

2 – Un état des lieux actif du territoire

Ces éléments de diagnostic ont été présentés lors du séminaire technique du 22 septembre 2010, afin d'alimenter la réflexion des équipes d'architectes. Cet état des lieux actif rassemble des données détaillées sur :

- l'occupation physique bâtie du territoire et la présence du végétal,
- les centralités et les secteurs d'activités,
- l'espace public et le réseau de transports.

Ce diagnostic s'est appuyé sur une exploitation informatique des fichiers de télédétection, sur un travail important de classification à partir de photo aérienne et surtout de très nombreuses enquêtes de terrain.

2.1 – Le plan de l'état actuel

Un travail sur les différents fonds cartographiques a été mené afin de constituer une cartographie à jour de l'état actuel du territoire. Une première carte de travail a été remise aux architectes à l'occasion du séminaire technique du 22 septembre 2010. Elle a ensuite été améliorée fin 2010.

Cette carte renseigne plusieurs thèmes : le bâti, la voirie, les infrastructures, les espaces verts, les îlots, le parcellaire... Elle résulte d'un travail de dessin, de comparaison avec la photo aérienne, de recollages de différentes sources cartographiques, de relevés de terrain, en particulier :

- les données transmises par l'EPA : Plan d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly, cadastres (source DGFIP 94),
- le plan Topo 2007 du CG 94 qui a permis de redessiner les infrastructures routières ou certains bâtis,
- de plans cadastraux, acquis auprès de la DGFIP 91, pour les communes de l'Essonne.

La représentation des courbes de niveaux fait apparaître la géographie très particulière, mais oubliée, qui met en étroite relation l'étendue du Plateau de Longboyau, les coteaux et les berges de Seine. Une couche spécifique d'aplats bâtis donne une représentation de l'occupation physique du pôle, du rapport plein/vide et de la diversité des formes urbaines.

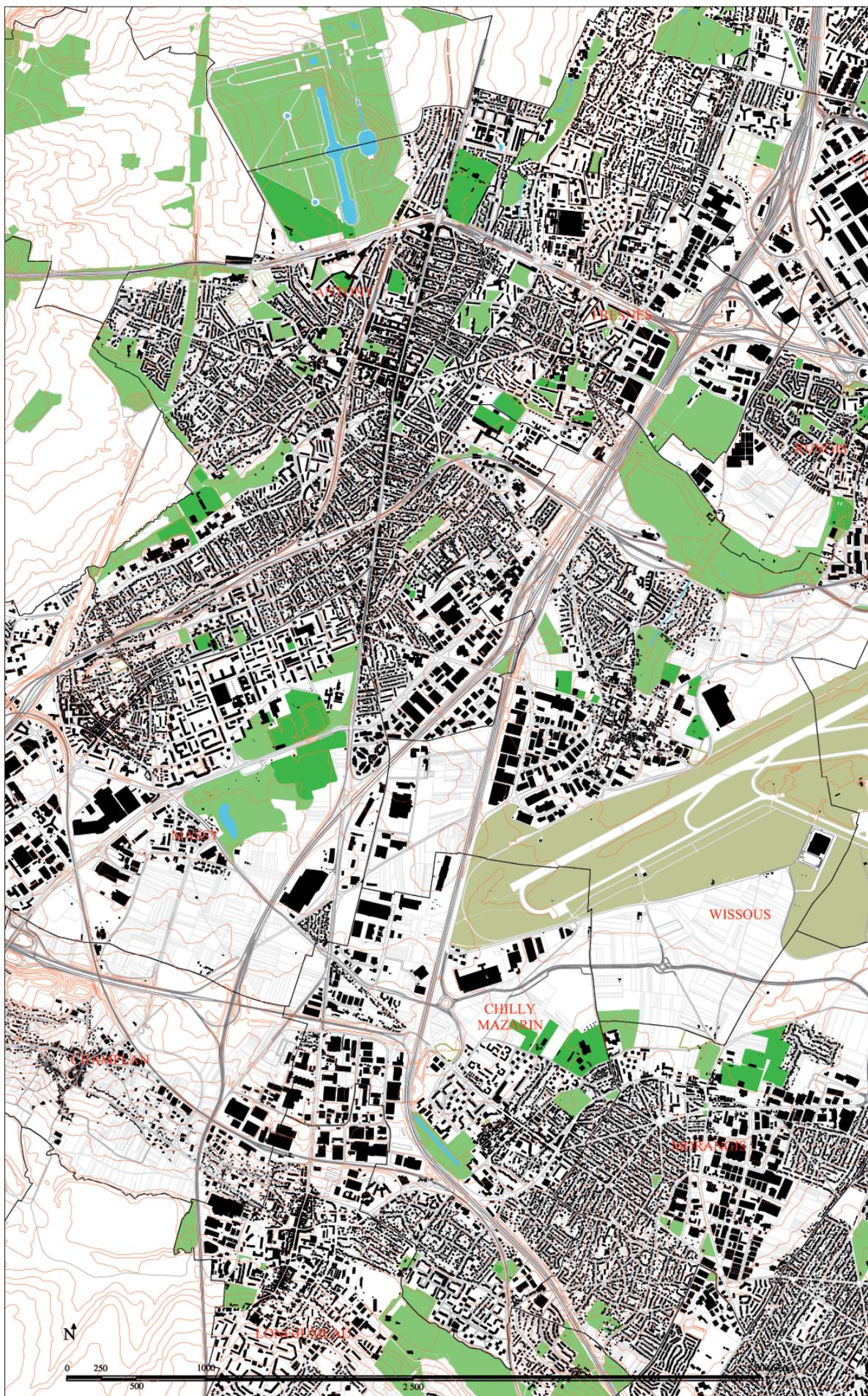
Fond de plan de référence
Étude pôle d'Orly

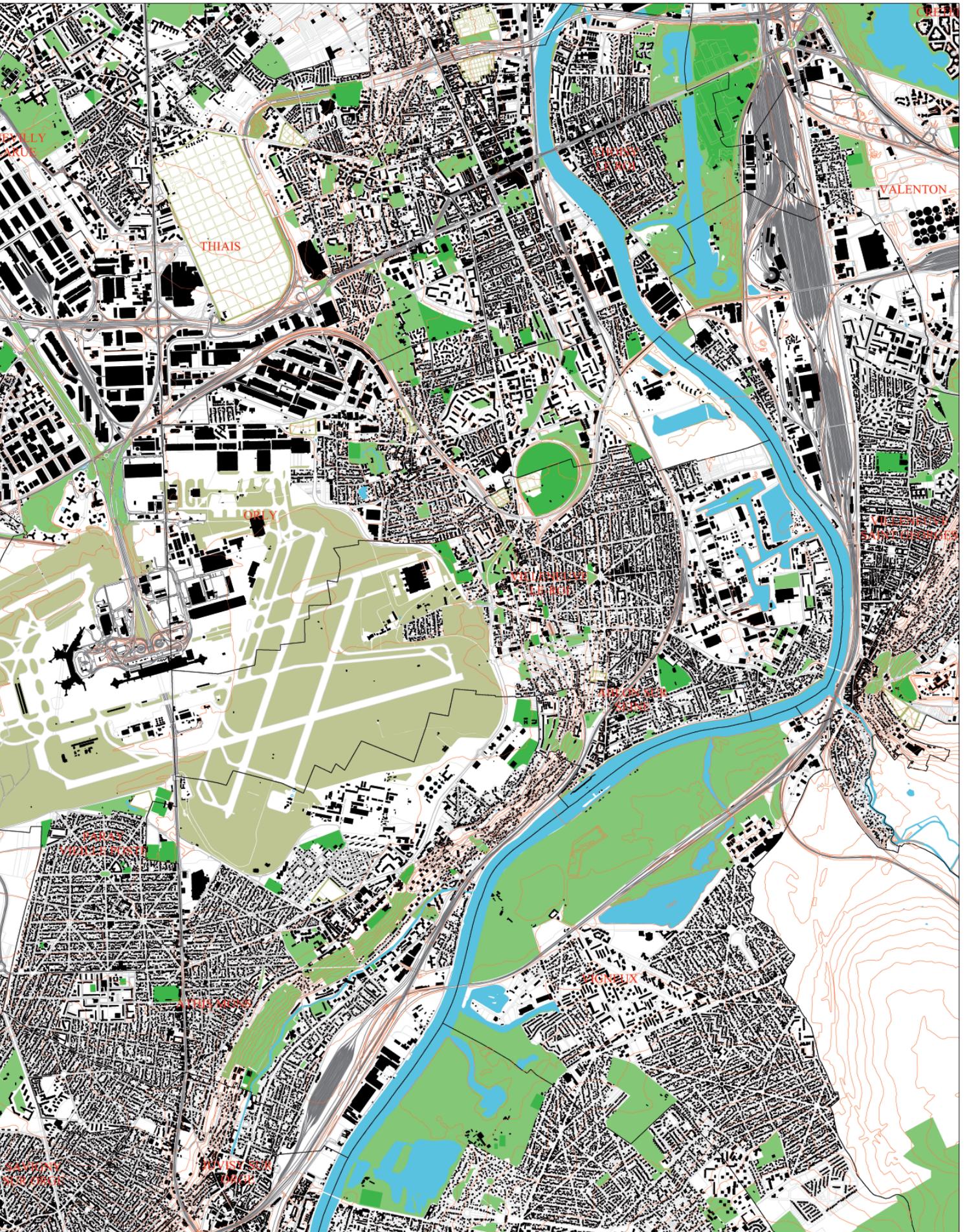
Grandes emprises non bâties
■ Équipements sportifs de plein air
■ Parc, jardins et squares publics
■ Cimetières

Principaux éléments
infrastructure
■ Faisceau ferroviaire
■ Faisceau autoroutier
■ Seine, bassin, rivière et plan d'eau

~ Courbes de niveau (pas de 5 m)

apur





2.2 – Le végétal et l’occupation bâtie

Les cartes issues de données de télédétection

Pour détecter de façon fiable et exhaustive la végétation, les bâtiments et l’occupation physique du sol de l’agglomération centrale, l’Apur fait appel aux techniques numériques de télédétection par un traitement d’images aériennes de très haute résolution recueillies en septembre 2008 par la société InterAtlas (Orthophotoplan, Modèle Numérique de Terrain, Modèle Numérique d’Élévation). Cette exploitation n’a été possible que sur la photographie aérienne infrarouge MNE déjà acquise par l’Apur, qui ne couvre que la partie nord des communes d’Athis-Mons et de Morangis. Une photographie aérienne couvrant une part importante de l’Essonne devrait être réalisée en 2011.

• La carte « hauteurs de la végétation »

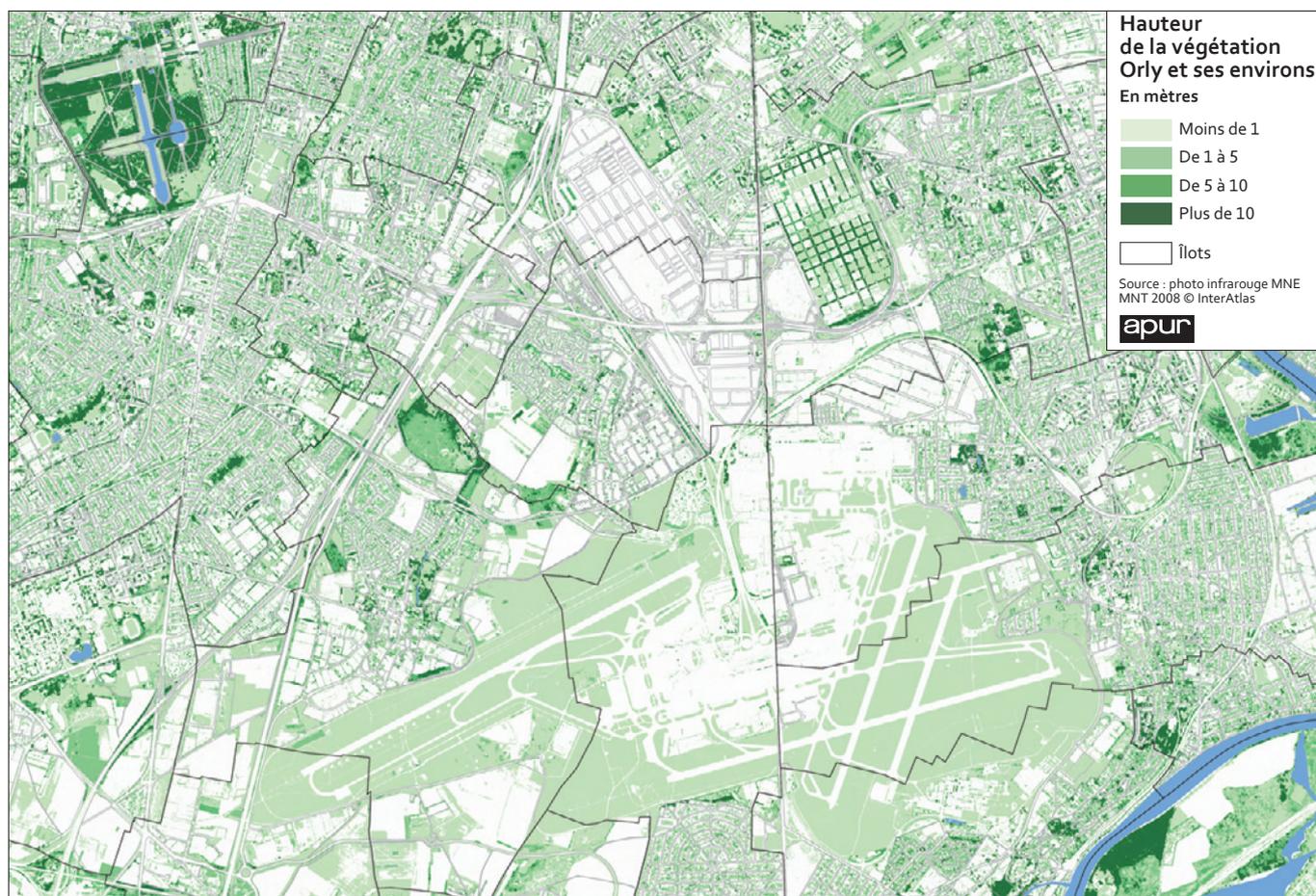
Le secteur du pôle d’Orly est caractéristique d’une faible présence des strates hautes de la végétation, comparée aux autres communes du Val-de-Marne. L’emprise importante des pelouses de l’aéroport comme des surfaces minérales des zones d’activités contribue à cet état de faible biodiversité. Le peu de plantations dans l’espace public, qui joue fortement dans la perception du territoire, ne contribue pas non plus à lui donner une structure claire. La faible présence de végétations à moyennes et hautes tiges est en partie compensée par les plantations dans les espaces privés : jardins des lotissements et espaces libres des grands ensembles. La carte révèle encore la forte empreinte de la plate-forme aéroportuaire, du cimetière de Thiais, de l’Usine des Eaux ou de la Plaine de Montjean dans le paysage, qui présentent de réels potentiels à valoriser. Les infrastructures (échangeurs, talus des voies rapides, voies du RER C), forment un autre réseau remarquable de linéaires plantés et une caractéristique paysagère réelle du Pôle d’Orly.

Il faut enfin souligner la présence d’un paysage ouvert au nord-est et au sud-ouest de la plate-forme aéroportuaire, à Wissous, Chilly-Mazarin et Rungis. La présence de nombreux terrains agricoles contigus aux grandes emprises engazonnées de l’aéroport est accentuée par la configuration en plateau dominant la vallée de la Seine.



Un paysage composite à Fresnes et Rungis : tissus pavillonnaires, zones d’activités, Pépinières de Rungis et Plaine de Montjean coexistent autour de l’échangeur A6 - A86.

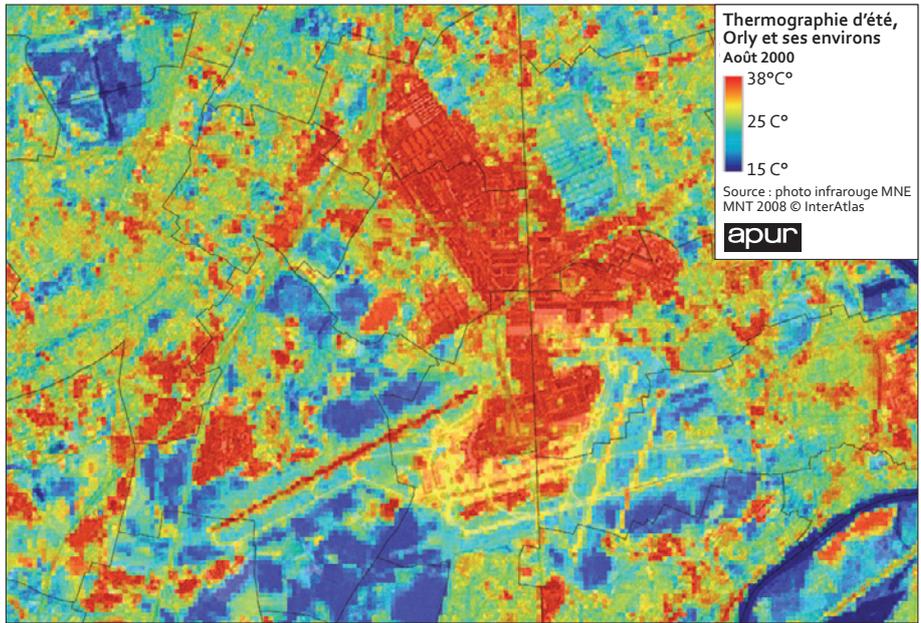
Hauteur de la végétation
Télédétection par photo aérienne



• **Les cartes « thermographie d'été » et « l'occupation physique du sol »**

La thermographie d'été et la nature des sols, mises en vis-à-vis, font état de températures de surface particulièrement élevées (moyenne d'une journée d'été en 2000) autour du marché de Rungis, des zones aéroportuaires et des zones d'activités.

