

Plan
Local
Urbanisme
intercommunal

1.1 Diagnostic urbain

DOSSIER ARRÊT

Projet de PLUi arrêté par délibération du Conseil territorial en date du
17 décembre 2024

SOMMAIRE

A. Analyse urbaine

I. Evolution du Territoire

1. Histoire du territoire
2. Evolution urbaine
3. Sites de projet

II. Occupation du sol

1. Occupation du sol
2. Évolution de l'occupation du sol
3. Consommation des espaces naturels et agricoles

III. Diagnostic foncier

1. Emprises au sol
2. Hauteurs
3. Densités bâties globales
4. Potentiel de mutabilité

IV. Formes urbaines et architecturales

1. Introduction
2. Tissu de faubourg mixte
3. Habitat individuel organisé
4. Habitat spontané
5. Habitat collectif organisé
6. Grands secteurs monofonctionnels
7. Grands sites d'équipements

V. Patrimoine

1. Monuments historiques, sites classés et inscrits
2. Label patrimoine contemporain remarquable
3. Éléments de patrimoine bâti remarquables

B. Fonctionnement urbain

I. Équipements et services

1. Offre globale en équipements
2. Équipements de petite enfance
3. Établissements scolaires et de formation
4. Équipements de santé
5. Équipements culturels
6. Équipements sportifs
7. Espaces verts
8. Équipements administratifs

II. Commerces

1. Densité commerciale
2. Offre commerciale

III. Analyse des infrastructures de transports et déplacements

1. Réseau routier
2. Offre de transport en commun actuelle et future
3. Accessibilité des transports en commun
4. Le réseau de bus
5. Les déplacements actifs

IV. Analyse des mobilités

1. Déplacements domicile-travail
2. Utilisation des transports en commun
3. Taux de motorisation

V. Stationnement et desserte logistique

1. Capacité de stationnement en parking public
2. Capacité de stationnement en voirie
3. Mutualisation des places de stationnement
4. Stationnement vélo
5. Logistique

VI. Fonctionnement du territoire

1. Entrées et franges du Territoire
2. Coupures urbaines



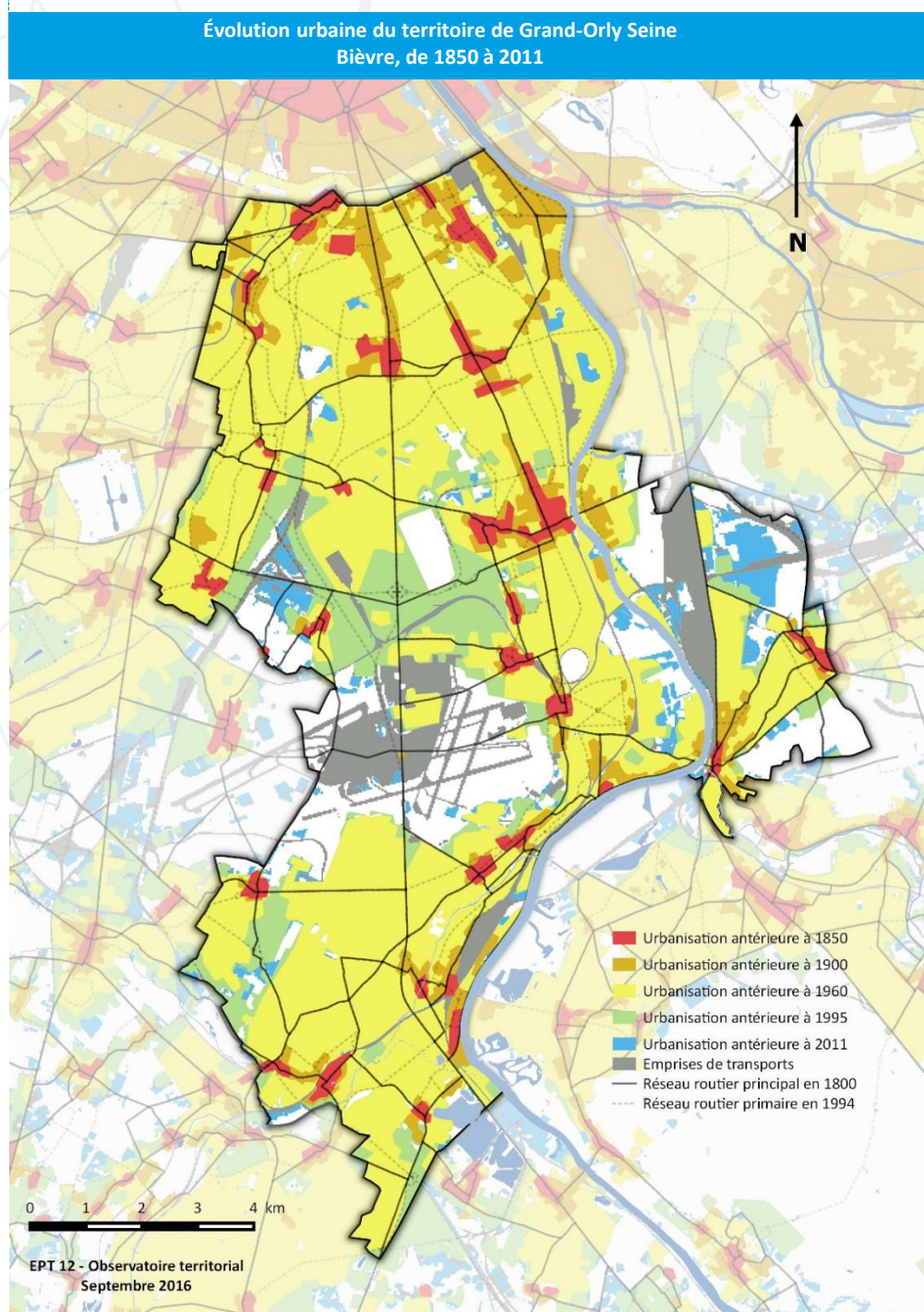
A.

