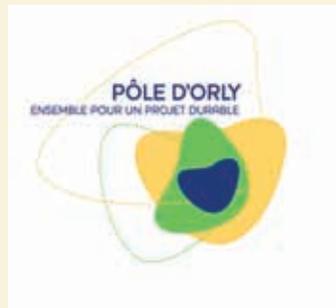




GUIDE POUR LA VALORISATION DES PAYSAGES ET DU CADRE DE VIE AUTOUR DU PÔLE D'ORLY



*Guide des paysages urbains et naturels de l'Essonne :
un outil pour préserver, valoriser et améliorer notre cadre de vie*

Conseil général de l'Essonne

SOMMAIRE

5	Introduction		
7	I - ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC		
8	1. Une géographie remarquable mais peu mise en valeur	24	4. Des paysages agricoles au cœur de l'urbanisation
8	1.1 Un plateau ouvert sur le ciel	24	4.1 Le secteur Sud, Morangis, Chilly-Mazarin, Wissous
10	1.2 Un territoire en balcon qui dégage de nombreuses vues panoramiques notamment sur la Seine	26	4.2 Le secteur Ouest, Massy, Chilly-Mazarin, Wissous
11	1.3 Des zones de basculement présentant quelques points de vue sur les vallées	28	4.3 Le secteur nord, Rungis, Wissous
11	1.3.1 Un basculement plus doux entre le plateau et les pentes de l'Yvette, qui ouvre peu de panoramas sur la vallée	30	Synthèse : les paysages ouverts en cœur d'agglomération : un enjeu majeur pour la ville de demain
12	1.3.2 Le vallon de Montjean, la campagne urbaine pour une transition subtile entre le plateau et la vallée de la Bièvre	33	II - LES ORIENTATIONS ET LES PISTES D' ACTIONS
13	1.4 Un relief et une lecture du paysage perturbés par la présence de grandes infrastructures de transport	34	1. Pérenniser les espaces agricoles les plus pertinents et promouvoir une agriculture de proximité diversifiée et mieux intégrée au cœur des futurs projets urbains
14	2. L'armature des paysages ouverts : une multitude d'espaces non bâtis autour de la plateforme aéroportuaire	40	2. Aménager les lisières urbaines autour de l'espace ouvert et développer des usages urbains de loisirs
14	2.2 Des surfaces agricoles encore importantes en cœur d'agglomération	50	3. Développer une trame urbaine, retissant des liaisons entre les quartiers
16	2.3 De nombreux parcs urbains au nord de la plateforme	54	Annexe / Interfaces : juxtaposition ou cohabitation des paysages et usages
16	2.4 Des forêts qui dessinent les horizons lointains	54	1. Vivre au contact de la Plate-forme aéroportuaire
17	2.5 Un chapelet d'espaces naturels le long de l'Yvette et de la Seine	59	2. Vivre au contact des zones d'activités
18	3. Les paysages bâtis : le patchwork de tissus urbanisés	61	3. Travailler aux abords de la plateforme
18	3.1 Des quartiers monofonctionnels de très grande taille et des quartiers refermés sur eux-mêmes	64	4. Côtayer l'infrastructure en tant que piéton
20	3.2 Des coupures infranchissables, liées aux grandes infrastructures	64	5. Percevoir les qualités paysagères de la plateforme en tant qu'automobiliste
21	3.3 Des quartiers sans relation à l'espace ouvert	68	6. Gérer les circulations douces aux abords de la plateforme
23	Carte Globale des paysages	69	7. Des espaces publics en lisière de la plateforme aéroportuaire

CARTE DE SITUATION



INTRODUCTION

Les dix-sept communes qui composent le pôle d'Orly se regroupent sur le plateau autour de la plateforme aéroportuaire située à cheval sur les départements de l'Essonne et du Val de Marne. Toutefois, leur territoire va bien au-delà du plateau pour se prolonger dans les vallées riveraines et les points de basculement entre le plateau et les vallées sont des points sensibles du territoire, des lieux d'ouverture et de rupture, des lieux de mise en scène du paysage.

Dans ce secteur particulièrement soumis à pression autour de la plateforme aéroportuaire d'Orly, les tissus bâtis se posent et se juxtaposent sans nouer de véritables relations physiques ni développer de réelles mixités fonctionnelles. La ville tourne le dos à la plateforme et aux nuisances sonores qui sont également liées à la présence d'un réseau routier magistral particulièrement dense à l'approche de la capitale. Au cœur de cet espace urbanisé, des espaces non bâtis, agricoles ou naturels se maintiennent encore et sont l'objet de nombreuses questions quant à leur devenir.

Deux réalités se conjuguent : la gestion des terres par une agriculture céréalière s'éteint peu à peu en raison des contraintes grandissantes liées au contexte urbanisé et, parallèlement, les besoins en logements, sur ce secteur, sont conséquents. Une véritable approche paysagère peut être conciliatrice d'un développement urbain légitime qui maintienne une agriculture de proximité diversifiée.

Comprendre les formes urbaines existantes, s'appuyer sur la géographie pour définir une armature des espaces ouverts, reconnaître la valeur d'usage de ces territoires... sont autant de pistes de réflexion pour que le devenir du Pôle d'Orly n'oppose pas ouvert et bâti, rural et urbain, mais concilie les deux.

L'objectif poursuivi par ce guide est double :

- comprendre et faire reconnaître la valeur des espaces ouverts dans le contexte urbain du pôle d'Orly,
- donner des principes et des pistes de réflexion pour que espaces ouverts et espaces urbanisés soient réconciliés pour devenir des éléments fondateurs du projet de ville.

Depuis les débuts de la démarche du Pôle d'Orly, les Conseils généraux de l'Essonne et du Val de Marne ont produit de nombreuses études diagnostiques, thématiques ou prospectives. Parmi elles, se trouve le travail réalisé par Laurent Bécard et Gérard Abadia, architectes-urbanistes, sur le «Projet d'Aménagement du Pôle d'Orly».

Ce guide vient utilement compléter le projet d'aménagement en investissant les questions de préservation et de valorisation des paysages qui n'avaient pas été abordées en 2007.

Il a été réalisé, en 2010, de manière partenariale dans le cadre d'un groupe de travail spécifique de la Conférence de développement durable du pôle qui a mobilisé tous les acteurs concernés par la thématique «paysages et usages». Ce guide sur la valorisation des paysages du Pôle d'Orly s'inscrit dans le cadre de la réalisation du «Guide des paysages urbains et naturels de l'Essonne, un outil pour préserver, valoriser et améliorer le cadre de vie».

Il constitue un outil qui permettra aux aménageurs de mieux intégrer les dimensions paysagères dans leurs projets.

I - ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC



I. UNE GÉOGRAPHIE REMARQUABLE MAIS PEU MISE EN VALEUR

Le pôle d'Orly se situe géographiquement sur la pointe septentrionale du plateau de Brie, dont l'extrémité située au Kremlin-Bicêtre dans le Val de Marne, domine Paris à la Poterne des Peupliers. Situé en contrebas des plateaux du Hurepoix (Saclay), le plateau d'Orly, dont la forme s'apparente à un triangle, s'échelonne entre 80 et 90 mètres d'altitude et forme une étendue plane et unitaire. Tenues entre les vallées de la Seine, de la Bièvre et de l'Yvette, les limites du plateau sont clairement lisibles dans le paysage.

I.1 UN PLATEAU OUVERT SUR LE CIEL

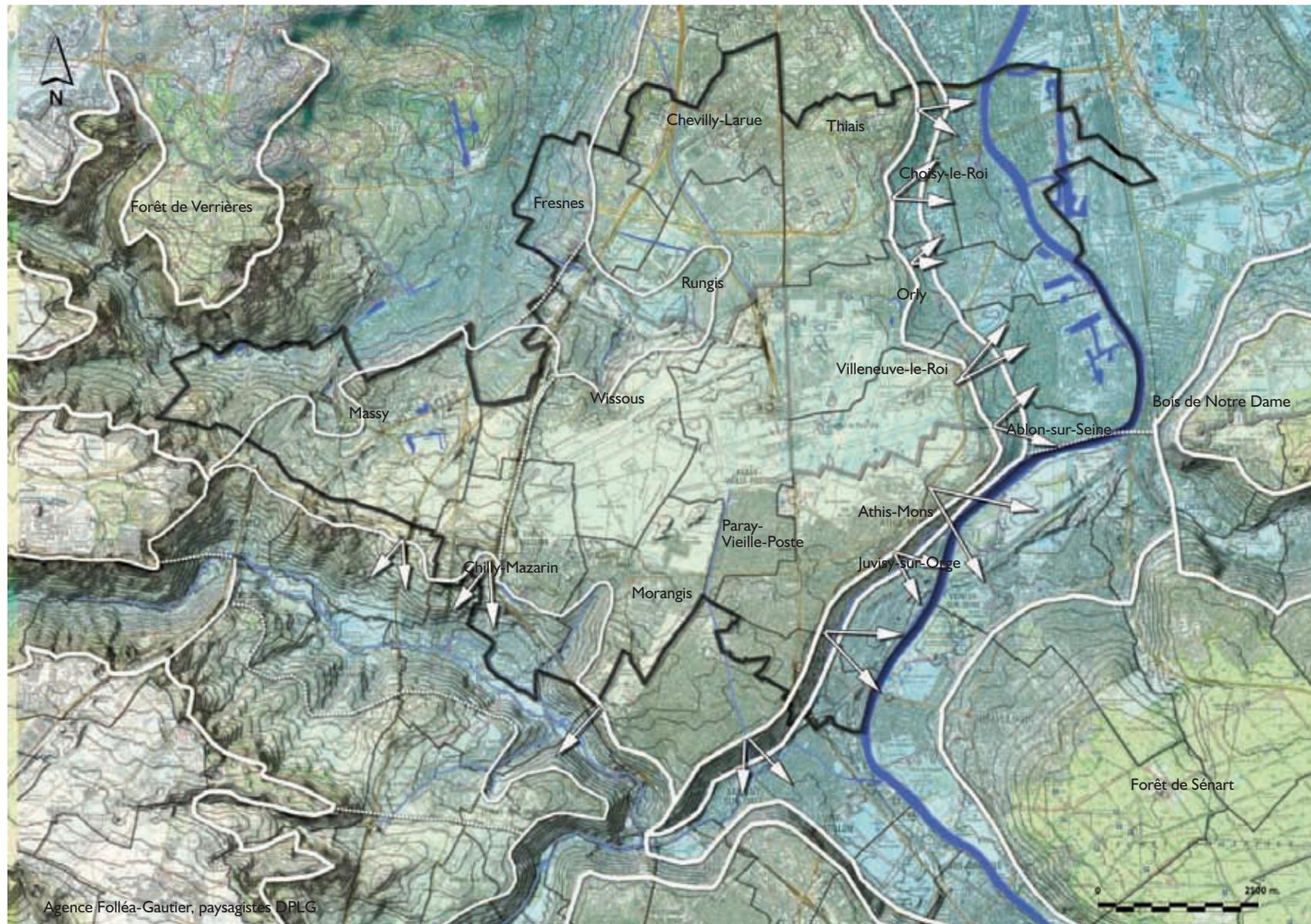
Le grand dégagement de la plateforme aéroportuaire auquel s'associent les terres cultivées de Rungis, Wissous, Morangis, Chilly-Mazarin et Massy est le seul endroit au cœur de l'agglomération sud où le plateau se lit dans toute son ampleur. Il faut sortir de l'urbanisation et atteindre les grandes cultures de Saclay, Brie-Comte-Robert ou celles de Vert-le-Grand pour avoir à nouveau ce paysage de plateau. Pris dans l'agglomération, cet espace dégagé du plateau est avant tout une ouverture sur le ciel, une respiration, où l'échelle du paysage n'est plus celle de la ville ou de la rue mais celle des vastes étendues auxquelles s'associent les lointains voyages et l'évasion d'un avion qui s'envole.

Enjeu : Les espaces ouverts du plateau (non bâtis) autour de la plateforme forment un ensemble unique au cœur de l'agglomération parisienne, un espace de respiration à l'échelle du plateau urbanisé d'Orly.



Espace cultivé de la plateforme d'Orly

CARTE DES RELIEFS



Points depuis les rebords de plateau



Limite du Pôle d'Orly



Transitions douces de paysages

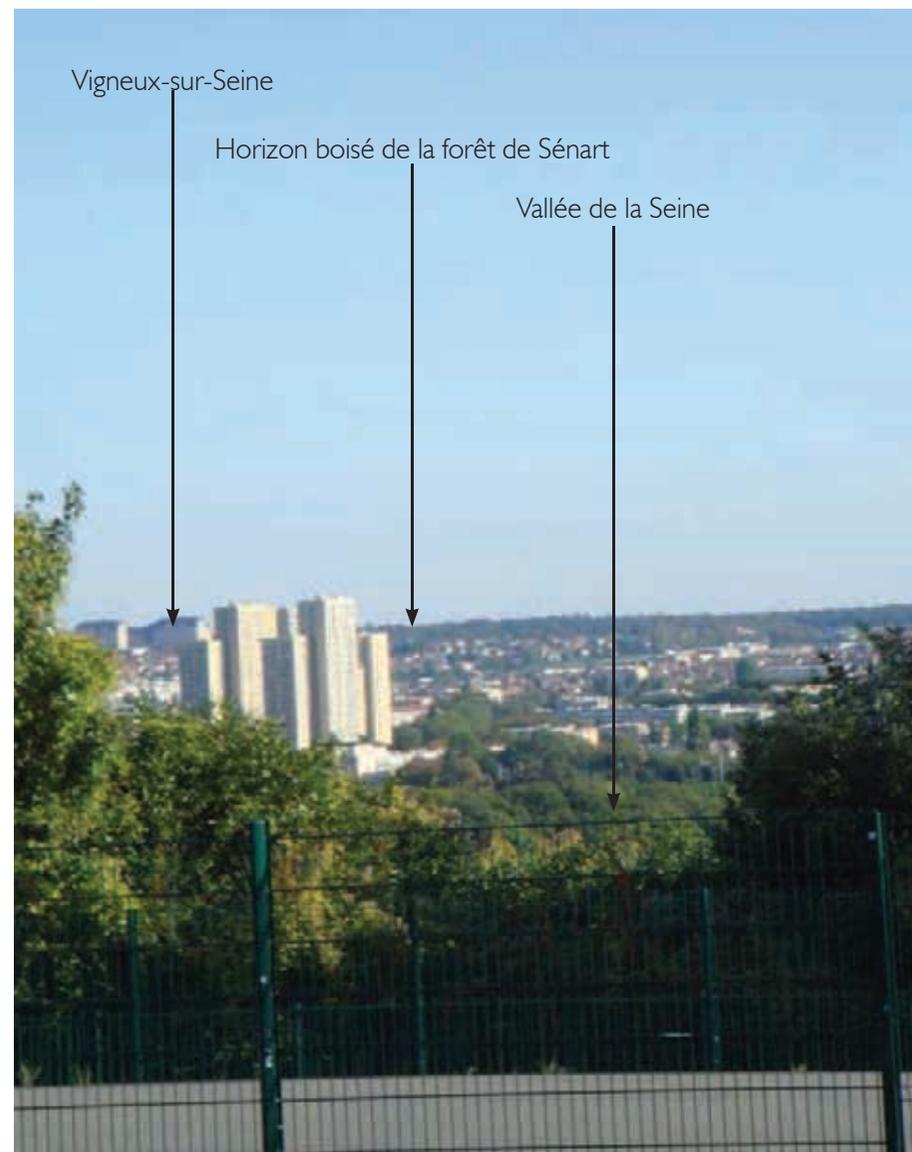


Ruptures de relief marquantes

1.2 UN TERRITOIRE EN BALCON QUI DÉGAGE DE NOMBREUSES VUES PANORAMIQUES NOTAMMENT SUR LA SEINE

La vallée de la Seine a creusé dans le plateau calcaire un sillon large et profond d'une quarantaine de mètres, avec des versants asymétriques. Plus accusés en rive gauche qu'en rive droite, les coteaux, qui s'allongent de Savigny-sur-Orge à Ivry-sur-Seine, restent réguliers et abrupts, dessinant une limite nette et franche entre plateau et vallée. Cette rupture forte de relief favorise potentiellement de nombreuses vues panoramiques sur la vallée, la confluence de la Marne et la forêt de Sénart. Mais ces vues restent souvent ponctuelles voire confidentielles tant l'urbanisation qui occupe le plateau s'est appropriée ou a masqué les vues. C'est parfois à la faveur d'un terrain de sport dégagé que l'on apercevra l'ampleur de la vallée ; ou bien depuis les rues du coteau, qu'une perspective lointaine s'offrira au regard.

ENJEU : Les lignes de crêtes sont des lieux essentiels à la perception des paysages tant pour les vues potentielles qu'elles offrent que pour les horizons qu'elles dessinent depuis la rive opposée.