La part importante de surfaces au sol minérales dans les zones d'activités et d'entrepôts en bardages métalliques explique l'ampleur de l'îlot de chaleur urbain sur le territoire du Pôle d'Orly. À proximité immédiate, les pelouses de l'aéroport et les terrains agricoles recouvrent de grands secteurs bien tempérés.

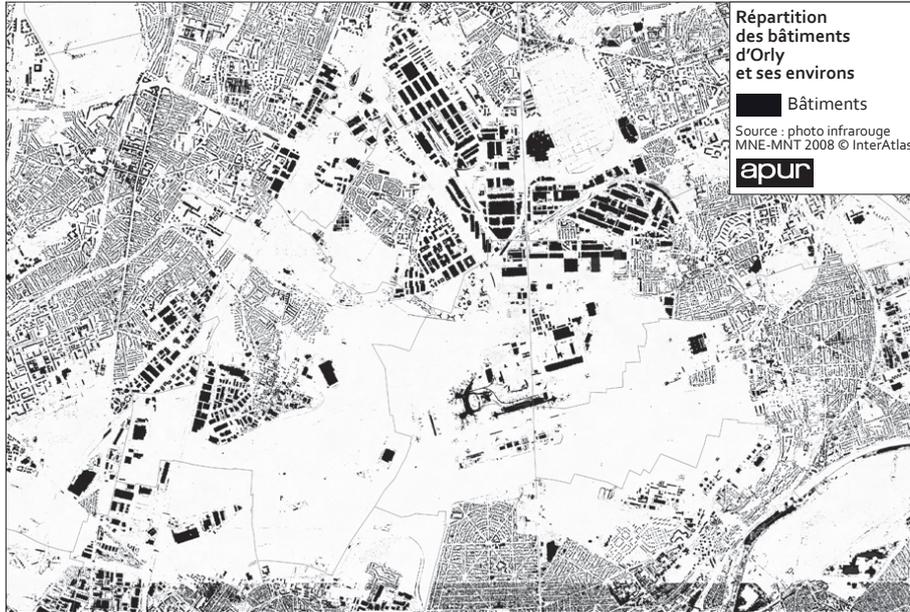


Type de sols
Télédétection par photo aérienne



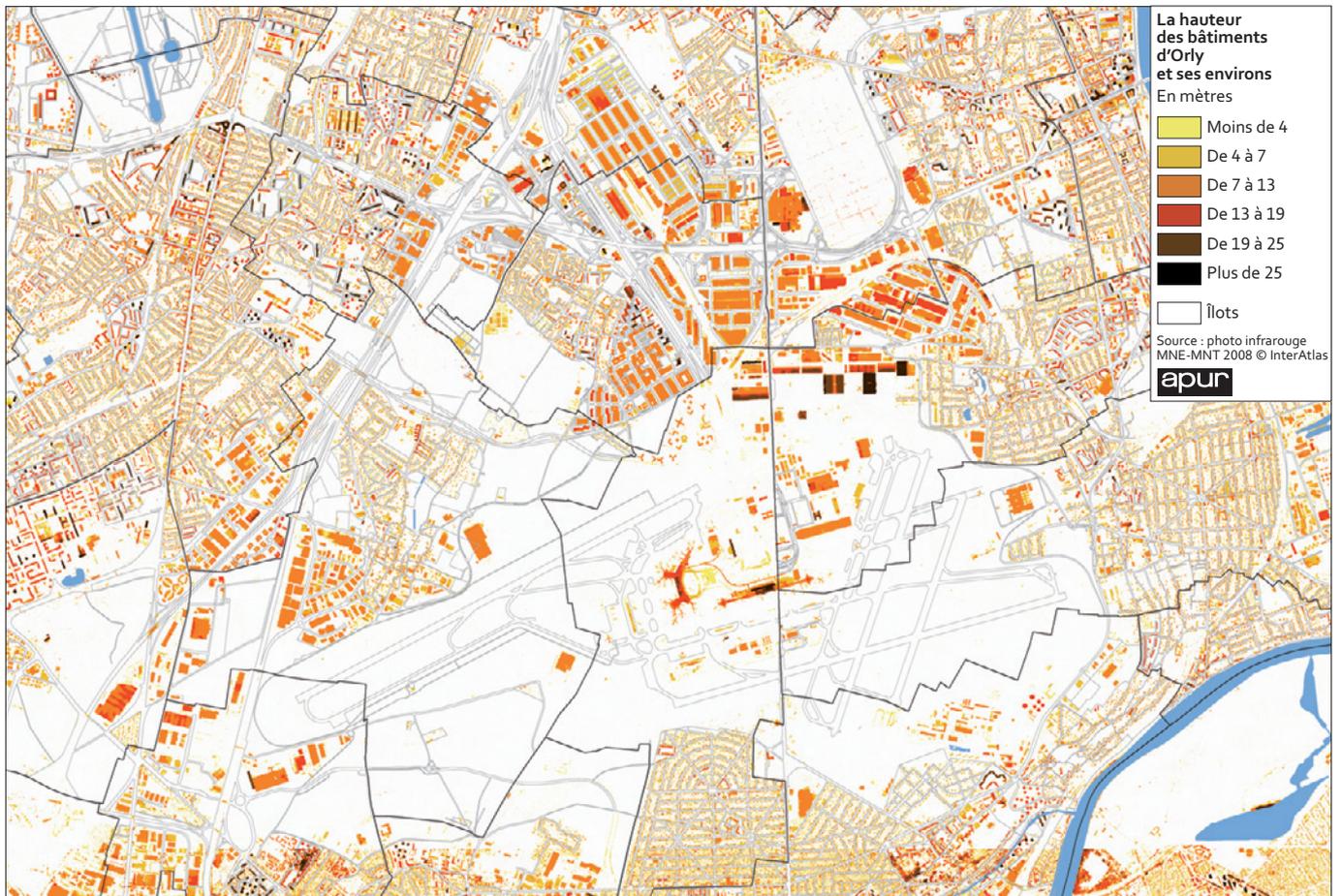
• La carte « hauteurs des bâtiments » et « pleins/vides »

Le secteur du pôle d'Orly révèle un paysage urbain tout à fait singulier et composite, caractérisé par de grands vides (aéroport, terrains agricoles, logistique peu dense, délaissés, cimetière de Thiais), un tissu pavillonnaire particulièrement présent au sud, dans l'Essonne, dans la boucle de la Seine ainsi qu'à l'ouest de l'A6, mais aussi un important tissu de grandes emprises bâties, de faible hauteur, lié aux entrepôts industriels.



Hauteur des bâtiments Pleins/vides

Télédetection par photo aérienne



2.3 – Les centralités et le territoire actif

Sur un périmètre large allant de la Seine à Massy, dans le sens est-ouest, et de Chevilly-Larue à Juvisy, dans les sens nord-sud, des relevés de terrain systématiques ont permis d'établir une cartographie détaillée des centralités et des secteurs d'activités.

• Les centralités détaillées

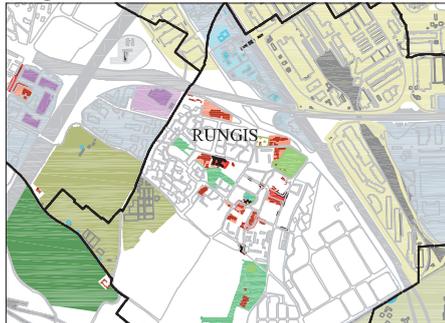
Sous l'intitulé « Centralités » est repris l'ensemble des équipements publics, espaces verts et sportifs, commerces, grandes surfaces et services urbains « attractifs ». La classification en trois types de centralités (locales, mixtes ou intercommunales, globales ou métropolitaines) résulte d'une interprétation de ces données.

Le territoire du pôle d'Orly présente des centralités locales, le plus souvent rassemblées dans les centres villes historiques, mais aussi des centralités de formes plus contemporaines et diverses, liées à l'histoire très spécifique de ce territoire. Ce sont les centralités formées par les aéroports, la RN7 et son tissu discontinu, les grands centres commerciaux, mais aussi les ensembles d'équipements et de commerces plus éclatés des tissus modernes, comme ceux de la ville d'Orly. Cette carte donne à lire les grandes organisations urbaines, et en particulier l'organisation géographique de la vallée de la Seine dans sa relation au plateau. Historiquement, cette grande étendue qui domine le fleuve a facilité les cultures agricoles, et plus récemment, l'aménagement du cimetière de Thiais et des zones industrielles, le passage de grandes infrastructures routières et le développement de l'aéroport, dont les contours à l'ouest épousent les limites du coteau de la Seine. Dans la vallée, les villes se sont développées loin du cours d'eau et de ses débordements, laissant les activités industrielles et les voies ferrées s'implanter sur la rive du fleuve. La partie abrupte des coteaux est restée vierge et forme aujourd'hui une continuité écologique remarquable.



Les Terrasses d'Orly dans les années soixante : un haut-lieu de la « promenade du dimanche ».

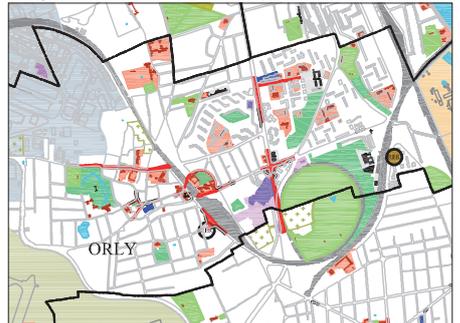
Rungis



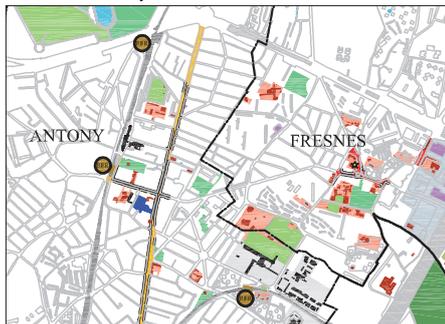
Thiais



Orly

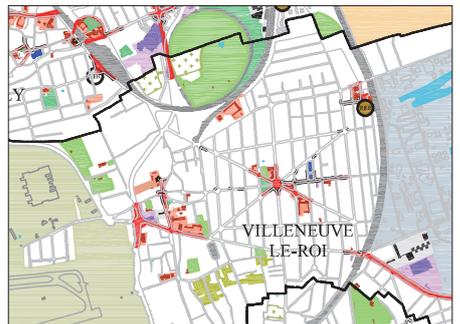


Fresnes Antony

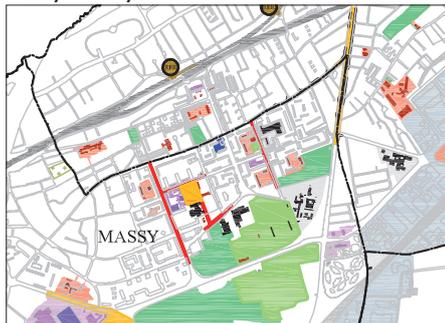


Les centralités autour du pôle d'Orly

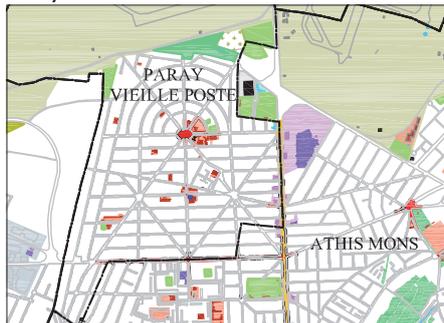
Villeneuve-le-Roi



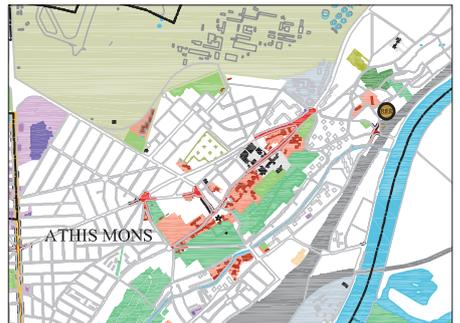
Massy Antony



Paray-Vieille-Poste



Athis-Mons



Éléments de centralités Étude pôle d'Orly

Centralités

- Locales
- Mixtes
- Globales

Équipements

- Local
- Global
- ★ Mairie, hôtel de ville
- Gare, RER, métro
- Parc, jardin public
- Cimetière
- Équipement sportif de plein air

