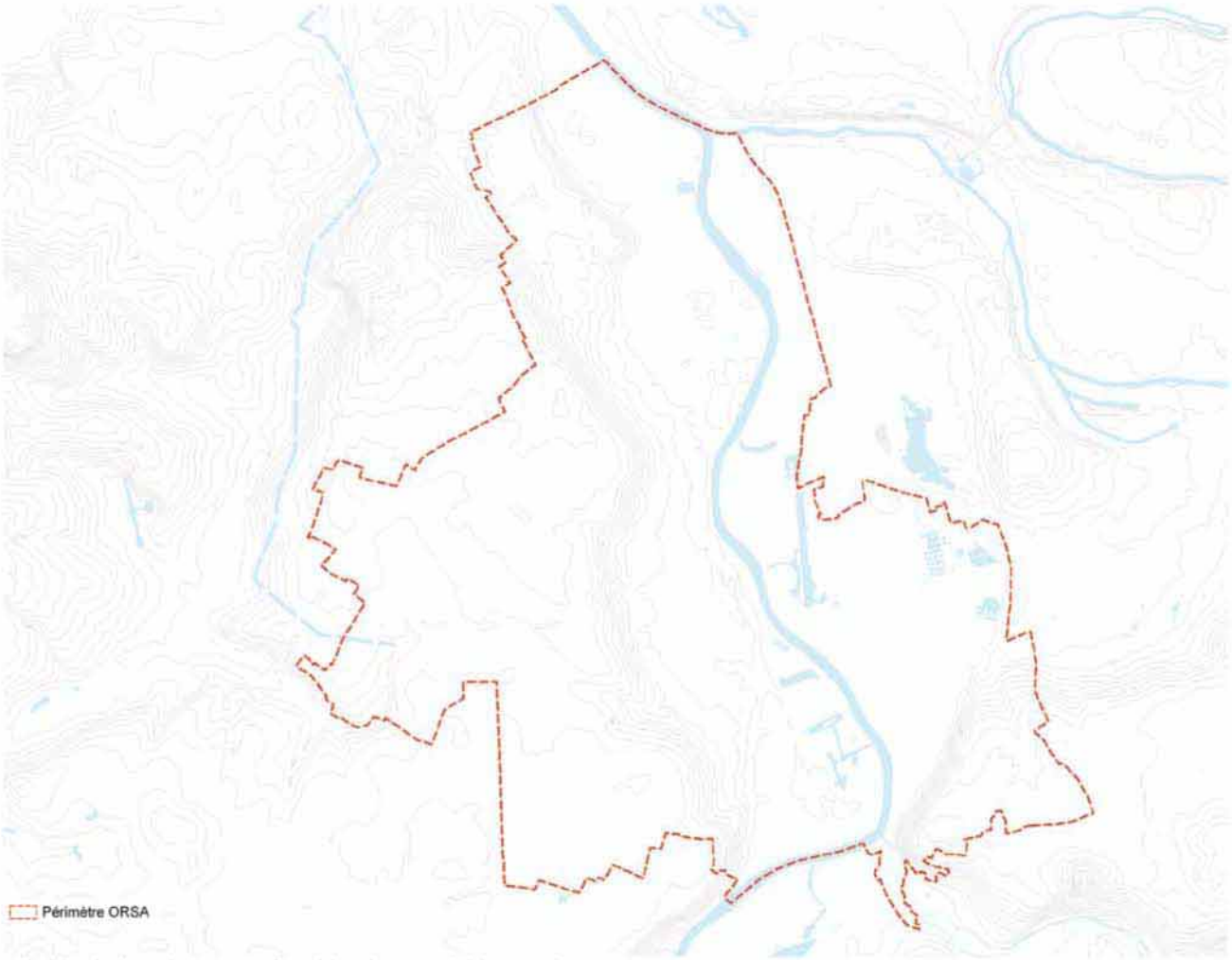
Les deux vallées de la Seine et de la Bièvre constituent deux vecteurs naturels du développement du territoire d'Orsa. Il est indispensable d'établir des liaisons entre ces deux vallées et de renforcer celles, existantes, entre la vallée de la Seine et le plateau d'Orly.

Dans le sillon du Grand Paris, la vallée de la Seine, qui abrite des entreprises des biotechnologies, joue un rôle stratégique en tant que la Silicon Valley française. Il faut que ce site devienne attractif, ce qui nécessite des mutations et des aménagements adéquats.

Nous proposons d'encourager l'implantation des entreprises de ce type au sein d'une Vallée des Biotechnologies.

Orly-Rungis Seine-Amont disposerait de cette manière d'un atout majeur pour le développement de son territoire. La dynamique économique basée sur la croissance des sociétés des biotechnologies (la création nette de richesses et d'emplois) rayonnera sur le territoire français. L'exemple de Sanofi-Aventis, situé à Vitry-sur-Seine, est un exemple de fédérateur spatial capable d'attirer des partenaires du même domaine et de créer un pôle de compétences et de recherches à l'échelle internationale.

Schéma des deux vallées



La Vallée des Biotechnologies est l'expression directe de notre Grand Paris.

La Seine, à partir du 13e arrondissement de Paris est en majorité industrielle – il s'agit alors d'instaurer sur ses quais des passages pour la promenade. L'exemple des sablières du 13e arrondissement en témoigne.

Nous proposons de poursuivre cet agrément paysager tout le long de la Seine, du nord au sud du territoire d'Orsa pour créer, par exemple, une continuité cyclable à partir du 13e arrondissement jusqu'à Ablon-sur-Seine.

Cette continuité aurait l'avantage de donner un esprit d'aménagement et de fabriquer un paysage plus innovant qu'une liaison routière de halage.

A travers le concept des Iles, le long de la Seine, nous proposons d'instaurer des liaisons transversales entre les zones occupées par des industries et l'habitat le long du fleuve et le reste du territoire.

En maintenant une compréhension forte du paysage, une lecture, puis une pratique harmonieuse du territoire vont s'en dégager. Ces liaisons douces peuvent être établies et renforcés sous la forme de pistes cyclables, irriguant tout le territoire d'Orsa.

Les activités fluviales et l'habitat fluvial peuvent apporter un développement rapide de la vallée de la Seine, pratiquement inexistant sur le site, à la différence de ce qui existe à Athis-Mons et Juvisy. Ainsi, des bateaux logements, avec l'aménagement des appontements équipés, l'installation des bateaux d'activités (cafés, salles de spectacle) donneront un élan culturel à la vallée de la Seine.

La Seine sépare les communes à l'exception de Paris et Choisy-le-Roi. Il y a toujours une rive droite et une rive gauche qui portent des antagonismes qui disqualifient de nombreux espaces de grande valeur. La création de nouveaux ponts est donc une nécessité. Chaque pont doit susciter la création d'une tête de pont qui est l'amorce d'une reconquête des berges selon les règles de l'art qui assure la débâcle du fleuve.

L'image des ponts de l'Alma et d'Austerlitz, avec leurs places à chaque extrémité, peut servir de référence à ces aménagements.

8. PARIS CENTRE

Paris est en pleine mutation aujourd'hui. Il faut accompagner politiquement sa mutation, puis repenser son aménagement en termes d'accessibilité, densité, réversibilité. Accessibilité du maillage de la trame de transports (métro).

C'est ce principe qu'il faut étendre à l'ensemble de l'agglomération, avec d'autres modes, d'autres rapidités, d'autres technologies.

Nous proposons de créer des parcs qui franchissent et effacent les actuelles limites de Paris. Ils pourraient être conçus à partir des parcs existants autour du périphérique, comme par exemple le parc Montsouris au sud de Paris, ou le Bois de Vincennes, à l'est.

Avec l'effacement du périphérique, rendu à son rôle de boulevard urbain, la transition végétale se fera facilement avec les communes voisines, en rendant les bords de la Seine à la promenade depuis le centre de Paris vers le territoire d'Orsa.

Ainsi, une continuité paysagère sera étendue sur toute la vallée de la Seine, avec les grands jardins en bord de Seine qui participeront à l'identité métropolitaine du territoire.

Tracer des continuités urbaines et végétales permettra à Orsa d'intégrer pleinement la Seine dans le fonctionnement de son territoire.

« Paris historique n'est pas achevé, c'est une ville en pleine forme ... qui doit toujours tendre asymptotiquement vers son apogée. Son patrimoine [...] doit toujours être en tension avec la modernité visible, les plaisirs, les bonheurs de vivre. Les quartiers et les vues les plus mythiques doivent explorer les jardins, les toits de Paris, les passages et surtout les quartiers mal ficelés ces dernières décennies doivent conquérir un statut égal aux quartiers les plus centraux... »
Jean Nouvel

« ... Il y a divers supports possibles à la continuité du rêve d'une circulation à travers la ville, les obstacles s'effaçant au profit des passages et des points de vue. L'un de ces supports est celui de la végétation, des plantations, de la verdure : rendre leur splendeur d'origine aux jardins historiques de Paris [...], relier, connecter les jardins les uns aux autres, créer des coulées vertes, faire descendre la végétation jusqu'au bord de l'eau dont elle se nourrit, c'est-à-dire redonner à la Seine un écrin de nature [...].Un autre support à la continuité du rêve est l'élévation du point de vue, une sorte de vol à hauteur raisonnable [...].Au-dessus de la ville, plantée dans la terre, il y a une ville qui flotte à mi-hauteur, une cité suspendue... »
Alain Fleischer

9. NATURE ET PATRIMOINE CULTUREL

Le patrimoine paysager, résidentiel et industriel, tous présents sur le territoire en étude, présentent un atout majeur pour Orsa.

Les parcs, comme le parc des Lilas, le parc interdépartemental des Sports à Choisy-le-Roi, mis en réseau avec d'autres parcs par un système de liaisons douces, irrigueront le territoire. C'est pour cela qu'il faut les préserver et tendre vers leur extension.

Les zones pavillonnaires, les grands ensembles présents ici constituent le patrimoine résidentiel, qui a besoin de transformations et de connexions avec le reste du territoire.

Cependant, ce travail de transformation doit tenir compte de l'histoire, des parcours urbains, de l'expérience des habitants.

Le patrimoine industriel, très présent dans le périmètre Orsa, laisse aujourd'hui de grands espaces à réaménager, tout en nous rappelant le passé historique des communes.

Intégrer le souci de mémoire de ce passé industriel dans la conception de nouveaux projets d'aménagement.