Vue sur la vallée de la Seine depuis Athis-Mons

1.3 DES ZONES DE BASCULEMENT PRÉSENTANT QUELQUES POINTS DE VUE SUR LES VALLÉES

1.3.1 UN BASCULEMENT DOUX ENTRE LE PLATEAU ET LES PENTES DE L'YVETTE, QUI OUVRE PEU DE PANORAMAS SUR LA VALLÉE

La vallée de l'Yvette au sud du plateau d'Orly s'installe à la limite du plateau de Brie et du plateau du Hurepoix. A la faveur de la différence d'altitude entre les deux plateaux, la rivière a peu creusé le plateau, façonnant des versants aux pentes douces et longues. Les limites du plateau d'Orly et de la vallée sont par conséquent moins perceptibles, d'autant que l'urbanisation ou les grandes infrastructures comme l'A10 ont souvent conquis ces lignes de crêtes. Les ouvertures sur la vallée de l'Yvette restent donc confidentielles, au bout d'une impasse ou au détour d'une



Ouverture sur la vallée de l'Orge depuis la RN 7

voie de desserte. C'est encore depuis l'autoroute A 6 ou depuis la RN 7 que l'on perçoit le mieux le paysage de la vallée.

Enjeu : les points de vue sur la vallée même peu nombreux offrent un regard dominant sur les pentes de l'Yvette. Les mettre en valeur, c'est aussi retrouver une qualité des paysages de la vallée.

Horizon boisé du Rocher de Saulx

Vallée de l'Yvette



Petite ouverture de la vallée de l'Yvette depuis Morangis

1.3.2 LE VALLON DE MONTJEAN, LA CAMPAGNE URBAINE POUR UNE TRANSITION SUBTILE ENTRE LE PLATEAU ET LA VALLÉE DE LA BIÈVRE

Dans ce paysage très contrasté de plateau et de vallée, le vallon de Montjean qui s'étire sur trois communes (Fresnes, Wissous et Rungis), est une rareté. Tout en douceur, ses reliefs sont à peine perceptibles pour celui qui n'y prête pas attention. C'est grâce aux espaces restés non bâtis, qu'ils soient cultivés ou naturels, qu'il est possible de lire le vallon, dont les deux rus, celui de Rungis et celui des Glaises à Wissous, convergent pour rejoindre la vallée de la Bièvre. A flanc de coteau, se trouvent le château de Montjean et sa ferme, appuyés sur une terrasse qui domine la plaine et le bourg de Wissous. La présence des pépinières de la ville de Paris apporte, de son côté, un intérêt paysager indéniable. Avec le passage massif de l'autoroute A 6 et l'activité de tri des matériaux de construction de l'entreprise Chèze et leurs remblais artificiels, la relation entre le vallon et la vallée de la Bièvre a été effacée. En outre, les cours d'eau ont presque tous été enfouis dans des buses techniques.

ENJEU : Les espaces ouverts et les rus du vallon sont les derniers témoins de ce fragile relief au cœur de l'agglomération.



Vallon de Montjean



1.4 UN RELIEF ET UNE LECTURE DU PAYSAGE PERTUBÉS PAR LA PRÉSENCE DE GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Le Pôle d'Orly constitue le carrefour majeur d'échanges du sud francilien. Actuellement, ce sont plus d'1 million de déplacements quotidiens qui s'effectuent sur ce territoire dont la majorité d'entre eux s'effectuent par la route : A 86, A 6, A 106, A 10, RD 7, RD 5, Ces grandes infrastructures marquent durablement le territoire et créent en quelques sortes un paysage singulier, très graphique, qu'il convient de valoriser.

Certaines de ces infrastructures routières font déjà l'objet de réflexion de cet ordre, telles que l'A 106, la RD 7 (dont la requalification est en cours). D'autres cherchent à se faire oublier, comme l'A 86 qui est déjà couverte sur plusieurs tronçons. Une réflexion analogue peut être conduite avec les grandes infrastructures de transports en commun : RER C, RER D, Orlyval,....

Enjeu : les grandes infrastructures de transport sont à la fois des éléments perturbateurs de la lecture du relief du Pôle d'Orly et à la fois des éléments constitutifs du paysage. Selon les situations, l'enjeu peut être de les valoriser, révéler ou bien de chercher à diminuer notamment leur impact visuel.

2. L'ARMATURE DES PAYSAGES OUVERTS : UNE MULTITUDE D'ESPACES NON BÂTIS AUTOUR DE LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE



Jardins familiaux

Au cœur du paysage très urbanisé du plateau d'Orly, de nombreux espaces demeurent non bâtis. De nature et de taille très variables, ce sont des espaces fonctionnels, agricoles, des parcs urbains, des forêts domaniales, des friches urbaines, des délaissés routiers, des terrains de sports. Si certains de ces espaces sont reconnus pour leur qualité, comme les parcs ou les forêts, d'autres ne sont pas réellement mis en valeur, mais ils forment néanmoins, tous, des espaces existants ou potentiels de respiration pour la ville.

2.1 DES SURFACES AGRICOLES ENCORE IMPORTANTES EN CŒUR D'AGGLOMÉRATION

Sur les communes de Rungis, Wissous, Chilly-Mazarin, Morangis et Massy, perdurent quelques parcelles agricoles résiduelles. Totalement déconnectées des grands plateaux agricoles de Nozay ou Saclay, ces terres labourées sont aujourd'hui cernées par l'urbanisation.

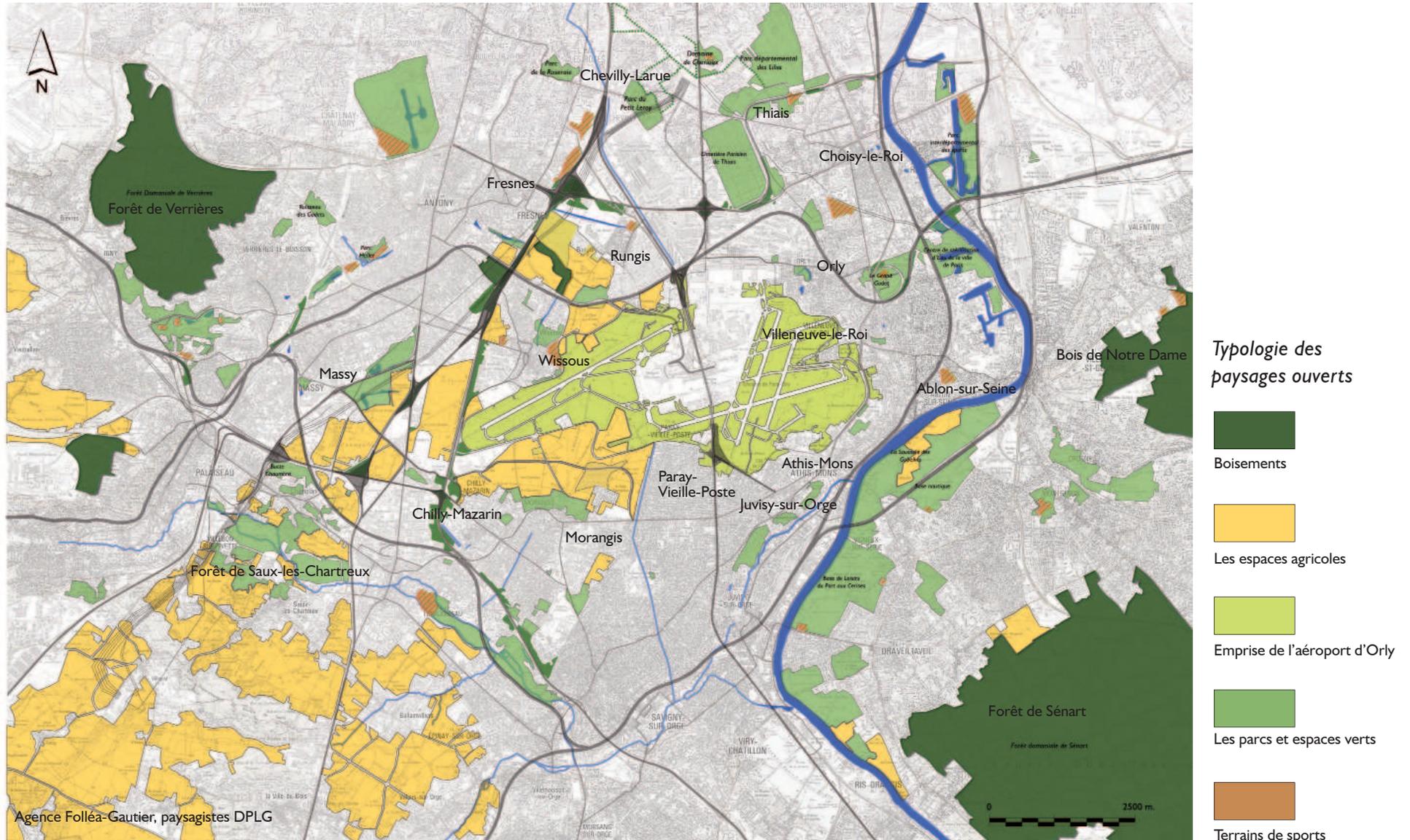
Les plus grands ensembles ont des surfaces de 250 ha au sud de la plateforme ou autour du vallon de Rungis. Les autres couvrent des étendues d'une centaine d'hectares tout au plus, coupées les unes des autres par de grandes infrastructures. Les paysages de ces espaces agricoles résiduels sont de qualité variable. Parfois peu valorisés, voire même localement dévalorisés, comme les abords de l'A10 à Massy, certains espaces présentent en revanche une image de grande qualité comme les parcelles cultivées du vallon de Rungis.

ENJEU : les espaces agricoles en cœur de ville. Bien que leur valeur productive soit limitée et que les conditions d'exploitation soient de plus en plus difficiles, leur imbrication au bâti en font des paysages de valeur : une valeur de gestion de l'espace, l'agriculture est la seule activité privée capable de gérer de grandes surfaces ; une valeur d'évasion : quoi de plus étonnant qu'un champ de salades ou un pré avec des chevaux dans un contexte urbain ? Loin de la nostalgie, le contraste est facteur d'évasion ; une valeur environnementale : les petites exploitations maraîchères et fruitières en cœur de ville contribuent au développement durable de la ville de demain ; une valeur pédagogique pour les nombreux enfants qui ne côtoient pas souvent la campagne.



Espaces agricoles imbriqués dans le tissu urbain

CARTE DES PAYSAGES OUVERTS



2.2 DE NOMBREUX PARCS URBAINS AU NORD DE LA PLATEFORME

Le département du Val-de-Marne compte de nombreux parcs au nord de la plateforme. Une des premières orientations du plan vert du Département vise à renforcer la présence de la nature en ville et à améliorer la qualité du paysage urbain par la mise en place d'une trame verte. Pour cela, le Département recherche à créer un maillage entre les espaces non bâtis, qu'ils soient "verts" ou naturels. De son côté, l'établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine Amont conduit un travail de construction d'une trame verte et bleue sur le sud de l'OIN, dans une configuration est-ouest, intitulée «Entre Sceaux et la Seine, il n'y a qu'un parc».

ENJEU : la trame verte, un des maillons de la trame urbaine. La mise en liaison des espaces ouverts au travers de la ville est une réponse au morcellement des quartiers. Elle peut permettre une meilleure mobilité des personnes dans leur environnement proche, basée sur des itinéraires de circulations douces. Complétée par une trame d'usages quotidiens entre les lieux de vie, elle devient un outil de valorisation du cadre de vie urbain.

2.3 DES FORÊTS QUI DESSINENT LES HORIZONS LOINTAINS

Les forêts qui encadrent le pôle d'Orly se situent en dehors du périmètre étudié. Pour autant, elles participent pleinement au paysage des espaces ouverts en dessinant les horizons lointains. Situées sur les hauteurs des plateaux, les forêts de Verrières, de Sénart ou le Bois de Notre-Dame sont facilement perceptibles depuis le plateau dégagé d'Orly.

ENJEU : Les horizons boisés : c'est grâce aux espaces ouverts du plateau qu'il est possible de mettre en relation les grands éléments des paysages franciliens par un lien de co-visibilité.



Parc urbain du château de Villemoisson-sur-Orge



Forêt de Sénart

2.4 UN CHAPELET D'ESPACES NATURELS LE LONG DE L'YVETTE ET DE LA SEINE

De grands espaces naturels jalonnent les bords de Seine et de l'Yvette. Certains sont cultivés, d'autres sont transformés en bases de loisirs, d'autres en parcs, d'autres encore sont restés naturels. Reliés entre eux par le fleuve ou la rivière, ils amorcent une continuité d'espaces ouverts liés à l'eau. Rares et précieux dans le contexte urbain, ils concentrent les milieux les plus riches écologiquement, favorisant la biodiversité. Ils cristallisent un patrimoine bâti souvent remarquable et ils attirent de nombreux visiteurs pour les promenades et les loisirs. Aujourd'hui, une dynamique s'amorce pour retrouver des liens entre la ville et le fleuve. Le Conseil général du Val-de-Marne lance un schéma départemental des berges intitulé «Seine 94» et l'EPA ORSA, une charte sur la Seine.

ENJEU : L'eau et ses espaces ouverts sont des éléments indispensables pour retrouver des continuités de nature au cœur de la ville, pouvant concilier richesse écologique des berges préservées et développement de la ville résiliente.



Fleuve et berges naturelles à Draveil (91)

3. LES PAYSAGES BÂTIS : LE PATCHWORK DE TISSUS URBANISÉS



Juxtaposition de quartiers dans le Val-de-Marne

Autour de la plateforme d'Orly, l'urbanisation n'est qu'une juxtaposition non coordonnée de quartiers indifférents les uns aux autres. Il est difficile, ici, de parler de ville et de mixité. C'est une occupation du bâti par "à coup", couvrant parfois de grands territoires sans tenir compte de ce qui existait auparavant. L'ensemble dessine un patchwork bigarré où les zones d'activités et les grands équipements métropolitains

côtoient les zones pavillonnaires ou les grands ensembles. Le mélange ou la mixité des usages propres à la ville ne s'est pas produit partout, tant spatialement, que socialement. A ce manque de relation entre quartiers, s'ajoutent les coupures infranchissables des grandes infrastructures (autoroutes, voies ferrées, voies rapides, échangeurs...) qui cisailent le plateau d'Orly.

3.1 DES QUARTIERS MONOFONCTIONNELS DE TRÈS GRANDE TAILLE ET DES QUARTIERS REFERMÉS SUR EUX-MÊMES

La particularité des quartiers qui entourent la plateforme tient à leur fonction monospécifique. Chaque quartier répond à une typologie unique : zone pavillonnaire, zone d'activités, grand ensemble collectif, équipements métropolitains. Les autres espaces bâtis sont des quartiers mixtes et ils occupent moins d'un tiers des espaces urbanisés. Ces quartiers monofonctionnels occupent, en outre, de très grandes surfaces ; le quartier de la Faisanderie à Villeneuve-le-Roi couvre plus de 160 ha, le MIN de Rungis s'implante sur près de 280 ha, quand Sénia occupe 140 ha et

le grand ensemble de Massy-Antony couvre 130 ha. Avec de telles surfaces, les quartiers restent très distincts les uns des autres et les usages ne se mélangent pas spatialement. Les espaces publics forment les seuls liens possibles entre les quartiers, dès lors que les continuités sont assurées.

ENJEU : la trame urbaine comme outil de liaisons entre les quartiers. L'élaboration d'une trame urbaine à partir des espaces publics et ancrée sur les lieux de vie peut reconstruire les liens oubliés entre quartiers et insuffler une nouvelle dynamique dans la recomposition des tissus bâtis.