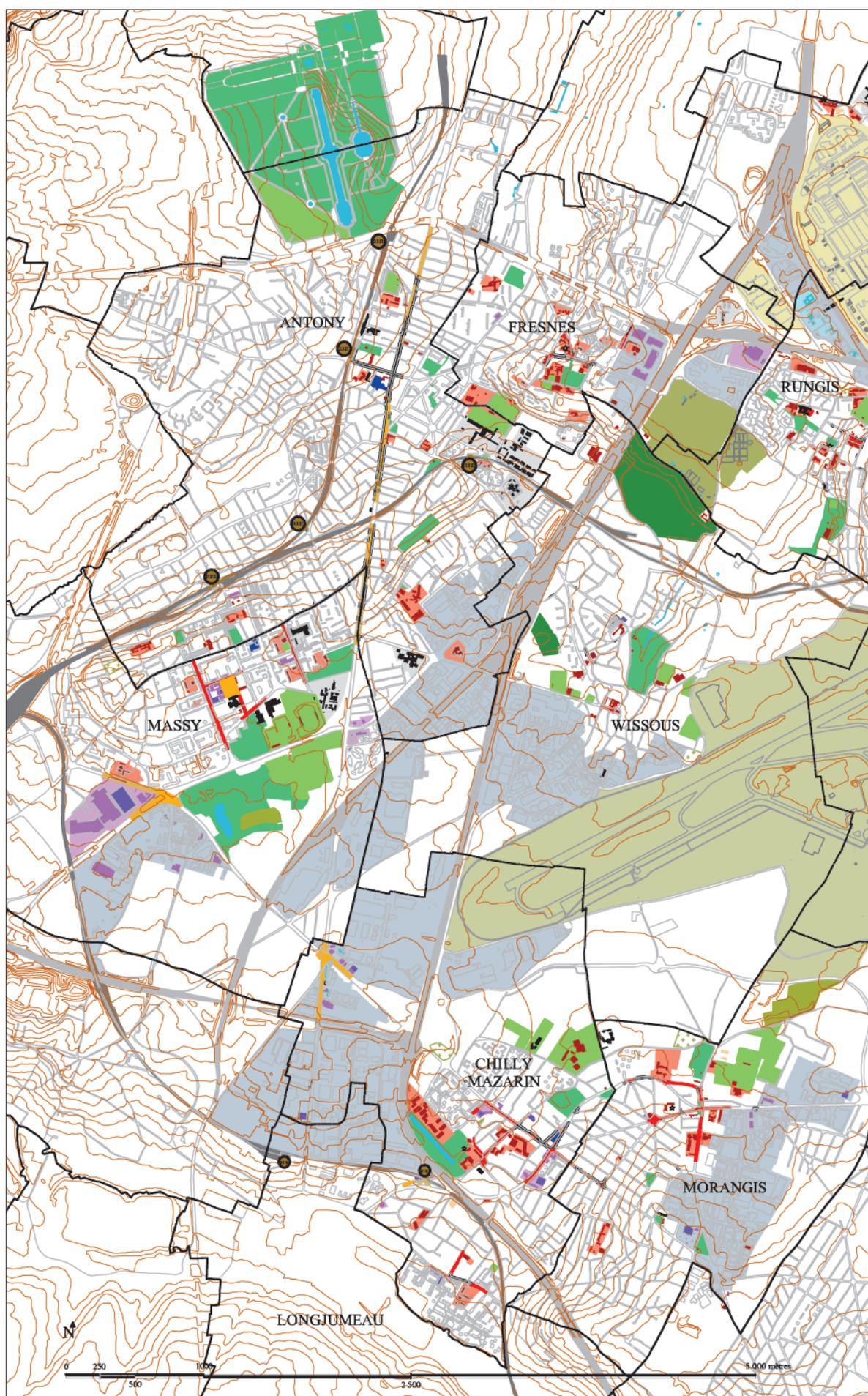
Commerces et animations

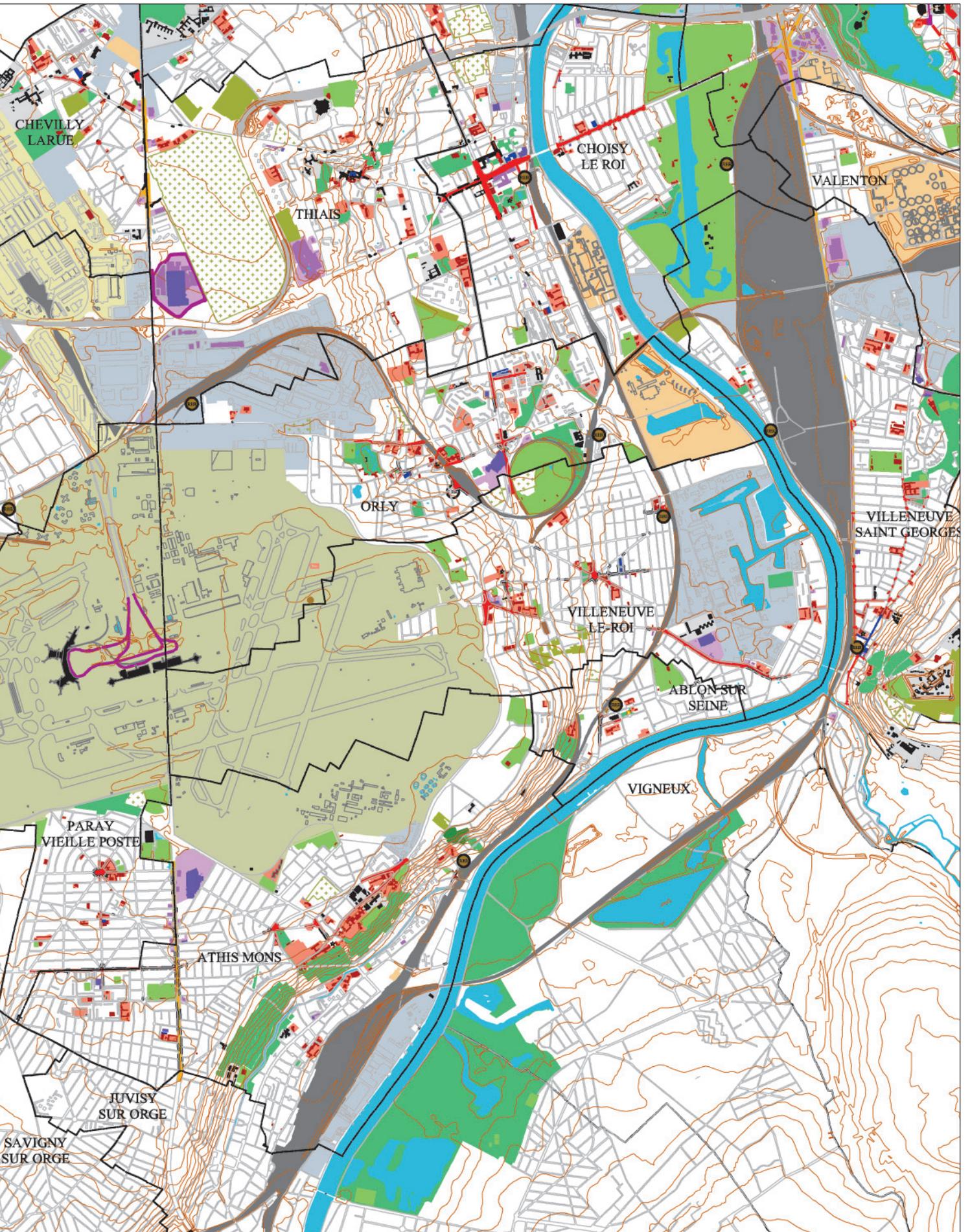
- Linéaire sur rue
- Grande enseigne commerciale
- Grande surface alimentaire
- Marché couvert
- Marché de plein air
- Hôtel

Grandes entreprises et infrastructure

- Aéroport d'Orly
- MIN de Rungis
- Centre horticole de la ville de Paris
- Usine des eaux
- Station d'épuration Seine Amont (SIAAP)
- Zone d'activité industrielle et de logistique
- Bois
- Jardin ouvrier
- Faisceau ferroviaire
- Faisceau routier (autoroutes, nationales)
- Seine, bassin, rivière et plan d'eau
- Courbes de niveau (pas de 5 m)

apur





• **La nature des équipements :**

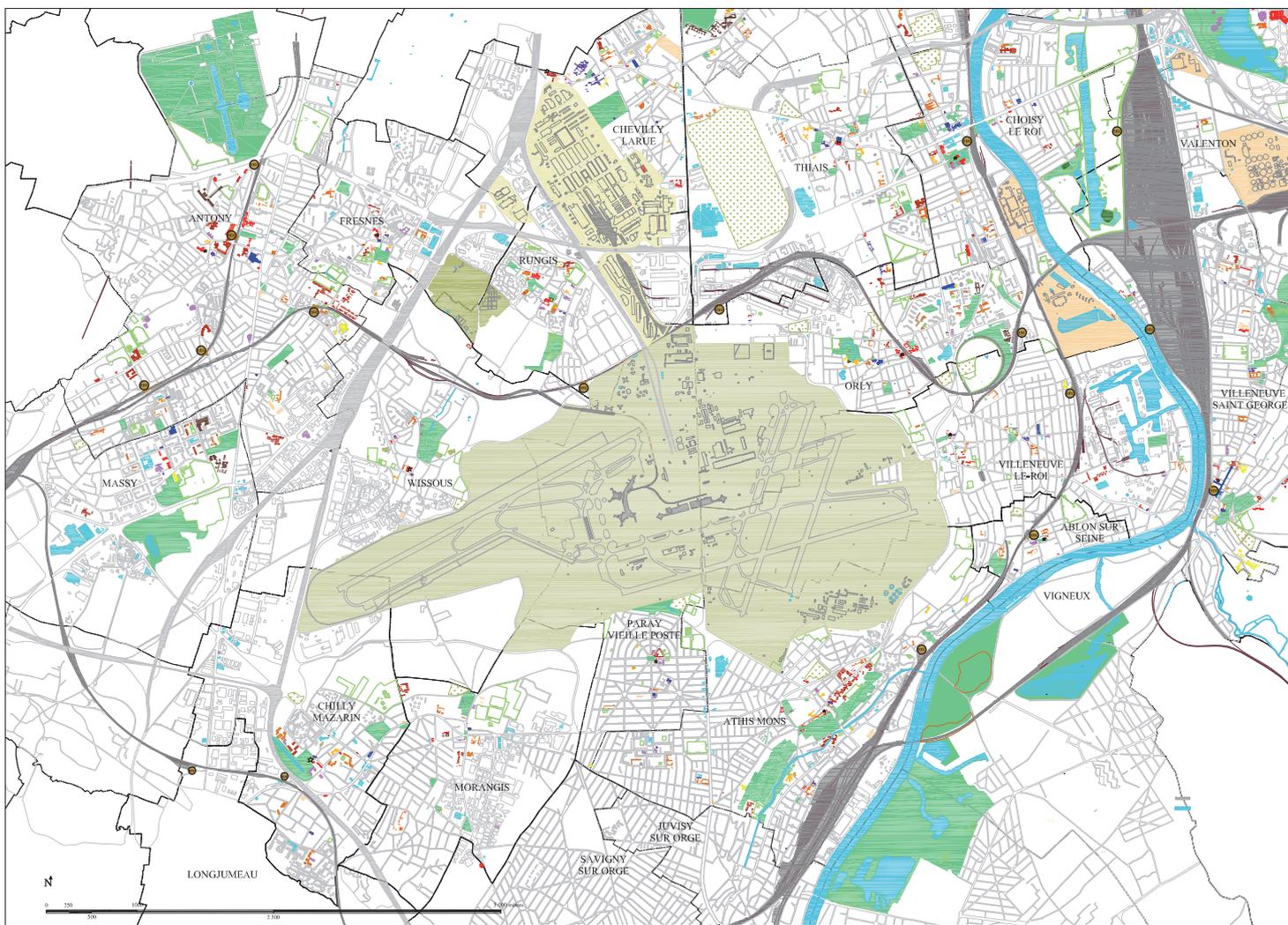
La nature de chacun des équipements identifiés dans les centralités est spécifiée selon une typologie détaillée.

• **Le territoire actif**

L'ensemble des zones d'emploi et d'activités, des services urbains ou des terrains agricoles a été représenté sur le même périmètre que la carte des centralités.

Cette carte révèle l'importance du « système de plaques », notamment à l'ouest et au nord de l'aéroport ou le long de l'A6. L'ampleur de ces surfaces logées au sein des infrastructures et leur logique monofonctionnelle créent une juxtaposition d'unités de natures assez diverses, mais mal reliées les uns aux autres.

La plupart de ces emprises d'activités forment pourtant des lieux d'emploi et de vie pour les salariés, qui profiteraient de liens plus forts aux centralités et aux tissus urbains.



Nature des équipements – Étude pôle d'Orly

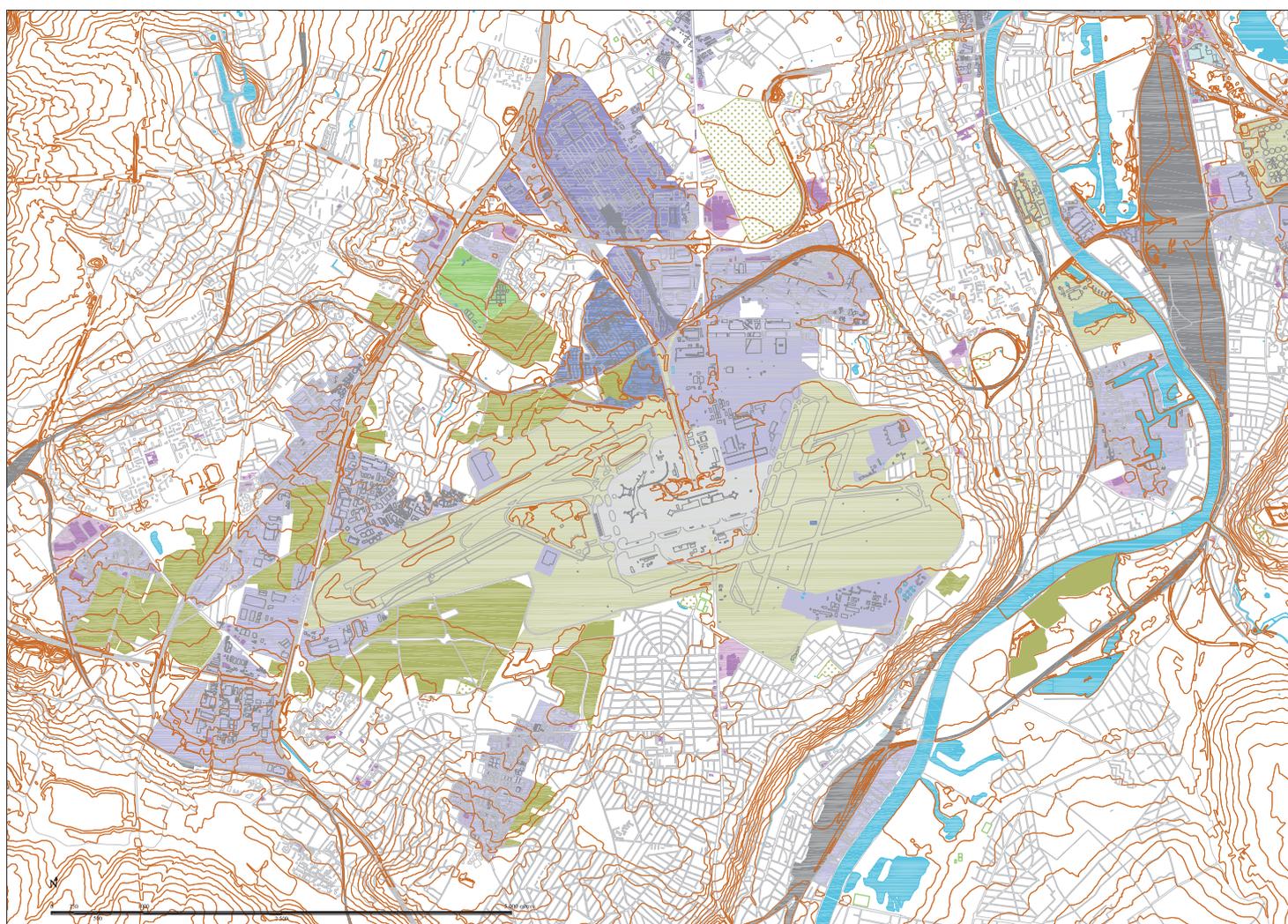
Grandes familles d'équipements

- Crèche et petite enfance
- Enseignement 1^{er} degré
- Enseignement 2^e degré
- Enseignement supérieur
- Santé
- Culte
- Culturel et loisir
- Social
- Administration et service public
- ★ Mairie, hôtel de ville
- Ⓜ Gare RER
- Équipement sportif, gymnase
- Équipement sportif de plein air
- Parc, jardin et square public
- Ⓜ Cimetière
- Marché couvert
- Bâtiment commercial

Grandes emprises et infrastructure

- Aéroport d'Orly
- MIN de Rungis
- Usine des eaux
- Station d'épuration Seine Amont (SIAAP)
- Services urbains
- Faisceau ferroviaire
- Faisceau routier (autoroutes, nationales)
- Seine, bassin, rivière et plan d'eau





Le territoire actif : activités et services urbains – Étude pôle d'Orly

Zones commerciales et emprises non bâties

- Emprise commerciale
- Cimetière
- Terrain agricole

Zones à caractère industriel ou tertiaire

- Zone d'activité industrielle et de logistique
- Parc d'activité tertiaire

Services urbains

- Système aéroportuaire d'Orly
- MIN de Rungis
- Usine des eaux
- Station d'épuration Seine Amont (SIAAP)
- Aéroport d'Orly (abords des pistes d'atterrissage)
- Centre horticole de la ville de Paris

Éléments structurants

- Faisceau ferroviaire
- Faisceau routier (autoroutes, nationales)
- Seine, bassin, rivière et plan d'eau
- Courbes de niveau (pas de 5 m)



2.4 – Le réseau de voirie et les transports collectifs

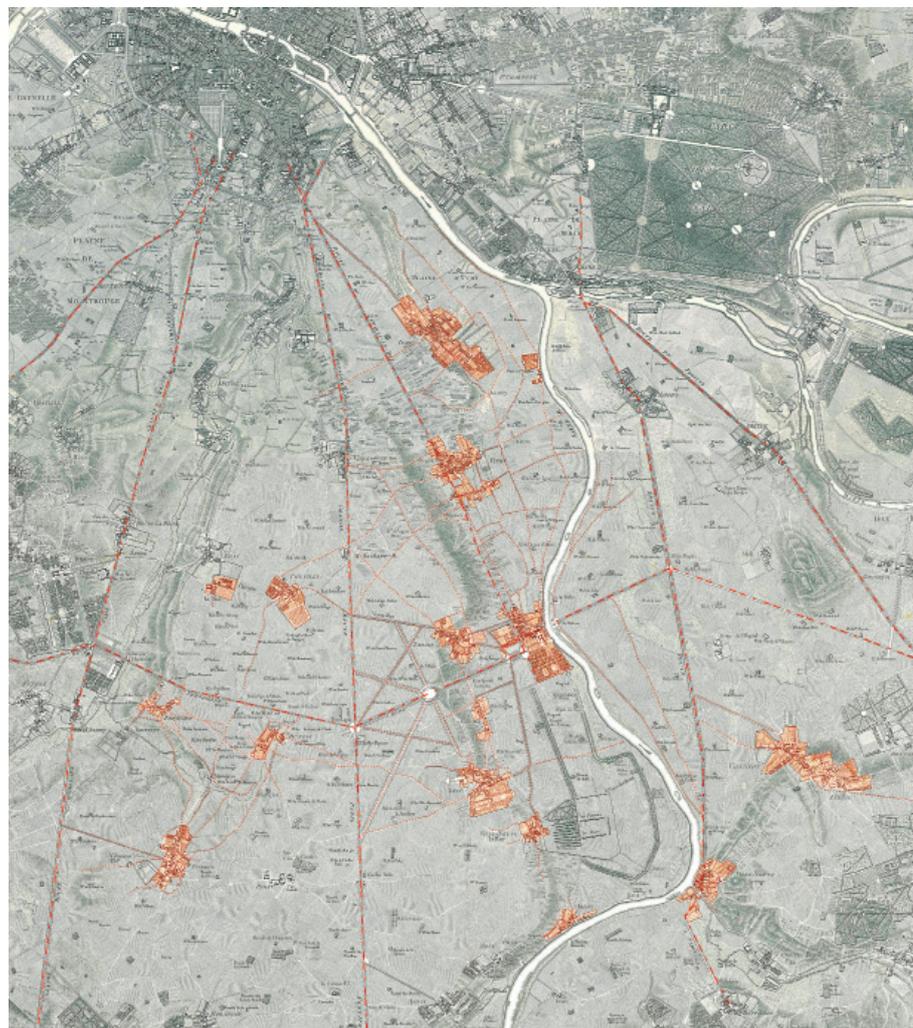
• Hiérarchie du réseau de voirie

La carte représente le réseau magistral et structurant de voirie ainsi que le réseau de voies locales, détaillé selon qu'il s'agit de voies privées ouvertes à la circulation (en journée comme dans la Silic), de voies privées fermées (comme dans le MIN), ou de voies se terminant en impasse. Cette représentation du réseau viaire suggère une image du territoire et de la manière avec laquelle ses habitants peuvent le pratiquer.

Les voies rapides et les voies ferrées, comme les grands équipements difficilement franchissables (MIN, aéroport, Usine des eaux, cimetière de Thiais) ont favorisé un développement insulaire des tissus d'habitat et d'emploi, tournant le dos à ces grandes coupures urbaines. La réalisation de l'A86, de l'aéroport d'Orly et de grands services urbains expliquent pour beaucoup la perte d'espaces publics et d'axes structurants, dans une géographie déjà difficile. Du fait d'une histoire récente, l'installation de ces coupures dans le territoire est encore très présente dans la mémoire de ses habitants. En 1960, les deux axes historiques nord-sud et est-ouest, formés respectivement par la RN7 et l'avenue de Versailles, se sont vus profondément perturbés par la mise en service de l'A6 et de l'A106. Tout récemment, au début des années quatre-vingt, la boucle de l'A86 est venue renforcer l'enchevêtrement de voies rapides.