« L'art doit devenir une des clés de l'éclat, de l'aura parisienne. Un art situé, un art urbain dans ses grandes dimensions. Un art structurant, loin du saupoudrage, un art conçu en fonction des lieux en même temps que de l'architecture des lieux, un enrichissement et un marquage de la ville par l'art du XXI e siècle aussi bien dans le Paris historique que dans PARIS du nouveau millénaire, une grande politique de commandes publiques à l'échelle de toutes les communes pour vivre l'art et pas seulement aller le visiter...»
Jean Nouvel

« ... Tous ces lieux possibles, dans le Paris d'aujourd'hui comme dans le Paris agrandi de demain, devront donc être répertoriés et donner l'occasion d'une étude systématique et inventive en vue d'une transformation radicale de l'ensemble, tant du point de vue urbanistique, qu'architectural, qu'artistique. [...] Cette nomenclature étant élaborée et une première série de travaux étant décidée, il faut prendre conscience de l'ambition d'un tel projet et considérer que le Grand Paris devienne alors le plus grand chantier au monde d'installation d'œuvres d'art tous azimuts dans un espace urbain défini. Ce Grand Paris devrait être pendant de nombreuses années un chantier où se ferait, sous les yeux de millions de spectateurs, l'art de leur temps. [...] le Grand Paris, grâce à une telle politique, deviendrait le creuset du renouvellement de l'art au XXI e siècle, le haut-lieu mondial de l'art contemporain. »
Daniel Buren

Équipe Atelier Portzamparc

Daniel Béhar

Christian de Portzamparc

Orly – Rungis • Seine Amont

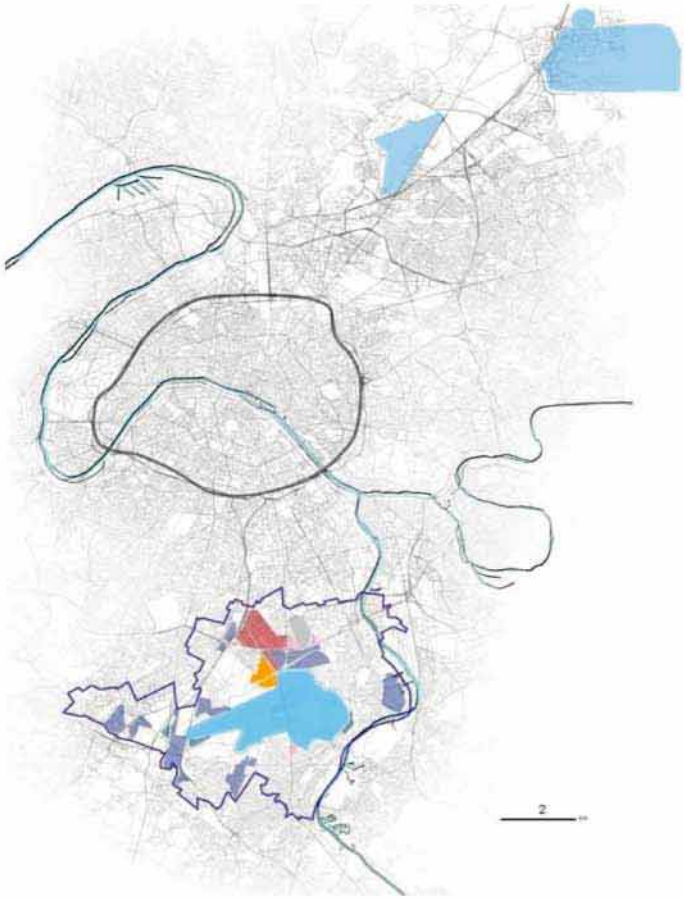
Renouveler durablement un territoire fragmenté

Le 8 décembre 2009

CHRISTIAN DE PORTZAMPARC , Architecte-urbaniste

Daniel Béhar, ACADIE co-traitant

Une situation paroxystique de la métropole



Le territoire du pôle d'Orly nous paraît présenter une situation paroxystique des enjeux métropolitains. En ce sens, il se prête particulièrement bien à la mise à l'épreuve et à l'approfondissement des hypothèses que nous avons esquissées pour la consultation internationale *le Grand Pari(s).*

Le territoire du pôle d'Orly est « hyper-métropolitain » : il cumule les fonctions au service de la métropole dans son ensemble (aéroport, MIN, zones logistiques, centres commerciaux, cimetière…), sans que celles-ci fassent sens localement. Ce territoire a l'envergure du Paris intra-muros, cependant il ne regroupe que 270 000 habitants. Le conflit entre le global et le local y est exacerbé.

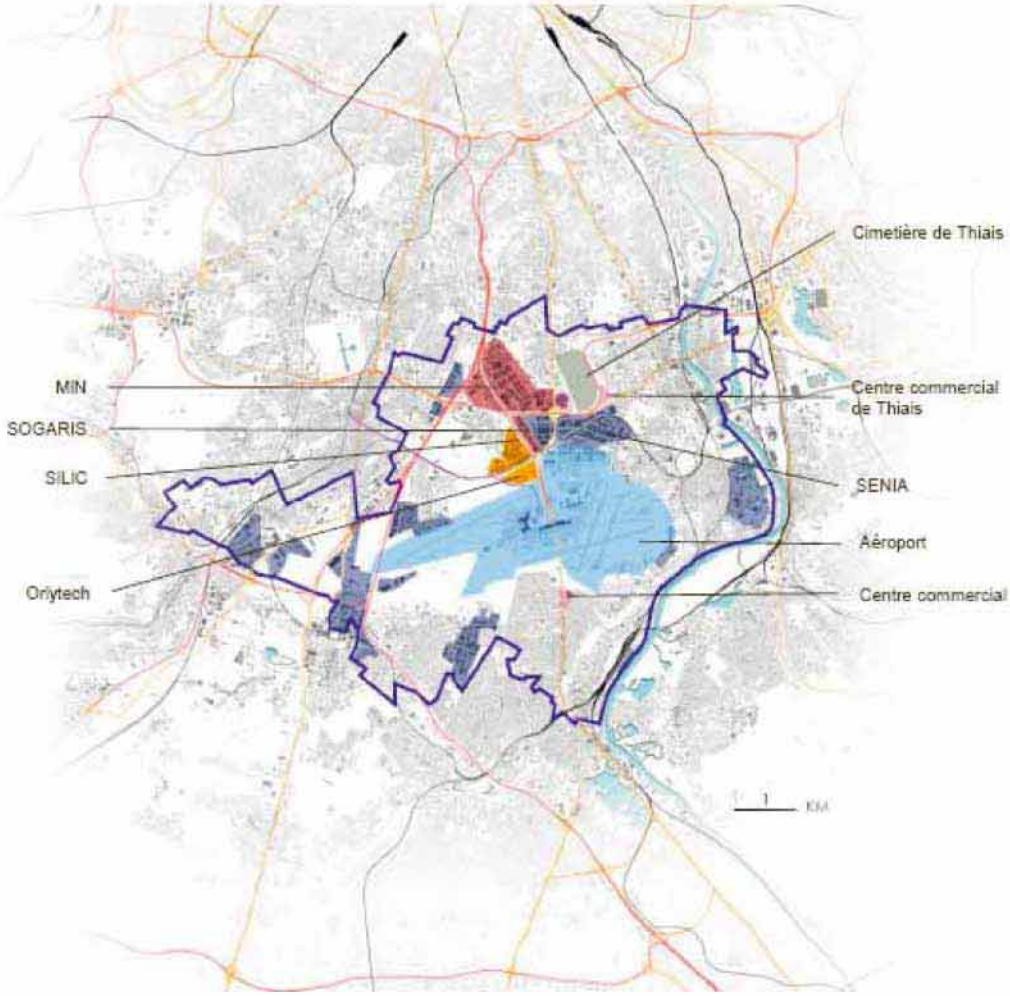
Le premier enjeu est donc :

Comment faire métropole à toutes les échelles, du global au local ?

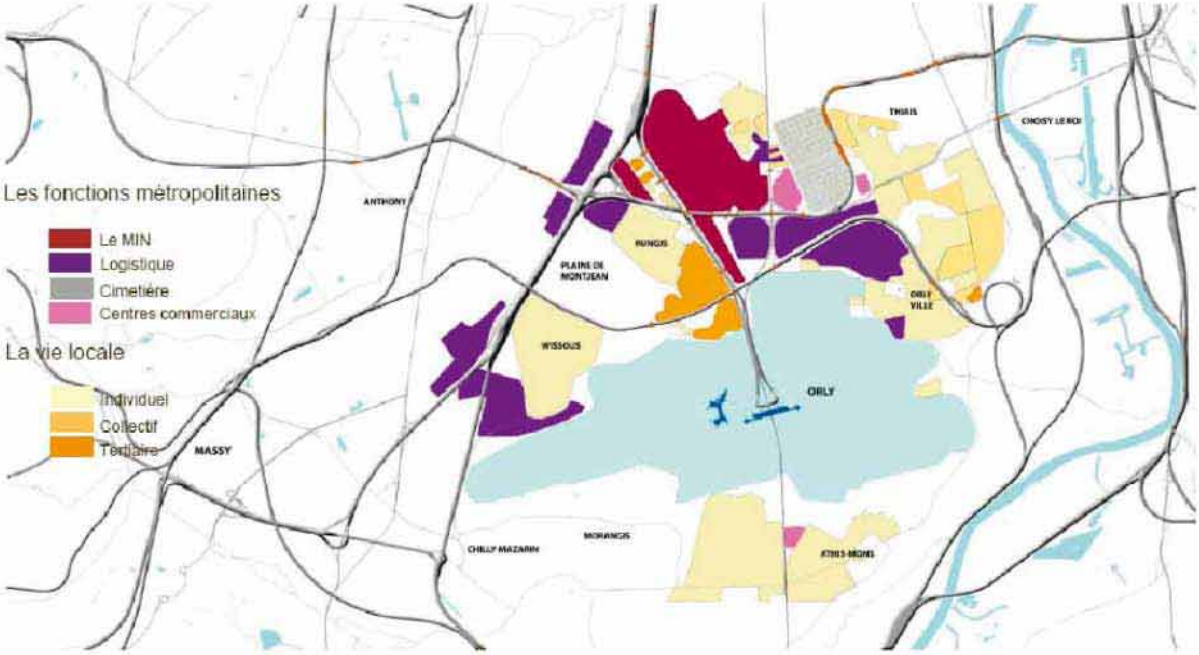
Cet ensemble de fonctions métropolitaines s'organise spatialement sous forme d'enclaves techniques, de grandes « plaques » étanches, séparées par les « tuyaux » des infrastructures de la métropole (autoroutes, voies ferrées..).