Centre ancien de Savigny-sur-Orge

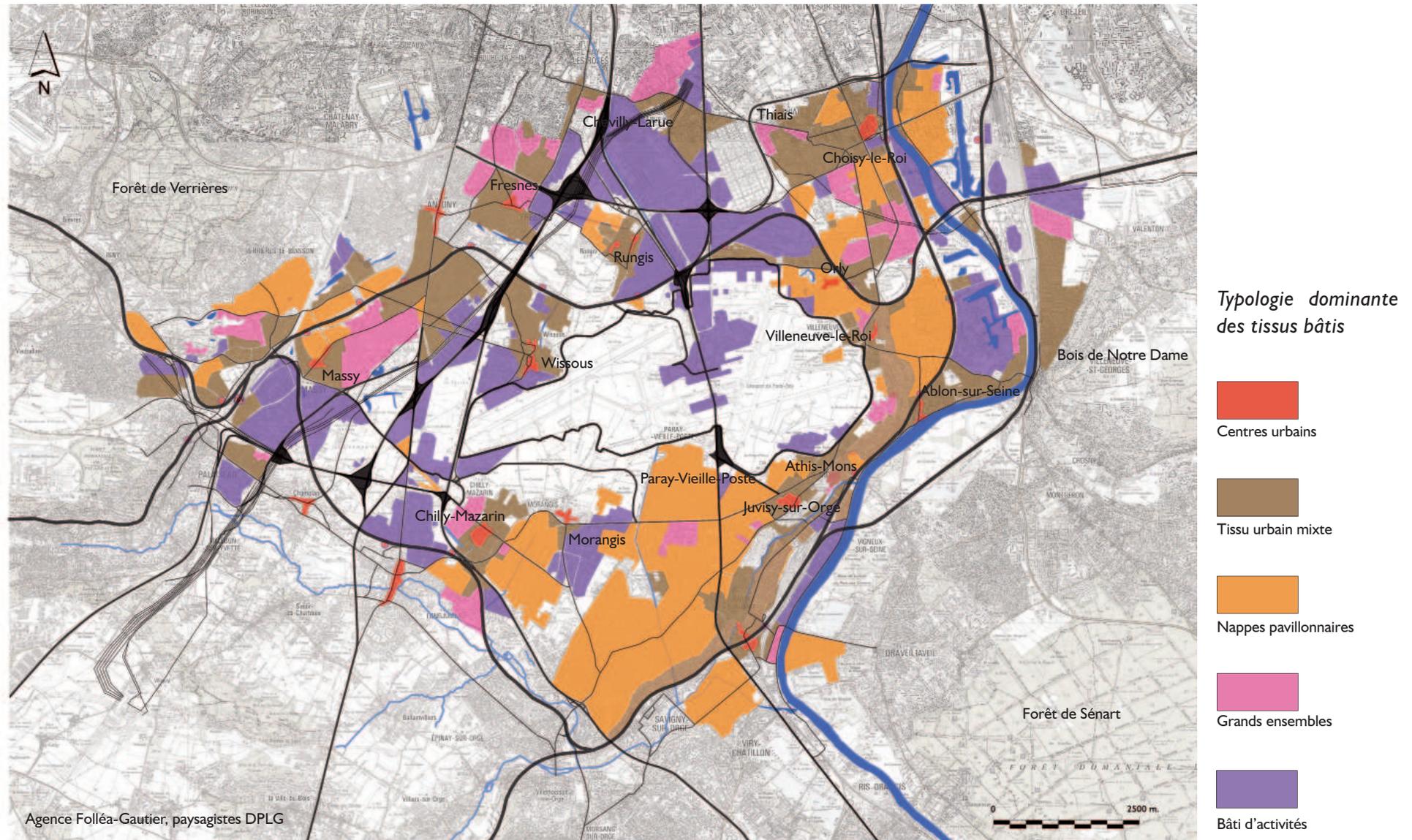


Lotissement pavillonnaire à Villeneuve-le-Roi



Grand ensemble collectif de Massy

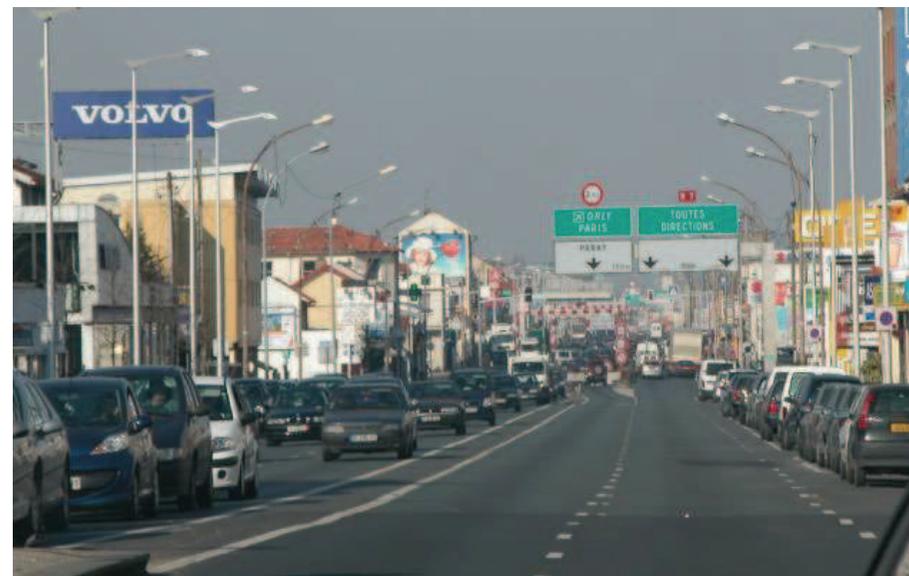
CARTE DES PAYSAGES BÂTIS



3.2 DES COUPURES INFRANCHISSABLES, LIÉES AUX GRANDES INFRASTRUCTURES

Avec la proximité de Paris et le développement du territoire très centralisé, le plateau d'Orly a subi un développement très important des infrastructures rapides et sécuritaires en «tubes», c'est-à-dire autonomes ou étanches, qu'elles soient routières ou ferroviaires. La concentration de ces infrastructures est telle que le territoire semble cisailé en tous sens. Certaines communes comme Fresnes voient leur territoire coupé en deux par l'autoroute A6, éloignant les pans de ville les uns des autres, sans parler des nuisances sonores et olfactives.

Les traversées de ces infrastructures sont trop rares pour retisser des liens évidents entre quartiers.



Coupure infranchissable de la RN 7 à Paray-Vieille-Poste

3.3 DES QUARTIERS SANS RELATION À L'ESPACE OUVERT

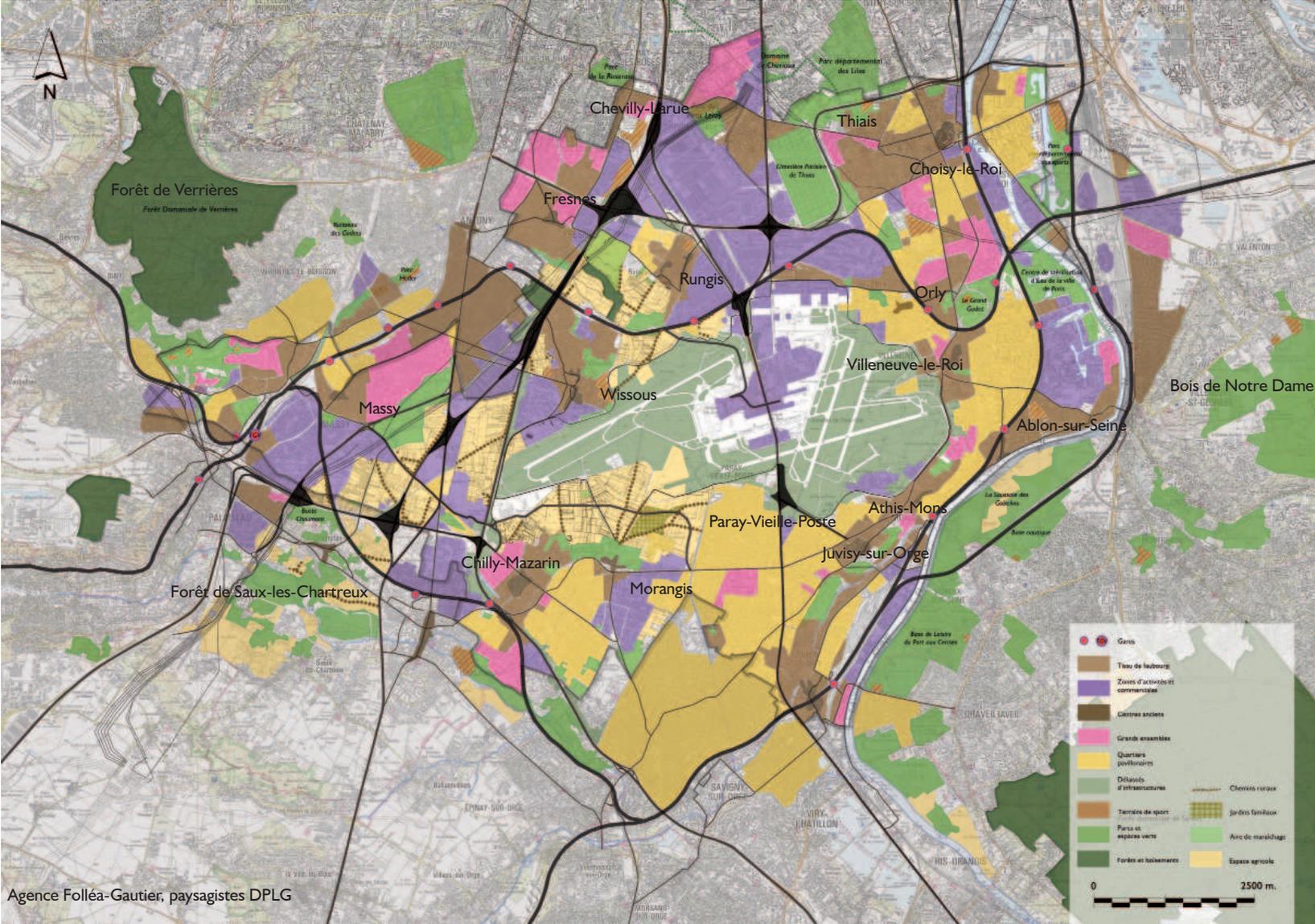
L'extension urbaine sur le plateau s'est faite sans que le contact entre l'espace urbanisé et l'espace agricole n'ait été pensé. Les fronts urbains d'habitat comme d'activité s'affichent de loin dans le paysage, proposant une image banale et standardisée et déqualifiant autant la façade urbaine que l'espace agricole ou naturel. La gestion d'une frange non construite et plantée en bordure de la ville, associant une image de nature à des usages urbains, offre des possibilités pour renouer des relations qualitatives entre les deux milieux.

ENJEU : Qualifier les *lisières urbaines*. **Le front urbain peut être considéré comme une ligne de contact entre les espaces bâtis et les espaces ouverts. Le traitement des lisières urbaines joue** un rôle de transition et de valorisation réciproque entre l'espace urbain ou à urbaniser et les espaces ouverts. (Cf. Carnet pratique de l'IAU Ile de France : Comment traiter les fronts urbains ?).



Limite de Paray-Vieille-Poste sur la plaine de Morangis

CARTE GLOBALE DES PAYSAGES



4. DES PAYSAGES AGRICOLES AU CŒUR DE L'URBANISATION

4.1 LE SECTEUR SUD, MORANGIS, CHILLY-MAZARIN, WISSOUS

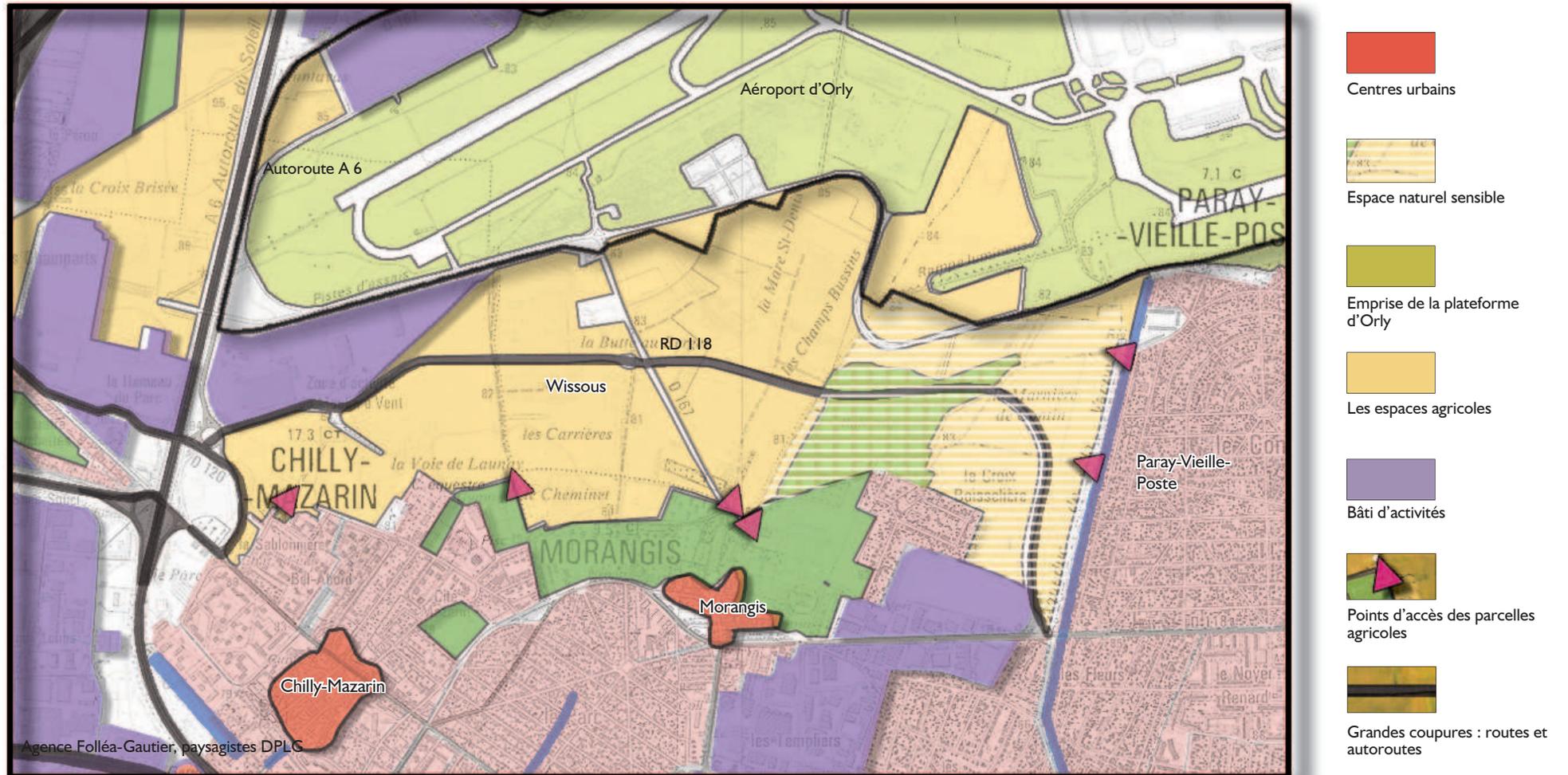
UN PAYSAGE AGRICOLE DE BELLE AMPLEUR, DANS LA CONTINUITÉ DE LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE MAIS UN ESPACE FRAGILISÉ PAR LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS ET LES NOUVELLES INFRASTRUCTURES :

- territoire agricole de 250 hectares environ, grandes cultures céréalières, partagé sur 3 communes
 - un nombre décroissant d'agriculteurs
 - des baux non renouvelés sur les terres agricoles d'ADP
 - des parcelles agricoles qui se transforment en espaces de loisirs
 - un territoire agricole scindé en deux par les jardins familiaux et le golf
 - des dessertes agricoles coupées par la RD 118
- des implantations illégales et durables de gens du voyage
- une lisière de ville peu ouverte sur le plateau
 - des usages de loisirs pour les riverains : promenade, vélo
 - des documents d'urbanisme qui n'ont pas de vision commune sur ces terrains
 - PLU de Morangis : espaces agricoles protégés, voie verte en limite d'urbanisation, 78 ha en espaces naturels sensibles (ENS)
 - PLU de Wissous : la révision du PLU annoncée devrait maintenir les zones agricoles existantes en l'état
 - PLU de Chilly-Mazarin : espaces agricoles à maintenir tant que l'activité agricole est rentable, mutation potentielle en zone d'activités
 - Projet de SDRIF 2008 : vers une urbanisation de 150 ha (sur 250 ha)
 - Et continuité agricole à maintenir avec les terrains de Massy ?

Enjeux :

*Quel avenir pour ces espaces agricoles ?
Comment organiser la lisière de la ville ?
Comment développer les usages urbains ?
Quel projet agri-urbain ou comment articuler les
projets agricoles et urbains ?*

LE SECTEUR SUD, MORANGIS, CHILLY-MAZARIN, WISSOUS



4.2 LE SECTEUR OUEST, MASSY, CHILLY-MAZARIN, WISSOUS

UN PAYSAGE AGRICOLE SACRIFIÉ ET MORCELÉ. DES PARCELLES CULTIVÉES EN ATTENTE D'ÊTRE BÂTIES :

- des parcelles agricoles entre 20 et 35 hectares, entrecoupées de grandes infrastructures
- des dessertes agricoles complexes et conflictuelles
- des parcelles qui disparaissent au profit de zones d'activités
- un environnement construit de bâtiments d'activités et de bureaux
- un secteur soumis au plan d'exposition au bruit de l'aéroport
- des projets nombreux d'extensions de bureaux
- des documents d'urbanisme qui poussent à l'urbanisation :
 - PLU de Chilly-Mazarin et Wissous : vers une urbanisation d'activités
 - Projet de SDRIF 2008 : continuité agricole à maintenir de part et d'autre de l'autoroute A 6 ?

Enjeux :

Comment construire au cœur des infrastructures ?

Comment créer des espaces publics traversants ?

4.3 LE SECTEUR NORD, RUNGIS, WISSOUS

UN PAYSAGE DE CAMPAGNE AU CŒUR DE VILLE. UNE AGRICULTURE DE PROXIMITÉ DIVERSIFIÉE QUI S'ORGANISE AU CREUX D'UN VALLON.