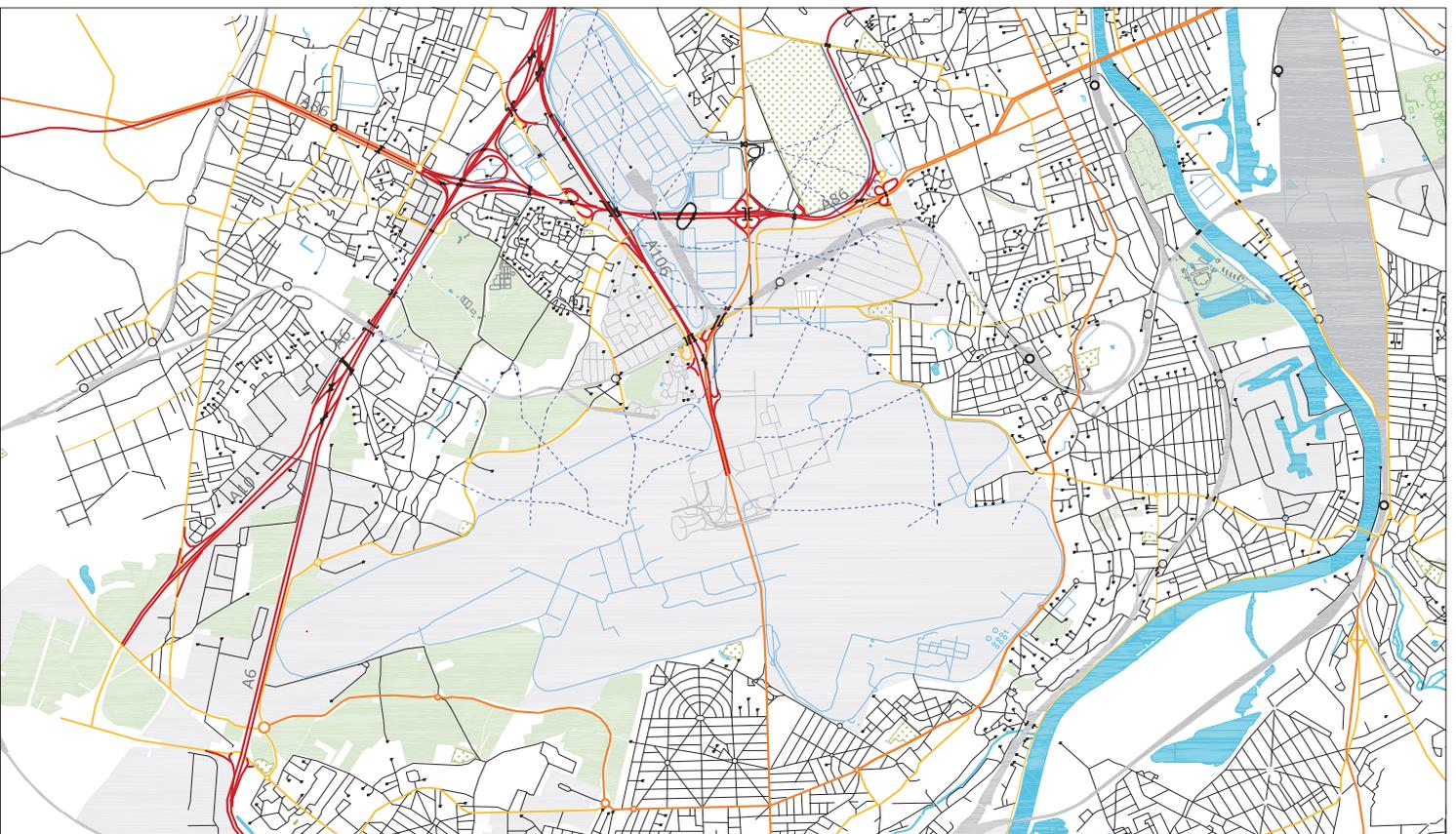
Le faible nombre d'espaces publics de liaison, les nombreux quartiers organisés autour de grilles en impasse (au sud de l'A86, à l'ouest et au nord de l'aéroport), ou le système de voies privées du MIN, de Sogaris et des pourtours de la plate-forme aéroportuaire ont conforté des trames viaires en forme de « poches ». Cette organisation rend difficiles les trajets de proximité comme l'arpentage à pied du territoire. Il en résulte une dépendance assez forte à la voiture pour les trajets quotidiens, rejoindre le centre-ville voisin ou le

L'axe de l'ancienne RN7 désaffectée, aujourd'hui fermée par la zone logistique d'ADP.



Carte des Chasses, 1764-1804
Sont repérées, en rouge,
les voies de cheminement et de liaison
entre bourgs, au nord de ce qui sera
l'emprise du futur aéroport.

	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000
Aéroport			1918 Création de l'aéroport d'Orly	1948 Inauguration de l'aérogare nord		1961 Inauguration de l'aérogare sud			1971 Inauguration de l'aérogare ouest	
Cimetière		1929 Ouverture du cimetière parisien de Thiais								
INFRASTRUCTURES										
Routes						1960 Déviation de la N7, à hauteur d'Orly				
Autoroutes						1960 Ouverture de l'autoroute A6 (en travaux jusqu'en 1971) 1960 Création de l'A106	1972 Ouverture de l'A6b	1980-1984 Création de l'A86		
Transports						1969 Ouverture de la gare Pont-de-Rungis	1972 Création d'OrlyRail 1977 Ouverture de la gare Rungis-la Fraternelle 1979 Mise en service du RER C		1991 Création d'OrlyVal	1993 Inauguration du TVM
ACTIVITES										
MIN						1964 Premiers coups de pioche 1969 Ouverture du marché				
SILIC						1967 Premières constructions du parc SILIC (jusqu'en 1972)				
SOGARIS						1967 Inauguration de la plate-forme logistique d'Orly				
Belle Epine							1971 Inauguration du centre commercial		1993 Agrandissement du centre commercial	
ZAC la Cerisaie							1976 Création de la ZAC La Cerisaie			
Sénia						1970 (début des années 70) Création de la Zone Sénia (Secteur des entrepôts et industries alimentaires)				



Hiéarchie du réseau de voirie

- Autoroute, voie rapide
- Réseau départemental magistral
- Réseau départemental principal
- Réseau départemental secondaire
- Voie locale
- Voie ouverte (SILIC, SENIA, ORLYTEC)
- Voie privée fermée (MIN, SOGARIS)
- Ancienne liaison
- - - Voirie abandonnée
- Impasse

- Gare RER (plus de 2 500 entrants journaliers)
- Gare RER

Les difficultés de franchissement

- Faisceau ferroviaire
- Seine, bassin, rivière et plan d'eau
- Zone d'activité et de logistique

apur

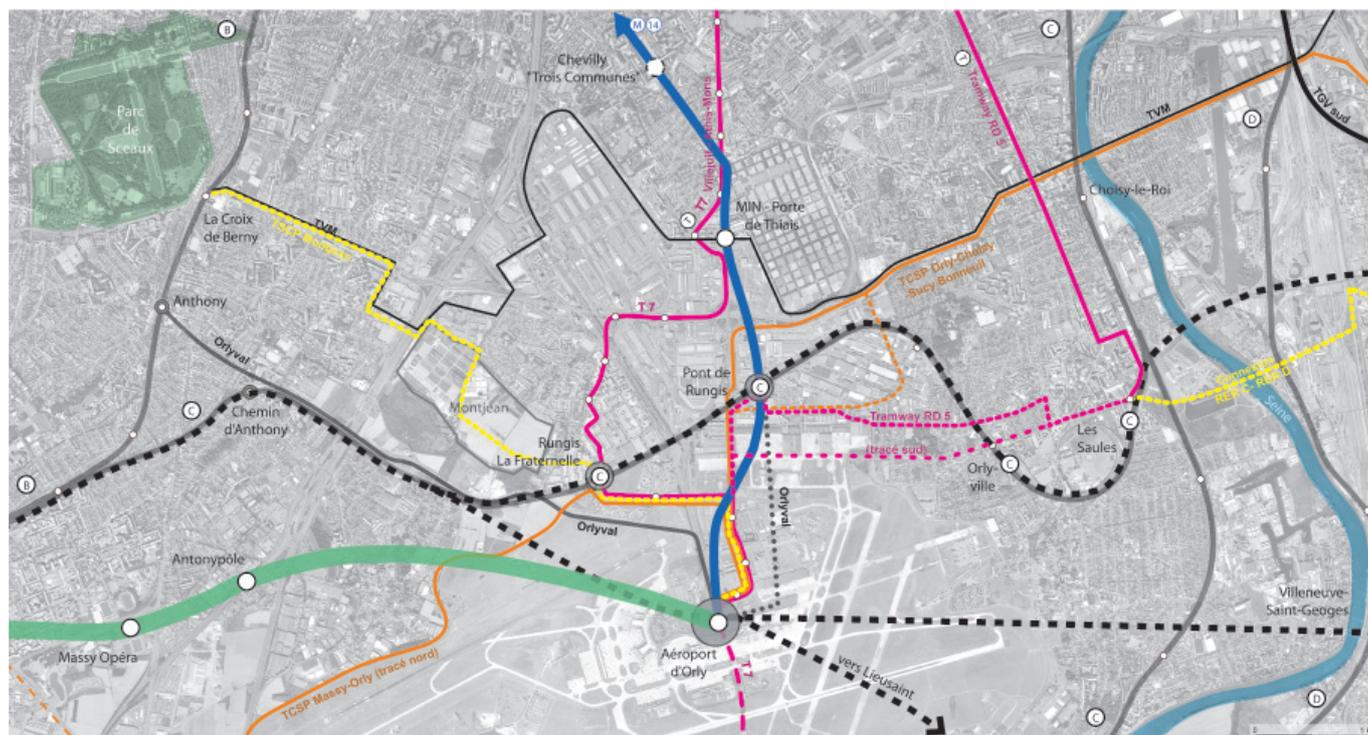
centre commercial pourtant proche. Les centres villes de Rungis, Wissous ou du Vieil Orly restent isolés de leur environnement urbain, alors que le centre commercial Belle-Epine est enserré entre le cimetière de Thiais et l'A86. Cette situation est surtout caractéristique des villes entourant l'A86 ; au sud, la situation est encore différente. Le développement des tissus pavillonnaires a privilégié les déplacements motorisés, alors que dans la vallée, c'est la géographie étroite et le développement linéaire le long de la Seine qui favorisent peu les déplacements de proximité.

• Les transports publics

Le constat est largement partagé d'une desserte insuffisante en transports publics des communes du Pôle d'Orly, avec un accès difficile à l'aéroport et une fréquence insuffisante du RER C sur la branche Massy qui traverse pourtant de nombreux secteurs d'emploi. À court terme, le schéma directeur du RER C prévoit de renforcer la fréquence sur la branche de Juvisy. L'évolution de la branche Massy du RER n'est pas encore connue. Cette desserte lacunaire en transports publics entraîne une forte dépendance aux déplacements motorisés, avec un trafic routier important (notamment de poids lourds) qui converge vers le pôle d'emploi.

L'arrivée du Trans Val de Marne a permis de renforcer cette offre, selon un axe est-ouest stratégique. À l'horizon 2020, d'autres projets de transports en sites propres à l'étude devraient voir le jour, en premier lieu desquels le projet de tramway T7 Villejuif-Athis-Mons, le tramway de la RD5 et le TCSP Choisy-Orly prévus en 2014. Mais d'autres projets de TCSP sont portés par différents acteurs :

- l'EPA pour les projets de TCSP Orly — Croix de Berny et « barreau RER C — D » ;
 - le STIF pour les projets de TCSP Massy – Orly et Orly – Val de Seine dans l'Essonne ;
 - les communes de Seine Amont pour le prolongement du tramway de la RD5 jusqu'à Orly.
- Ces lignes répondent aux mêmes enjeux communs : relier les grands pôles départementaux, pallier au manque d'accessibilité des secteurs d'emploi du pôle d'Orly et de la plate-forme



Desserte en transports collectifs en site propre - Horizon 2025-2030

Existants

- RER B, C, D
- Orlyval
- TVM

Programmés (mise en service en 2014)

- Tramway T7 - RD 7 / RD 5
- TCSP Choisy - Orly

Grands Projets à l'étude

- LGV Interconnection Sud (RFF-SNCF)
- Gare TGV (hypothèse privilégiée sous les aérogares)
- Prolongement d'Orlyval - Pont de Rungis (RFF-SNCF)
- Métro Grand Paris (L14, liaison Orly-Massy-Saclay)

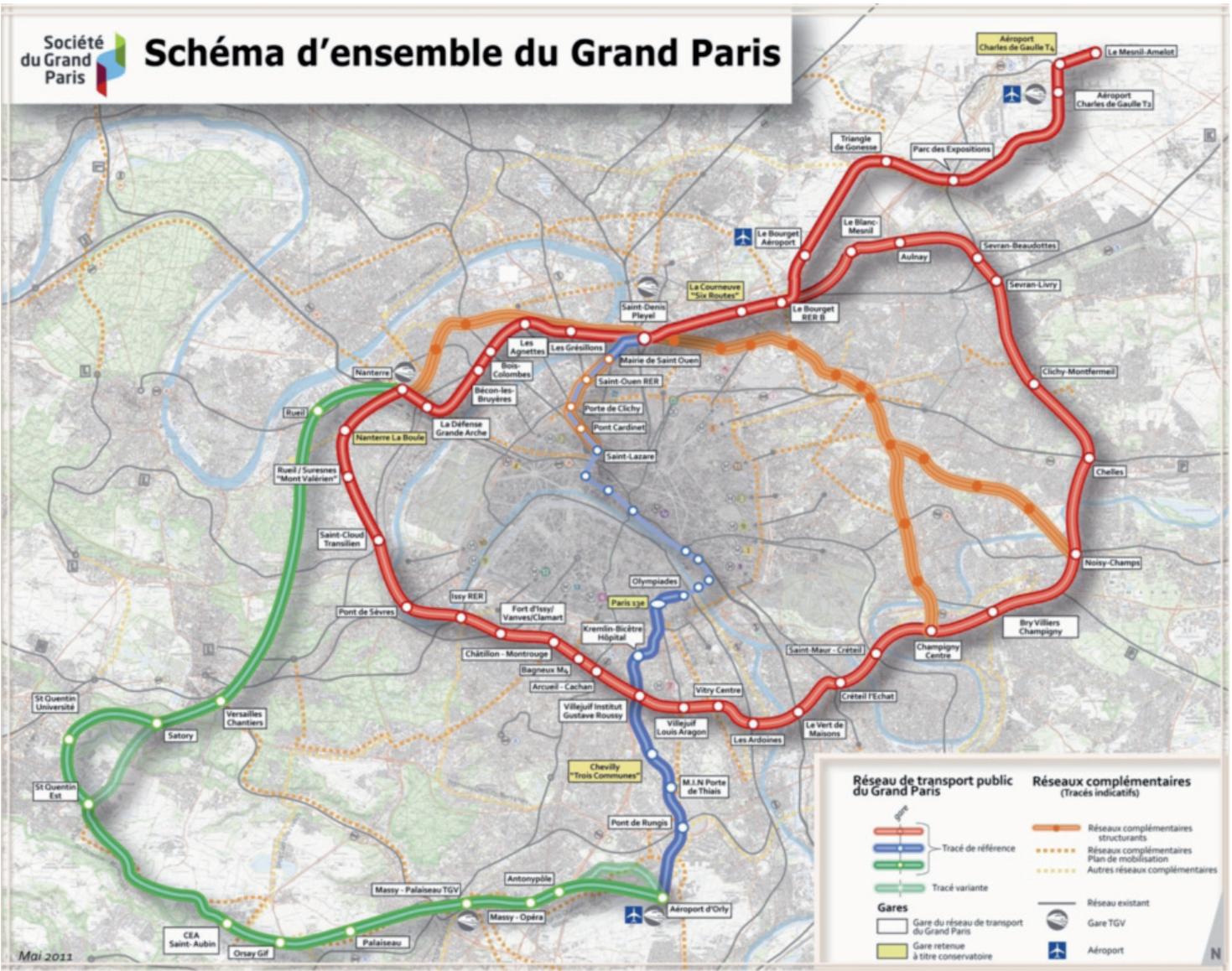
Tramways et TCSP à l'étude

- Prolongement Tramway T7 - Juvisy (STIF)
- Prolongement Tramway RD5 Orly (communes Seine Amont)
- TCSP (EPORSA)
- TCSP (STIF)



L'ancienne gare de Wissous sur la Grande Ceinture, vers 1905. Le bâtiment fut actif entre 1893 et 1936.

aéroportuaire. En convergeant sur les aéroports, ces projets de TCSP viennent conforter l'aéroport d'Orly comme un futur nœud important en transports. Plus récemment, les grands projets de transport portés au débat public ont relancé les débats sur la desserte régionale de l'aéroport d'Orly et du sud du Val-de-Marne. Le projet de prolongement de la ligne 14 comme celui d'une gare TGV à l'aéroport d'Orly ont permis des positionnements d'acteurs : une localisation préférentielle de la gare TGV au plus près des aéroports (les Conseils Généraux, l'ADOR, ADP) et la demande de stations supplémentaires sur la ligne 14 faite par les élus du Val-de-Marne. Ces débats laissent des questions en suspens comme l'avenir de la branche du RER C vers Massy, ou la capacité technique de la ligne 14 à être prolongée entre Orly et Pleyel (?).



Paysage
et trame verte



Le grand paysage ouvert du plateau d'Orly, formé ici par la Plaine de Montjean, l'aéroport et les terrains agricoles.