Le second enjeu est donc :

Comment trouver des formes de porosité entre ces plaques pour y installer la métropole du quotidien ?



Des plaques étanches séparées par des tuyaux



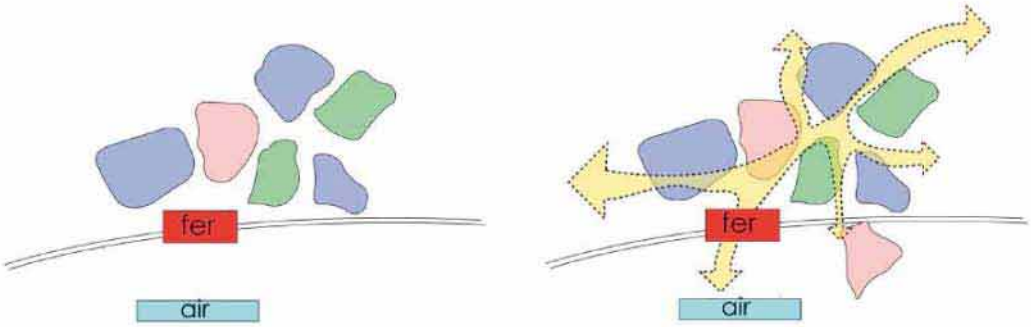
Installer la métropole du quotidien

A la condition préalable d'amorcer la transformation des fonctions métropolitaines, de les mettre en valeur, il sera alors possible d'imaginer un scénario d'installation entre les plaques, de « la métropole du quotidien » (habitat, commerces, bureaux…). Il faut que la vie courante irrigue et traverse ces plaques.

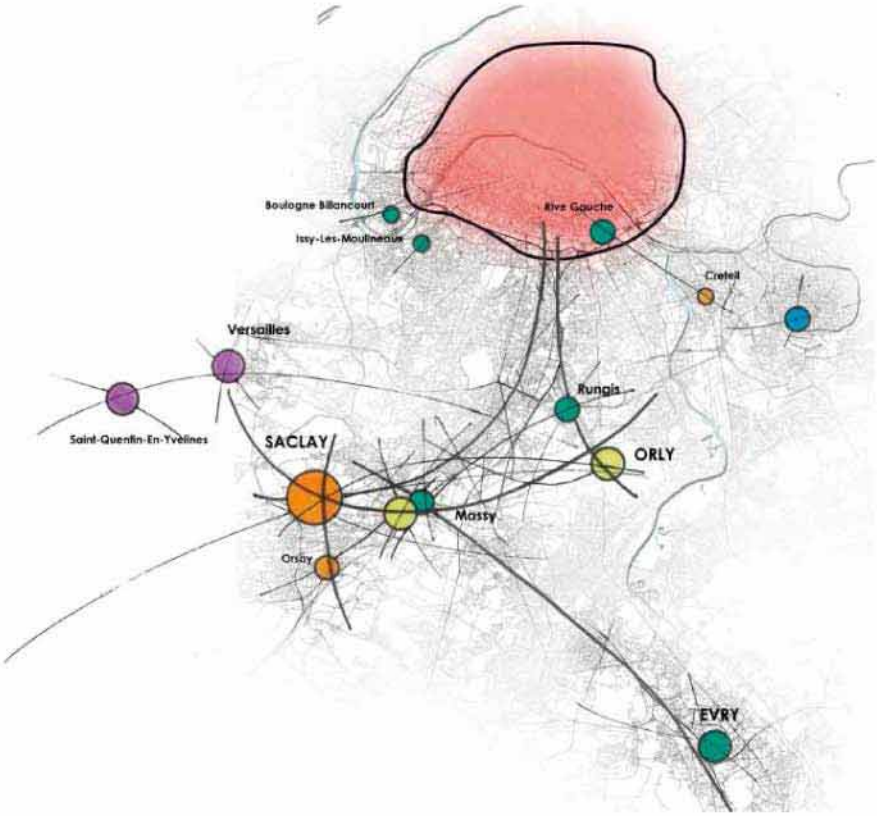
Cette vie doit s'installer en évitant tout enfermement néfaste et ne doit pas se réduire à des petits « sacs isolés ». Pour éviter cela, nous devons penser chaîne et continuité du vivant : un rhizome du vivant, de même que nous avions décrit un rhizome des activités avec leurs liens fonctionnels.

Cette chaîne du vivant doit créer du logement, puis des commerces, des équipements et des bureaux.

Il ne faut plus que cet espace soit un obstacle que la vie contourne.



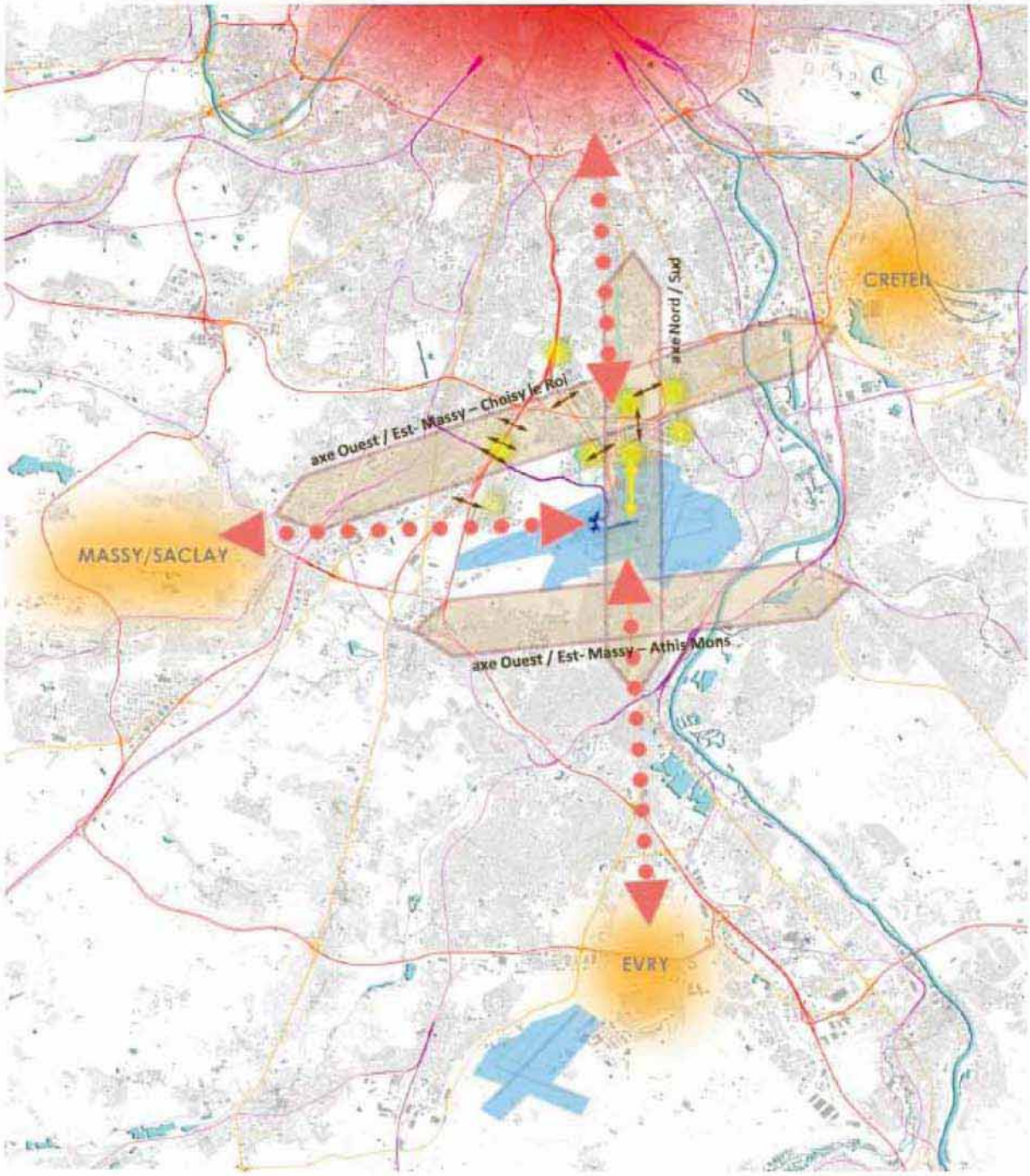
Ouvrir le pôle d'Orly au sein du rhizome Sud



Le territoire du pôle d'Orly est aujourd'hui un espace de concentration des fonctions au service de la métropole, résultat d'un processus historique de rejet de ces fonctions à la périphérie de la ville-centre. Dans la perspective de la métropole de l'après-Kyoto, il est indispensable que ces fonctions demeurent là et ne soient pas repoussées hors de la zone dense, tout en évoluant pour garantir une possibilité de vie locale, au quotidien.

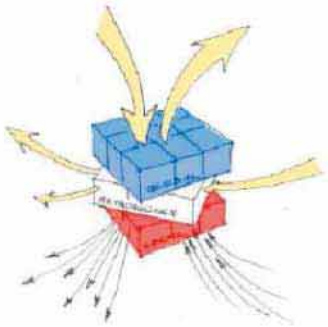
Le scénario tendanciel est celui d'un « grignotage » de ces fonctions par un desserrement résidentiel et tertiaire parisien, du nord vers le sud, sans maîtrise locale.

Un scénario alternatif, volontariste serait celui d'une ouverture du pôle d'Orly, au sein du rhizome sud, en tirant parti de la dynamique d'activités à l'ouest (Massy-Saclay) et du développement urbain au sud. Dans cette perspective, le pôle d'Orly pourrait conserver sa spécificité métropolitaine, tout en se diversifiant.