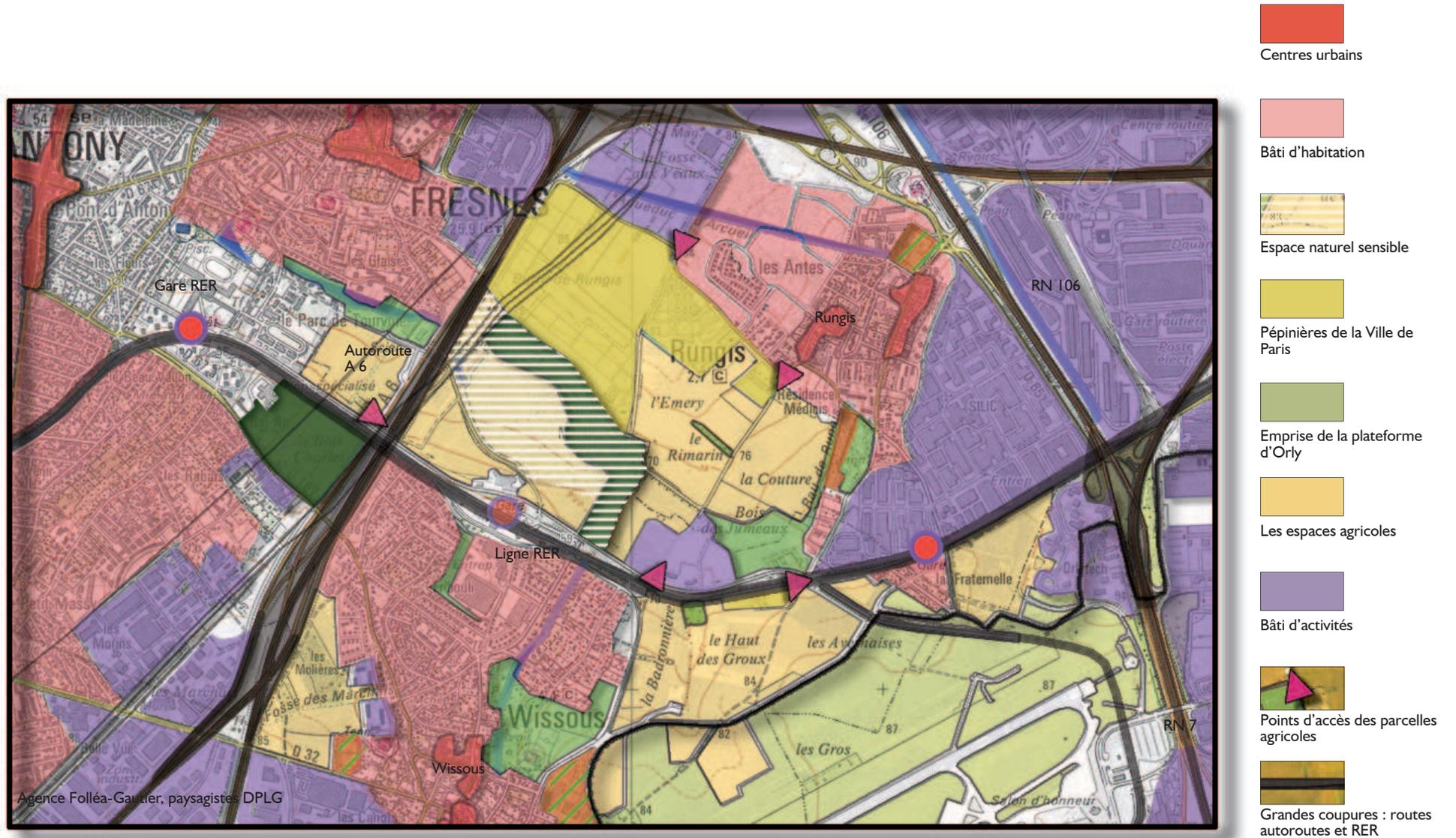
- un territoire de 250 ha environ
- des parcelles cultivées qui révèlent le relief
- un boisement qui signale le cours d'eau
- une relation coupée avec la vallée de la Bièvre
- les pépinières de la ville de Paris, une mosaïque de couleur bigarrée
- le château et la ferme de Montjean, au cœur des terres cultivées
- des hauts points de vue à préserver
- un espace ouvert en continuité de la plateforme aéroportuaire
- deux rus en partie canalisés et enfouis sous d'importants remblais : disparition d'un patrimoine aquatique
- un nombre décroissant d'agriculteurs
- des quartiers urbains peu ouverts sur l'espace agricole
- des coupures infranchissables de l'A 6 et de la voie ferrée
- un ENS de 20 ha au sud du château de Montjean à Wissous et projet de remise à l'air du ru de Glaises
- des projets importants d'extension de l'urbanisation à Fresnes et Rungis
- des documents d'urbanisme qui n'ont pas de vision commune sur ces terrains :
 - PLU de Wissous : protection du parc et du château de Montjean
 - PLU de Fresnes : souhaite urbaniser les terrains occupés par la ville de Paris (Pépinières)
 - PLU de Rungis : protection des espaces verts, maintien d'un développement harmonieux de la ville et amélioration de l'offre de déplacement
 - Projet de SDRIF 2008 : vallon en partie urbanisable sous couvert d'écoquartiers et création d'un «grand parc urbain».

Enjeux :

Quel avenir pour ces espaces agricoles et quel type d'agriculture à maintenir en lien avec le futur projet urbain et paysager de Montjean ?

Quel projet urbain et paysager à concevoir, qui permette de maintenir une activité agricole viable et dynamique ?

En quoi la plaine de Montjean participe à une trame verte et bleue du territoire ?



LES PAYSAGES OUVERTS EN CŒUR D'AGGLOMÉRATION : UN ENJEU MAJEUR POUR LA VILLE DE DEMAIN

SYNTHÈSE DES ENJEUX DE PAYSAGE ET DU CADRE DE VIE DU PÔLE D'ORLY

En synthèse du diagnostic, dix grands thèmes ressortent comme porteurs d'enjeux de paysage pour le Pôle d'Orly. Ils cumulent les valeurs qui en font la personnalité et subissent les plus fortes dynamiques de transformations des paysages.

Les espaces ouverts du plateau (non bâtis) autour de la plateforme forment un ensemble unique au cœur de l'agglomération parisienne, un espace de respiration à l'échelle du plateau urbanisé d'Orly.

Les lignes de crêtes sont des lieux essentiels à la perception des paysages tant pour les vues potentielles qu'elles offrent que pour les horizons qu'elles dessinent depuis la rive opposée.

Les points de vue sur la vallée même peu nombreux offrent un regard dominant sur les pentes de l'Yvette et de la Seine. Les mettre en valeur, c'est aussi retrouver une qualité des paysages de la vallée.

Les espaces ouverts et les rus du vallon de Montjean sont les derniers témoins de ce fragile relief au cœur de l'agglomération.

Les espaces agricoles en cœur de ville. Bien que leur valeur productive soit limitée et que les conditions d'exploitation soient de plus en plus difficiles, leur imbrication au bâti en font des paysages de valeur : une valeur de gestion de l'espace, l'agriculture est la seule activité privée capable de gérer de grandes surfaces ; une valeur d'évasion : quoi de plus étonnant qu'un champ de salades ou un pré avec des chevaux dans un contexte urbain ? Loin de la nostalgie, le contraste est facteur d'évasion ; une valeur environnementale : les petites exploitations maraîchères et fruitières en cœur de ville contribuent au développement durable de la ville de demain ; une valeur pédagogique pour les nombreux enfants qui ne côtoient pas souvent la campagne.

La trame verte, un des maillons de la trame urbaine. La mise en liaison des espaces ouverts au travers de la ville est une réponse au morcellement des quartiers. Elle peut permettre une meilleure mobilité des personnes dans leur environnement proche, basée sur des itinéraires de circulations douces. Complétée par une trame d'usages quotidiens entre les lieux de vie, elle devient un outil de valorisation du cadre de vie urbain.

Les horizons boisés, C'est grâce aux espaces ouverts du plateau qu'il est possible de mettre en relation les grands éléments des paysages franciliens.

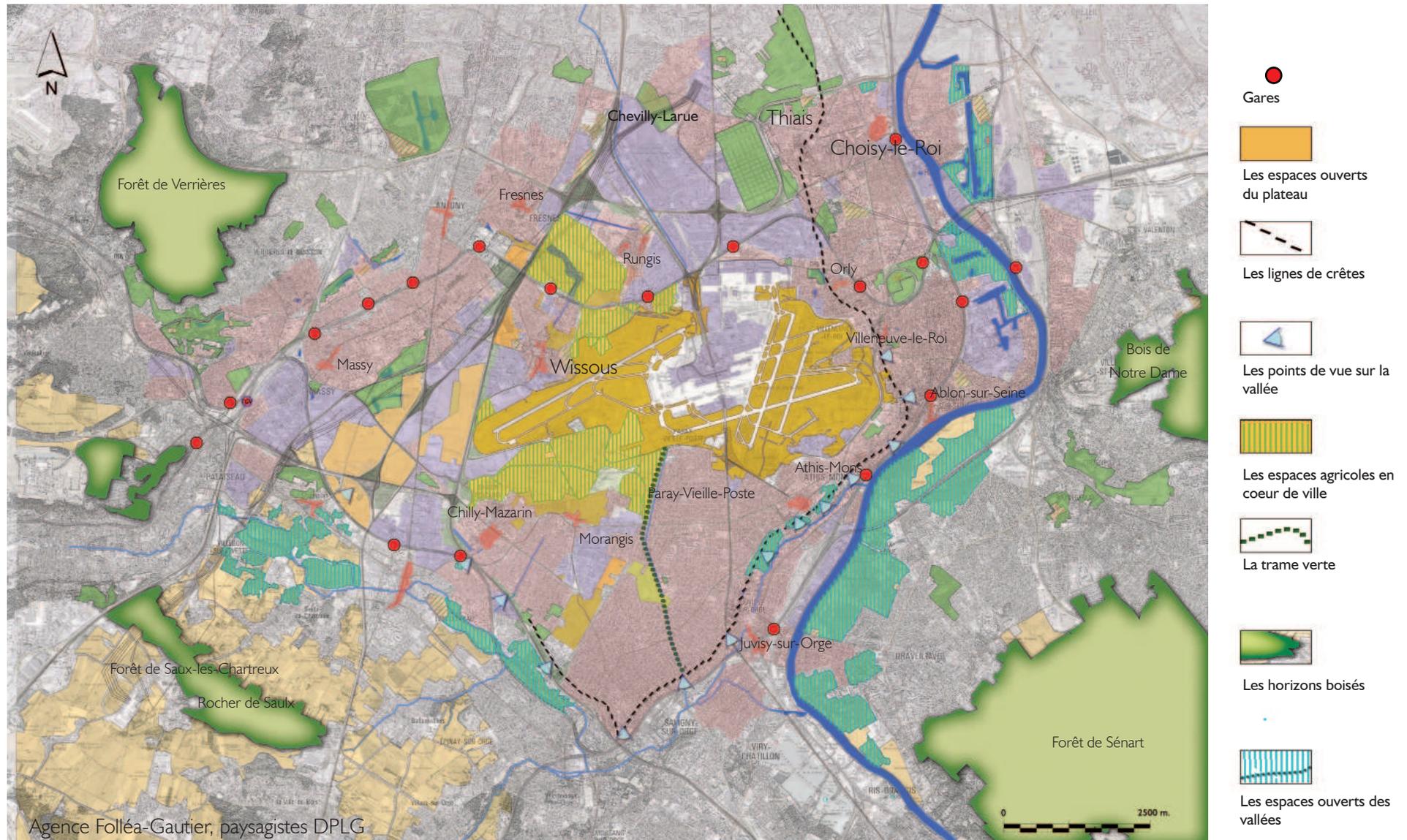
Le fil de l'eau et ses espaces ouverts sont des éléments indispensables pour retrouver des continuités de nature au cœur de la ville.

La trame urbaine comme outil de liaison entre les quartiers. L'élaboration d'une trame urbaine à partir des espaces publics et ancrée sur les lieux de vie peut reconstruire les liens oubliés entre quartiers et insuffler une nouvelle dynamique dans la recomposition des tissus bâtis.

Les lisières urbaines sont autant d'espaces tampons végétalisés qui peuvent faciliter la co-existence pacifique entre les intérêts urbains et les intérêts agricoles, parfois contradictoires.

Les espaces ouverts apparaissent comme des lieux-clefs, révélateurs de la géographie, de l'histoire et des usages de ce territoire. C'est aussi sur eux que pèsent les plus grandes pressions en termes de développement urbain. Aussi est-il essentiel de se poser la question de leur devenir et de travailler à l'articulation harmonieuse entre l'urbain et le rural, entre le bâti et le non-bâti.

LES PAYSAGES OUVERTS EN COEUR D'AGGLOMÉRATION : UN ENJEU MAJEUR POUR LA VILLE DE DEMAIN



Afin de développer les orientations et pistes d'actions possibles le chapitre suivant doit s'attacher à répondre aux questions suivantes :

Les espaces ouverts :

Quels sont les espaces ouverts à préserver ?

Quelle peut-être leur fonction ? Agricole ? Loisirs ?

Quel sera leur statut ? Foncier public ou privé ?

Quelle gestion doit-on imaginer ?

Quels sont les outils susceptibles d'être mis en place pour leur préservation et leur gestion ?

Outils fonciers, financiers, réglementaires ou d'aménagement ?

Comment articuler, sur ces espaces, une activité agricole viable à long terme et des projets urbains de qualité ?

Quelles sont les conditions de réussite du maintien d'une activité agricole viable à long terme au coeur d'un projet urbain de qualité ?

En quoi les activités agricoles de demain pourront être un facteur de lien social ?

Les relations entre les espaces ouverts et les lieux de vie :

Comment ces espaces ouverts peuvent-ils aider à retisser des liens entre les quartiers ?

Comment gérer les zones d'interfaces avec l'aéroport : de la frontière à la lisière ?

Comment peut-on recréer des relations entre les lieux de vie et les espaces ouverts ?

L'agriculture de demain :

Quelle agriculture pour demain sur ces espaces enclavés ? Maraîchage ? Culture bio ? Ferme pédagogique ?

Vergers collectifs ? Jardins familiaux ? Elevage ?

Quels débouchés pour cette agriculture de proximité ? Quelles filières de commercialisation favoriser ? Vers des circuits courts ?

Comment la ville d'aujourd'hui et de demain peut-elle devenir le soutien d'une agriculture de proximité ?

II - LES ORIENTATIONS ET LES PISTES D' ACTIONS

Pour organiser et harmoniser les projets concernant les différents espaces et les paysages du pôle d'Orly et de ses abords, quatre orientations sont proposées :

1. Pérenniser les espaces agricoles les plus pertinents et promouvoir une agriculture de proximité diversifiée en cœur de ville
2. Aménager les lisières urbaines autour de l'espace ouvert et développer des usages urbains de loisirs
3. Développer une trame urbaine, retissant des liens entre les quartiers

Ces trois orientations, déclinées en propositions d'action, répondent expressément aux mesures édictées par le Grenelle de l'Environnement, notamment en ce qui concerne l'amélioration des modes de production agricole et de consommation durable, la préservation de la biodiversité et des ressources naturelles et la constitution de la trame verte et bleue nationale.

4. Mettre en valeur le paysage des grandes infrastructures de transport, éléments caractéristiques du Pôle d'Orly



I. PÉRENNISER LES ESPACES AGRICOLES LES PLUS PERTINENTS ET PROMOUVOIR UNE AGRICULTURE DE PROXIMITÉ DIVERSIFIÉE ET MIEUX INTÉGRÉE AU COEUR DES FUTURS PROJETS URBAINS

Le diagnostic a révélé que les espaces agricoles enclavés représentaient pour les riverains des valeurs incontestables et dont les nombreux usages et pratiques prouvent, s'il est besoin, que ces valeurs sont reconnues par les habitants et participent à l'amélioration de leur cadre de vie : une valeur d'évasion, une valeur environnementale, une valeur pédagogique et enfin une valeur de gestion de l'espace. Il a fait ressortir la qualité que prenaient ces espaces agricoles dès lors qu'ils étaient en contact et s'ouvraient sur l'espace ouvert de la plateforme aéroportuaire.