Analyse urbaine

ANALYSE URBAINE

Évolution du territoire

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre





ANALYSE URBAINE



Évolution du territoire

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre

94 mètres

Point culminant du territoire au niveau de
Gustave Roussy, à Villejuif

Une **histoire urbaine et une structuration du territoire** marquées par :



La **géomorphologie du territoire** : la vallée de la Seine, la vallée de la Bièvre et les coteaux qui délimitent certains plateaux dont celui de Longboyau

Le **passé industriel** et ouvrier du territoire, notamment des communes proches de Paris et des territoires de bords de Seine.



Les **grandes infrastructures de transports** : les nationales 5 et 7, l'autoroute A6, les faisceaux ferrés des RER B, C et D, l'aéroport d'Orly...

La **pression démographique** forte de l'après-guerre, qui a entraîné une forte urbanisation du territoire et le mitage progressif des espaces naturels et agricoles.



Près de **5 800 000 m²** de **construction prévus** entre 2020 et 2030 sur le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre

1er Établissement Public Territorial

de la Métropole du Grand Paris constructeur, en termes de **superficie de logement**

Source : APUR

12

sites de rénovation urbaine concernés par **11 NPRU intercommunaux**

Des sites de projets principalement :



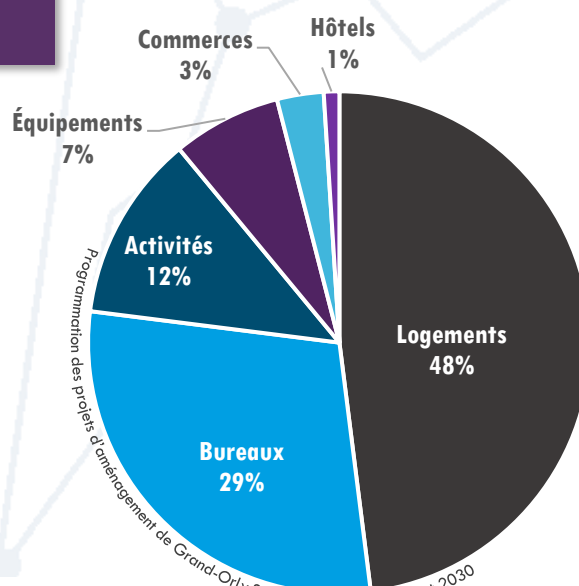
Liés à l'arrivée ou le prolongement de **nouvelles lignes de transports en commun**



À vocation plus mixte dans la vallée industrielle historique de **bord de Seine**



Autour de **l'aéroport d'Orly**, dans une volonté de diversification de son économie.



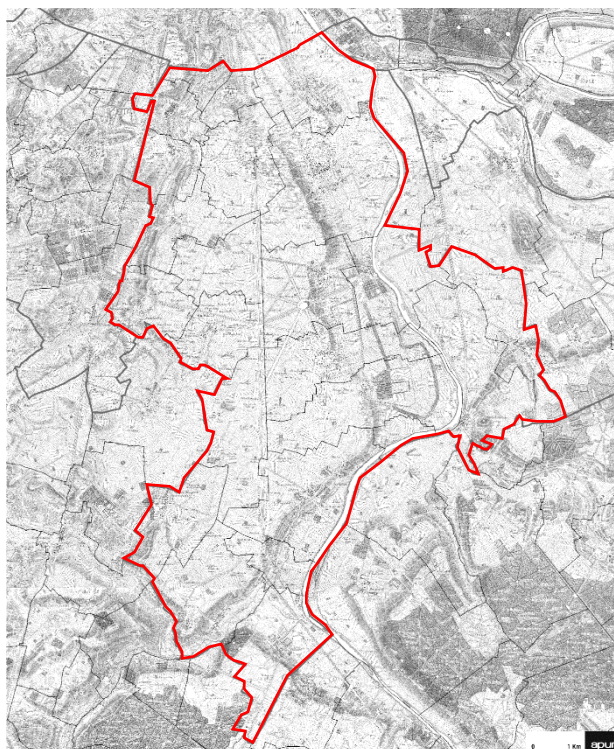
ANALYSE URBAINE

I. Évolution du territoire

1. Histoire du territoire

Un territoire marqué par le plateau de Longboyau, la vallée de la Seine, la vallée de la Bièvre et les coteaux qui constituent les limites de ces vallées et descendent en pente douce vers le lit des cours d'eau. Cette géographie naturelle oriente le territoire vers une organisation Nord-Sud et engendre des coupures naturelles pour les liaisons Est-Ouest.

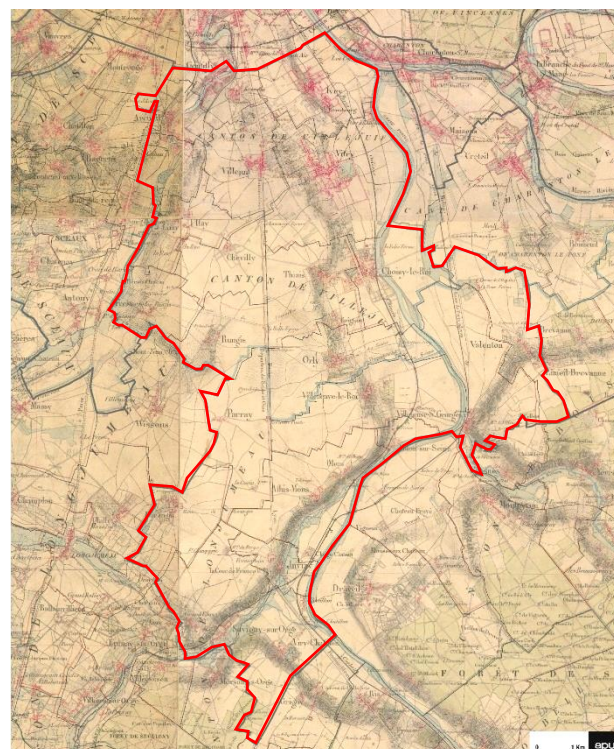
Le plateau de Longboyau, vaste plateau s'étendant de Villejuif à Savigny-sur-Orge et contenu entre la vallée de la Seine et celle de la Bièvre, constitue par ailleurs la colonne vertébrale du territoire. C'est sur ce dernier, complètement plat, que l'aéroport de Paris-Orly a pu être construit puis agrandi.