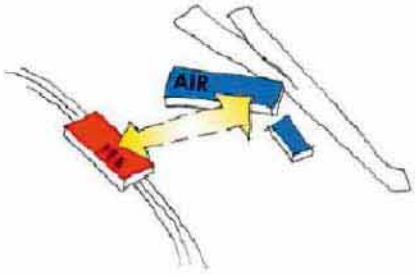


Inscrire les fonctions métropolitaines dans le local

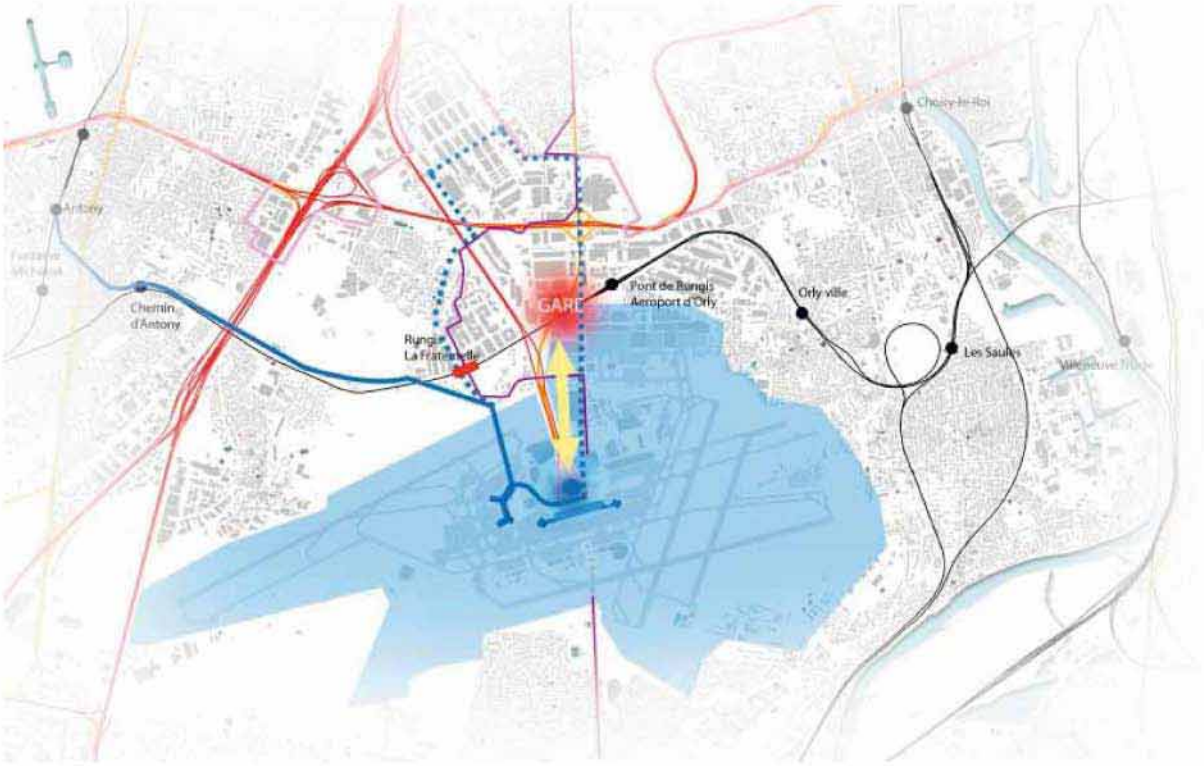
La condition première de réussite de ce scénario consiste à transformer les conditions d'inscription locale des grandes fonctions métropolitaines du pôle, à partir des éléments où il y a de l'affluence pour créer de la vie ; gares, centres commerciaux (Belle Epine), aéroport…



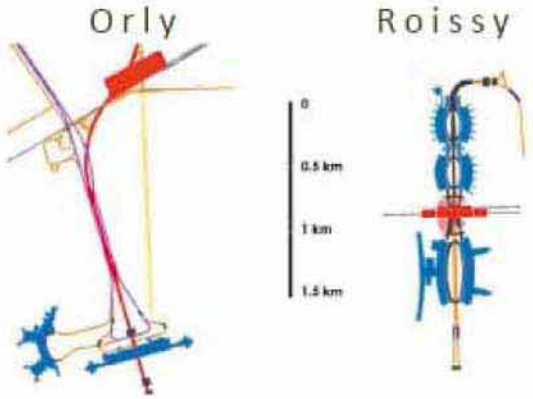
ou



Une chance se présente pour ce territoire, un premier maillon de la chaîne est possible ; fabriquer un hub ouvert sur la ville.

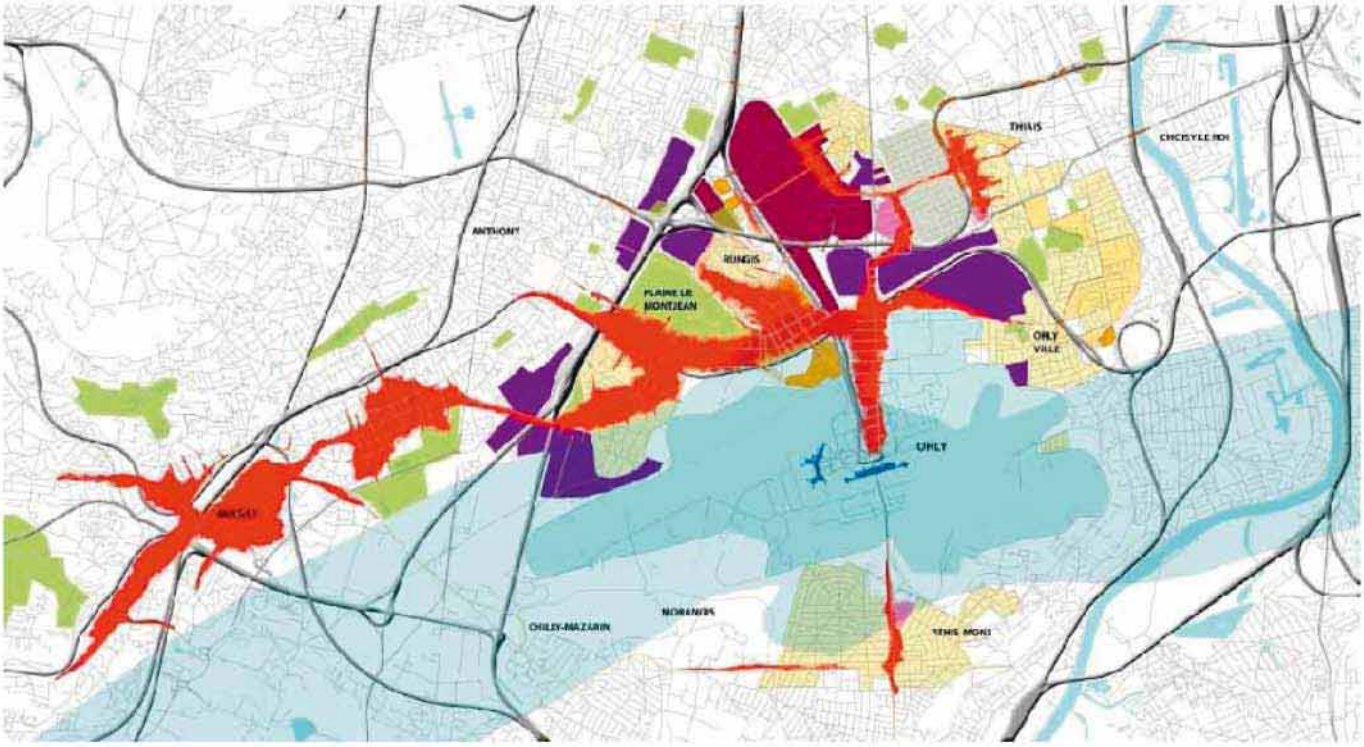


La perspective de création d'une gare TGV est une opportunité à saisir, elle ouvre la possibilité d'organisation d'un véritable « hub » métropolitain tous modes (aérien, tgv, métro automatique, RER, tram, VAL…) ouvert sur la ville. A cette proximité de Paris, il ne faut pas reproduire le modèle de Roissy, le penser comme un commutateur superposant ces fonctions en un même point. Un autre modèle d'urbanité peut et doit être trouvé. Il faut imaginer un espace multi-modal, mettant en tension les deux pôles air-fer. La distance entre eux ne serait pas plus importante qu'entre les terminaux A et E de Roissy.



C'est un quartier qui se crée, une chaîne agrégative peut alors s'installer.

A partir de ces points d'appui, une chaîne agrégative peut passer entre les plaques. Un rhizome de vie continu peut se développer.



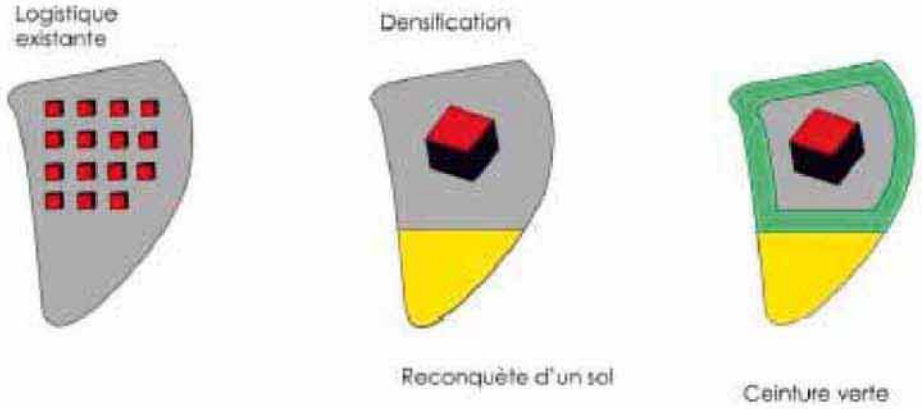
Une esquisse de scenario stratégique

Donner une vitrine métropolitaine au MIN

Le MIN de Rungis constitue une enclave, inconnue autant localement qu'à l'échelle de l'agglomération. Il s'agirait de mettre en valeur sa fonction métropolitaine, en lui fabriquant une devanture, visible des grands axes, pour une faire une vitrine du pôle (gastronomie, marché ouvert au grand public…).

Mettre en valeur la fonction logistique

Pour que la fonction logistique demeure sur place, elle doit évoluée et être mise en valeur. Cela passe par sa densification (création d'hôtels logistiques), un verdissement qui ne soit pas que cométique et la libération d'une partie des emprises foncières.



Faire des centres commerciaux des germes de vie

Les centres commerciaux (Belle Epine, Thiais-village) constituent les premiers germes d'une vie urbaine (diversité des usages et des publics) sur le territoire du pôle. Ils sont pourtant organisés, comme les autres plaques, de façon auto-centrée, isolés de l'extérieur (parking). Pour en faire des points d'appui, il faut en transformer l'organisation physique.

Vers le Nord, le long du boulevard urbain que devient la RN7, on imagine le prolongement du VAL vers le MIN se connectant au tram, au TVM et se bouclant à la station RER de Rungis.