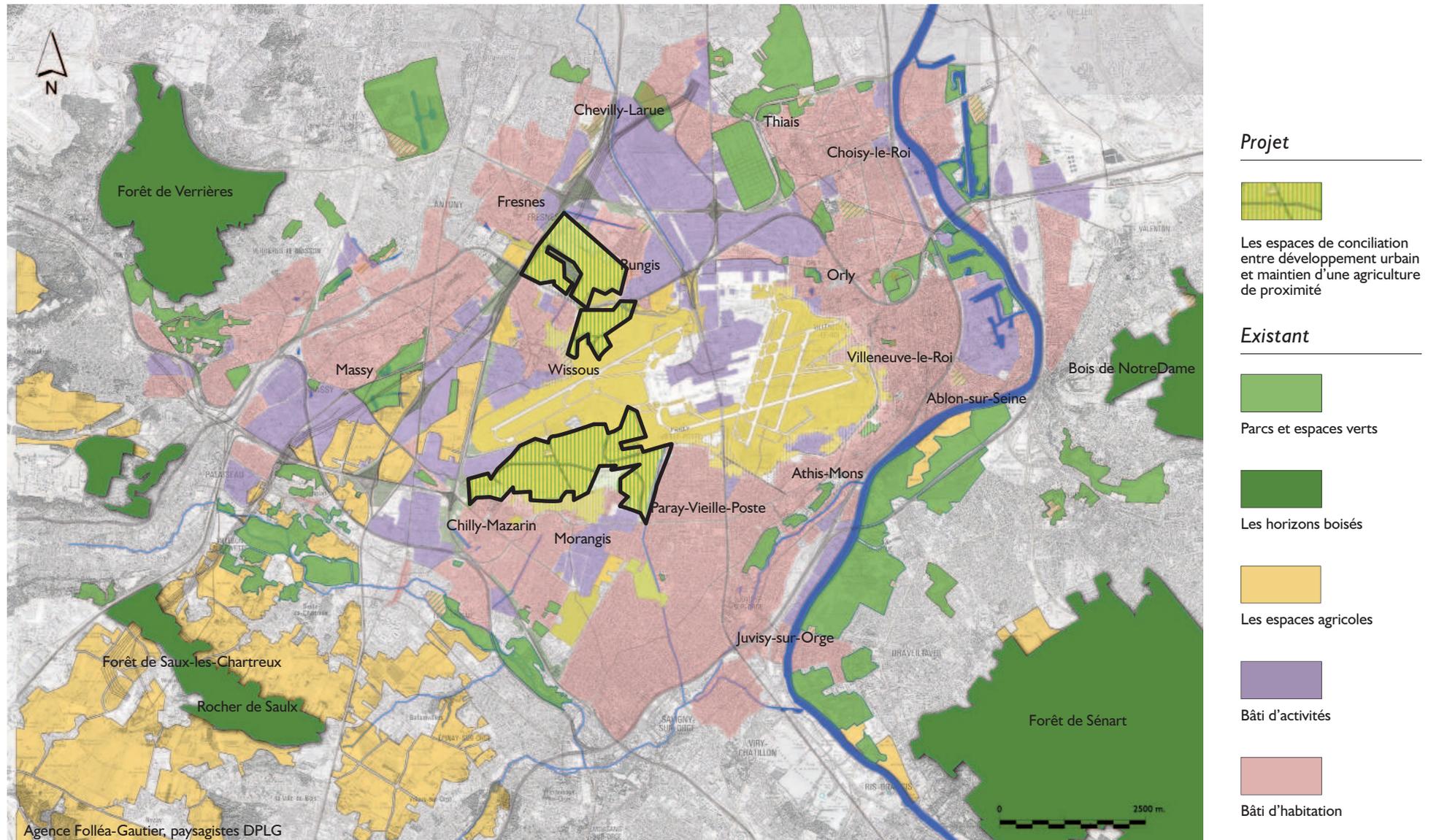
Il a montré, en outre, que la gestion actuelle, par des exploitations «traditionnelles» céréalières, n'était sans doute pas viable à long terme : les conflits d'usages sont nombreux entre agriculteurs et riverains, les accès et les voies de desserte pour les engins agricoles sont de plus en plus complexes, les centres d'exploitations (fermes) sont de plus en plus éloignés et enfin la plus-value foncière potentielle rend la valeur économique agricole de moins en moins attractive.

D'autre part, le diagnostic a identifié l'amorce de projets urbains sur certains de ces espaces agricoles, ce qui pose la question des conditions de réussite d'une cohabitation à long terme de ces usages. Une approche innovante ne pourrait-elle pas consister à concevoir le projet urbain en partant du projet agricole pour développer une approche symbiotique et réciproquement positive, «gagnant-gagnant».

Aussi la première des orientations est de **conserver les espaces agricoles les plus pertinents**, donc des espaces non bâtis au cœur de la ville, de privilégier les parcelles au contact des lieux de vie (centre ville, quartier habité), des futurs quartiers, et celles qui s'ouvrent sur la plateforme aéroportuaire. Mais il s'agit aussi de favoriser **un renouvellement des pratiques agricoles**, en les diversifiant, en rapprochant les nouveaux agriculteurs des citadins, et en supprimant la pression foncière et la plus-value potentielle qui pèsent sur ces terres.

Cette orientation qui vise à maintenir une activité agricole en cœur de ville vient en complémentarité de celle qui cherche à développer des parcs agricoles en limite d'agglomération parisienne (cf le guide des paysages urbains et naturels de l'Essonne - Orientations, Conseil général de l'Essonne, réflexion engagée au Conseil général du Val de Marne sur le devenir de l'agriculture périurbaine).

CARTE D'ORIENTATION DES ESPACES AGRICOLES



LES OBJECTIFS :

- Contribuer au soutien d'une agriculture de proximité diversifiée sur les terrains les plus pertinents, en symbiose avec les futurs quartiers urbains
- Contribuer à la protection et à la valorisation des paysages agricoles en cœur de ville, anticiper d'éventuelles friches agricoles
- Maintenir des espaces ouverts d'envergure au cœur des tissus urbanisés aujourd'hui et demain
- Favoriser des relations entre les habitants et les agriculteurs
- Contribuer à l'amélioration des modes de production et de consommation durable (Grenelle II)

LES PISTES D' ACTIONS

1. Sensibiliser les élus locaux aux valeurs d'une activité agricole en ville et à la nécessaire conception de leurs projets urbains par le prisme d'une agriculture viable ;
2. Analyser les terres (qualité des sols, pollution, valeur agronomique,..)
3. Proposer aux agriculteurs et aux aménageurs un cahier des charges qui définisse des règles en matière de qualité environnementale (haute valeur environnementale, HVE), qualité paysagère et urbaine (ex. une charte urbaine, paysagère et agricole) ;
4. Inciter à la diversification des pratiques agricoles qui apporte une plus grande richesse paysagère et creuser la piste de l'élevage ;
5. Encourager l'innovation en matière de filière agricole et notamment celles qui profitent de la proximité urbaine pour la distribution ;
6. Développer des circuits courts de distribution pour les produits issus de l'agriculture avec les villes riveraines, les supermarchés locaux, les cantines scolaires et d'entreprises ;
7. Organiser des manifestations de rencontres entre les habitants et les agriculteurs ;
8. Soutenir les associations agricoles sociales : jardins familiaux, jardins collectifs, jardins partagés.
9. Organiser et aménager des chemins et des pistes cyclables dans l'espace agricole accessibles au public.

LES CONDITIONS DE REUSSITE

1. Politique : Faire partager l'ambition sur ces terrains
2. Technique : Délimiter les espaces agricoles les plus pertinents (localisation, qualité des sols, accessibilités....)
Permettre aux agriculteurs de construire leur habitation sur le lieu d'exploitation suivant des règles qui ne mitent pas l'espace agricole (règlement du PLU) ; Prévoir des bâtiments agricoles démontables en fin d'exploitation ;
Respecter les parcelles privées des agriculteurs et faciliter les conditions de circulation des engins agricoles ;
Permettre aux agriculteurs de créer des points de vente sur leur site d'exploitation.
3. Juridique : Développer des outils adaptés pour stabiliser le statut foncier
Stabiliser le statut foncier des espaces agricoles à préserver et empêcher toute spéculation foncière sur ces terres spécifiques : maîtrise publique par acquisition, délimitation d'un PRIF par la Région, équipements et aménagement des parcelles, définition d'un périmètre agricole minimal, viable économiquement...
Avoir un zonage dans les PLU qui rassure à très long terme les agriculteurs sur le statut foncier;

LES LIEUX ENVISAGÉS :

- Le plateau agricole au sud de la plateforme (Chilly-Mazarin, Wissous, Morangis)
- Le vallon de Montjean (Rungis, Fresnes, Wissous)

LES ACTEURS A MOBILISER :

Conseil général 91, Conseil général 94, DREAL, DDT, EPA ORSA, CAUE 91 et 94, Communes du pôle d'Orly, Chambre d'agriculture, Agriculteurs riverains, Association du Triangle Vert, Association des jardins familiaux, SAFER, AFTRP, ADP

EXEMPLE DU PARC AGRICOLE DE LLOBREGAT (BARCELONE)



La diversité des pratiques agricoles, avec ci-dessus l'élevage et ci-dessous, le maraîchage et les vergers. Ci-dessous à droite : l'espace agricole accueille les infrastructures (lignes H.T.)

Le Parc Agraire du Baix Llobregat (Barcelone) :

D'une superficie de 2 938 ha, il s'agit du dernier résidu de terres agricoles dans les environs les plus proches de Barcelone, s'étendant sur 14 municipalités et comptant environ 700 000 habitants. L'objectif inscrit dans le syndicat intercommunal gérant le parc est le suivant : « la consolidation et le développement de la base territoriale et de faciliter la continuité de l'activité agraire, en impulsant des programmes spécifiques permettant de préserver les valeurs (productives ou ressources, cours écologiques et culturels) et développer les fonctions (économique, environnementale et sociale) de l'espace agricole dans le cadre d'une agriculture durable intégrée dans le territoire et en harmonie avec l'environnement naturel ».



LE DOMAINE DE SAINT-LEU, PÉRIGNY-SUR-YERRE :

La création du Domaine maraîcher de Saint-Leu correspond à une opération foncière agricole intéressante en Île-de-France : suite à la construction de la ville nouvelle de Créteil, une dizaine d'exploitants maraîchers se sont vu proposer de nouvelles terres agricoles (originellement en grande culture) sur la commune de Périgny-sur-Yerre. Cette commune, qui conduisait alors une politique volontariste du point de vue de l'espace agricole, avait pour projet dès 1967, de maintenir l'agriculture sur 200 des 279 ha du territoire communal. En 1974 un POS, le deuxième de France, est approuvé et gèle l'urbanisation de la plaine agricole.

Cette opération fut menée simultanément avec la création du complexe agro-touristique, lieu de rencontre entre le monde rural et le monde citadin. Aujourd'hui le domaine couvre 86 ha, répartis en 12 lots de 5 à 7 ha exploités par 10 familles de maraîchers, un lot de 12 ha en pépinières, et 6 ha d'espaces verts et chemins. Les cultures sous abri et des serres chauffées couvrent 3 et 1 ha. Ces terrains, achetés 6 Frs/m² par la SAFER, ont été vendus en 1977 aux maraîchers à 8,90F/m² une fois équipés, remembrés, drainés, et irrigués.

Des chemins piétonniers circulant à travers les exploitations ont été créés pour concilier les différentes pratiques (agricole, citadines, touristiques...) L'espace récréatif est composé d'un parc de 4 ha et de chemins offrant un parcours de 7 km. Un sentier d'interprétation balisé permet aux promeneurs de découvrir l'agriculture dans ses dimensions économiques, sociales et environnementales.



Le Domaine de Saint-Leu associe agriculture de proximité et urbanisation, avec une étroite imbrication de petites parcelles agricoles, de bâti et de circulations automobiles ou pédestres.



2. AMÉNAGER LES LISIÈRES URBAINES AUTOUR DE L'ESPACE OUVERT ET DÉVELOPPER DES USAGES URBAINS DE LOISIRS

Le diagnostic a fait état bien souvent de la pauvreté des limites entre la ville et les espaces ouverts : des murs, des grillages, des arrières cours, des zones de stationnement ou des friches végétales, des routes, forment trop souvent la limite entre les quartiers habités et les terres cultivées ou aéroportuaires. Espaces ouverts et espaces bâtis ne dialoguent pas ou mal, ils se tournent le dos, le plus souvent.

L'analyse des quartiers périphériques à la plateforme a aussi révélé la juxtaposition des quartiers les uns aux autres sans relation aucune entre eux, formant des pièces isolées dans un patchwork.

Parallèlement, nombreux sont les habitants à profiter de ces espaces ouverts de lisières pour se promener, faire du vélo, jardiner ou même aller voir décoller un avion. Même si l'espace actuel ne favorise pas ces pratiques, elles existent et révèlent un besoin pour les riverains de « prendre l'air », de marcher, courir dans de grands espaces. Les parcs et jardins en cœur de ville n'y suffisent pas.

Certains grands équipements de plein air occupent déjà ces limites de ville : golf, parcs, jardins familiaux, ferme pédagogique, centre équestre, terrains de sports, ... Tous nécessitent de grandes surfaces qu'ils ne peuvent plus trouver au cœur des espaces bâtis.

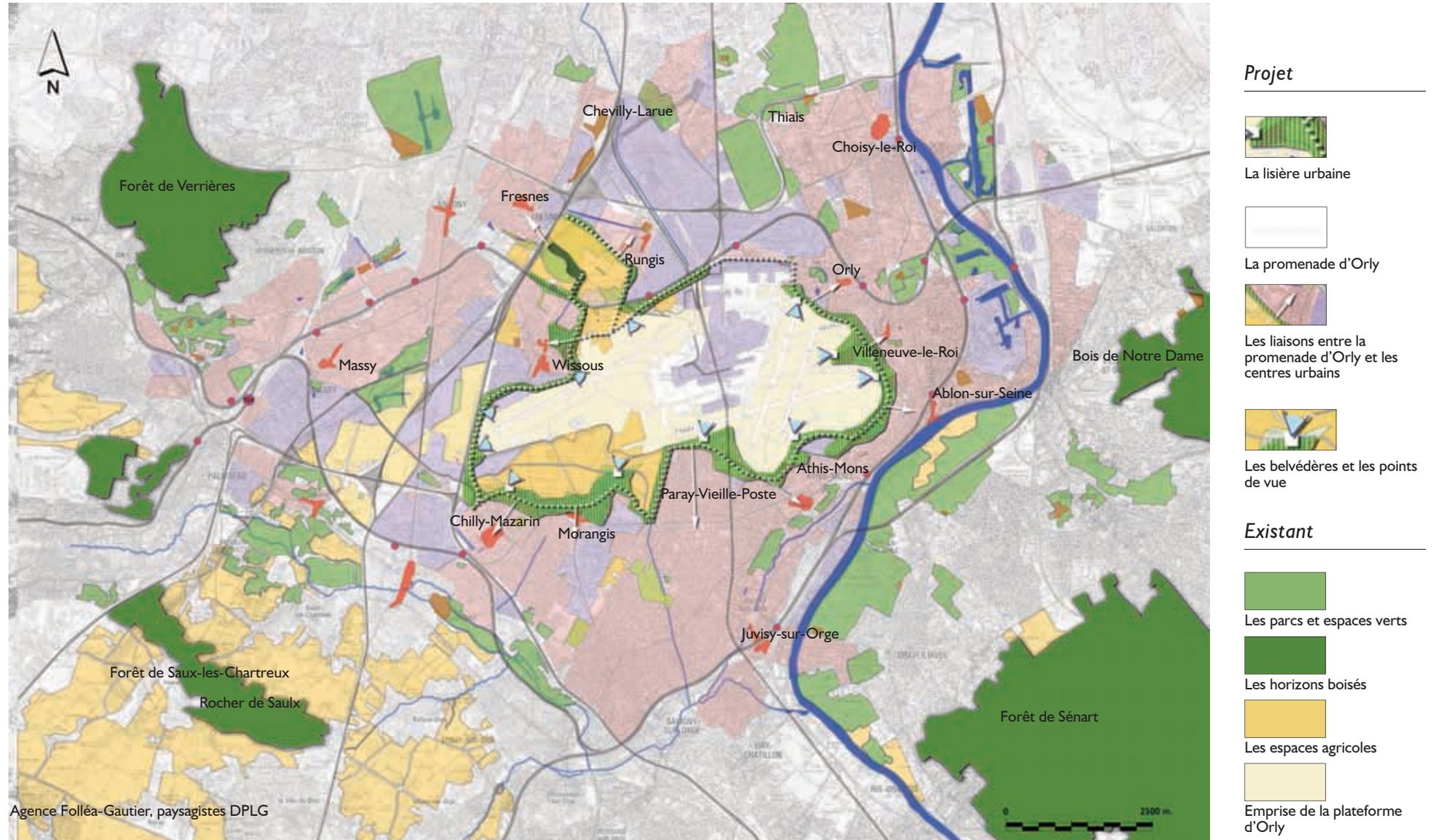
Il s'agit pour cette deuxième orientation de prolonger ces pratiques et ces usages en limite de ville et de mieux organiser la relation entre la ville et les espaces ouverts. Il s'agit en outre de retrouver au travers de la lisière urbaine, des continuités entre les espaces bâtis qui ceignent le pôle d'Orly.

EN QUOI CONSISTE UNE LISIÈRE URBAINE ?

La lisière urbaine est un espace planté et aménagé qui marque la transition entre l'espace urbanisé et l'espace agricole ou naturel. La lisière urbaine participe de l'organisation du territoire. Elle matérialise la limite d'urbanisation, forme une « interface » entre un espace agricole ou naturel et un espace construit. Englobant tout à la fois la dernière frange de la ville et la première frange de l'espace agricole, elle permet de relier de façon harmonieuse le tissu bâti et l'espace ouvert. Elle peut prendre des formes et des « épaisseurs » très différentes : simple ligne plantée d'arbres, bande boisée, cheminement ou circulation douce plantée, route plantée bordant un quartier, fonds de parcelles de jardins, parc linéaire pouvant accueillir promenades, bassins de rétentions d'eau, jeux, stationnements, jardins familiaux, vergers, ... Dans sa transversale, des perspectives visuelles ouvrent sur l'espace agricole depuis les tissus habités. La lisière a vocation à être publique, ouverte à la fréquentation par la population.