Carte des chasses du roi (1764) - APUR

Plusieurs bourgs anciens (en rose) jalonnent le territoire en relation avec les grandes routes qui mènent à Paris, la proximité de la Seine, de la vallée de la Bièvre et de la vallée de l'Orge. Le relief organise la place des bourgs, tous situés sur ou en limite des coteaux, pour échapper aux inondations. Les ponts sont très rares.

La route de Versailles à Choisy-le-Roi marque fortement le territoire et constitue la grande liaison est-ouest, tandis que la route de Fontainebleau l'organise du nord au sud. Les activités restent essentiellement agricoles, marquées par le maraîchage et l'horticulture, mais s'y ajoutent notamment les carrières de plâtre et de gypse.



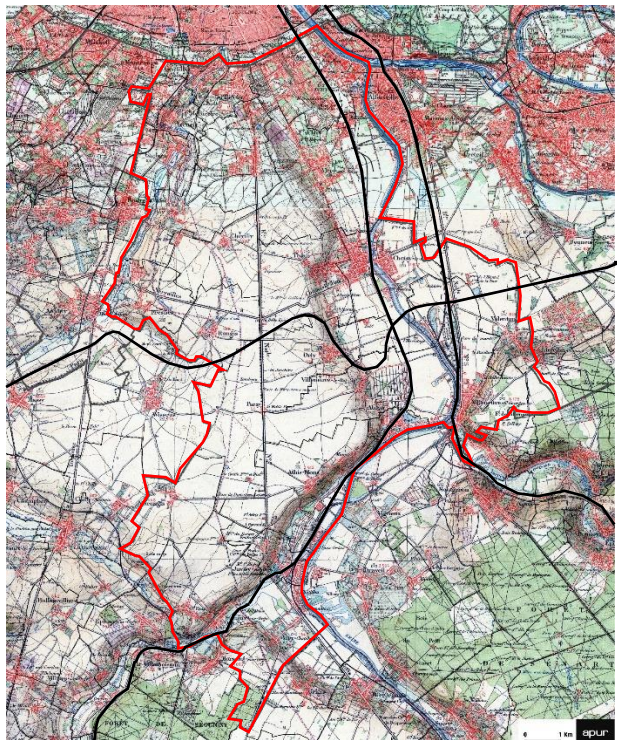
Carte de l'État major (1820) - APUR, IGN

ANALYSE URBAINE

I. Évolution du territoire

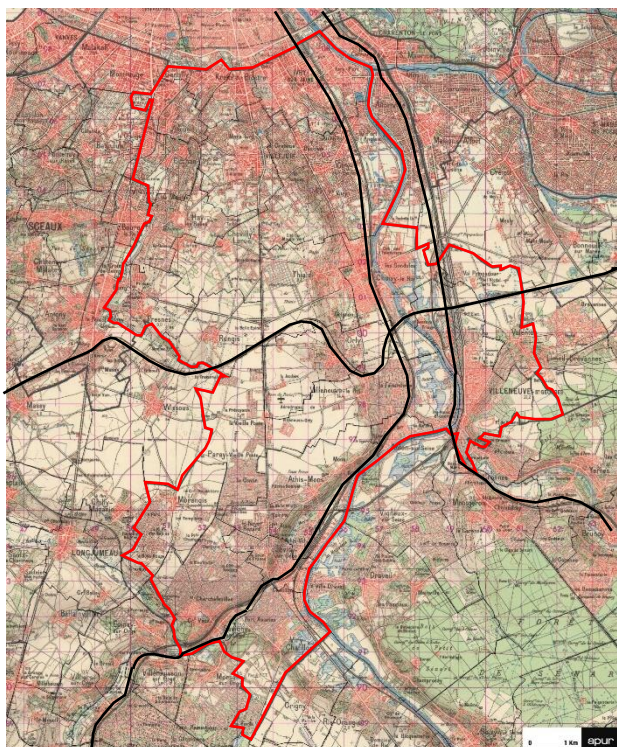
1. Histoire du territoire

Le début du 20^e siècle est marqué par l'expansion de l'urbanisation. Au nord, l'urbanisation est désormais continue entre Paris et les communes voisines, l'industrie s'installe. Les lignes de chemin de fer et la proximité de la Seine, aident au développement des bourgs existants et à l'approvisionnement en matériaux pour l'industrie et les grands services techniques qui commencent à s'y installer, dont l'usine électrique des Ardoines et les usines en bord de Seine, tandis que sur les coteaux, les activités agricoles et les carrières demeurent.



Carte topographique du service géographique des armées (1901 à 1906) – APUR, IGN

L'entre-deux-guerres est marquée par l'expansion de la banlieue avec la multiplication des lotissements pavillonnaires dans le prolongement des centres-bourgs existants. L'industrie se développe ; les réseaux de chemin de fer se dotent de gares de triage. L'agriculture recule même si elle reste encore présente.