Nous pouvons envisager :

- Un nouveau quartier gagné sur les parkings du centre commercial de Belle Epine,
- Une transformation de la Sogaris en densifiant ses activités et en les redéployant par de nouvelles formes urbaines que peuvent être des hôtels logistiques, pour entourer ces zones logistiques par des lisières vertes,
- Un monument de lumière et végétal au cœur du trèfle, véritable repère urbain,
- Une vitrine à l'échelle internationale sur Rungis, ouverte à des activités spécialisées plus en contact avec la ville, avec un passage éventuel vers le pont d'Orly.

Vers l'Est, on peut faire l'hypothèse de créer un nouveau quartier gagné sur les franges de la SENIA, reliant la nouvelle gare vers Orly ville. Une lisière verte profitant aux habitants est créée. On peut ensuite passer à travers le cimetière de Thiais, reliant ces nouveaux quartiers à Thiais et Choisy-le-Roi puis à la vallée de la Seine.

A l'Ouest, il s'agit de confirmer la reconversion de la SILIC en pôle tertiaire en introduisant du logement et du commerce. La chaîne la relie à Rungis et à la plaine de Montjean où nous imaginons de l'habitat vert mêlé à un parc. Des franchissements devront être trouvés, certains existent déjà avec Anthony et Wissous. Cette chaîne les relie à Massy.

Au Sud, la RD 118 devient un boulevard urbain Est/Ouest de Athis-Mons à Chilly-Mazarin puis Massy au croisement de la RN7 un nouveau quartier peut être envisagé s'appuyant sur le centre commercial d'Athis-Mons.

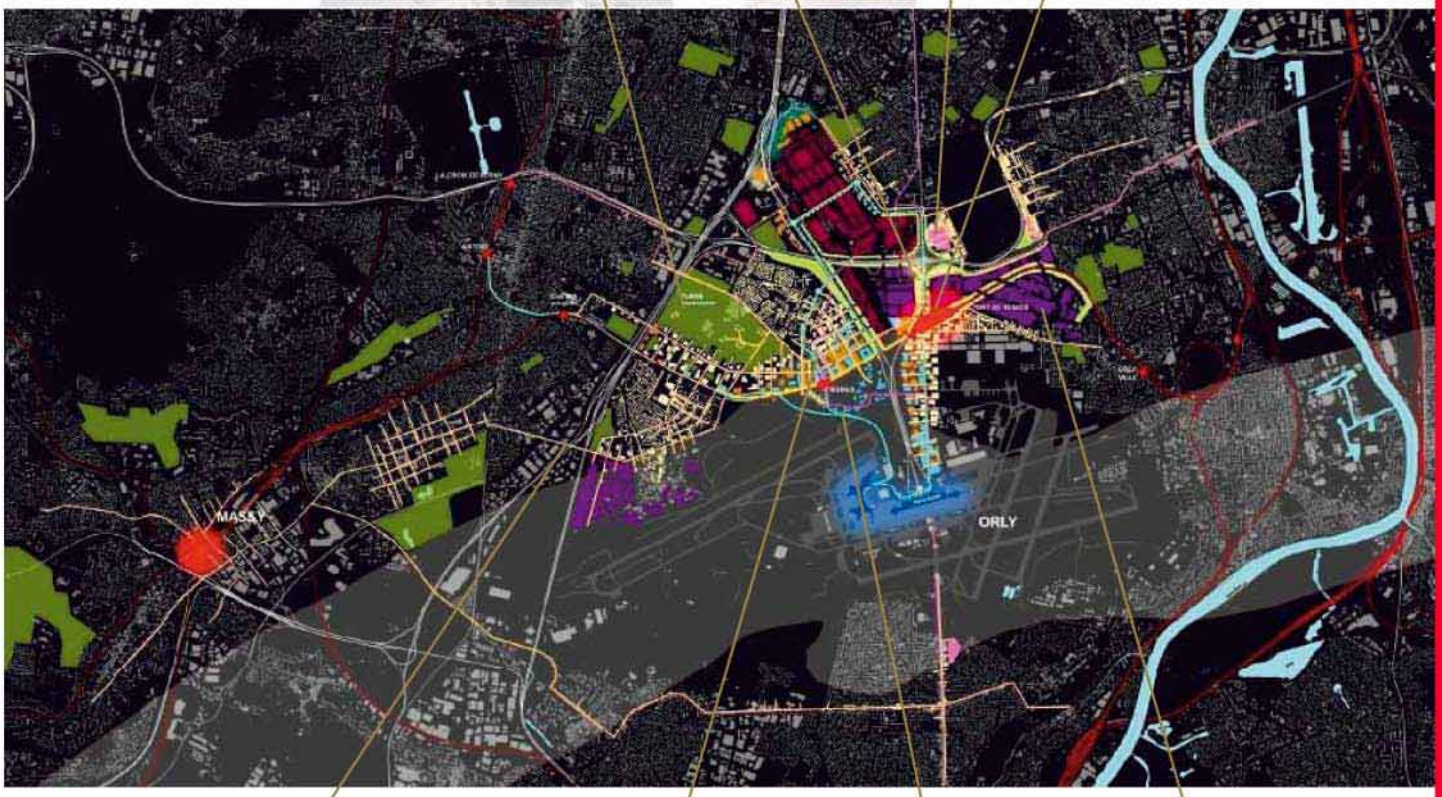
(1)

(2)

(3)

(4)

(5)



(9)

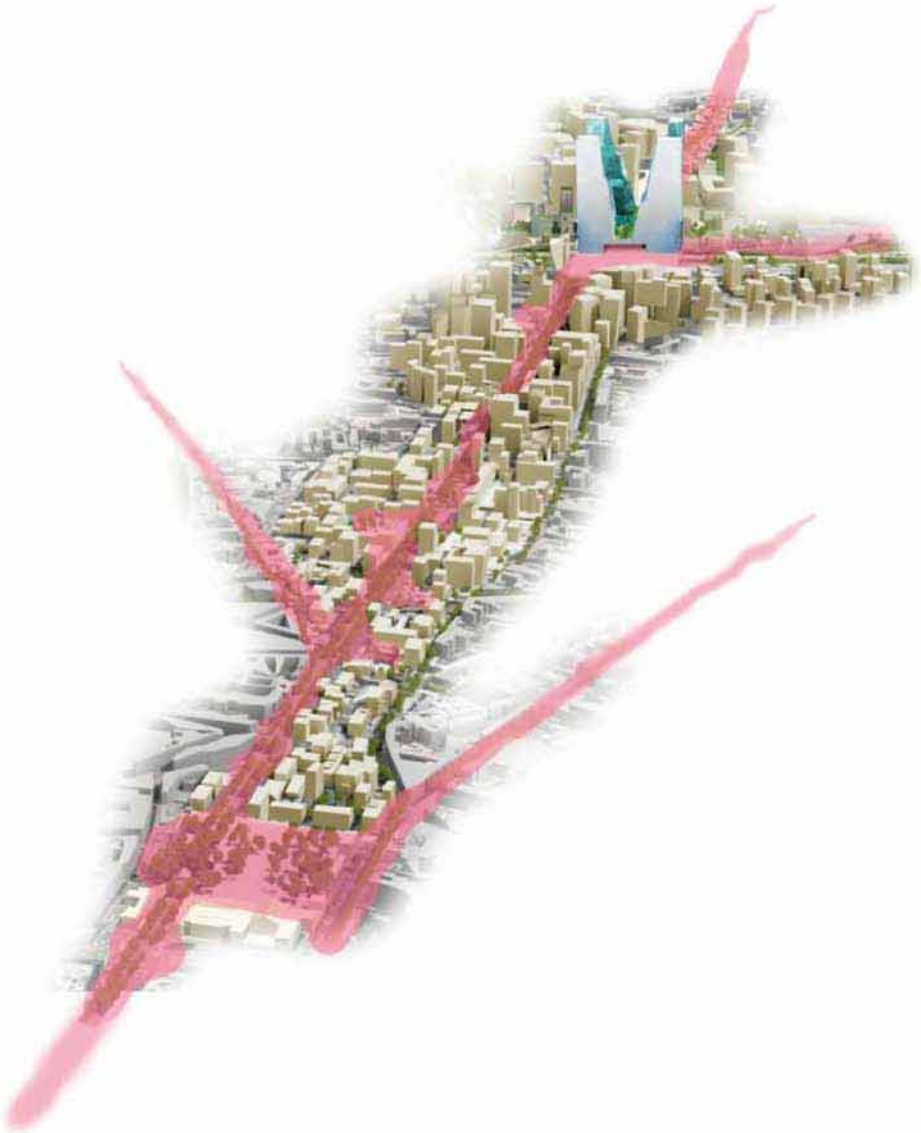
(8)

(6)

(7)

(1) Le parc habité
(2) La trame jardin
(3) Une balise pour se repérer
(4) Centres commerciaux à transformer
(5) Une gare TGV et un Hub air/fer à créer
(6) Des Hôtels logistiques à développer
(7) Bouclage du VAL
(8) Passer du monofonctionnel à de la mixité
(9) Des liens fonctionnels à trouver

Cette chaîne, ce sont des avenues, des rues accessibles aux piétons, vélos, automobiles, transports propres. Ce sont des espaces publics retrouvés avec des squares, des jardins, des équipements, des services pour la collectivité et les nouveaux habitants qui s'installent.



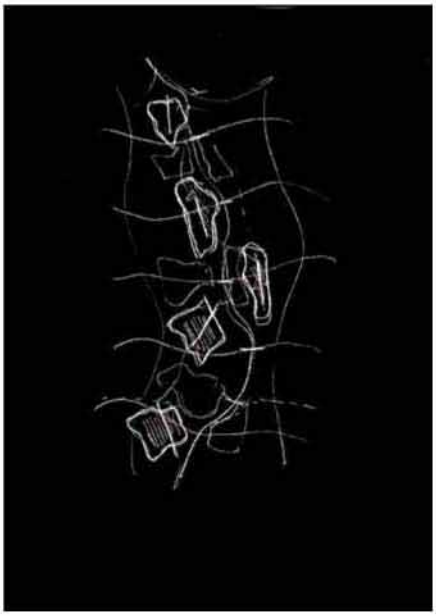
Cette première étude est une ébauche stratégique où nous esquissons une réflexion, des pistes à suivre, une méthode. Ce travail n'est pas terminé, tout reste à accomplir.