Le cimetière de Thiais bordé par l'A86 et les centres commerciaux.

Infrastructures
et espaces publics



L'A86, une autoroute et une coupure, mais aussi une des rares grandes liaisons est-ouest dans le Val-de-Marne.



Les voies du RER C et les abords de la gare de Pont de Rungis.

Centralités



Le centre-ville de Paray-Vieille-Poste autour de l'Hôtel de Ville.



Le marché d'Antony.

Territoire actif



L'Usine des Eaux de la Ville de Paris, avec en arrière-plan le quartier des Saules.



Un territoire actif organisé sous forme de « plaques ».



La partie boisée de l'Usine des Eaux de la Ville de Paris et la ZAC Parc en Seine à Villeneuve-le-Roi, avant chantier.

© Air-Images production



Le coteau d'Athis-Mons, vu depuis l'Hôtel de Ville vers la vallée de la Seine et la base de loisirs du Port aux Cerises.

© Apur

Paysage et trame verte



L'arrivée sur les aéroports d'Orly, dans l'axe de l'A106.

© Air-Images production



L'axe majeur de la RD 7 qui accueillera le tramway T7 en 2013.

Infrastructures et espaces publics



La rue du marché à Villeneuve-le-Roi.

© Apur



La place Saint-Exupéry à Orly, dans le quartier des Saules.

© Clément Guillaume

Centralités



Le parc tertiaire de la SILIC au premier plan, les zones logistiques Sogaris et Senia, le centre commercial Belle-Epine au fond.

© Air-Images production



L'importance de la filière agroalimentaire avec le marché de Rungis.

© Apur

Territoire actif

2.5 – Les cartes de recollement : projets et PLU

À partir de la base de données de l'EPA, un travail de recollement des PLU et des affectations dominantes des zones a été faite sur système SIG.

La carte reflète la situation urbaine assez hétérogène du Pôle d'Orly :

- des zones urbaines mixtes surtout situées dans le Val-de-Marne et les Hauts de Seine,
- des zones d'habitat à dominante individuelle dans les communes de l'Essonne,
- de nombreuses zones réservées à l'activité le long de la Seine et des réseaux ferrés, au nord et à l'ouest de la plate-forme aéroportuaire,
- la présence de zones réservées aux activités agricoles au niveau du croisement entre l'A6 et la route de déviation RD118 ainsi qu'autour de l'autoroute A10 et de la route de Maison qui relie Massy,
- relativement peu de zones naturelles affectées aux espaces verts, quelques zones naturelles à préserver à Wissous au sud de l'aéroport et le long du RER C,
- de grandes zones affectées aux équipements publics ou collectifs d'intérêt général.

• Recollement des projets d'aménagement et de voirie

Pour permettre de mieux comprendre les mutations en cours, des rencontres avec les services de l'urbanisme de communes et avec certains acteurs économiques ont permis de cartographier les projets d'aménagement en cours ou à l'étude sur le territoire. Les données par opérations sont reprises dans des fiches synthétiques en annexe.

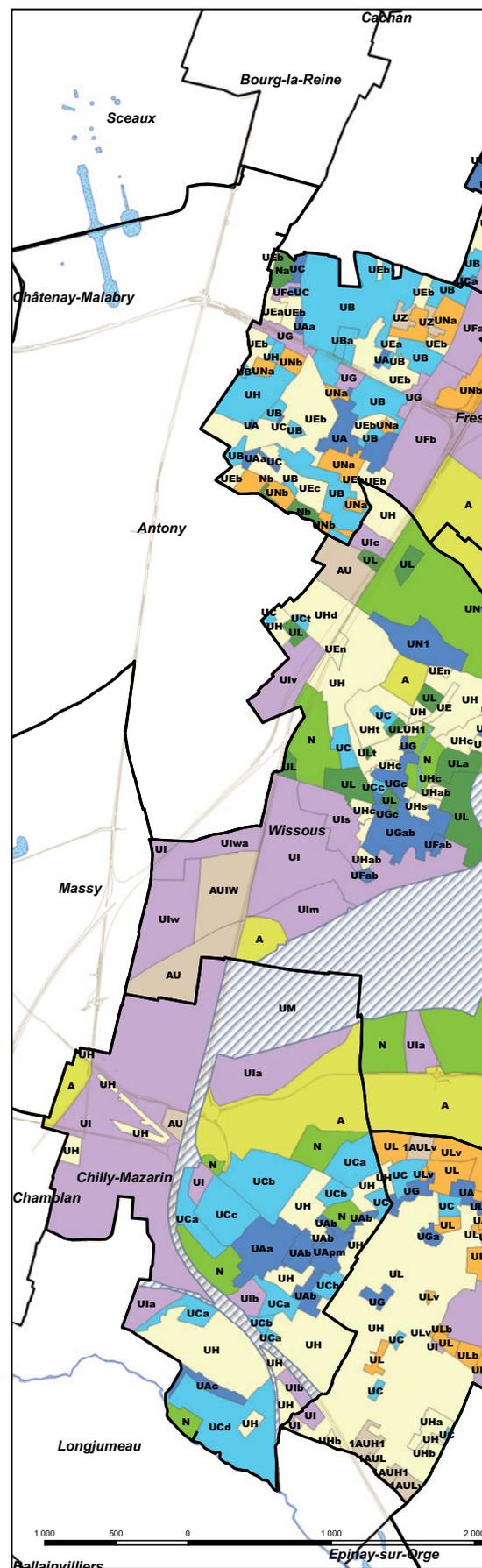
Cette première étape de recollement s'est limitée aux communes directement concernées par l'étude Pôle d'Orly. Elle devra se poursuivre en 2011 pour couvrir l'ensemble des berges de Seine entre Orly et la Confluence.

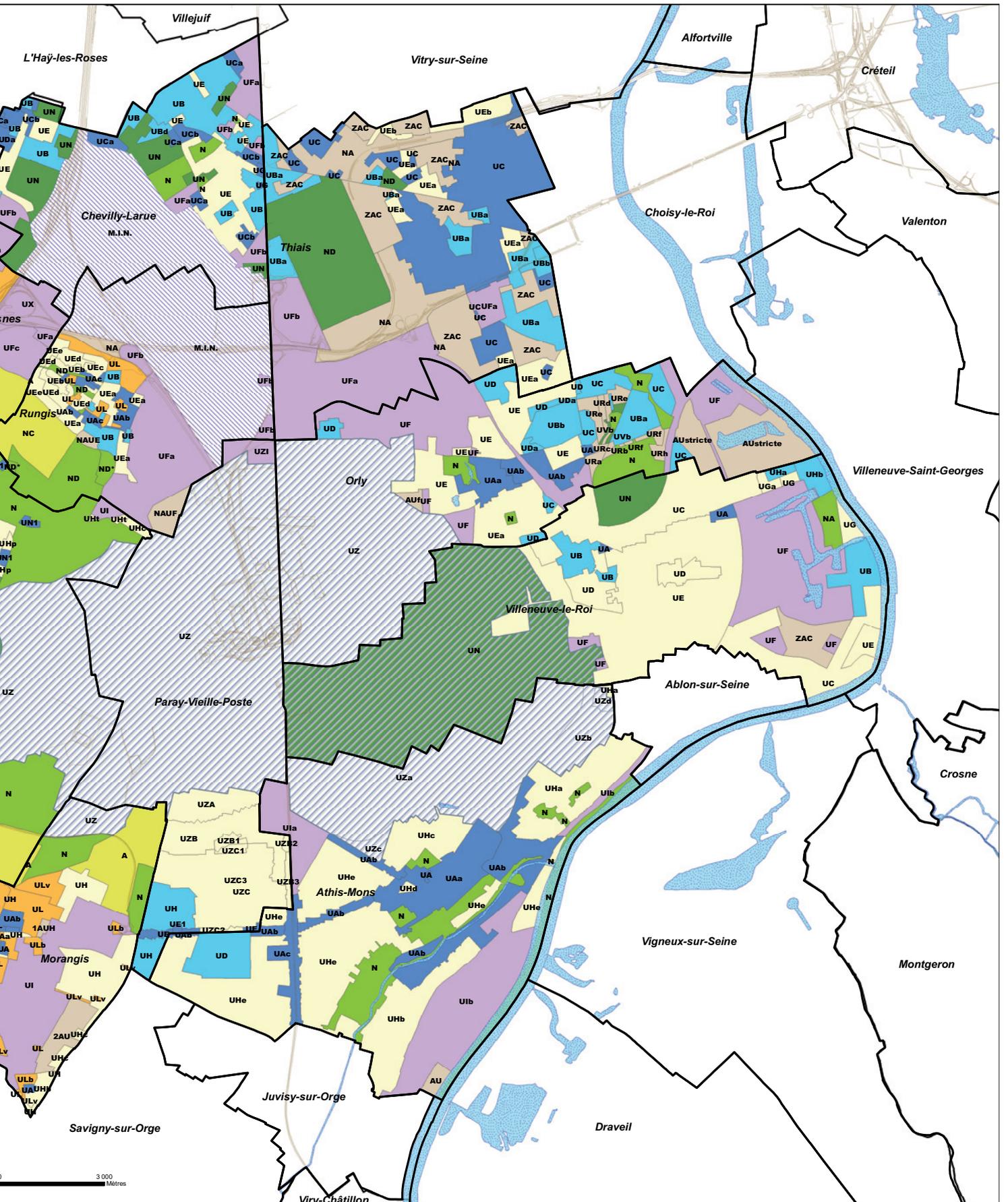
La carte illustre les quelques opérations réellement engagées à Massy, dans la Silic, le long de l'A6 et de la RD7 ou sur la rive ouest de la Seine. Le secteur comporte un grand nombre de terrains dont la mutation peut être questionnée, en particulier des zones d'activités industrielles ou de logistique situées en Proche Couronne et qui pourraient être densifiées.

Destination des zones PLU

-  Zone urbaine verte
-  Zone naturelle et forestière
-  Activité agricole
-  Zone urbaine mixte
-  Collectif discontinu
-  Habitat à dominante pavillonnaire
-  Equipement public ou collectif d'intérêt général
-  Zone d'activité
-  A urbaniser
-  Marché d'Intérêt National
-  Zone aéroportuaire
-  Réseau hydrographique

Couches SIG-EPA-ORSA

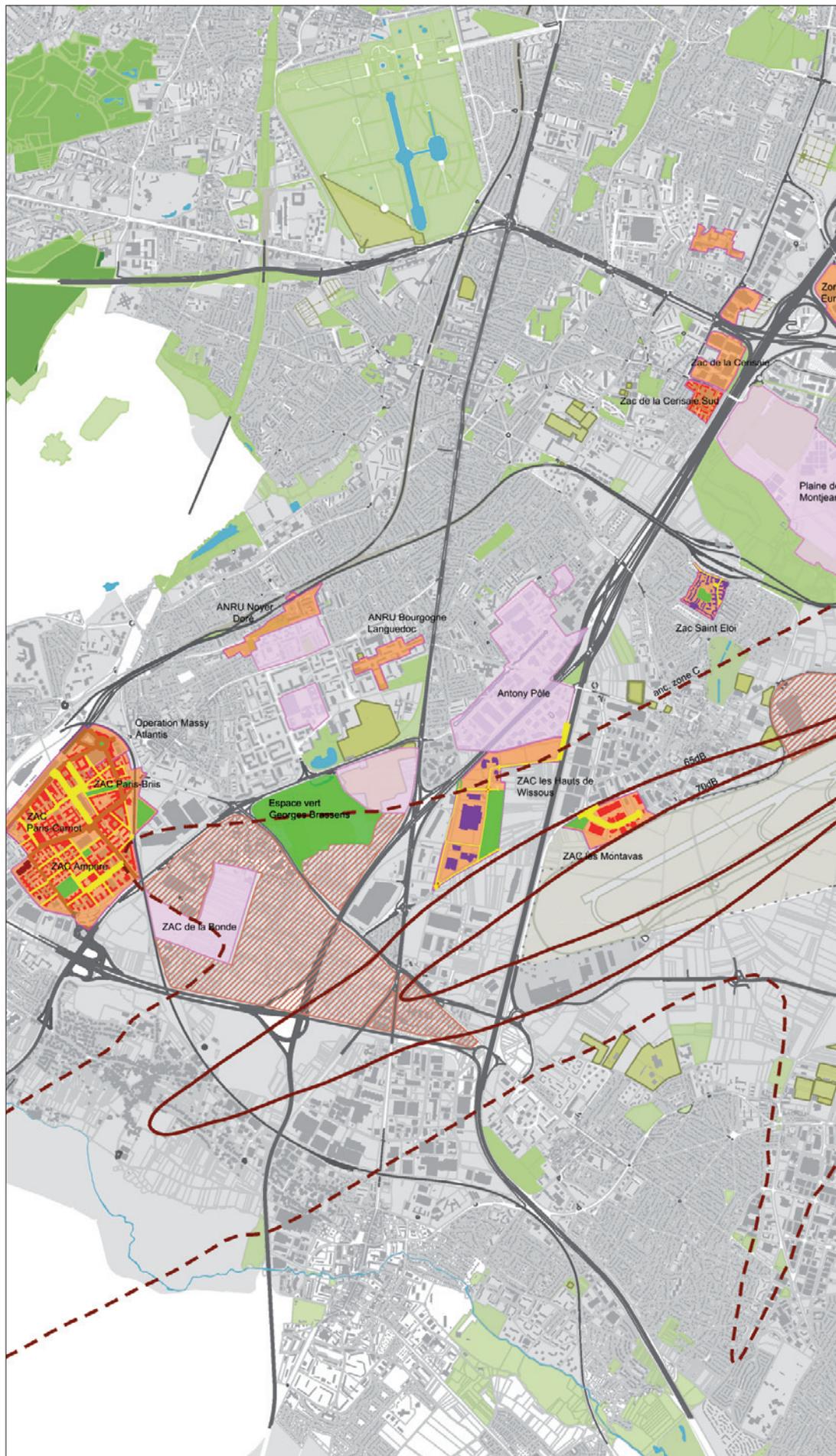




Recollement des projets d'aménagement et de voirie

-  Requalification de bâti
-  Création de bâti
-  Bâti récemment réalisé
-  Espace vert ou paysager nouveau
-  Requalification d'espace public
-  Création d'espace public
-  Liaison à l'étude
-  Secteur en cours d'aménagement
-  Périmètre d'étude
-  Périmètre de réflexion
-  PEB (en cours d'approbation)
-  PEB: limite intérieure de l'ancienne zone C

apur Juillet 2011





3 Aide méthodologique à la conduite des travaux

3.1 – La mise en place d’une méthode de projet

Ce temps du projet a été consacré à un travail d’animation des séminaires techniques, en particulier avec les équipes, et de préparation des séminaires stratégiques avec les élus. La complexité du sujet et l’échelle du territoire a demandé un recalage permanent des missions demandées aux architectes :

- pour Studio 10 : l’infiltration du tissu existant par la stratégie de la porosité,
- pour l’équipe Castro : l’orientation des plaques et la mutation des franges et des interstices,
- pour l’équipe Portzamparc : les chaînes agrégatives et l’articulation des échelles,
- Pour l’équipe AREP : les réseaux et les échelles de mobilité.

Des échanges réguliers avec l’EPA, les équipes d’architectes, les consultants et les participants aux séminaires ont permis de réorganiser les dix-sept figures ou familles de scénarii initialement proposées par l’EPA autour de trois scénarii d’aménagement aux échelles et aux vocations bien distinctes :

- la Ville locale,
- la Ville métropolitaine,
- la Ville monde.

Concrètement, le territoire du Pôle d’Orly est amené à évoluer sous l’influence de deux types d’événements, de natures différentes :

- à court et moyen termes, des projets de transports en commun intéressant la ville locale (Schéma directeur du RER C, tramway T7, TCSP,...) ainsi que des projets urbains ou économiques portés par les acteurs locaux ;
- à plus long terme, la création d’une boucle de métro rapide, le prolongement de la ligne 14 ou l’interconnexion sud des lignes à grande vitesse avec l’implantation d’une gare TGV desservant l’aéroport d’Orly.

Dans un contexte porté par les débats sur les projets de transport du Grand Paris et d’ArcExpress, les réflexions ont donc largement portées sur les enjeux en matière de transports publics, en identifiant bien les projets de transport liés à la Vie locale et ceux d’échelle métropolitaine voire internationale. La clôture de cette première phase de séminaires techniques et stratégiques s’est également traduite par la décision de privilégier une implantation de la gare TGV au plus près des aérogares.

Les réflexions ont également porté sur l’importance d’inscrire les travaux des architectes dans une réflexion globale et stratégique de développement d’un grand projet intercommunal, prenant en compte les spécificités du territoire et les logiques d’acteurs pour répondre aux thématiques stratégiques :

- 1 – La question des « plaques », de la vocation économique et logistique du pôle d’Orly,
- 2 – La question du logement, des formes urbaines et du foncier disponible,
- 3 – La question du paysage et des aménités.

3.2 – Comparaison d'échelles entre quelques grands projets d'aménagement

La comparaison d'échelles de projet urbain constitue une première étape d'un travail plus approfondi sur la programmation et la densité de grands projets, qui ont accompagné la création de gare TGV ou de pôles en transports collectifs. Elle permet de resituer l'échelle du projet de Pôle d'Orly dans son contexte régional.