Carte topographique du service géographique des armées (1924 à 1947) – APUR, IGN

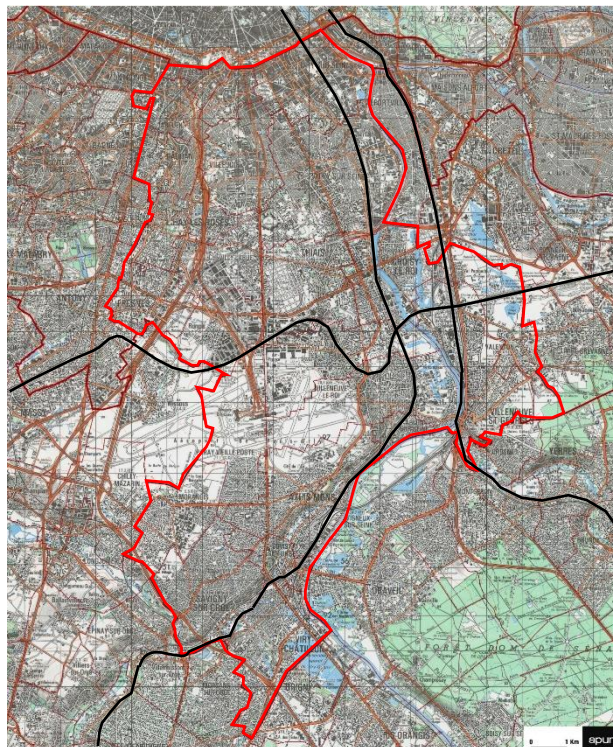
ANALYSE URBAINE

I. Évolution du territoire

1. Histoire du territoire

L'urbanisation est désormais continue. De grands équipements ou secteurs d'activités économiques sont venus occuper les plateaux agricoles, l'aéroport d'Orly, le MIN de Rungis... Les autoroutes traversent le territoire pour créer des voies à grande vitesse, desservir l'aéroport et constituer les grandes rocade est-ouest (boulevard périphérique, A 86) autour de la capitale.

Les grands ensembles résidentiels s'installent dans les interstices des tissus urbains et quelques lotissements pavillonnaires dans une moindre mesure, dans des communes comme Villeneuve-Saint-Georges, Morangis, Rungis ou Thiais.



Carte topographique du service géographique des armées (1972 à 1987) – APUR, IGN

ANALYSE URBAINE

I. Évolution du territoire

2. Évolution urbaine



Jusqu'au XVIIIème siècle, le territoire est très peu urbanisé. Les différentes communes du territoire sont constituées de villages regroupés autour de leurs églises, en général en haut de coteaux, délimitant ainsi les plateaux. Certaines villes telles que nous les connaissons aujourd'hui n'existent pas encore et sont en réalité composées de plusieurs villages, qui fusionneront par la suite : c'est le cas de Chatillon-sur-Seine et de Viry-sur-Orge ou encore d'Athis-sur-Orge et de Mons-sur-Orge. Quelques boisements sont présents, les plus importants sur les territoires de Choisy-le-Roi et Viry-Chatillon. Au-delà de ces espaces urbanisés s'étendait un paysage rural inhabité, diversement mis en valeur : carrières, exploitations agricoles au sud ou encore exploitations viticoles, notamment à Valenton. Les grands axes des actuelles RN6 et RN7 existent déjà.

Au XIXème siècle, on observe une mutation des villages en « villes » : les bourgs historiques s'étendent peu à peu. En ces temps d'industrialisation, ceux qui connaissent les plus grosses évolutions sont les communes ouvrières situées à proximité de la Seine, et longeant les grands axes de circulation.

Les espaces boisés évoluent également, certains sont grignotés quand d'autres sont créés, comme à Villeneuve-le-Roi.

Le maillage routier s'étoffe pour permettre les circulations commerciales, ou de villégiatures. Des circulations est-ouest voient le jour et permettent la desserte de communes plus éloignées des grands axes : Paray-Vieille-Poste, Morangis, Cachan...