Studio 09

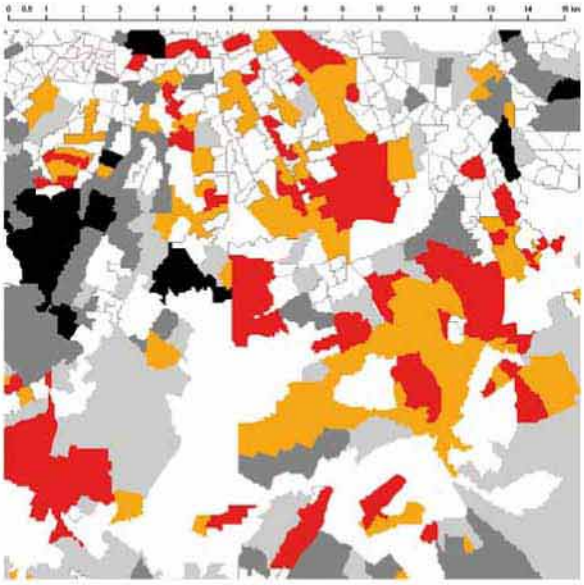
Paola Viganò

Bernardo Secchi

Un projet pour Seine Amont
Studio 09 Bernardo Secchi Paola Viganò
Alessia Calò Alvise Pagnacco



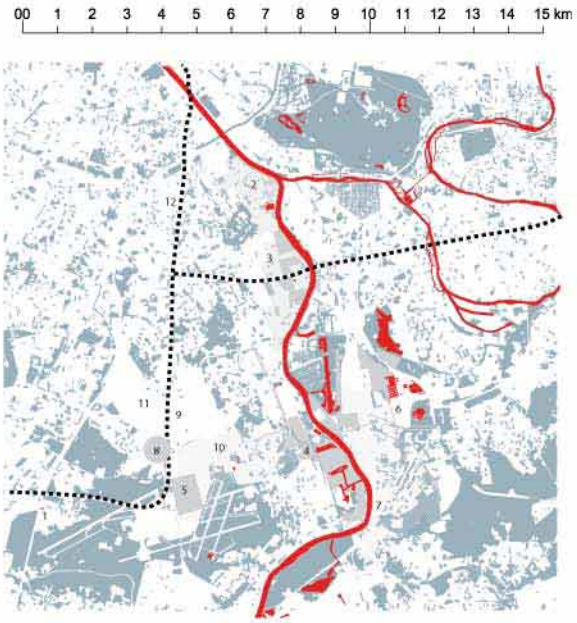
les propriétés de Lucifer
© équipe Studio 09, Secchi-Viganò



les disparités infra-communales de revenus des ménages (1999)
© Jean-Christophe FRANÇOIS, Antonine RIBARDIÈRE

«... Je suis propriétaire de tous les aéroports, voies ferrées, autoroutes, grandes zones industrielles et cimetières ; cimetières que j'ai rachetés à l'Ange de la Mort. Dernièrement, je pense à l'achat de tous les grands ensembles dont j'ai entendu dire qu'il n'était pas possible de les améliorer. Je veux que vous fassiez la carte de mes propriétés en région parisienne et que vous me fassiez vos propositions à propos de ce que je pourrais faire avec les grands ensembles ; et ensuite je dirai peut-être ce que je souhaite ... »
© EMU fall semester IUAV+équipe Studio 09, Secchi-Viganò

- très aisés
- aisés
- classes moyennes
- pas de sur-représentation
- pauvres
- les plus pauvres



1. Wissous Parc International d'Affaires Air park de Paris 77 000 m2 de bureaux à terme

2. Ivry confluences

3. Les Ardoines Vitry-sur-Seine

4. Secteur des Voeux à Orly

5 Coeur d'Orly / Aéroport Paris – Orly 442 000 m2 (hors aérogare)

6. Secteur du Triage à Villeneuve-Saint-Georges

7. Secteur du centre ville à Villeneuve-Saint-Georges

8. Gare TGV

9. La RN7 à Thiais, Rungis et Chevilly-Larue

10. SENIA – Pont de Rungis à Thiais et Orly

11. ZAC Anatole France à Chevilly-Larue 76000 m2 SHON

12. Grand 8

1. Seine amont : un projet de ville poreuse

Dans les pages qui suivent est illustrée notre contribution à la réflexion sur le territoire de Seine Amont, où une transformation de grande envergure et à la grande échelle est en train de se produire et se réalisera dans les années prochaines.
L'OIN concerne un territoire exceptionnellement fragmenté, formé par des enclaves spécialisées, des plaques souvent complètement fermées qui définissent un « espace de Lucifer » et parmi lesquelles des îles de ségrégation et de pauvreté sont fréquentes. La « carte des riches et des pauvres » montre qu'il y a, ici, un vrai problème de « justice spatiale » (E. Soja) : c'est-à-dire que c'est dans l'espace, dans ses caractères et formes que s'appuient et s'ancrent les différences sociales.
Il y a donc un problème de justice dans l'espace : la logique de zonage fonctionnel et d'enclavement social (les niveaux de revenus pauvres/riches) montre des relations inquiétantes.

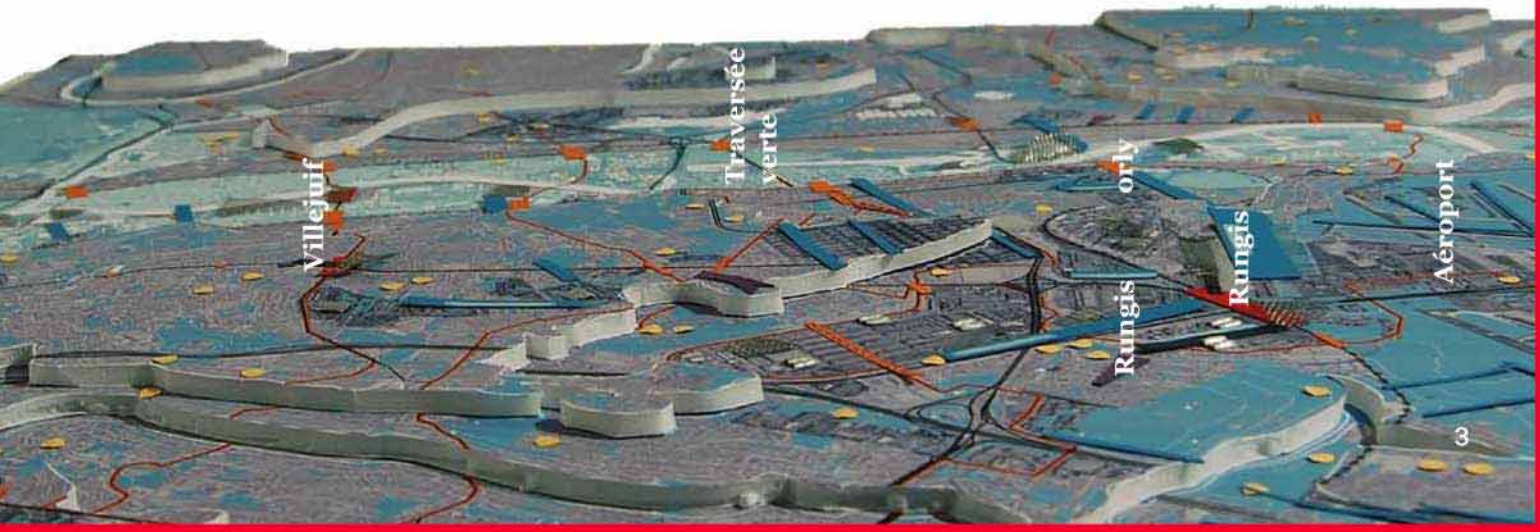
Les questions qui nous ont été posées concernent la nécessité d'une vision à la hauteur des transformations en cours : d'insérer ce territoire dans un projet de mobilité métropolitaine et d'accessibilité généralisée (en relation avec les différentes hypothèses de gare TGV et avec les autres projets de transport collectif) ; de réfléchir sur un territoire de «plaques» en train d'évoluer en établissant des perméabilités et des relations plus denses avec le contexte ; d'engager une négociation sur les conditions d'un projet d'ensemble avec les grands opérateurs (Aéroports de Paris, MIN, SILIC, SEGECE, secteurs SENIA et RN7) à laquelle les villes seraient associées, ainsi que une réflexion sur la question de la mixité et du logement.

Notre hypothèse est que cet ensemble de fragments nous permet une réflexion exemplaire sur la condition urbaine contemporaine, sur un territoire de plaques qui sont partie intégrante de nos paysages, mais qui doivent être insérées dans un projet de nouvelle porosité, connectivité et perméabilité.

1. une première proposition : une traversée verte organisée le long de la Seine, et qui pourra se poursuivre en amont du périmètre de l'OIN (de Ivry à Evry) et vers le nord, est la structure spatiale nouvelle que nous proposons et qui pourra être l'excipient, l'élément de continuité et de cohérence entre les différents projets de transformation. L'enjeu est de reconquérir la Seine comme espace collectif majeur et d'élargir l'espace pour l'eau en relation avec risque d'inondation.

2. des opérations sur les plaques, les traverser, les travailler au bord, les infiltrer par des nouvelles activités, est notre deuxième proposition.

3. l'espace entre les plaques est cruciale pour leur évolution. La gare TGV Rungis-Orly est une occasion extraordinaire pour penser à nouveau l'espace entre les plaques d'Orly, du Min et de Silic et Senia et les stratégies qui les pourraient les investir.