La lisière urbaine n'est pas figée dans le temps et elle peut être conçue pour ponctuer un état d'avancement de la réalisation d'un projet urbain. En cela, la lisière urbaine constitue un outil de gestion des limites entre ville et nature.

CARTE D'ORIENTATION DES LISIÈRES URBAINES



LES OBJECTIFS :

- Organiser de façon durable le territoire en identifiant clairement les limites entre espaces urbanisés et espaces ouverts (agricoles ou naturels)
- Constituer des interfaces qui participent à la protection physique des espaces agricoles
- Améliorer l'image des façades urbaines
- Recréer des liaisons entre les quartiers riverains du pôle d'Orly
- Proposer des espaces de convivialité urbaine en multipliant les usages de loisirs pour les riverains
- Permettre une plus grande proximité entre la ville et l'espace rural en multipliant les échanges
- Contribuer à la constitution de « la trame verte et bleue » préconisée par le Grenelle de l'environnement

LES PISTES D' ACTIONS :

1. Créer une promenade continue de Chilly-Mazarin à Orly : la promenade d'Orly, tout autour de la plateforme
2. Planter cette promenade par des essences locales et diversifiées
3. Relier cette promenade aux différents lieux de vie urbaine
4. Aménager des points d'arrêt et des points de vue sur la plateforme aéroportuaire le long de la promenade d'Orly
5. Développer des activités de loisirs dans cette lisière en veillant à ne pas multiplier les clôtures
6. Créer des jardins familiaux, des vergers collectifs ou des jardins partagés
7. Utiliser ces espaces pour la récupération et pour l'infiltration des

eaux pluviales

LES CONDITIONS DE REUSSITE :

- Réserver une bande plus ou moins large et non constructible (l'idéal se situe autour de 30 mètres de large) en limite d'urbanisation impliquant une maîtrise foncière publique et une inscription d'inconstructibilité dans les documents d'urbanisme (SCOT, PLU).
- Etablir un cahier des charges ou de recommandations pour les clôtures

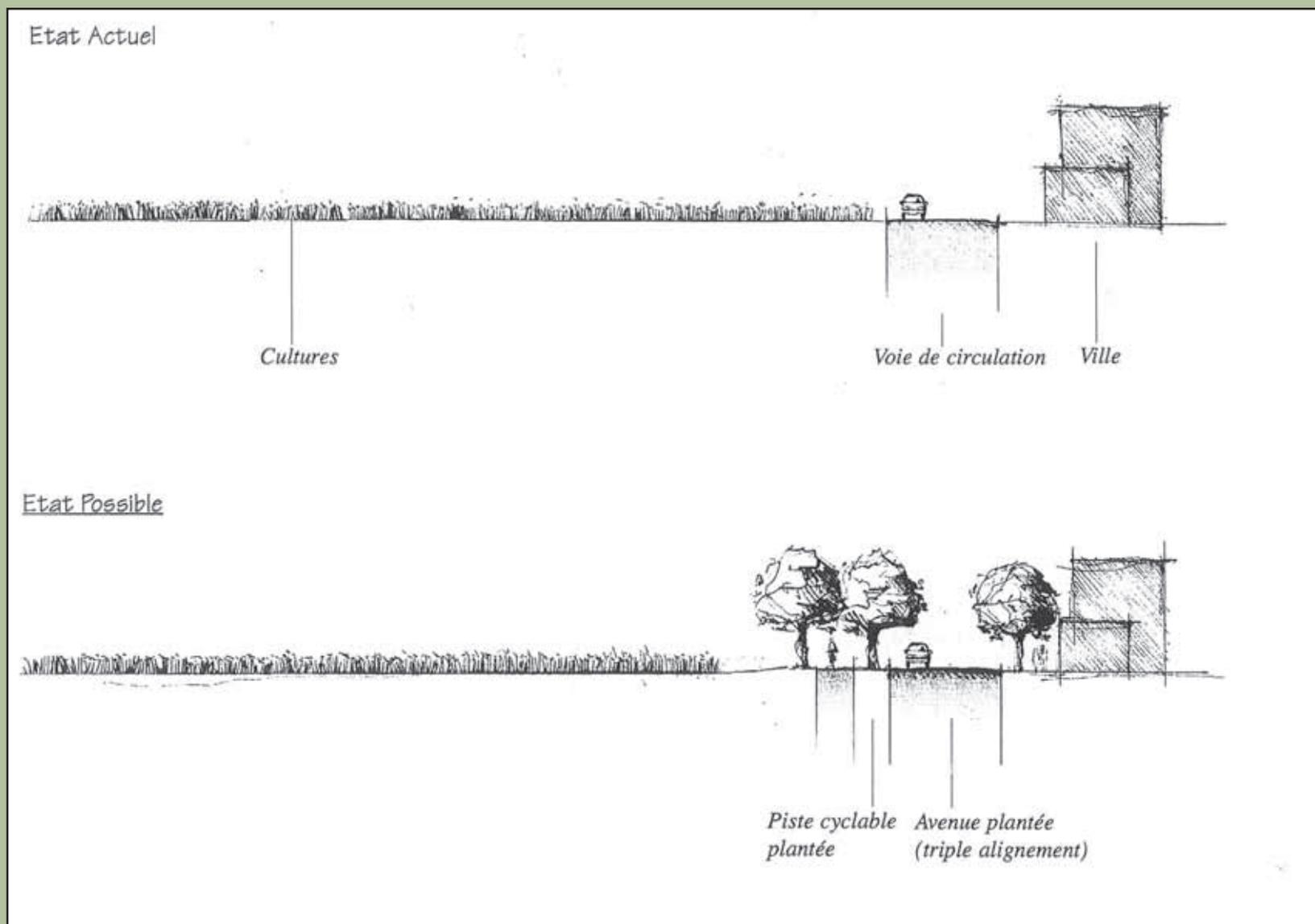
LES LIEUX ENVISAGÉS :

- La limite sud et est de l'espace ouvert et de la plateforme aéroportuaire (Chilly-Mazarin, Wissous, Morangis, Paray-Vieille-Poste, Athis-Mons, Ablon-sur-Seine, Villeneuve-le-Roi, Orly)

LES ACTEURS :

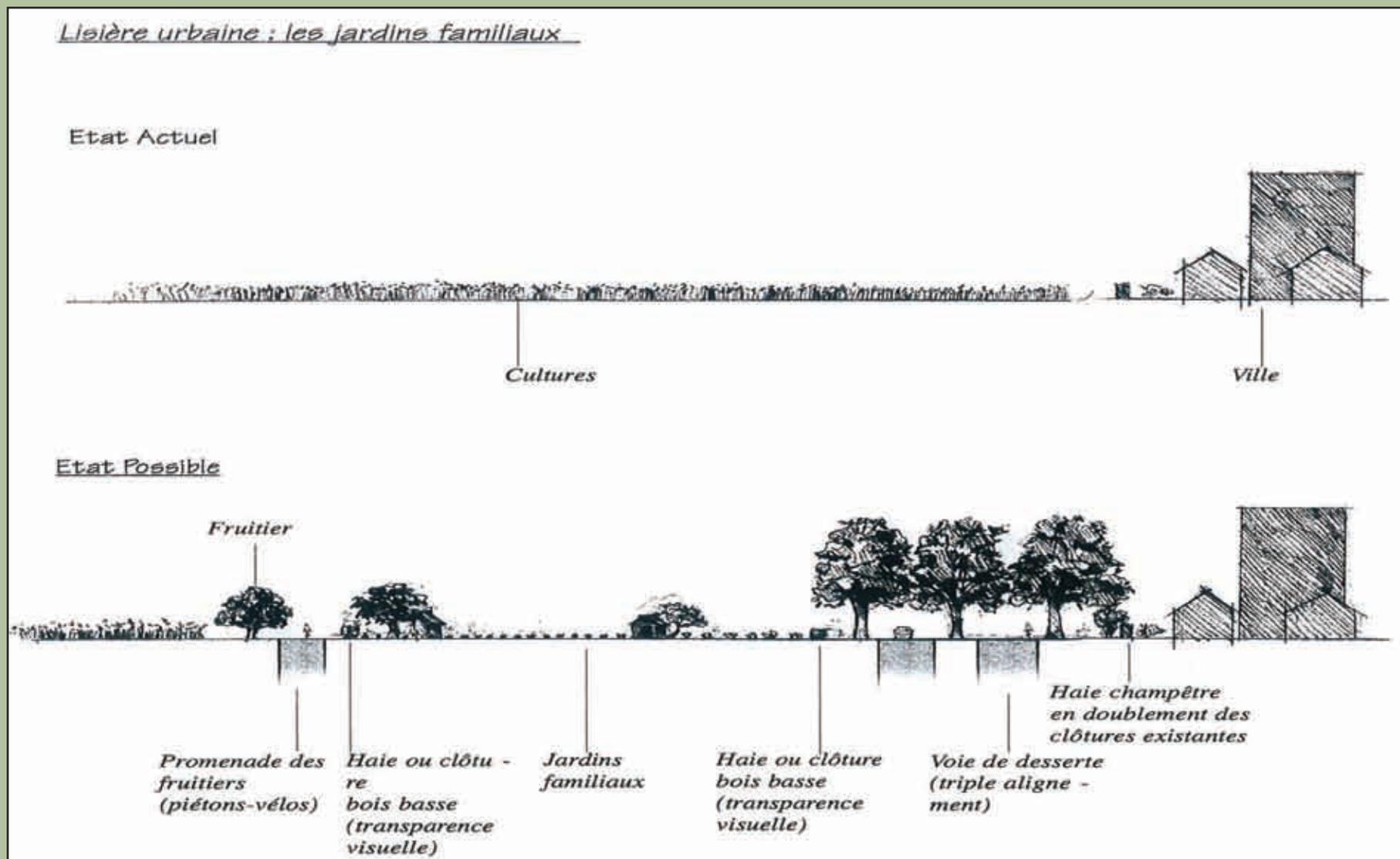
DREAL, DDT, EPA ORSA, AEV, Conseil général de l'Essonne, Conseil général du Val de Marne, CAUE 91 et 94, communes du pôle d'Orly, Chambre d'agriculture, Agriculteurs riverains, Association du Triangle Vert, Association des jardins familiaux, SAFER, AFTRP, Promoteurs privés, ADP, Fédération des randonneurs pédestres, associations de vélo

EXEMPLE DE LISIÈRE URBAINE : LA PROMENADE PLANTÉE



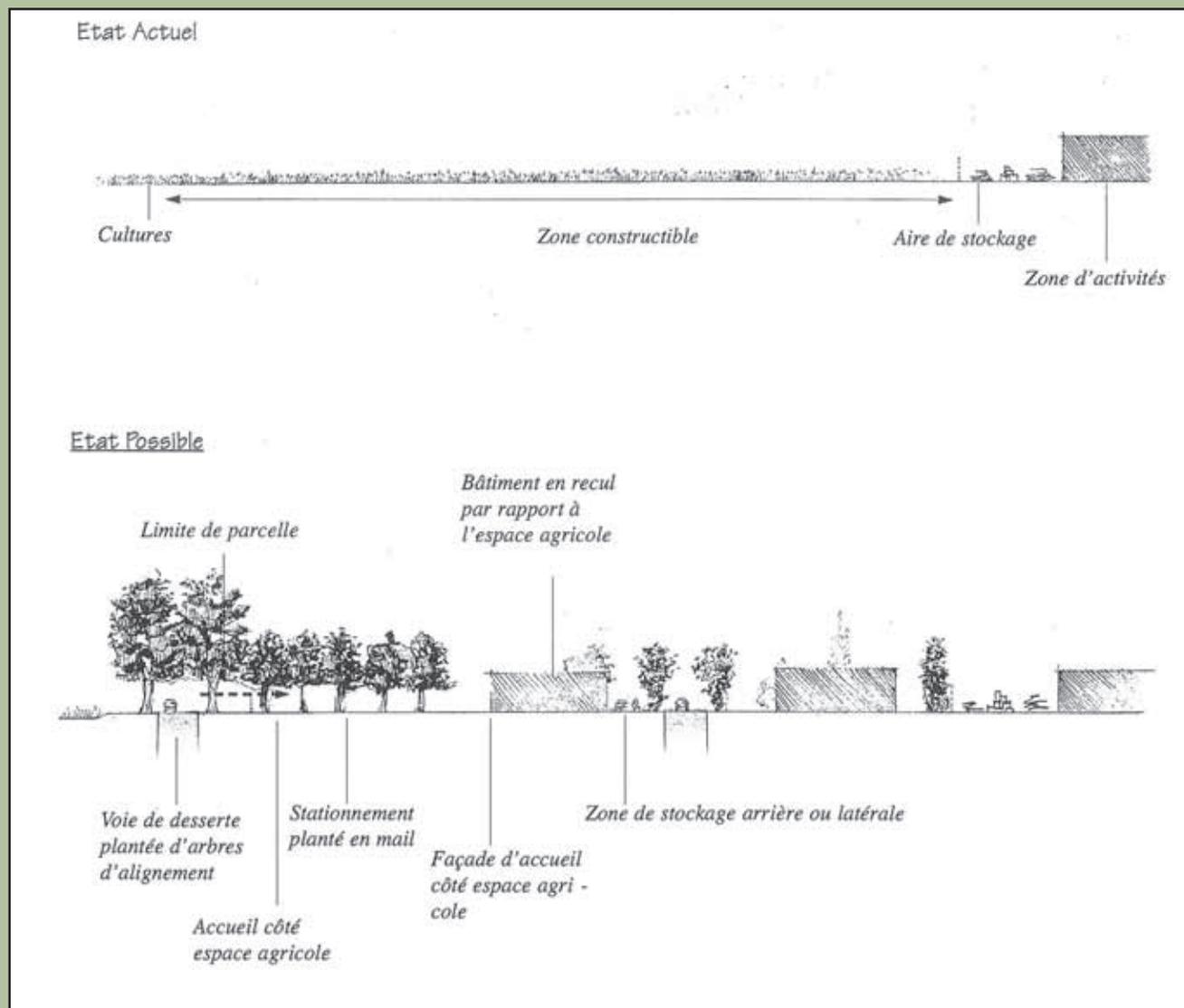
Extrait de l'étude : «Plan guide pour la valorisation agricole et paysagère de la Plaine de France, secteur sud», mai 1998, par l'agence Folléa-Gautier pour l'AEV

EXEMPLE DE LISIÈRE URBAINE : LES JARDINS FAMILIAUX



Extrait de l'étude : «Plan guide pour la valorisation agricole et paysagère de la Plaine de France, secteur sud», mai 1998, par l'agence Folléa-Gautier pour l'AEV

EXEMPLE DE LISIÈRE URBAINE : CAS PARTICULIER D'UNE ZONE CONSTRUCTIBLE D'ACTIVITÉS



Extrait de l'étude : «Plan guide pour la valorisation agricole et paysagère de la Plaine de France, secteur sud», mai 1998, par l'agence Folléa-Gautier pour l'AEV

EXEMPLES DE LISIÈRES URBAINES SUR L'ÎLE DE LA RÉUNION :

Positionnées à l'aval de l'urbanisation des mi-pentes, ces lisières urbaines s'ouvrent sur de grands espaces non bâtis et préservés, entre l'urbanisation des mi-pentes et celle du littoral. Souvent placées en limite de cassure de pente, elles offrent la possibilité d'ouvertures visuelles spectaculaires.