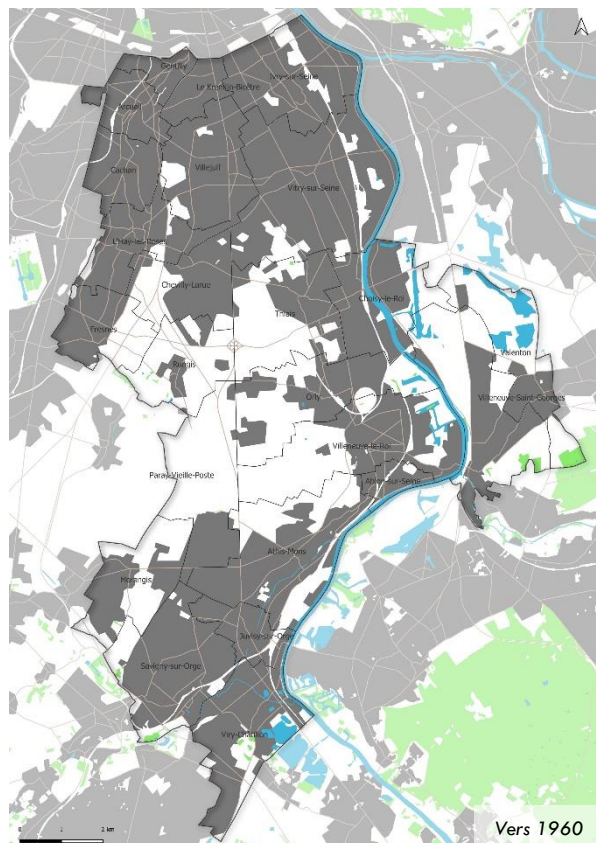
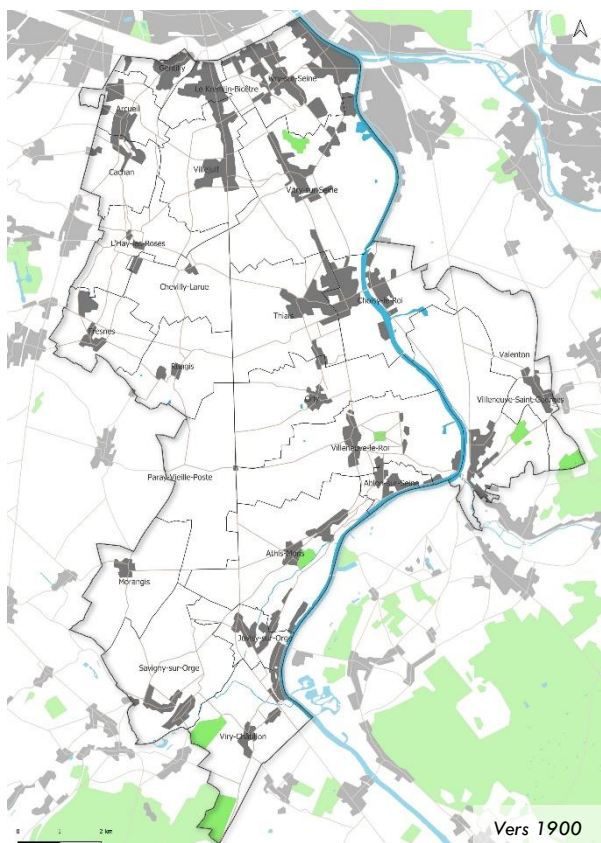
L'enceinte de Thiers est édifée au nord. Plusieurs ouvrages défensifs de celle-ci sont construits, dont une large partie a gardé son affectation militaire : fort du Kremlin-Bicêtre, ou d'Ivry-sur-Seine, redoute des Hautes-Bruyères à Villejuif...

Des ponts-aqueducs sont érigés afin d'acheminer l'eau jusqu'à Paris. C'est le cas de l'Aqueduc de la Vanne, qui permet de franchir la vallée de la Bièvre au niveau d'Arcueil et de Cachan, ou de l'aqueduc du Loing et du Lunain (Cachan).

ANALYSE URBAINE

I. Évolution du territoire

2. Évolution urbaine



Le XX^{ème} siècle marque l'intensification de l'industrialisation de la région et dessine un nouveau paysage urbain. On distingue très clairement une densification urbaine dans les communes limitrophes à Paris, certainement portée par le fleurissement des industries installées dans ces communes. L'urbanisation le long des axes structurants s'amplifie sous forme de faubourgs ouvriers. Les centre-bourgs des villages initiaux s'entourent progressivement de lotissements pavillonnaires plus ou moins constitués, aidés par le développement du maillage de chemin de fer. Les espaces boisés continuent à se réduire au profit des espaces urbanisés.

Les infrastructures routières se développent, qui maillent plus localement le territoire, de même que les infrastructures ferrées.

Quelques darses sont creusées, notamment pour l'exploitation des sables et matériaux de construction à Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi et Villeneuve-le-Roi. Ce phénomène se poursuivra jusque dans les années 1960, avec les darses d'Orly et de Viry-Châtillon.

L'après-guerre et les impératifs de la reconstruction transforment l'organisation du territoire. Une grande partie des espaces agricoles laissent place à des espaces urbanisés. Le nord du territoire est désormais occupé par une tâche urbanisée continue, uniquement mitée par les infrastructures de transport. En 1960, les chantiers de l'aéroport d'Orly touchent presque à leur fin pour l'inauguration qui aura lieu l'année suivante : l'infrastructure représente déjà une enclave au sein de cet espace fortement urbanisé.

La fin du XX^{ème} siècle voit l'arrivée massive de l'automobile structurer le territoire.

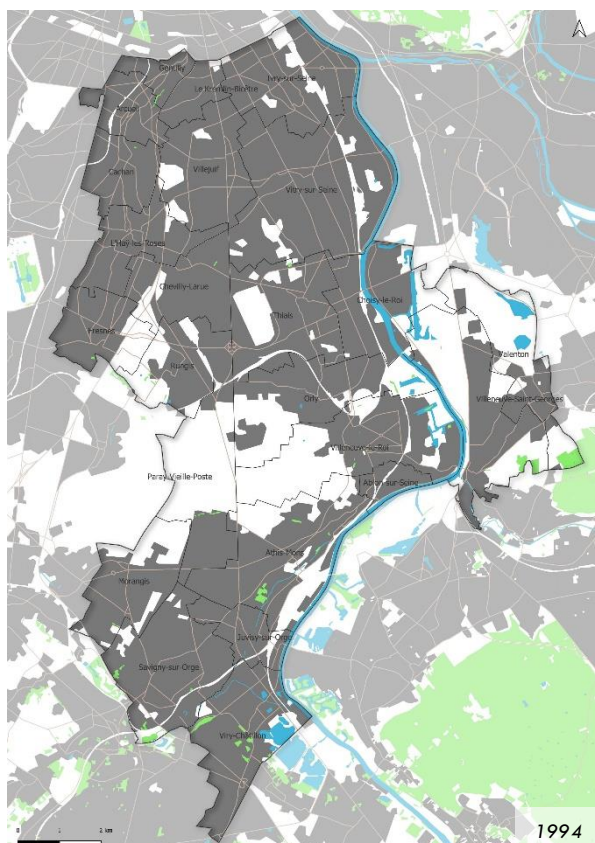
L'eau regagne également du terrain : des bassins liés aux activités économiques voient le jour en bord de Seine, les lacs artificiels de Viry-Châtillon, de Valenton et de Choisy-le-Roi sont créés.