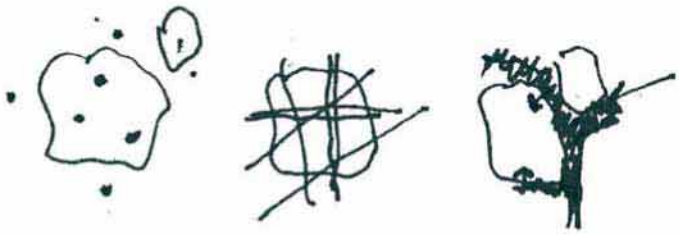


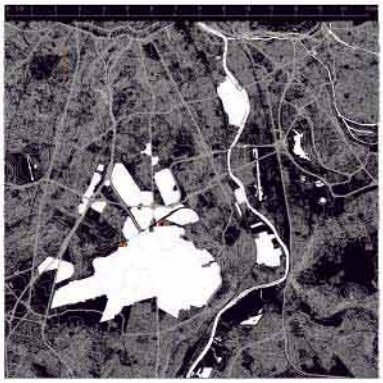
2. Un territoire de plaques : la traversée verte

La fragmentation de l'espace urbain et social que nous avons reconnue dans l'étude du Grand Paris est confirmée et renforcée dans le territoire de Seine Amont, ce qui renforce aussi notre conviction de la nécessité des stratégies liées au projet de la ville poreuse : qui donnent plus d'espace à l'eau et aux relations biotiques ; qui laissent percoler la biodiversité et la socio-diversité ; qui insistent sur un maillage de liaisons (transports en commun, circulations douces, continuités écologiques) et en particulier sur un maillage de tramways, vitesse intermédiaire entre RER et vélos.
La traversée verte est une séquence d'espaces connectés et perméables.
Comme on l'a déjà écrit, il ne s'agit pas que d'une continuité écologique, mais plutôt d'une continuité d'espaces publics – souvent verts et proches de l'eau – d'un faisceau de parcours, qui permettent de traverser le Grand Paris du nord au sud. Elle peut devenir l'occasion d'un regard attentif, détaillé sur les tissus qu'elle traverse. Un élément qu'il faudrait quasiment dessiner directement sur site.
Il y a dans les projets pour Paris et son agglomération une longue tradition de pénétrantes vertes, de « grandes promenades » (Louis Bonnier et Marcel Poëte, Plan d'extension de Paris, 1913), d'« avenues promenades » (Jean Claude Nicolas Forestier, étude 1924) , de « parkways » ramifiés (Léon Jaussély, plan d'extension de Paris, 1919). Pour nous c'est l'occasion de raconter les différents types d'espaces ouverts de l'agglomération, dans ce cas de Seine Amont – cultivés, parcs et jardins, forêts, rives des cours d'eau – mais aussi c'est l'occasion de toucher les franges de la ville compacte, de la croiser avec des parcours piétons et vélos, dans une continuité de parc.
L'intérêt d'une ou plusieurs traversées est d'arpenter le territoire de près, de donner la possibilité d'une continuité aujourd'hui impossible à pratiquer et à percevoir.
La traversée verte est connectée à des liaisons vertes est ouest, des plateaux à la rivière, de la vallée de la Bièvre à la vallée de la Seine, du parc de Sceau à la Seine...

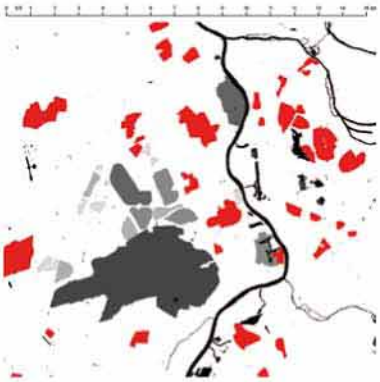
La traversée verte est une idée unitaire, mais elle n'est pas un grand projet. Plutôt, elle pourrait être le résultat d'une série de projets à différentes échelles.
Sa réalisation peut être guidée par une série de critères d'intervention étendus à tout projet de transformation dans l'OIN :
1. imaginer un parcours continu le long des deux rives de la Seine ; lui donner une épaisseur qui permet de l'équiper, de l'ombrager... ;
2. réintroduire de nouveaux « wetlands », des espaces perméables pour l'eau et des espaces disponibles pour être inondés en cas de crue ;
3. connecter la Seine aux liaisons vertes est-ouest (connexions écologiques et fonctionnelles) ;
4. lier les espaces verts au nouveau maillage de tramways et à l'espace public qui va avec.
Le résultat pourrait être une nouvelle structure territoriale ouverte, à laquelle greffer des projets de tout type et échelle, y compris des projets d'habitat.

Ces critères sont déjà présents, en partie, dans les projets en cours ou en discussion : le problème est plutôt celui du niveau d'ambition que la transformation se donne ; de la vision claire, chez tous les intervenants, de la possibilité historique de redessiner la relation entre le Seine et la ville. Ce qui manque est la conscience de l'importance du moment et des potentialités de cette nouvelle structure dans le territoire.
Son image, sous jacente à toute intervention dans le territoire de Seine Amont, est une image à construire.





In between



plaques

les stratégies de la ville poreuse

eaux et relations biotiques

végétation et percolation

1. imaginer un parcours continu, un épaisseur équipée et ombragée

2. réaliser des nouvelles wetlands, renaturalisation des berges, espaces inondables, espaces de stockage des eaux

3. connecter la Seine aux liaisons vertes est-ouest

4. connecter la Seine aux lieux significatifs

5. connecter la Seine aux espaces liés au nouveau maillage de tramways

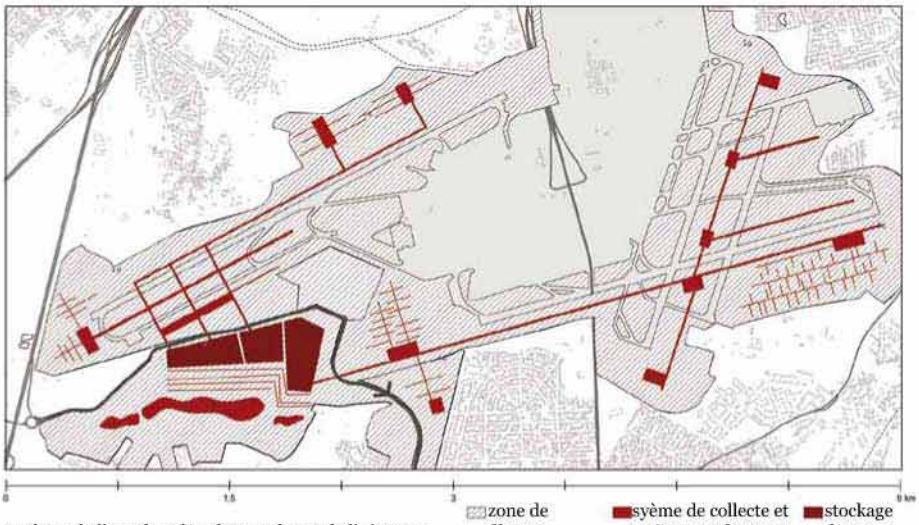
3. Opérations sur les plaques: gare TGV et nouvel habitat

Parmi les stratégies de la ville poreuse, la mise en valeur des nœuds du transports collectifs et la découverte des lieux significatifs déjà existants sur place sont des leviers importants de la transformation et ce territoire offre des nombreuses occasions.
Le point de départ de notre réflexion est la question de la localisation de la nouvelle gare TGV Orly-Rungis dont nous avons testé le scénario de « gare urbaine », positionnée sur les voies territoriales (RN7), servie par le RER C (avec l'hypothèse de le faire continuer à l'est), les tramways et liée à l'aéroport par l'Orly-Val.
D'autres scénarios, bien que considérés par certains comme plus performants par rapport à l'aéroport (hypothèse d'une gare à l'intérieur de l'aéroport, ou à l'intérieur de l'opération « Cœur d'Orly »), renforcent la logique autonome des plaques et nous paraissent beaucoup moins intéressants.
Dans ce territoire de plaques, comme la partie qui se trouve entre Rungis et Orly, la gare TGV est imaginée en tant que « HUB étiré » qui agit comme facteur de transformation des plaques et levier d'un certain nombre d'opérations sur les plaques. Par sa position entre les plaques, la nouvelle gare pourrait redéfinir leur contexte et influencer positivement leurs évolutions futures.

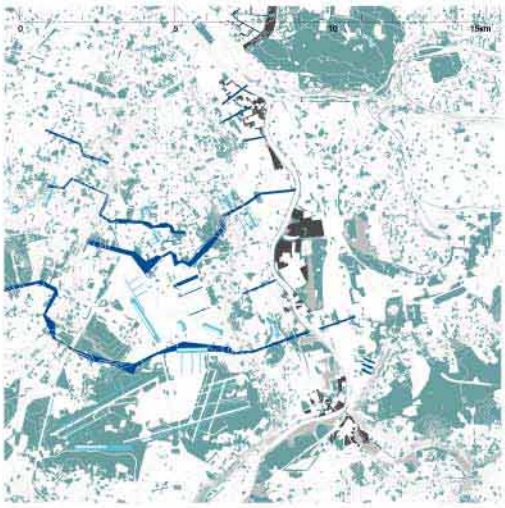
De l'ouest à l'est :
SILIC pourrait évoluer dans la direction d'une mixité beaucoup plus poussée et être traversé par un espace urbain de lien entre la tête ouest de la gare TGVet le centre de Rungis ; le MIN pourrait venir se greffer à la gare en prolongeant un de ses « boulevards », ce qui pourrait redéfinir le front de SOGARIS sans le remettre en question ; SENIA aussi pourrait évoluer dans la direction d'un quartier mixte comme SILIC, en tissant des liens entre Orly et la gare TGV.
Dans ces conditions de nouvelle connectivité et de porosité, l'habitat pourrait trouver des conditions adéquates de développement, chaque plaque offrant des conditions différentes en relation avec les opérations qui pourraient l'investir et la qualité de son patrimoine bâti. Les centralités existantes, Rungis, Orly, Chevilly-Larue, Thiais, seraient moins isolées et reliées aux grands services métropolitains.
Traverser les plaques, les travailler aux abords, les infiltrer par des nouvelles activités, logement compris : ce sont les opérations que nous proposons et qui pourraient renforcer l'articulation urbaine du secteur.
A l'intérieur d'elle-même, à ses marges, chaque plaque doit aussi résoudre les problèmes qu'elle crée, par exemple celui des grandes surfaces imperméables et du stockage et ralentissement de l'écoulement des eaux de pluie.
De grands espaces de récolte et de dépuration des eaux peuvent être le départ soit d'un espace public, soit d'une nouvelle continuité écologique. La production d'énergies renouvelables devrait aussi être prise en considération.

Des grandes opérations monofonctionnelles de ces dimensions seraient évidemment contradictoires à l'objectif de rééquilibre entre habitat et emploi.
Le rôle de levier de la gare TGV est d'un « repartisseur » des poids en termes de programmes et de quantités parmi les plaques.

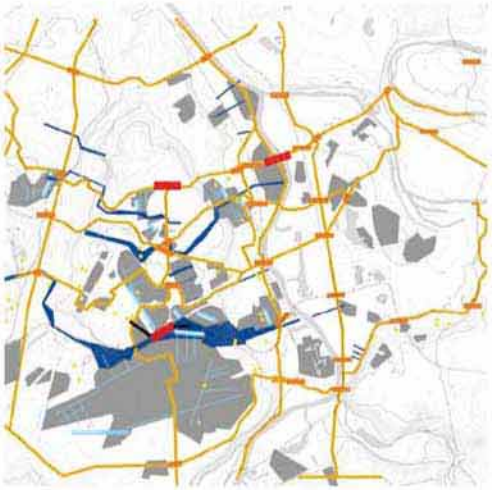
Habiter Seine Amont serait alors le résultat des différentes stratégies qui concernent les plaques et les espaces entre les plaques, à proximité du nouveau nœud TGV et dans les plaques de SILIC et SENIA, ou superposés et à coté des centres commerciaux, comme le propose Christian de Portzamparc. Les quantités en jeu donnent la possibilité de renforcer sensiblement la présence de logements dans un territoire riches en emplois.