Elles méritent d'être aménagées sous une forme minimale commune : celle d'une promenade plantée en belvédère, sur une largeur minimale de 10-15 m : soit un chemin de 3-4 m de large, et deux rangées de plantations d'arbres au moins, complétés par des plantations de forêt linéaire complémentaire. Localement, la lisière urbaine peut s'épaissir pour recevoir d'autres vocations complémentaires : jardins créoles familiaux, espace de jeu, plaine de sport, bassin de rétention, ...

création de cheminement
piéton sur bande végétalisée

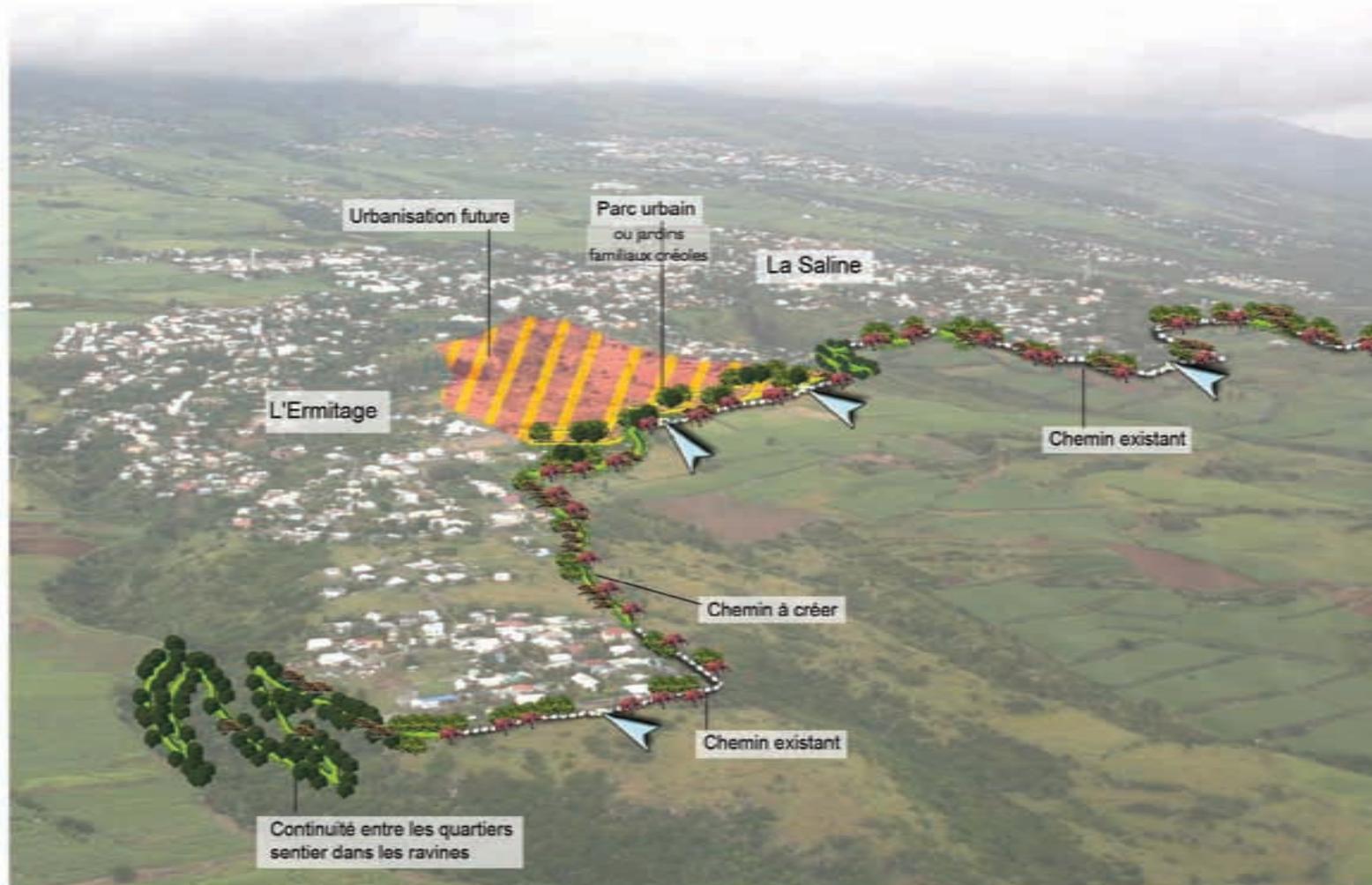
plantations d'essences «signal»
à silhouettes particulières

maintien de bande de terre,
plantée et gérée par les
habitants riverains



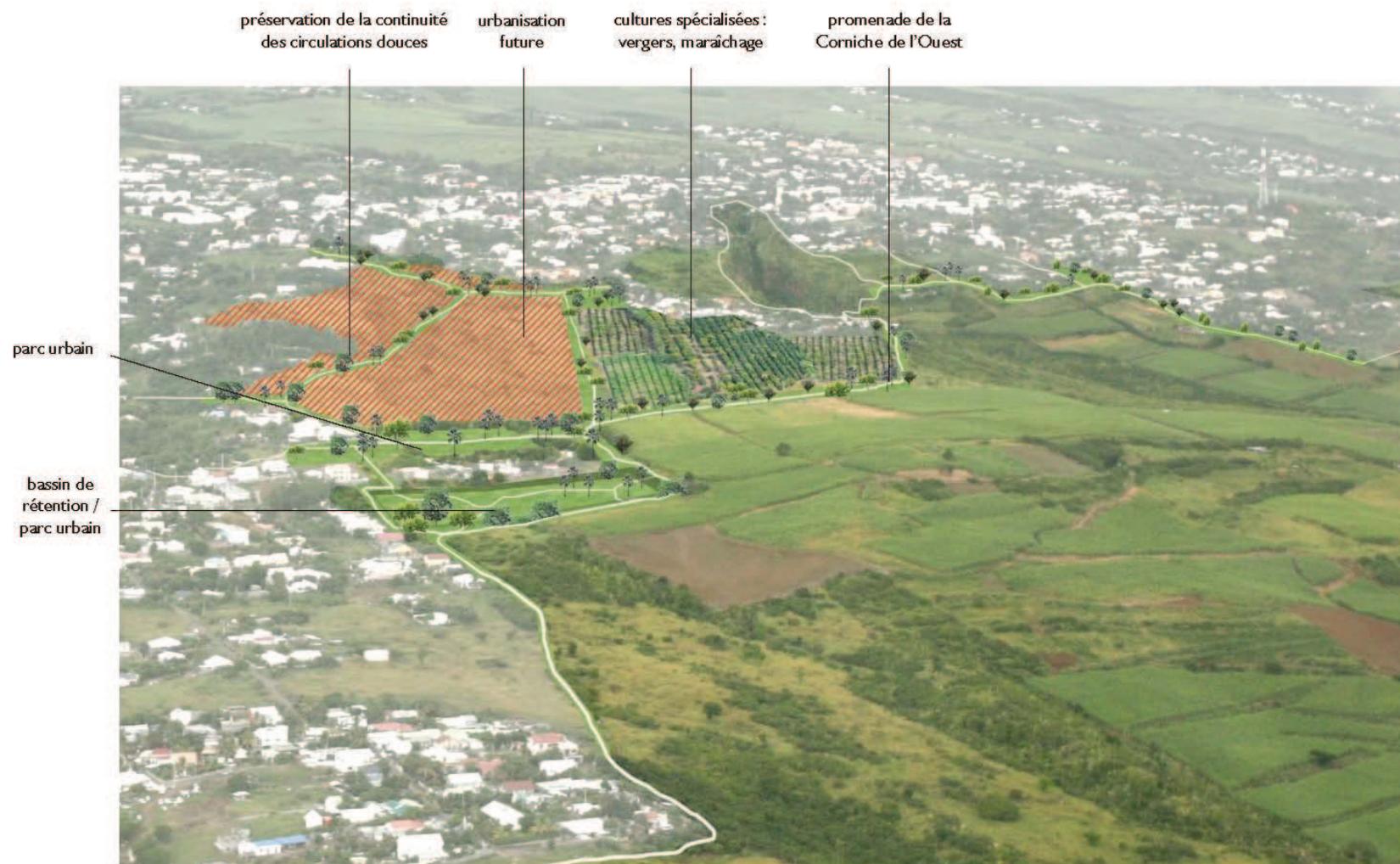
Agence Follies Gaullier / mai 2009

LES LISIÈRES URBAINES DE LA CORNICHE DE L'OUEST : exemple à l'Ermitage - La Saline



TCO - Schéma intercommunal d'aménagement des lisières urbaines - Partie 2 / Préconisations d'aménagement par types de lisières - juillet 2009

LES LISIÈRES URBAINES DE LA CORNICHE DE L'OUEST : exemple à l'Ermitage - la Saline (détail)



TCO - Schéma intercommunal d'aménagement des lisières urbaines - Partie 2 / Préconisations d'aménagement par types de lisières - juillet 2009

3. DÉVELOPPER UNE TRAME URBAINE, RETISSANT DES LIAISONS ENTRE LES QUARTIERS

Tel qu'il a été montré dans le diagnostic, les communes du pôle d'Orly offrent un cadre de vie urbanisé excessivement confus et complexe : les quartiers se juxtaposent les uns aux autres sans entretenir de relations entre eux, auxquels se rajoutent des coupures infranchissables dues aux infrastructures (routières, ferrées).

Renouer les liens, reconstruire la ville et améliorer le cadre de vie des habitants doivent être une priorité des acteurs du pôle d'Orly.

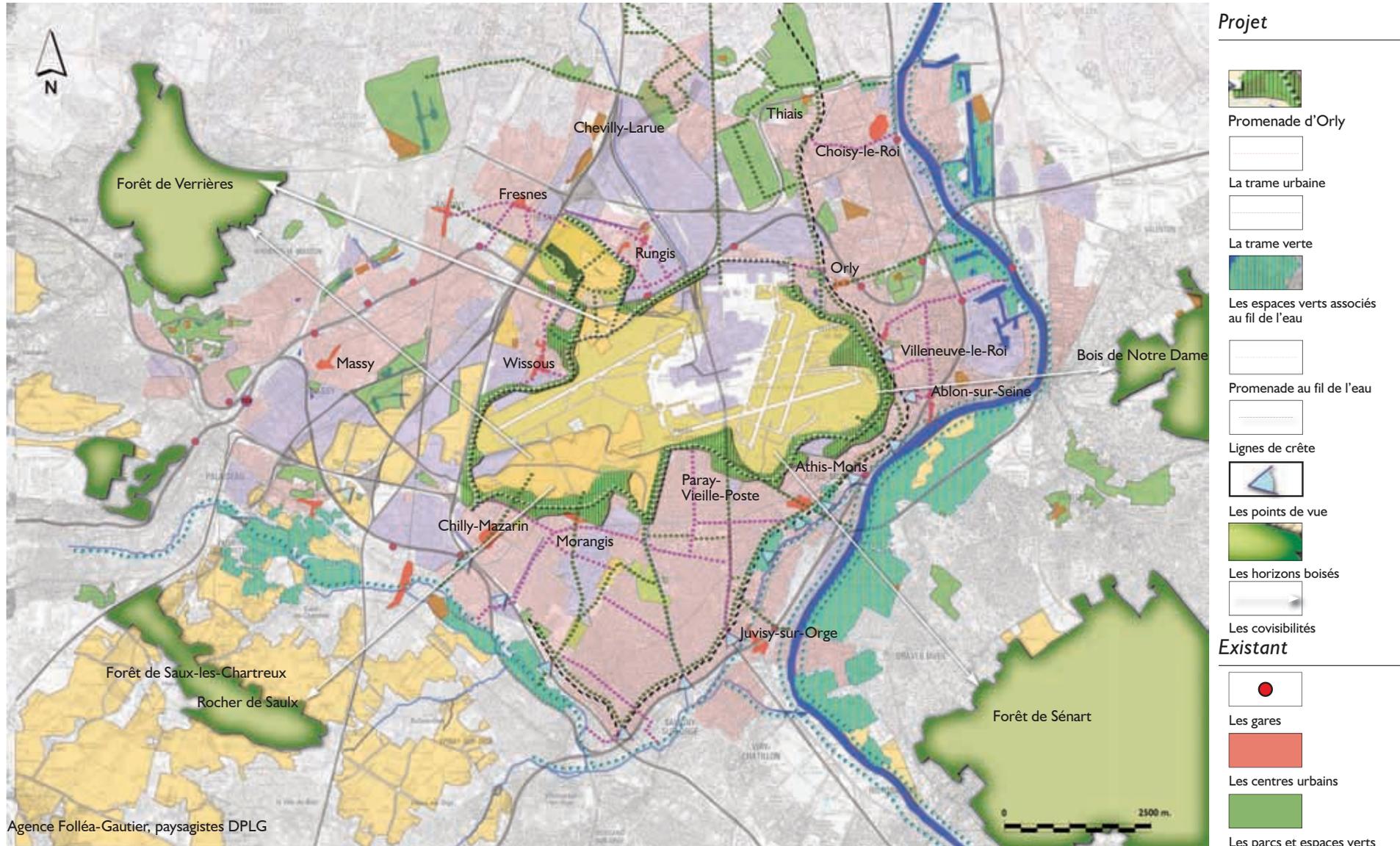
La revalorisation des espaces ouverts autour de la plateforme, telle que cela a été proposé dans les deux précédentes orientations, peut devenir l'élément déclencheur d'un vaste projet urbain qui consiste à mettre en place une trame urbaine s'appuyant sur les espaces publics et les espaces ouverts. Cette trame, basée sur des itinéraires de circulations douces, peut être une réponse au morcellement et à la confusion des quartiers habités. Elle permettrait une meilleure mobilité des personnes dans leur environnement proche, qu'elles soient à pied, en vélo ou en transports en commun. Elle pourrait aussi insuffler une nouvelle dynamique dans la recomposition des tissus bâtis, conduisant à un renouvellement urbain doux, tenant compte des habitants et de leurs usages.

Cette troisième orientation vise à mettre en relation physique les différents quartiers et les espaces ouverts situés autour du pôle d'Orly. Il s'agit de tramer au travers des tissus bâtis des cheminements piétons et cyclistes qui permettent de relier facilement les quartiers entre eux. Une signalétique claire et accessible à tous indiquera les directions et les temps de parcours. Il s'agit aussi de mettre en scène les ouvertures visuelles potentielles sur les lignes de crêtes en aménageant des points de vue panoramiques sur les vallées.

A partir de la promenade d'Orly (proposée dans l'orientation 2), la trame peut se développer autour :

- des centres de vie : centres-villes, gares, écoles, mairie, places publiques
- des grands ensembles d'habitation
- des quartiers d'activités
- des espaces verts et de nature
- des itinéraires de liaisons : coulée verte, aqueduc de la Vanne, vennelles

CARTE D'ORIENTATION DE LA TRAME URBAINE



LES OBJECTIFS :

- Contribuer à la constitution de « la trame verte et bleue » préconisée par le Grenelle de l'environnement
- Favoriser les continuités écologiques entre les grands ensembles de nature au cœur de la ville
- Améliorer la mobilité des personnes dans leur environnement proche
- Réduire les effets de coupures entre les quartiers

LES PISTES D' ACTIONS :

1. Développer une trame d'itinéraires pour favoriser l'usage des modes doux entre la promenade d'Orly, les lieux de vie urbanisés et les espaces ouverts des vallées
2. Créer une promenade sur la ligne de crête de Savigny-sur-Orge jusqu'à Thiais : le chemin des crêtes
3. Aménager sur la ligne de crête des points de vue sur les vallées et les horizons forestiers
4. Créer des cheminements continus le long des cours d'eau (la Seine, l'Yvette et la Bièvre) : le fil de l'eau
5. Aménager des passages confortables sur les grandes infrastructures (A6, lignes SNCF)
6. Organiser et dessiner une signalétique claire et lisible pour relier les espaces entre eux.
7. Multiplier les occasions de franchir la Seine, par la création de nouvelles traversées ou l'aménagement de passerelles piétonnes
8. Profiter des grands projets d'infrastructures (T7, T5...) ou des études de requalification urbaine pour repenser la place des circulations douces, la qualité des espaces publics (vers une charte de qualité des espaces publics ?) ...

LES LIEUX ENVISAGÉS : Toutes les communes autour du pôle d'Orly

LES ACTEURS : DREAL, DDT, EPA ORSA, Conseil général de l'Essonne, Conseil général du Val de Marne, CAUE 91 et 94, communes du pôle d'Orly,

EXEMPLE DE TRAME URBAINE : REQUALIFICATION DE LA GARE DE GARGES-SARCELLES

Avec l'arrivée du tramway St Denis - Garges - Sarcelles, le quartier autour de la gare RER de Garges les Gonesse et de Sarcelles se recompose en aménageant les espaces publics et en introduisant des logements et des activités tertiaires et de service : bureaux, commerces. Autour du projet, sont articulés :

- Le projet de plateau d'échange pour l'arrivée du tramway, piloté par le CG 95, en cours de réalisation ;

- Un mandat, confié à l'EPA, pour la réalisation d'un parking sous la gare : le parc relais de stationnement.

Du côté de Sarcelles, les projets sont :

- Création d'une nouvelle gare routière par la RATP

- Aménagement d'une grande place publique, tenant compte du dénivelé, et d'une façade urbaine avec des logements et des commerces en pied d'immeuble ainsi qu'un immeuble de bureaux côté SNCF.

- Construction d'un parc relais de stationnement souterrain de 264 places.

Du côté de Garges, les projets sont :

- Réalisation d'un programme d'immobilier d'entreprises (à la place de Bricodécor)

- Aménagement de la rue Toulouse Lautrec et de la place publique côté gare routière.

Les travaux s'étalent entre Septembre 2007 et 2011 accompagnant ainsi l'avancée des travaux du nouveau tramway.