La tertiarisation de l'économie fait également muter le tissu économique.

ANALYSE URBAINE

I. Évolution du territoire

2. Évolution urbaine



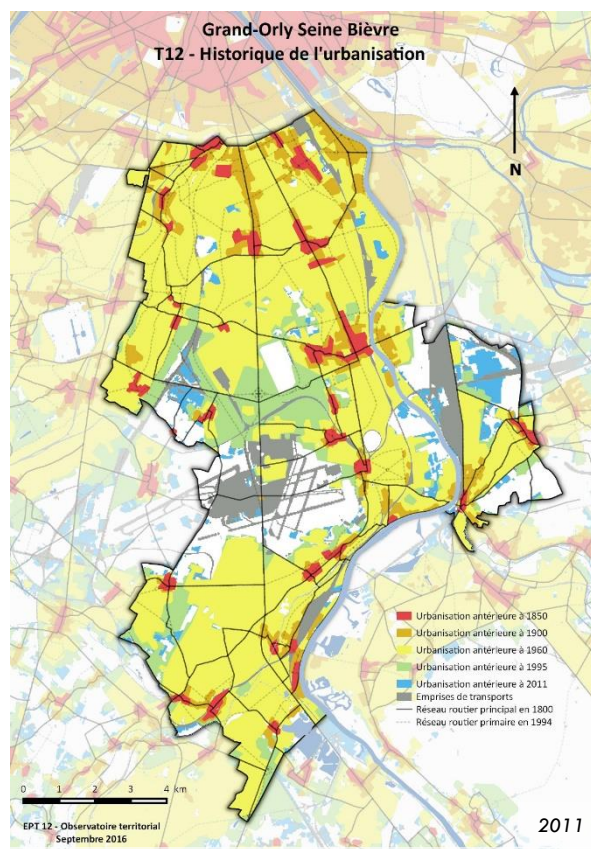
Source : IAU, MOS 5 postes ; Espace Ville

À la fin des années 1990, le territoire est en grande partie urbanisé, mais poursuit à un rythme soutenu sa densification et sa structuration.

Le continuum bâti du nord du territoire s'intensifie et continue son extension vers le sud : des communes telles que Chevilly-Larue, Thiais ou Rungis voient leur enveloppe urbaine s'étendre.

Au sud, les espaces ouverts, boisés et agricoles se réduisent également au point de ne miter que très ponctuellement le territoire urbanisé. Même si le territoire cherche à garder ses « poches » d'espaces verts.

Au début du XXIème siècle, le tissu urbain est bien constitué et les espaces disponibles à l'urbanisation se font plus rares. La construction de logements se fait essentiellement sous forme de densification du tissu d'habitat existant, de comblement des « dents creuses » ou de renouvellement.



Source : Grand-Orly Seine Bièvre

En revanche, le mitage des espaces libres se poursuit en limite des enveloppes urbaines communales, par la réalisation ou l'extension de zones industrielles, d'activités ou commerciales. Les espaces repérés en bleu sur la cartographie ci-dessus correspondent en effet aux constructions à destination économique au sein de la ZAE du Val à Morangis, de la ZAE des Carelles à Villeneuve-Saint-Georges ou encore à Villeneuve-Triage. La deuxième tranche « Valenton 2 » de la station d'épuration Seine Amont à Valenton est également inaugurée en 2005 et occupe une large superficie au nord de la commune.

ANALYSE URBAINE

I. Évolution du territoire

3. Évolution future du territoire : les principaux sites de projet

Grand-Orly Seine Bièvre est un territoire en mouvement, dont le paysage est amené à fortement évoluer dans la prochaine décennie.

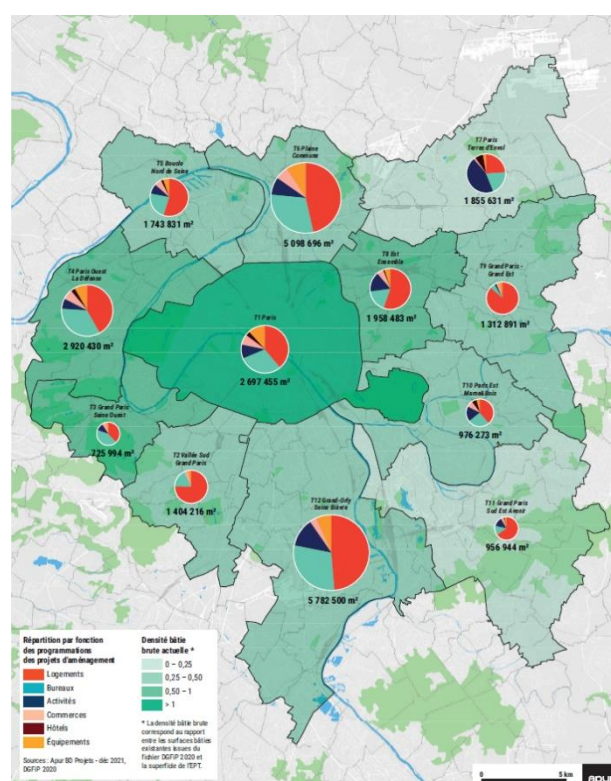
Au total, près de **5 800 000 m² de construction** sont prévus entre 2020 et 2030, classant Grand-Orly Seine Bièvre en tête des territoires constructeurs de la Métropole du Grand Paris (*source : APUR*).