Orly – Rungis

Surface de comparaison : 800 ha
Surface zone aéroport : 1465 ha



Paris-Rive-Gauche

Secteur d'intervention : 130 ha

SHON : 2.255.000 m²
Logements : 430.000 m²
Bureaux : 700.000 m²
Equipements : 460.000m²
BNF : 250.000m²
Espace vert : 98.000 m²

Paris-Rive-Gauche



Inauguration : 1998
Maître d'ouvrage : RATP
Entrants station BNF : 55.796/jour (2008)



Projet urbain lancé en 1991
Aménageur : SEMAPA
Secteur d'intervention : 130 ha
SHON : 2.255.000 m²
Logements : 430.000 m²
Bureaux : 700.000 m²
Equipements : 460.000m²
BNF : 250.000m²
Espace vert : 98.000 m²

Massy Gare TGV



Inauguration : 1991
Maître d'ouvrage : SNCF
Maître d'œuvre : AREP
Passagers : 1.1 Million/an



Projet urbain lancé en 2007
Maître d'ouvrage : Ville de Massy
Aménageur : SEMMASSY
Urbanistes : Pierre Gangnet, Agence DLM – Jean Chéron, Dominique Petermuller
Logements : 318.000 m²
Bureaux : 556.000 m²
Equipements : 16.000 m²

Berlin Hauptbahnhof



Concours : 1993
Inauguration : 2006
Maître d'ouvrage : Deutsche Bahn AG
Maître d'œuvre : Meinhard von Gerkan
Bâtiment: 175.000 m²
Passagers : 110 Millions/an



Projet urbain à l'étude depuis 2008
Maîtres d'ouvrage : Vivico (20 ha), Deutsche Bahn (10 ha), Land de Berlin (6 ha)
Maîtres d'œuvre : KCAP/ASTOC, Studio Urban Catalyst
Programme : 36 ha
Logements : 800 à 1200
Bureaux : 10 000 m²

Eurodisney

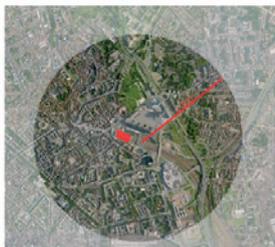


Inauguration : 1992
Maître d'œuvre : Jean-Marie Duthilleul
Passagers : 2.6 Millions/an (2008)

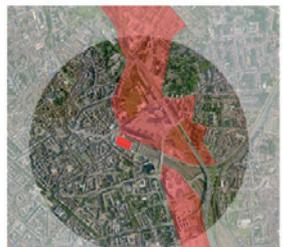


Projet urbain lancé en 1987
Signataires de la convention :
 - Etat - EPAFrance
 - Disney - RATP
 - Région IDF
 - Dép.77
Logements : 6.000
Commerces : 131.000 m² (dont 124.000 à Val d'Europe)
Bureaux : 75.000 (actuel), 700.000 m² (prévus par la convention)
Hôtels : 7379 chambres
Activités : 88.000 m²

EuraLille



Inauguration : 1994
Maître d'ouvrage : SNCF
Maître d'œuvre : Jean-Marie Duthilleul
Passagers : 23 Millions/an



Projet urbain lancé en 1989
Aménageur : SAEM
Shon : 900.000 m²
Logements : 267.000 m²
Bureaux : 370.000 m²
Equipements : 95.000m²
Commerces/activités : 148.000 m²



Le plan guide Massy-Atlantis à Massy, mené par la Semmassy, avec l'exemple d'une grande opération de renouvellement d'un ancien parc d'activités desservi par un bipôle de gares RER-TGV : un montage opérationnel avec le secteur privé, fondé sur une charte de qualité urbaine durable.
Urbanistes : Pierre Gangnet – Agence DLM, Jean Chéron – Dominique Petermüller.



La transformation de la RD 7 avec l'exemple de la ZAC du Domaine départemental Adolphe Chérioux à Vitry-sur-Seine : établissements scolaires et de recherche entourant un grand espace vert (dossier en cours de réalisation).



La transformation de la RD 7 avec l'exemple de la ZAC Anatole France à Chevilly-Larue, menée par l'EPA ORSA : réalisation de 800 logements et de 30 000 m² d'activités et de commerces (premières livraisons en 2011). Juste au sud, la future ZAC du Triangle des Meuniers prévoit 77 000 m² d'activités, de bureaux et de commerces.



Plan-masse du quartier Saint-Eloi à Wissous, inauguré en 2007, ou la réinterprétation pittoresque de « l'architecture d'un village de charme » (source : quartier-saint-eloi.com)
Architecte : Xavier Bohl.



L'urbanisation progressive des berges de Seine avec l'exemple de la ZAC Parc-en-Seine à Villeneuve-le-Roi : plan-masse extrait de la brochure du promoteur (en chantier).

4 – Enjeux : projets urbains et leviers d'aménagement

Les cartes sur les enjeux d'aménagement sont issues des réflexions menées entre l'EPA ORSA, l'Apur et Mensia Conseil à l'automne 2010. Elles ont permis de spatialiser les trois grands types de scénarii d'évolution possibles du territoire de Pôle d'Orly :

- « la Vie locale », qui met l'accent sur l'accueil de nouveaux logements ;
- « la Vision métropolitaine », autour de la question comment faire pôle ? qui positionne le Pôle d'Orly comme une véritable centralité régionale ;
- « la Ville Monde », qui s'appuie sur le projet de gare TGV à Orly pour développer une City Airport bien intégrée à la ville.

Par ailleurs, et afin de rompre avec l'évolution actuelle « au fil de l'eau », le Pôle d'Orly nécessite des investissements importants, non seulement sur l'offre en transports publics, mais aussi sur l'espace public et le paysage : valoriser la géographie et créer des aménités, renforcer les liaisons de proximité, améliorer les services et le cadre de vie pour les habitants comme pour les salariés. Pour cela le projet de développement du pôle d'Orly devra intégrer les trois échelles de temps (2014/2020/2030) et permettre une combinaison entre les trois types de scénarii (locale, métropolitain, mondial). L'important est d'identifier les leviers d'aménagement, notamment les projets de transports et le foncier stratégique à renouveler ou à préserver.

En émettant l'hypothèse qu'un projet urbain sur un territoire aussi complexe nécessitait des leviers d'aménagement bien identifiés, l'Apur a ainsi proposé de s'appuyer sur les différents projets de transports publics connus pour organiser une évolution progressive dans le temps, préserver le foncier et organiser sa mutation en fonction des trois types de développement (local, métropolitain, global).

Les cartes suivantes différencient, selon ces trois échelles de temps (2014, 2020, 2030), les territoires nouvellement accessibles grâce aux lignes de transports publics. Elles permettent de mieux identifier les secteurs de valorisation foncière. Cette information est ensuite croisée avec la réalité des territoires : certaines contraintes d'aménagement (le PEB de l'aéroport), les projets d'aménagement déjà engagés, à l'étude ou des terrains éventuellement mutables à terme. L'objectif est ainsi de permettre à l'ensemble des acteurs d'identifier des leviers d'aménagement et d'orienter l'évolution du foncier en fonction de sa proximité à une future station de transports publics, qu'elle soit d'un tramway, d'un TCSP, d'une gare RER, d'une station de métro du Grand Paris ou d'une gare TGV.



Une mutation progressive du parc d'activités de la SILIC en parc tertiaire, d'après le plan guide d'Arte Charpentier.
Architectes : Arte Charpentier et associés.



La « coulée verte » au cœur du dispositif de la SILIC, conçue comme un élément paysager et un outil de gestion des eaux pluviales.
Architectes : Arte Charpentier et associés.

2014 TEMPS 1

« la vie locale »

Les dynamiques en cours

-  Lignes de transports collectifs nouvellement mises en service
-  Rayon de 500 m autour des gares RER à la desserte renforcée
-  Voirie aménagée ou en avant projet
-  Centralités locales, mixtes et globales
-  Secteur en cours d'aménagement
-  Secteur à l'étude
-  Secteur à dynamiser
-  PEB (en cours d'approbation)
-  PEB: limite intérieure de l'ancienne zone C

apur Juillet 2011

Les secteurs de projet sont représentés dans leur état d'avancement en avril 2011. Leur potentiel d'aménagement de demain, qu'il s'agit d'identifier aujourd'hui, est lié à leur desserte future par les projets de transport prévus entre 2014 et 2025.

2014 : les leviers

3 lignes de TCSP :

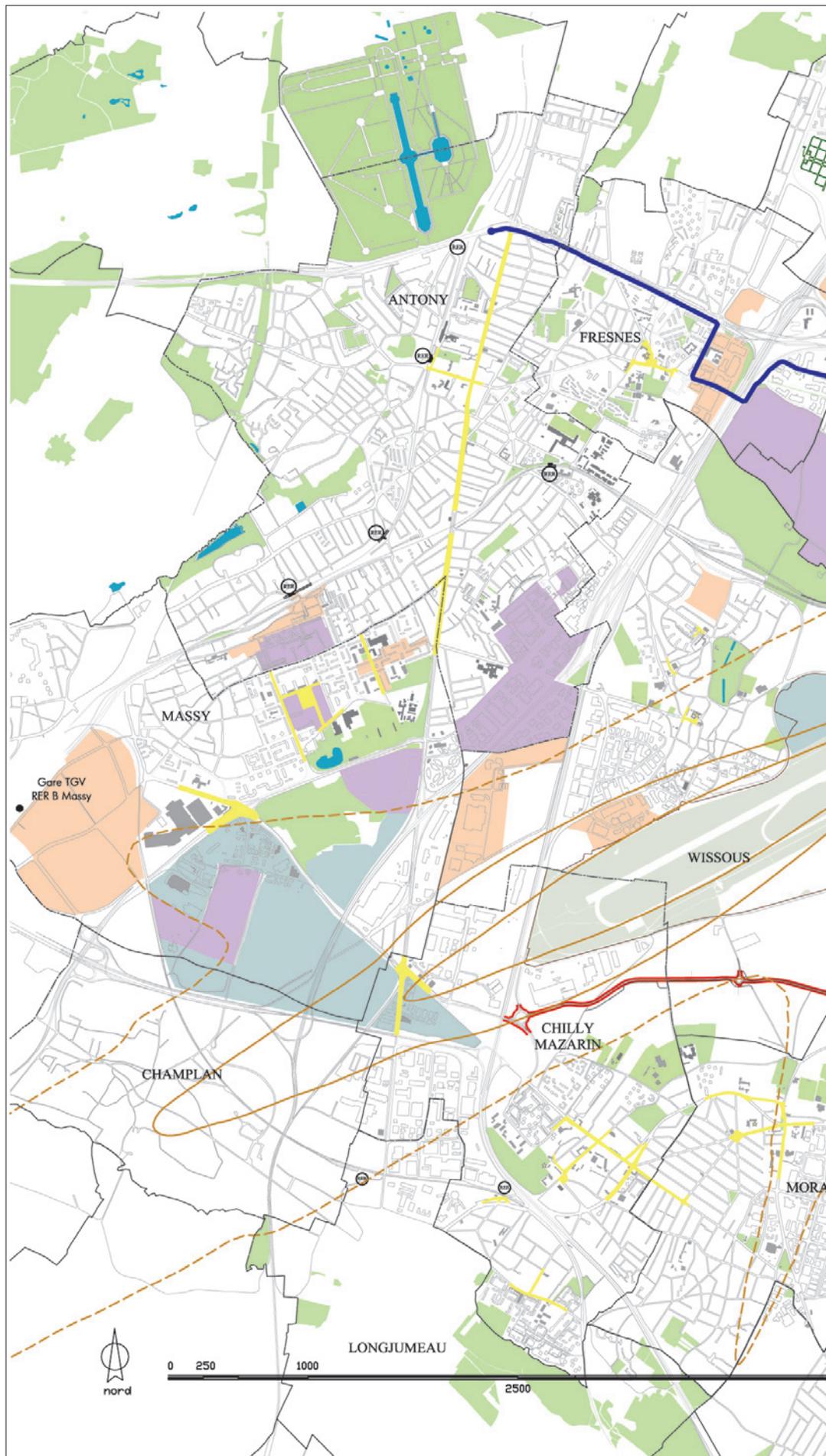
- T7
- tramway de la RD5
- TVM

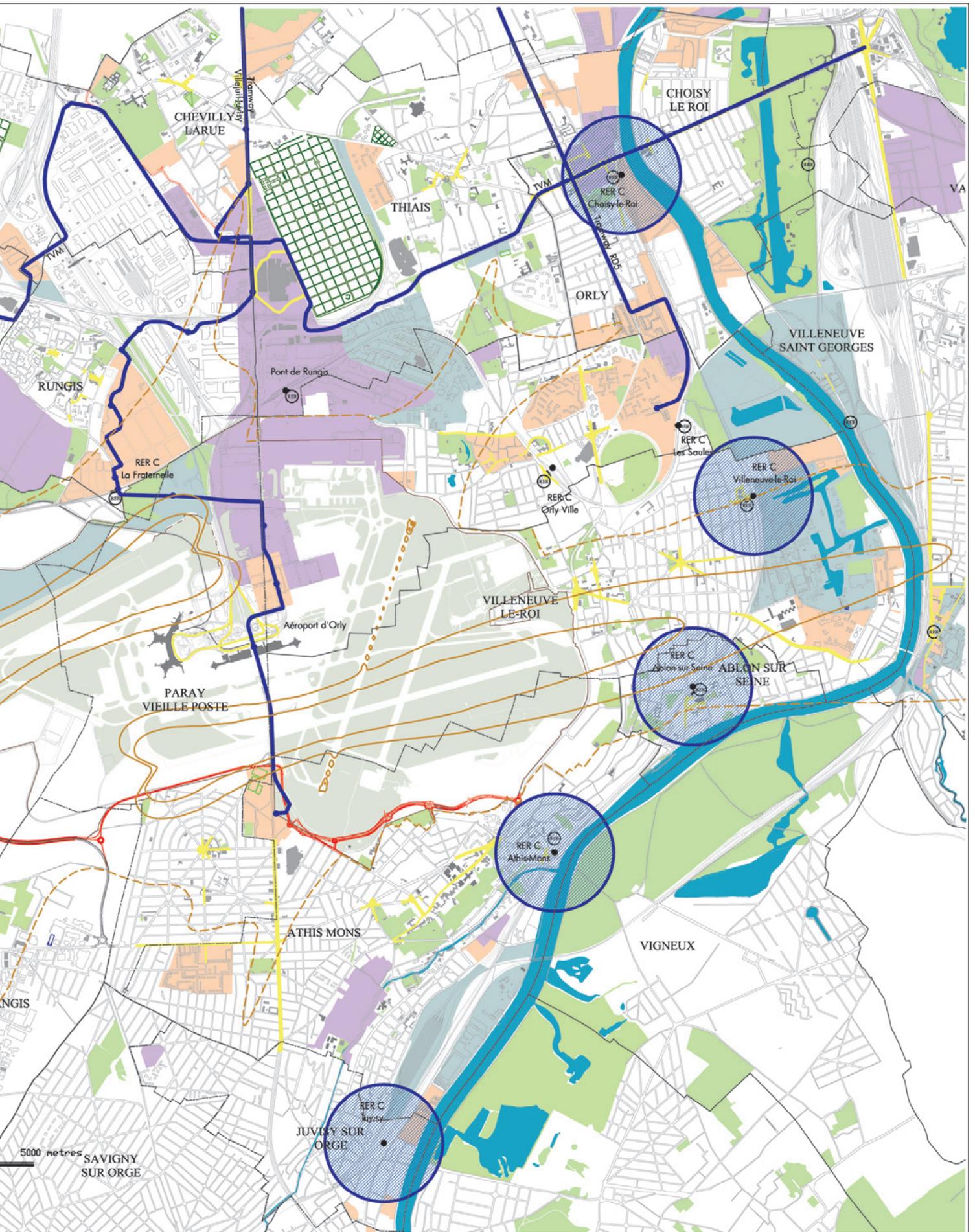
5 stations de RER à dessertes renforcées.

2 nouvelles voies :

- Chevilly-Larue
- Voies sud plateau d'Orly

Ces différents leviers traversent des territoires dont seule une partie fait aujourd'hui l'objet de projets. Au-delà de ces projets engagés, il reste un large potentiel à explorer.





2017 TEMPS 2

Carte RER et métro

Arrivée des 3 gares de la ligne 14, potentiel de gares RER nouvelles

-  Nouvelle gare du métro Grand Paris Express : ligne 14
-  Nouvelle gare du RER C
-  Gare possible* (proposition Apur RER C)
-  Voirie aménagée ou en avant projet
-  Centralités locales, mixtes et globales
-  Secteur en cours d'aménagement
-  Secteur à l'étude
-  Secteur à dynamiser
-  PEB (en cours d'approbation)
-  PEB: limite intérieure de l'ancienne zone C

apur Juillet 2011

Les secteurs de projet sont représentés dans leur état d'avancement en avril 2011. Leur potentiel d'aménagement de demain, qu'il s'agit d'identifier aujourd'hui, est lié à leur desserte future par les projets de transport prévus entre 2014 et 2025.