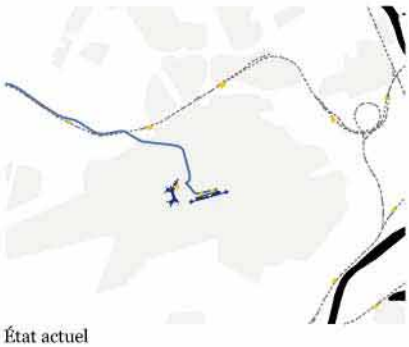
stockage de l'eau dans les plaques: le cas de l'aéroport
© EMU fall semester IUAV+équipe Studio 09, Secchi-Viganò



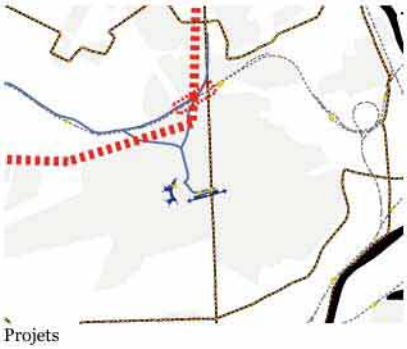
connexions écologiques



les transports

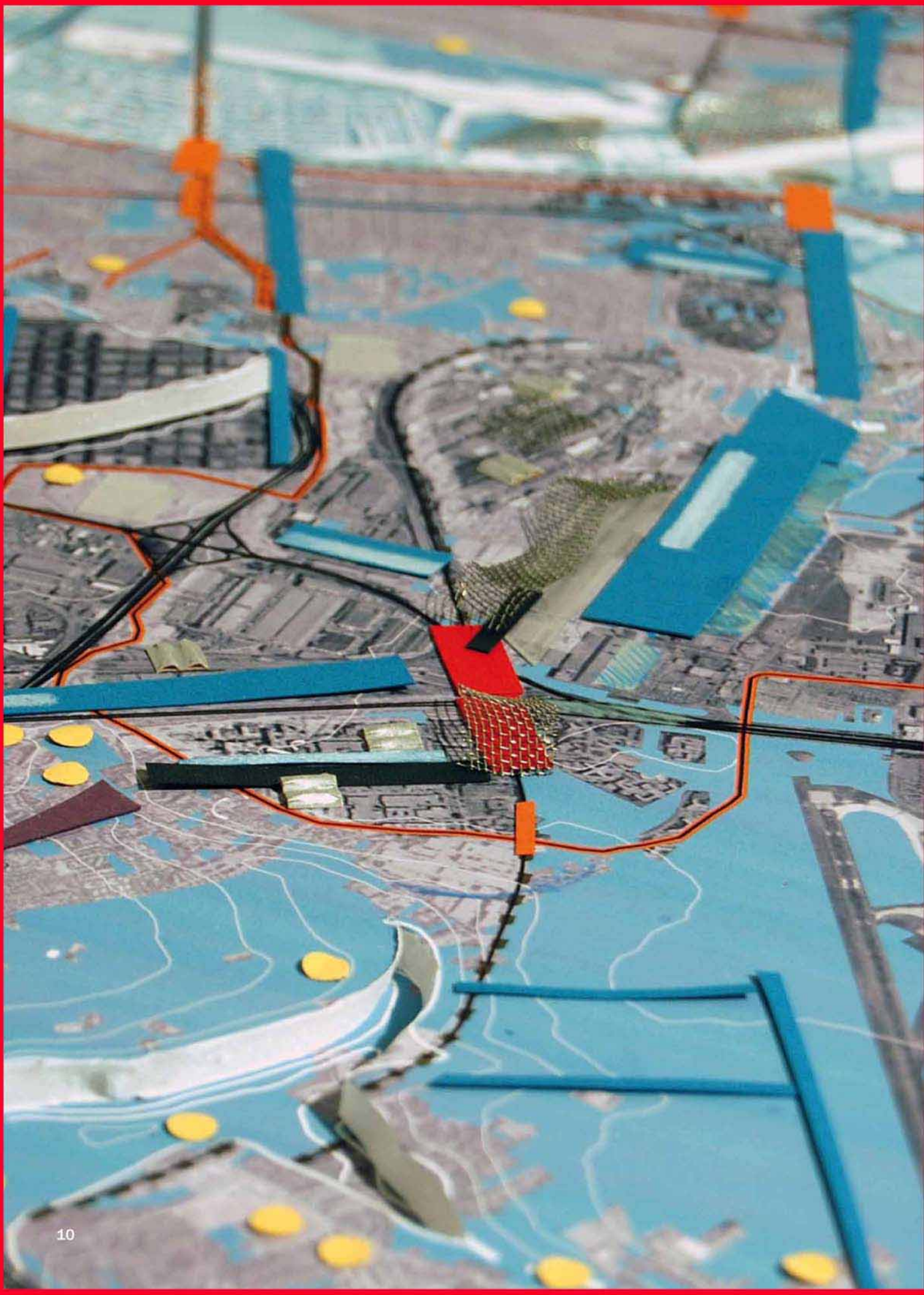


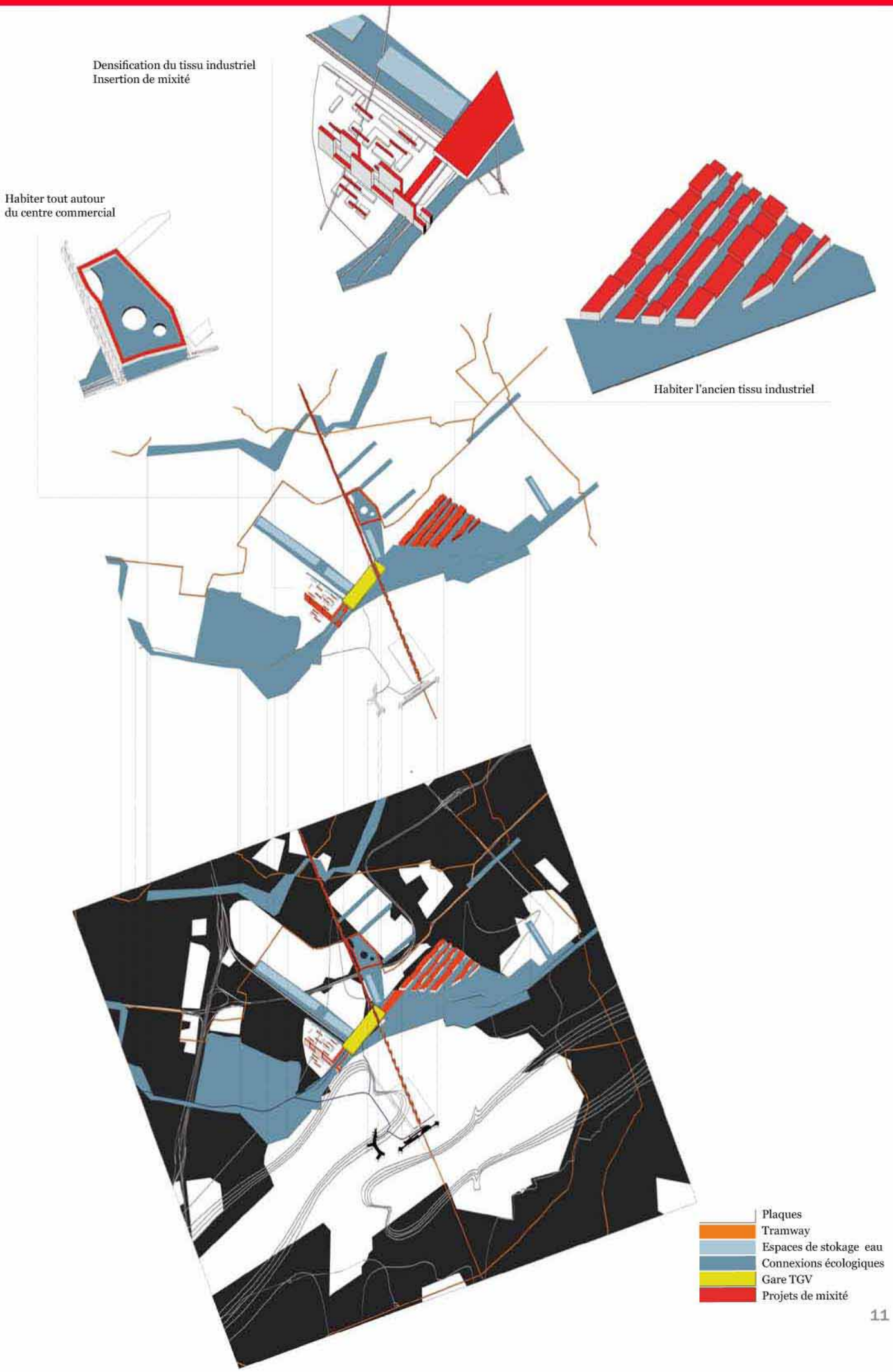
État actuel



Projets

- gare TGV
- super 8
- tramways
- R.E.R.
- Orly val
- Seine
- Orly aérogare
- Gares R.E.R.




Densification du tissu industriel
Insertion de mixité
Habiter tout autour
du centre commercial
Habiter l'ancien tissu industriel
Plaques
Tramway
Espaces de stokage eau
Connexions écologiques
Gare TGV
Projets de mixité

Crédits photos : EPA Orsa/Marc Beaudenon/Sébastien Chambert
Conception rédactionnelle : Jeanne Bazard
Conception graphique : LM communiquer
Impression : Beau Fixe

© Établissement public d'aménagement Orly-Rungis · Seine Amont, 2010







Orly-Rungis
Seine Amont
Établissement public d'aménagement

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

département du Val-de-Marne

région Île-de-France

l'État

Établissement public d'aménagement
Orly-Rungis-Seine Amont

Tour Orix
16 avenue Jean-Jaurès
94600 Choisy-le-Roi
tél. 01 48 53 68 00
fax 01 48 52 44 28

www.epa-orsa.fr