Il est également le territoire qui prévoit le plus de surface de logement, avec près de 1/4 des surfaces de logement qui seront construites dans l'ensemble de la Métropole. En ce qui concerne les surfaces de bureaux, Grand-Orly Seine Bièvre et Plaine Commune produiront 45 % des surfaces de bureaux programmées dans les opérations d'aménagement au sein de la Métropole du Grand Paris. En comparaison, Paris Ouest La Défense (T4) compte pour 14 % seulement. Toutefois, ces m² programmés ne concernent que ceux des opérations d'aménagement et ne tiennent pas compte de ce qui se produit dans le diffus, ce qui inclut notamment certains grands projets dans le secteur de la Défense.

Grand-Orly Seine Bièvre se classe juste derrière Paris Terre d'Envol (T7) en termes de surface d'activités programmée. Ce sont deux territoires majeurs de la Métropole pour les zones d'activités économiques et la logistique de la Métropole, ces territoires accueillant par ailleurs trois aéroports (Aéroports de Paris Orly pour Grand-Paris Seine Bièvre et Paris Charles-de-Gaulle et Le Bourget pour Terre d'Envol).

À l'échelle de Grand-Orly Seine Bièvre, près de la moitié de la surface des opérations est dédiée au logement, près d'un tiers aux bureaux et 12% aux activités.

Surface et programmation des projets d'aménagement à l'échelle des Établissements Publics Territoriaux (2021-2030)



Grand-Orly Seine Bièvre :

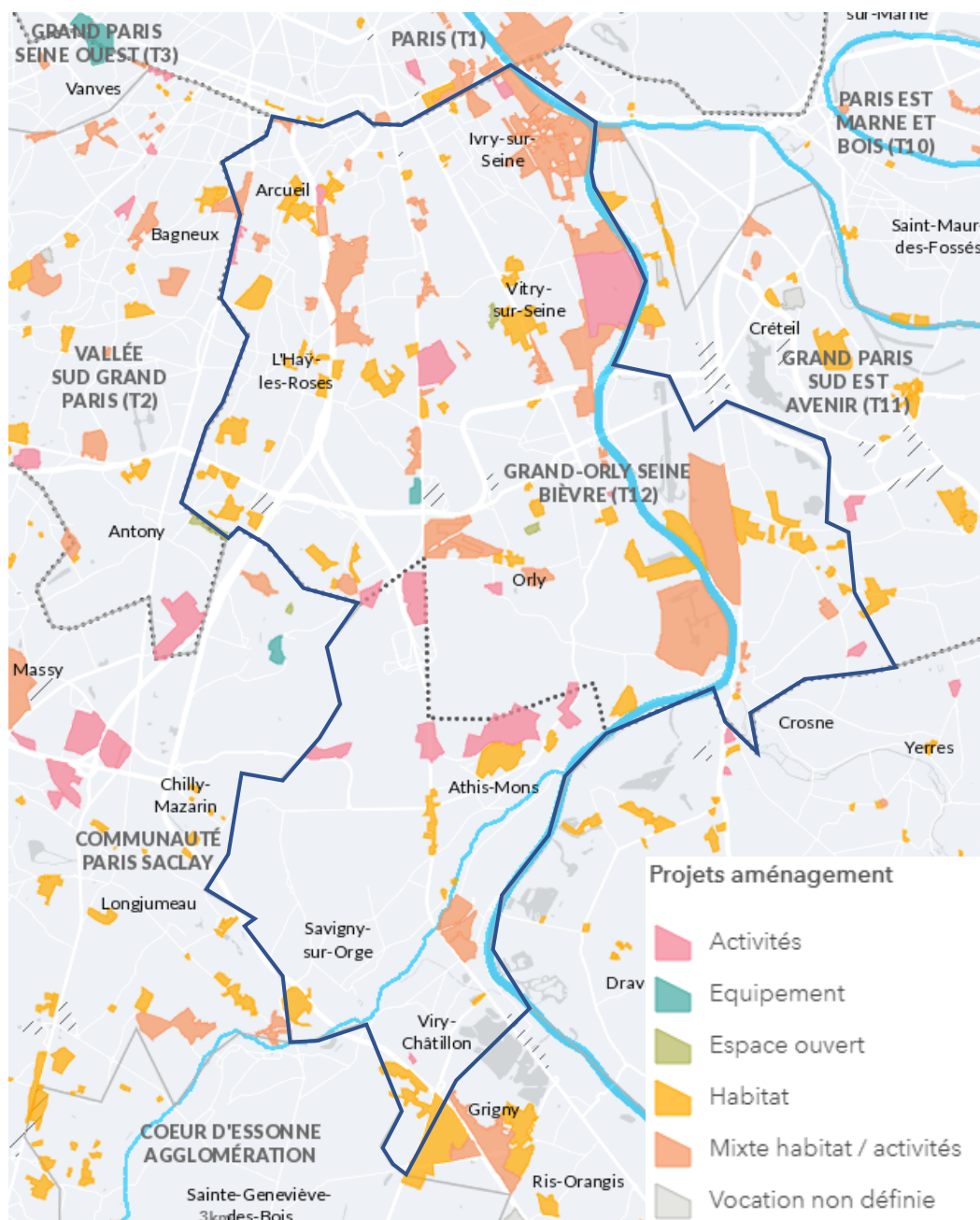
2 784 247 m² de logements – 48%
1 688 191 m² de bureaux – 29%
701 904 m² d'activités – 12%
386 214 m² d'équipements – 7%
165 644 m² de commerces – 3%
45 800 m² d'Hôtels – 1%

ANALYSE URBAINE

I. Évolution du territoire

3. Évolution future du territoire : les principaux sites de projet

Les projets d'aménagement en cours et à l'étude (décembre 2021)



Source : Institut Paris Région

I. Évolution du territoire

3. Évolution future du territoire : les principaux sites de projet

Plusieurs facteurs ou dynamiques à l'œuvre au sein du territoire Grand-Orly Seine Bièvre expliquent le nombre important de projets.