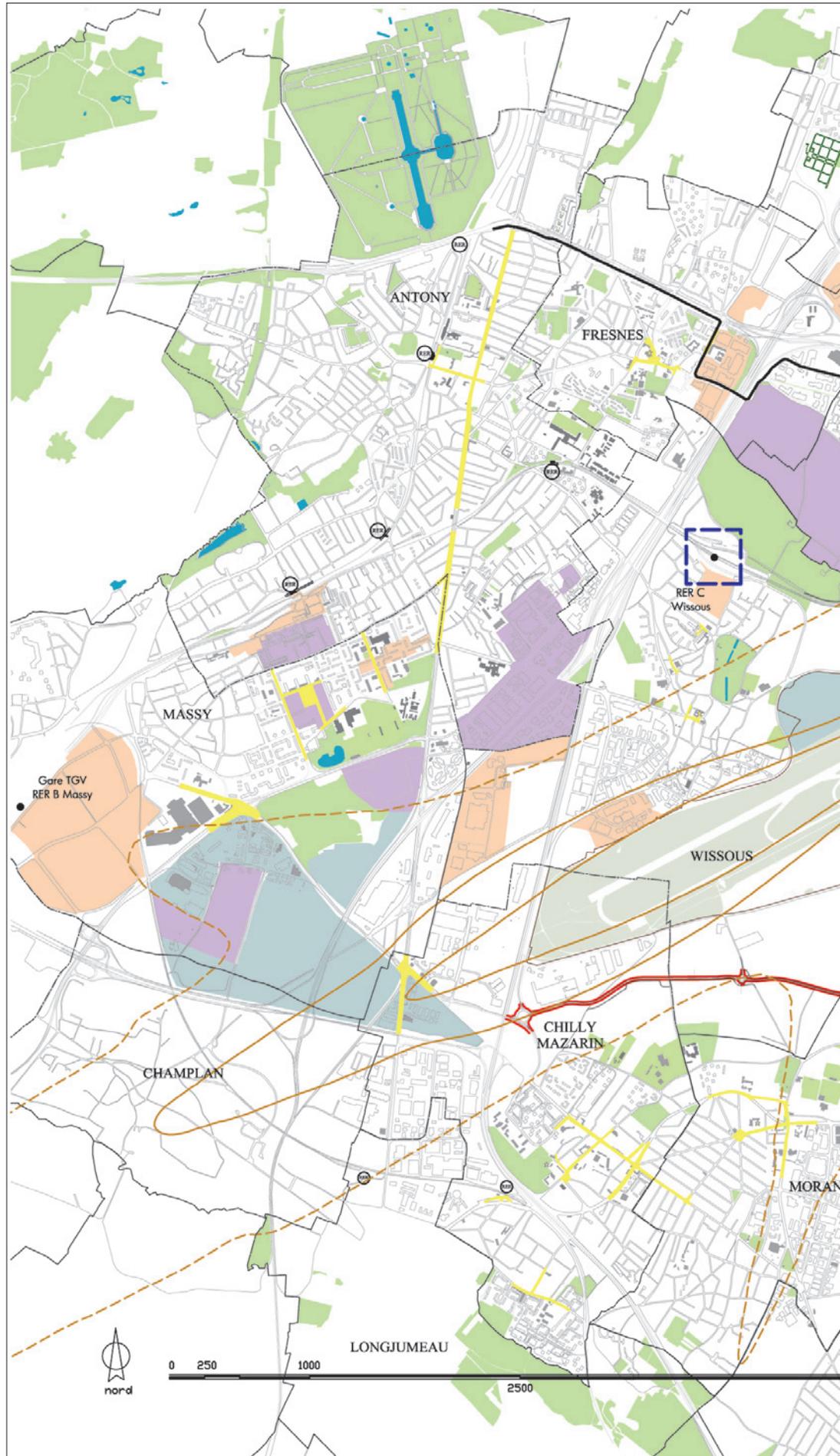
Poursuite 2014 plus :

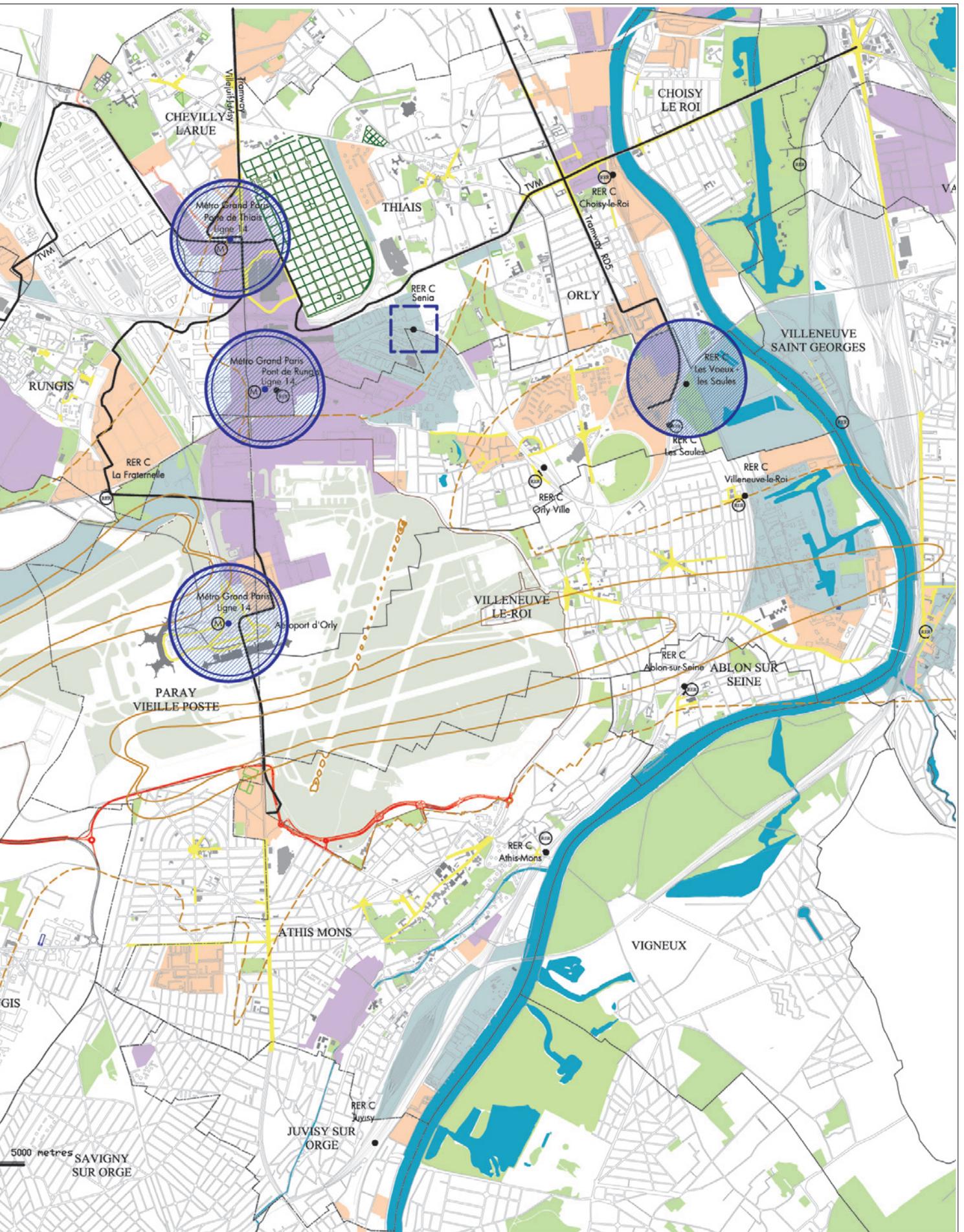
3 gares RER potentielles

- Les-Vœux-Les-Saules
- Senia*
- Wissous*

Arrivée de la ligne 14

* Dans le cadre des études menées, l'Apur a étudié l'hypothèse d'implantation de deux gares supplémentaires à Senia et Wissous. Des analyses complémentaires seraient à conduire en fonction des développements du quartier Senia et de la grande ceinture.





2017 TEMPS 2

Carte TCSP/tramway

Les lignes de TCSP et de tramways à l'étude

- Tramway, TCSP (tracés à l'étude)
- - - Tramway, TCSP (tracés optionnel)
- ... TCSP lié à la création d'un nouveau franchissement
- Voirie aménagée ou en avant projet
- Centralités locales, mixtes et globales
- Secteur en cours d'aménagement
- Secteur à l'étude
- Secteur à dynamiser
- PEB (en cours d'approbation)
- - - PEB: limite intérieure de l'ancienne zone C

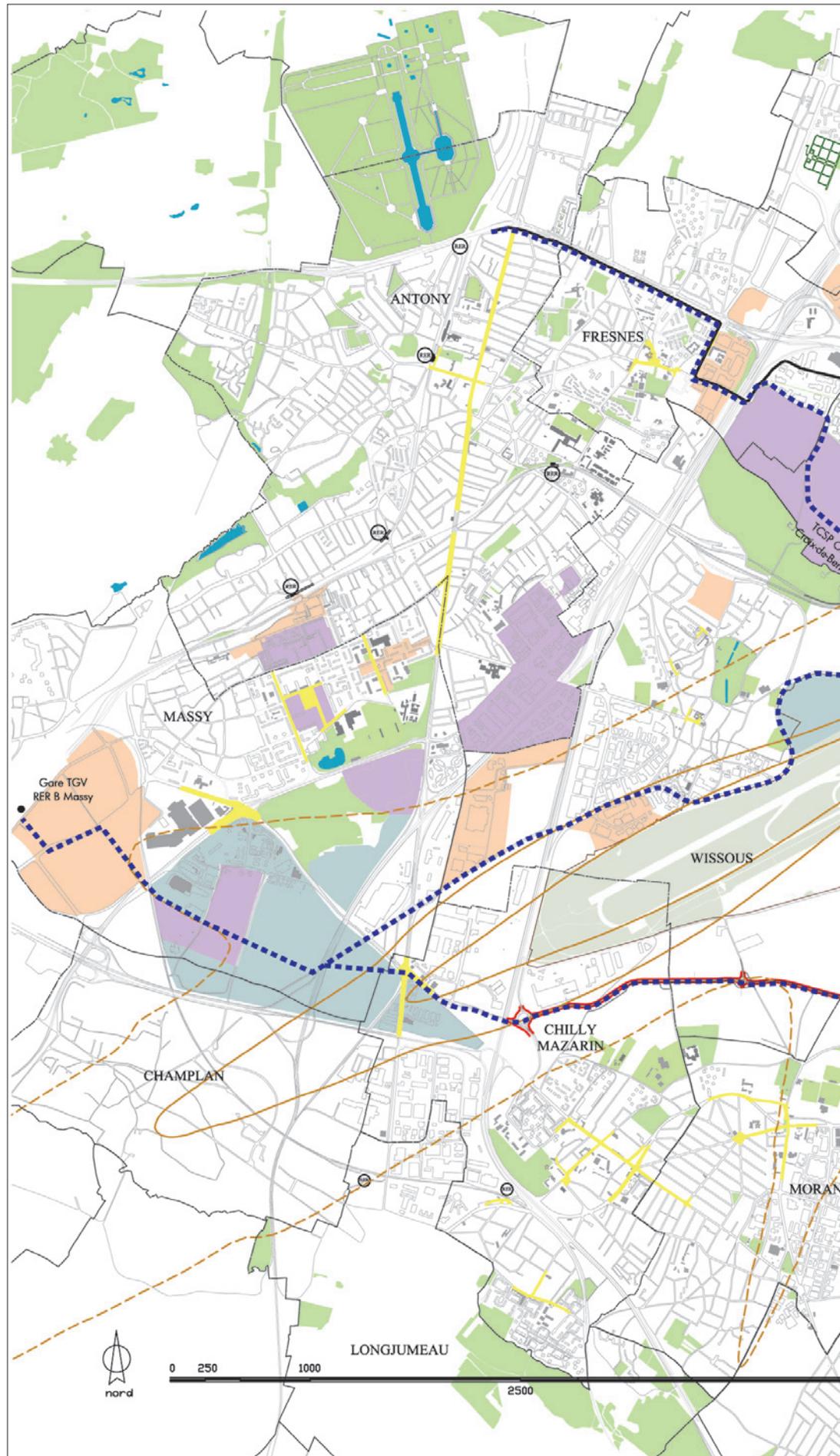
apur juillet 2011

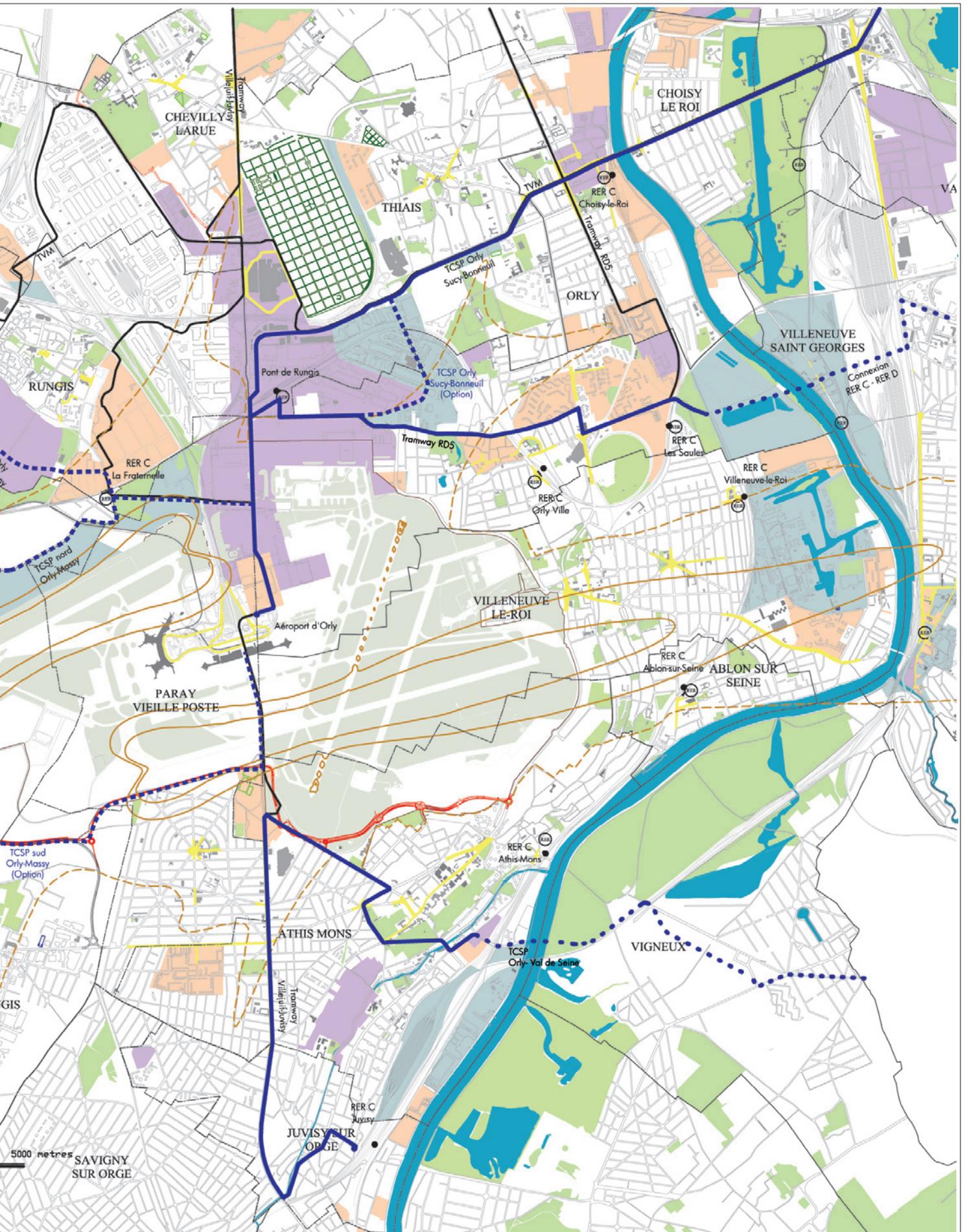
Les secteurs de projet sont représentés dans leur état d'avancement en avril 2011. Leur potentiel d'aménagement de demain, qu'il s'agit d'identifier aujourd'hui, est lié à leur desserte future par les projets de transport prévus entre 2014 et 2025.