Maitrise d'ouvrage : EPA Plaine de France

Ci-dessous, le plan du tramway qui aura pour terminus la gare de Garges-Sarcelle. Ci-contre, la plan de cohérence générale du projet urbain autour de la gare

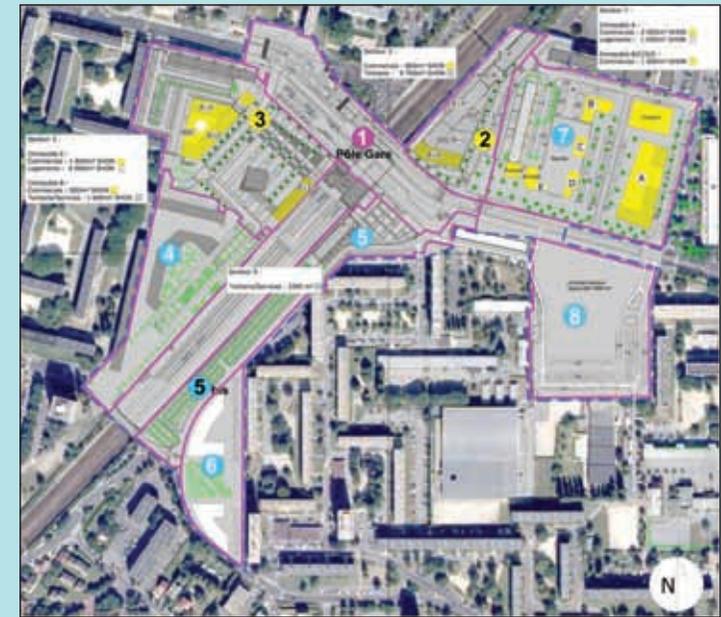
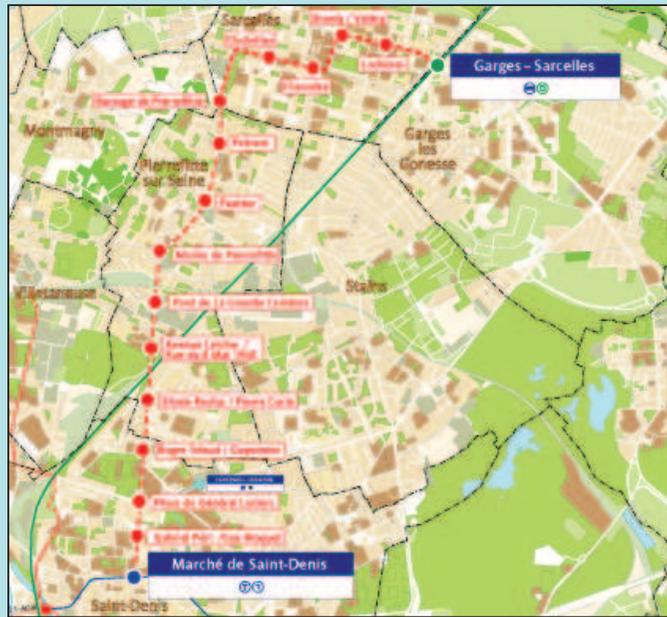


Photo aérienne générale sur le site de la gare de Garges-Sarcelle; la gare est située à cheval sur la voie ferrée.



Sources : Articles issus du site de la RATP, de l'EPA Plaine de France, et des documents produits par le maître d'oeuvre, l'agence Oger-Romer

ANNEXE

INTERFACES : JUXTAPOSITION OU COHABITATION DES PAYSAGES ET USAGES : NATURES ET USAGES : HABITAT, ACTIVITÉ, CIRCULATION, LOISIRS

I. VIVRE AU CONTACT DE LA PLATE-FORME AÉROPORTUAIRE

Ces interfaces sont composées tantôt de juxtaposition, tantôt de cohabitation qui peuvent avoir un rôle de frontière, de lisière ou de mise en scène.

Dans l'Essonne et dans le Val de Marne, le lien entre le tissu bâti et le grand paysage ouvert de la plateforme aéroportuaire est inexistant. L'organisation de chaque entité a sa propre logique sans aucun lien avec le paysage derrière les murs, comme par exemple la cité de l'air par rapport à la zone aéroportuaire. Les zones pavillonnaires et même fonctionnelles comme des garages viennent se juxtaposer à l'arrière d'un mur qui délimite la plateforme aéroportuaire : on peut donc parler d'un paysage de rupture de frontière. La limite entre l'aéroport et les zones résidentielles n'est ni pensée ni assumée.

Pourtant il existe quelques paysages préservés ou en attente de nouvelles affectations qui sont en lien direct avec cette plateforme et qui mettent en évidence des notions comme l'horizon, le rapport au ciel. Aussi, il importe de mettre en valeur les qualités «émotionnelles» et paysagères du site en intégrant une gestion des contraintes.



Cité de l'air - Athis-Mons : une mise en scène possible mais inaboutie

Lotissement du plateau - Villeneuve-le-Roi





La gare Rungis - La Fraternelle : un paysage de juxtaposition



La gare

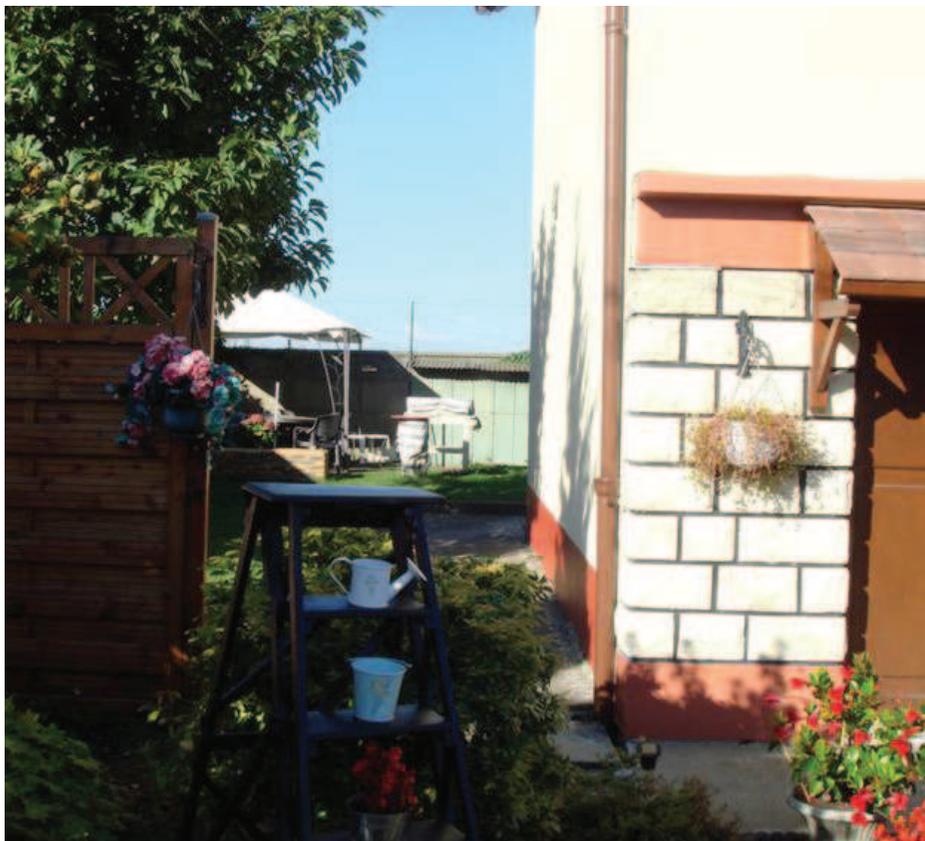


Paysage résiduel entre la plateforme et Rungis - La Fraternelle



Relation habitat - plateforme

Un paysage d'intimité et d'espaces ouverts - Lotissement à Paray-Vieille-Poste



2. VIVRE AU CONTACT DES ZONES D'ACTIVITÉS

Si on prend l'exemple du territoire de Rungis et de la SILIC, il n'y a pas de frontières réelles ni de ruptures puisque l'on peut passer d'un espace à l'autre. Ainsi les espaces sont juxtaposés avec un quartier résidentiel qui a sa propre logique avec un urbanisme de cul de sac, de raquette, ce qui rend la cohabitation difficile.

Mais on trouve aussi à SILIC des secteurs avec un urbanisme de rue où la limite entre espaces privés et espaces publics est clairement qualifiée, avec des espaces limités par des rues ou par de la végétation tout en ayant une mixité d'usage de la zone donc une véritable urbanité. La ville de demain doit favoriser et qualifier les liens entre tous les éléments qui composent la ville pour développer une urbanité à l'échelle de tout le territoire et pour rendre en tout point ce territoire habitable. Si chaque secteur est pensé de manière indépendante du reste du territoire, cela ne fonctionne pas.





3. TRAVAILLER AUX ABORDS DE LA PLATEFORME

Les lieux d'activités sont aussi de véritables lieux de vie où les gens passent parfois plus de temps que sur leurs lieux d'habitation. Par exemple, Orlytech a sa logique propre d'implantation, sans lien avec la zone aéroportuaire qui est cachée par une haie. Malheureusement la haie de thuyas est un végétal qu'on retrouve partout en France et qui tend à banaliser les espaces. Ces 2 mètres de haie empêchent de voir 2 Km de paysage : la nature de la limite a ici énormément d'impact.



Il est souvent difficile de connaître les limites entre les lieux privés et publics aux abords des grandes entreprises tertiaires lorsqu'on circule dans ces lieux et de savoir si la voie est du domaine privé ou public.





Pont de Rungis



Frêt Air France

4. CÔTOYER LES GRANDES INFRASTRUCTURES EN TANT QUE PIÉTON

Un autre enjeu important est la question de l'échelle humaine qui est souvent oubliée. Rien n'est à la taille humaine, tout est à l'échelle de la voiture.



Comment côtoyer ces espaces quand on est piéton et comment accéder à ces zones commerciales par les transports collectifs ?

Comment qualifier l'espace public pour que celui-ci soit profitable à la fois pour les clients, pour les commerçants et pour les passagers qui traversent ce territoire ?

Il est important de favoriser la mixité des usages mais il est impossible de faire disparaître ces espaces monospécifiques en quelques années.



Thiais



5. PERCEVOIR LES QUALITÉS PAYSAGÈRES DE LA PLATE-FORME EN TANT QU’AUTOMOBILISTE

On se déplace beaucoup en voiture sur le territoire d’Orly. On peut donc se demander quelle est la nature de la relation entre les infrastructures et le territoire ? Quels sont les usages liés ou non à ces infrastructures ?

La route pourrait pourtant servir le territoire puisqu’on passe beaucoup de temps sur celle-ci. La RD 125 à Villeneuve-le-Roi est un bon exemple à suivre car le paysage est mis en scène, l’espace lié à la route sert aussi à protéger les habitations en contrebas et entre l’espace des habitations et la route on trouve un chemin piéton.



Route Charles Tillon - Villeneuve-le-Roi



Dans la zone du Pôle, ce sont les aspects fonctionnels qui dominent, pour passer d'un point A à un point B, on est dans des tuyaux indifférenciés. Les seuls repères dans ces cas-là sont les panneaux de signalisation. La juxtaposition a même lieu sur des endroits inattendus. Par exemple, la route qui longe une zone d'activité ne donne pas de visibilité aux commerces à cause d'un talus.

Se déplacer d'un point A à un point B éloigné est possible mais l'usage quotidien est plus difficile. Il y a une vraie demande de parcourir le territoire, de se déplacer autrement que sur les grandes voies de circulation quand c'est aménagé ; même si ce sont des endroits difficiles d'accès, cela correspond à un vrai besoin.



N 186 - Thiais

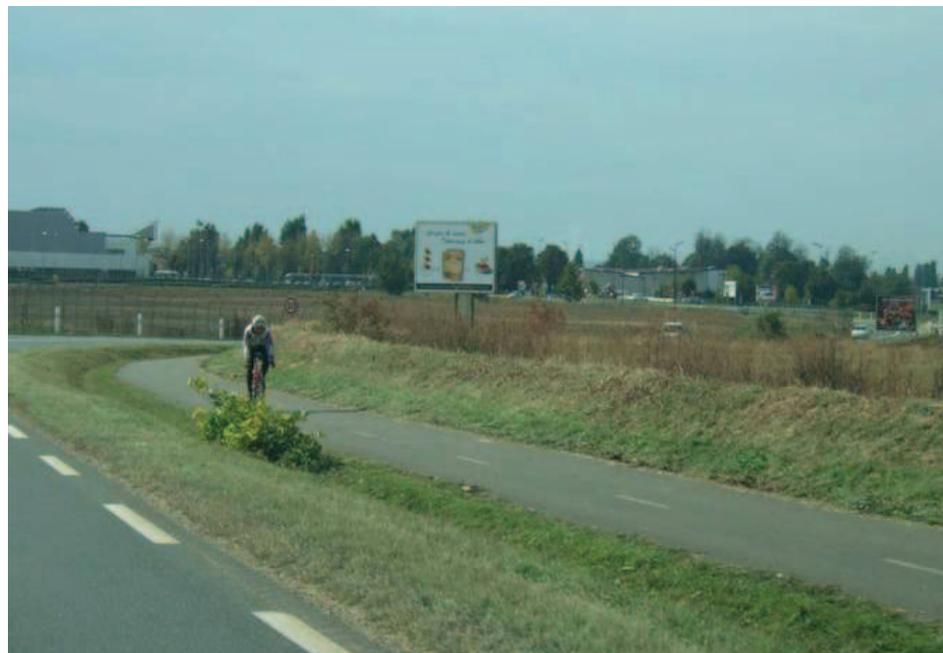


N 186 - Thiais



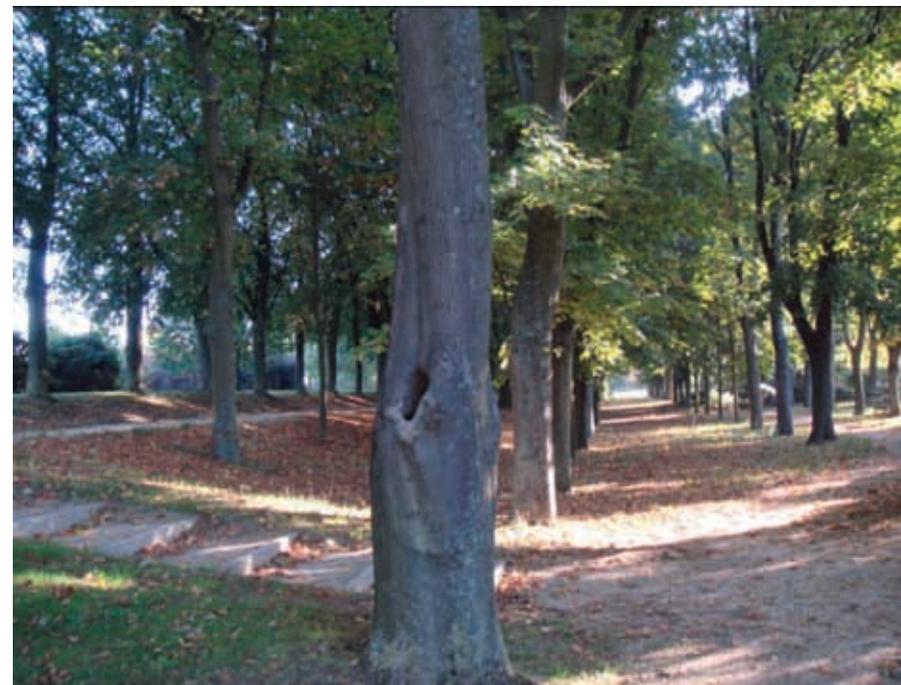
N 186 - Thiais

6. GÉRER LES CIRCULATIONS DOUCES AUX ABORDS DE LA PLATEFORME



7. DES ESPACES PUBLICS EN LISIÈRE DE LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE :

Sur le territoire du Pôle, on retrouve une diversité des lieux de loisirs en lisière avec l'aéroport. Par exemple, à Paray-Vieille-Poste, la lisière entre le pavillonnaire et l'aéroport se fait par un parc urbain, mais cette liaison avec l'aéroport n'est pas réellement assumée. D'un côté, on souhaite magnifier l'imaginaire de l'aéroport avec un mirage en exposition alors que de l'autre on cherche à cacher l'aéroport avec une haie de thuyas.



Le parc de la coulée verte à Paray-Vieille-Poste

Un autre endroit intéressant est la ferme pédagogique de Ville-neuve-le-Roi, qui est un endroit privé et en même temps public à l'échelle du territoire avec de multiples usages selon les territoires qui l'entourent. Implantée à proximité du pavillonnaire de Ville-neuve-le-Roi, en façade par rapport à la plateforme, elle entretient des barrières transparentes qui permettent de profiter de cet espace ouvert, mais elle offre aussi des lisières paysagères qui préservent une certaine intimité face à la plateforme.



C'est un lieu exceptionnel où l'on peut, par exemple, croiser des personnes avec des charrettes ce qui donne une identité au territoire. Toutes les activités reflètent la richesse du lieu et de ses lisières. C'est un lieu à la fois public, pédagogique qui entretient des liens avec les écoles et aussi un contact assumé avec les entreprises environnantes par des subventions, par de la réinsertion et le travail à la ferme. Ce petit espace permet de créer des liens dans un territoire plus vaste. Les lisières sont aussi utilisées comme jardins familiaux : c'est une manière de retrouver la notion du temps, d'encrage dans le sol. Ces jardins familiaux forment des micro-paysages qui redonnent un sens au territoire tout en étant un lieu de production. Le territoire est rapproché du quotidien, des saisons et de l'échelle de l'homme.





Les espaces agricoles au sein d'espaces plus urbanisés sont utilisés pour d'autres fonctions, a priori non compatibles avec la fonction de production, comme d'espaces publics, des lieux d'échanges sociaux et de proximité.

Dans ces espaces où tous les usages se superposent, on a du mal à se positionner. Ces grandes respirations permettent de prendre ses distances.