Poursuite 2014 plus :

Environ 6 ou 7 projets de lignes TCSP/Tramway potentielles*

Autant de dynamiques territoriales liées





2017 TEMPS 2

« la vision métropolitaine »

Un scénario possible en étape 1

- Tramway, TCSP (tracés à l'étude)
- - - Tramway, TCSP (tracés optionnel)
- TCSP lié à la création d'un nouveau franchissement
- Nouvelle gare du métro Grand Paris Express : ligne 14
- Nouvelle gare du RER C
- Gare possible* (proposition Apur RER C)
- ▨ Secteur de développement
- Voirie aménagée ou en avant projet
- Centralités locales, mixtes et globales
- Secteur en cours d'aménagement
- Secteur à l'étude
- Secteur à dynamiser
- PEB (en cours d'approbation)
- - - PEB: limite intérieure de l'ancienne zone C

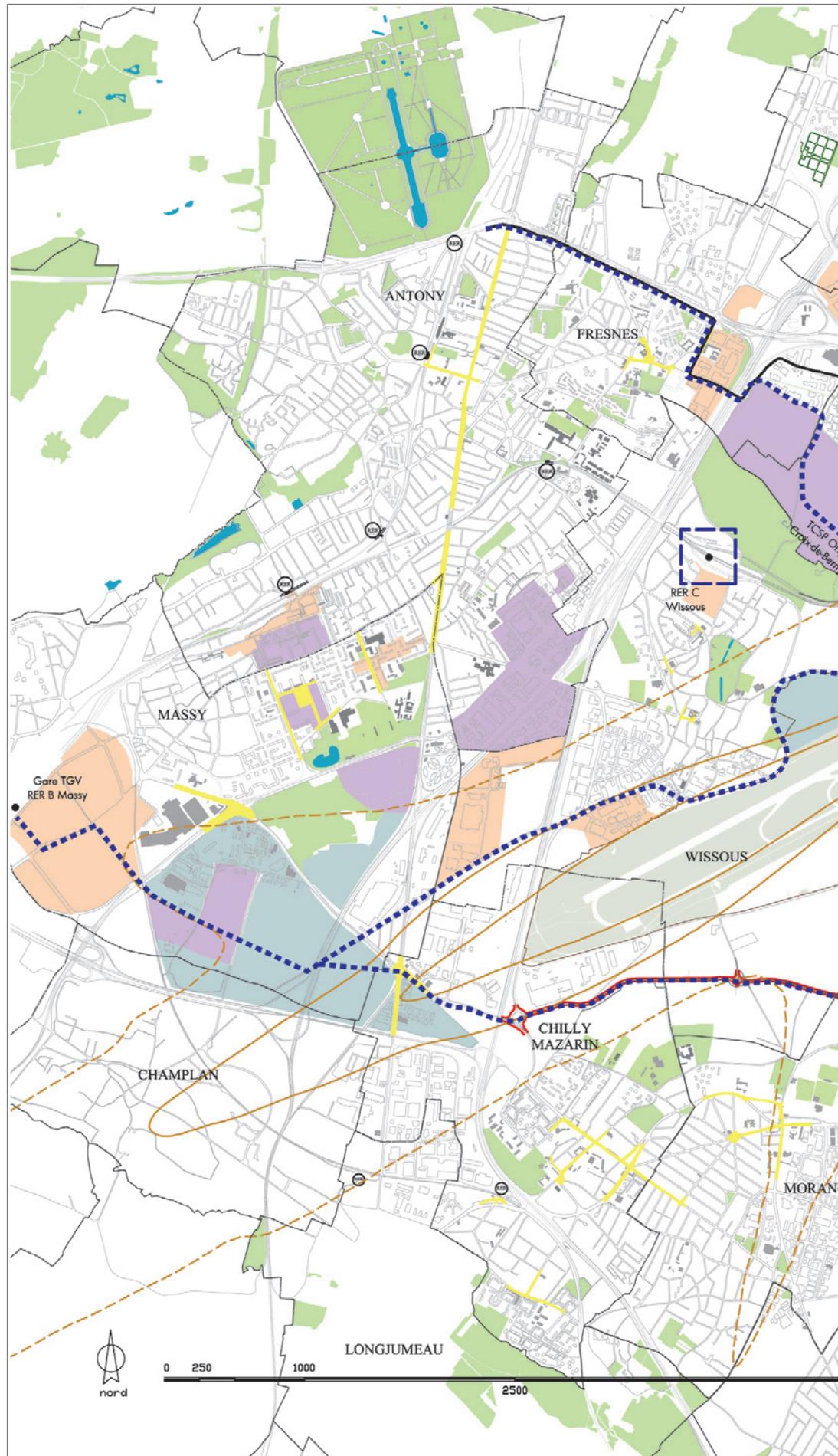
apur juillet 2011

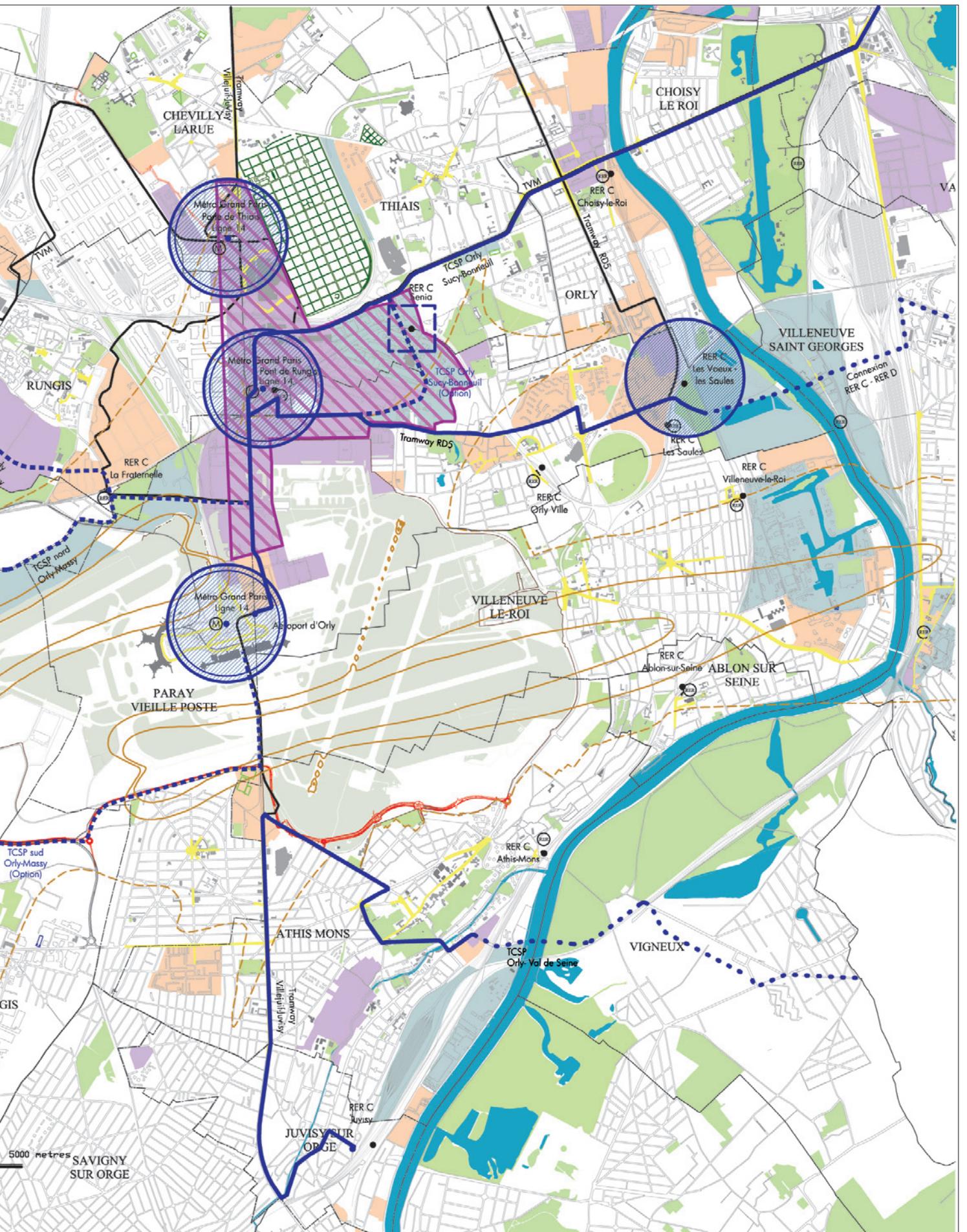
Les secteurs de projet sont représentés dans leur état d'avancement en avril 2011. Leur potentiel d'aménagement de demain, qu'il s'agit d'identifier aujourd'hui, est lié à leur desserte future par les projets de transport prévus entre 2014 et 2025.

2017 : les leviers*

- l'axe structurant nord-sud
- arrivée de la ligne 14
- le développement à l'est entre la RD7 et la RD5

* Dans le cadre des études menées, l'Apur a étudié l'hypothèse d'implantation de deux gares supplémentaires à Senia et Wissous. Des analyses complémentaires seraient à conduire en fonction des développements du quartier Senia et de la grande ceinture.





2025 TEMPS 3

« la Ville Monde »

Les grands projets de transport en débat

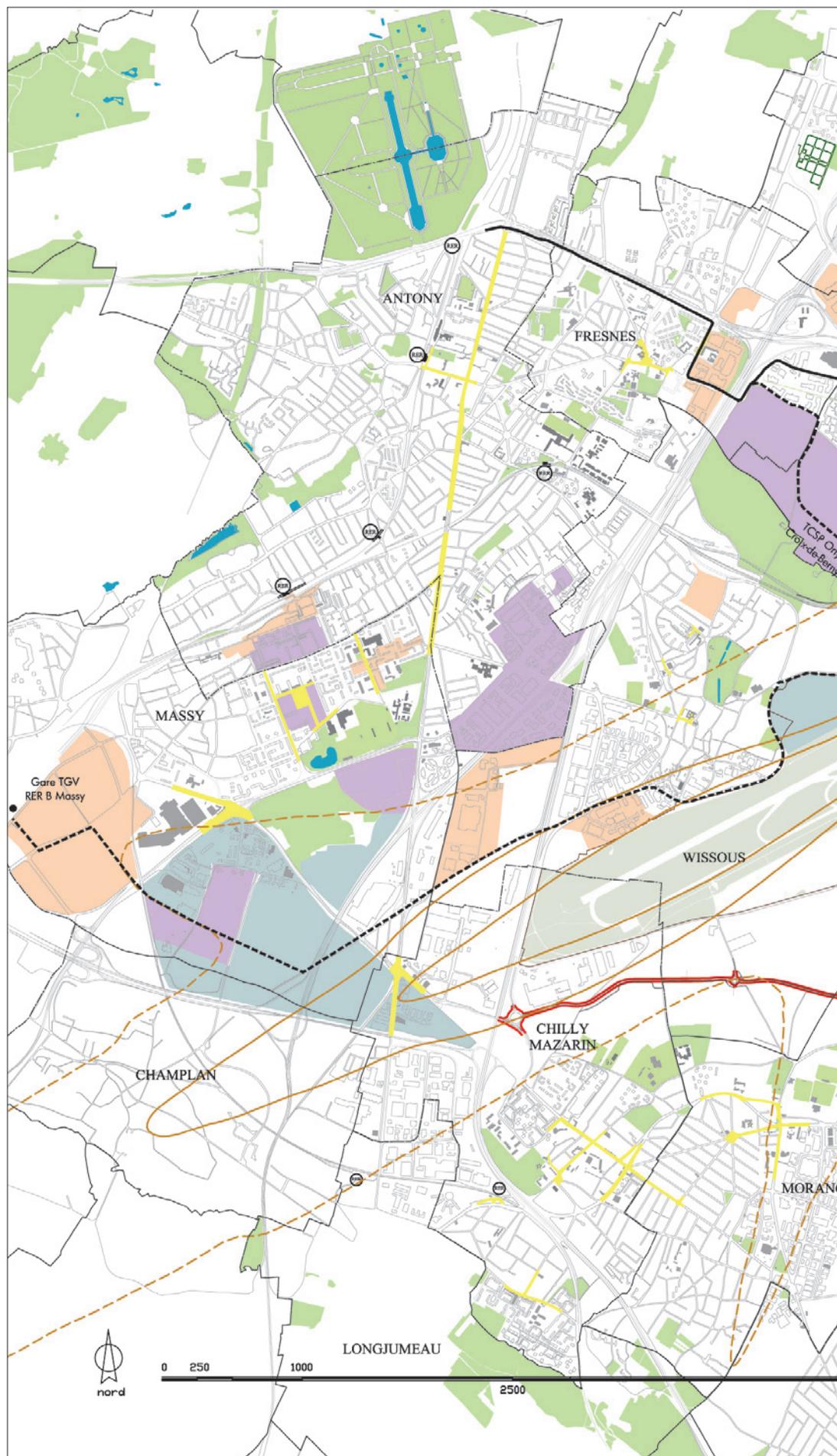
-  Rayon de 1 000 m autour du hub TGV de l'aéroport d'Orly
-  Zone de développement privilégiée autour de la nouvelle gare
-  Secteur de développement
-  Voirie aménagée ou en avant projet
-  Centralités globales
-  Secteur en cours d'aménagement
-  Secteur à l'étude
-  Secteur à dynamiser
-  PEB (en cours d'approbation)
-  PEB: limite intérieure de l'ancienne zone C

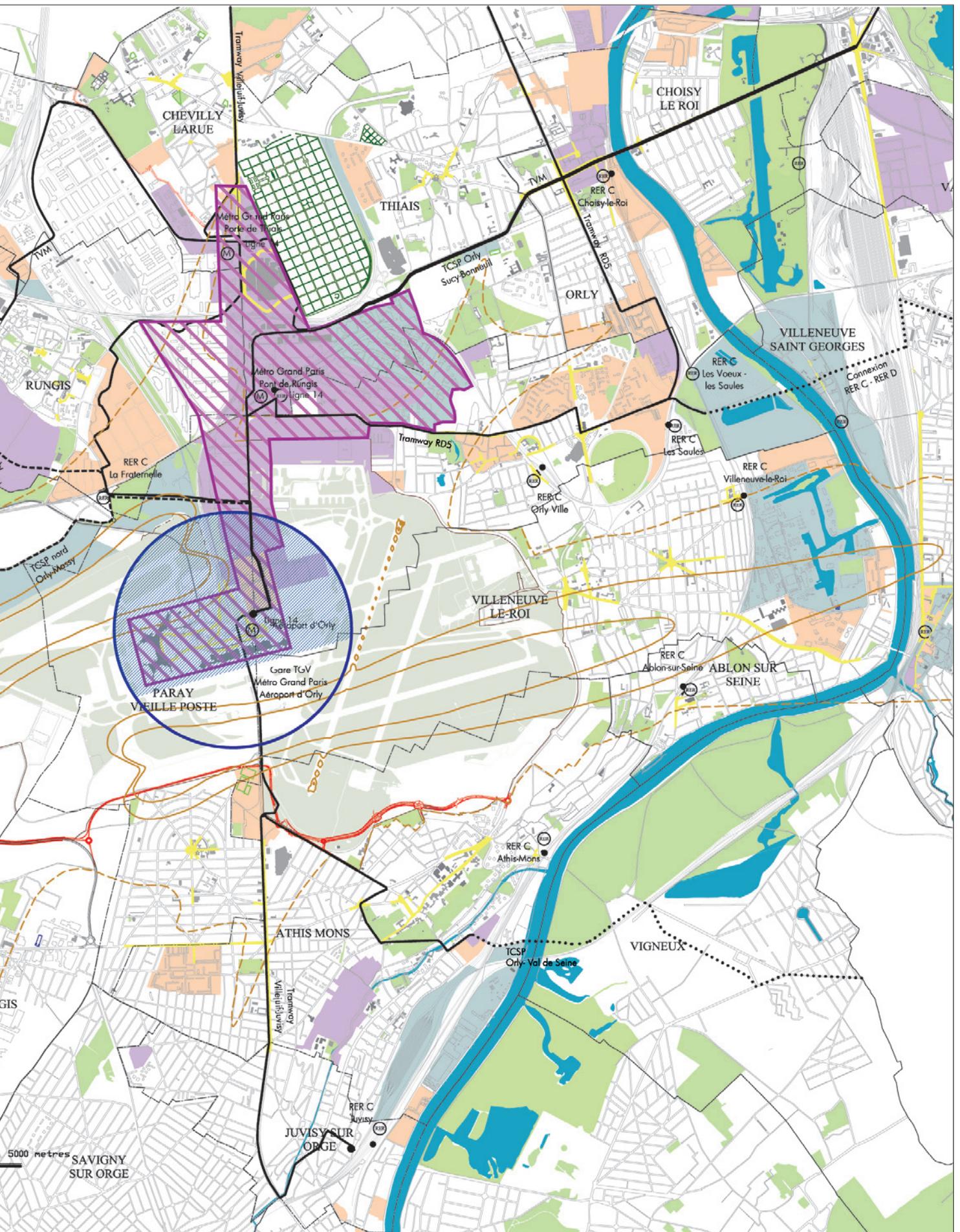
apur Juillet 2011

Les secteurs de projet sont représentés dans leur état d'avancement en avril 2011. Leur potentiel d'aménagement de demain, qu'il s'agit d'identifier aujourd'hui, est lié à leur desserte future par les projets de transport prévus entre 2014 et 2025.

Installation de la gare TGV sur le pôle d'Orly

Développement d'un grand secteur « Ville Monde »





Contribution de l'Apur à l'étude du Pôle d'Orly, Assistance à maîtrise d'ouvrage de l'EPA ORSA – 2010-2011

De septembre 2010 à juillet 2011, l'Apur a réalisé une mission de suivi de l'étude urbaine du Pôle d'Orly, menée par l'EPA ORSA avec quatre équipes d'architectes du Grand Paris. Les contributions de l'Apur, synthétisées dans ce document, ont été diverses : une expertise en aménagement urbain et en déplacement d'une part, et d'autre part, une aide méthodologique à la conduite des travaux des équipes et à l'animation des ateliers.

Le premier grand volet de l'étude porte sur un « état des lieux actif » du territoire, afin de mieux cerner les enjeux d'aménagement, les secteurs stratégiques en mutation comme les dynamiques sociodémographiques en cours, mais aussi d'identifier les spécificités du grand paysage, le foncier disponible, les équipements et centralités.

Le second volet traite de l'apport méthodologique en tant que tel. À mi-parcours de l'étude, les réflexions de l'Apur ont contribué à orienter les travaux des équipes par la proposition d'une « méthode de projet », autour de trois thématiques et des territoires associés, avec l'idée d'identifier des stratégies différenciées par secteurs de projet :

- la question des plaques et de la vocation économique, au nord du Pôle d'Orly,
- la question du logement et du foncier disponible le long de la Rd 7,
- la question du paysage et des aménités autour de la rocade de l'aéroport.

Enfin, sur la question très stratégique des transports, la mise en évidence du foncier mutable ou nouvellement accessible dans le temps (selon un phasage en 2014, 2017 et 2025) a permis de distinguer les emprises de projet d'échelle métropolitaine voire internationale, de celles plus locales. Ce point fait l'objet de la dernière partie présentée dans le document.

L'ensemble de ces travaux a contribué à mieux cibler un certain nombre de leviers d'aménagement spécifiques et d'emprises stratégiques pour la suite du grand projet du Pôle d'Orly.