Le **développement des transports en commun** lourds et notamment des lignes du Grand Paris Express (GPE), avec le prolongement de la ligne 14 et la création des lignes 15 et 18 du métro, a induit la création de nombreux projets sur le territoire. Les quartiers de gare ont été repensés, et de nouveaux quartiers de gare sont également réalisés, à l'instar de l'Hôpital Bicêtre, Villejuif-Gustave Roussy, L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue – Marché International, Thiais-Orly, Pont de Rungis, Aéroport d'Orly...

De nombreux sites de projets sont situés en **bord de Seine**, notamment sur la partie la plus au nord, correspondant à la vallée industrielle historique du territoire. Les projets du Lugo à Choisy-le-Roi, des Ardoines à Vitry-sur-Seine, d'Ivry Confluence ou encore de la Carelle à Villeneuve-le-Roi sont d'autant de projets participant d'une volonté globale de rendre ces espaces d'activités plus mixtes – par l'implantation de bureaux, mais aussi de logements et de commerces – et de se réappropriier le rapport au fleuve.

Enfin, le pôle d'activités constitué autour de l'**aéroport d'Orly** fait également l'objet d'une volonté de diversification de son économie, axée sur les activités de proximité et productives en complément de celles liées à la filière aéroportuaire, et bénéfique pour l'emploi local. Les projets de Cœur d'Orly à Paray-Vieille-Poste ou de la ZAC Sénia à Orly et Thiais vont dans ce sens.

Les trois projets les plus importants du territoire, en termes de surface restant à construire d'ici 2030 sont les ZAC Ivry-Confluence, gare des Ardoines et Seine Gare Vitry, comptabilisant près de 42% des m² restants à construire.

Les sites de rénovation urbaine :

12 sites de rénovation urbaine concernés par 11 contrats intercommunaux de rénovation urbaine sont situés sur le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre :

- Quartier Sud à Choisy-le-Roi
- Gagarine à Ivry-sur-Seine
- Péri – Schuman Bergonié au Kremlin-Bicêtre et Gentilly
- Lallier à L'Haÿ-les-Roses
- Quartier Est à Orly
- Grand Vaux à Savigny-sur-Orge
- Plognes – Centre-ville – Le Plateau – Saint-Martin à Valenton, Villeneuve-Saint-Georges et Limeil-Brevannes
- Leblon – Hochart – Mermoz à Villejuif et L'Haÿ-les-Roses
- Le Quartier Nord à Villeneuve-Saint-Georges
- La Grande Borne – Le Plateau à Viry-Chatillon et Grigny
- Commune de Paris – 8 mai 1945 à Vitry-sur-Seine
- Centre-Ville : Defresne – Vilmorin – Robespierre à Vitry-sur-Seine

Le renouvellement urbain se traduit par le déploiement d'un ensemble d'opérations destinées à améliorer l'habitat, promouvoir la mixité sociale, désenclaver les quartiers et stimuler le développement économique grâce à des opérations de démolition-reconstruction, de réhabilitation et de relogement des habitants.



ANALYSE URBAINE

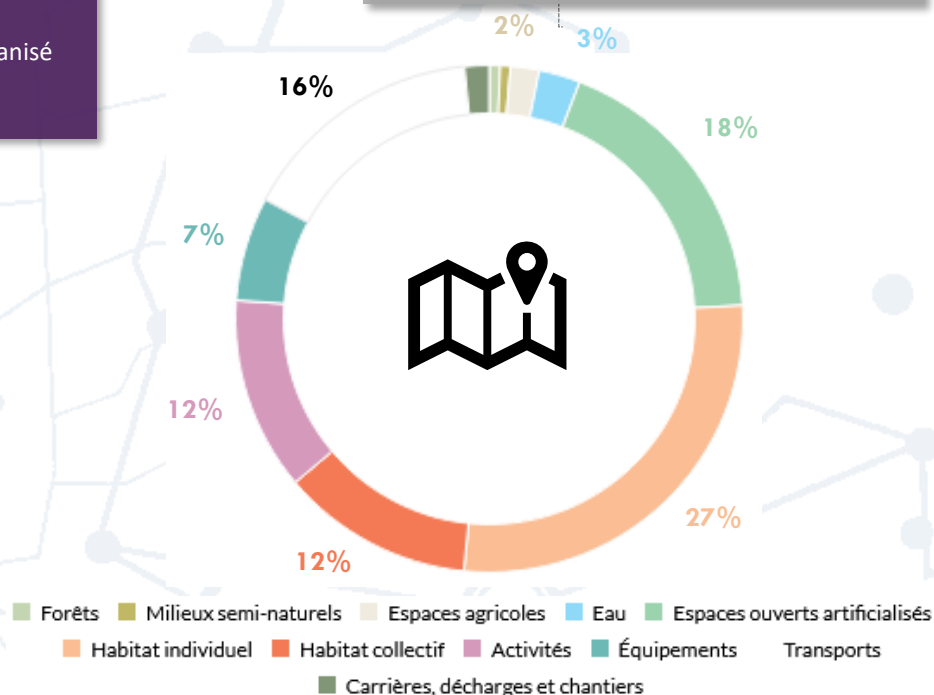


Occupation du sol

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre

94 %

du territoire est urbanisé

Des espaces naturels rares : **3% d'espaces en eau** et **2% d'espaces agricoles**

D'après le Mode d'Occupation des Sols d'Île-de-France :

Des évolutions à noter **entre 2012 et 2021** :**-25 ha d'espaces agricoles, naturels et forestiers**, soit -3,35% de leur surface initiale**-60 ha d'espaces ouverts artificialisés**, soit -2,5% de leur surface initiale**-70 ha d'espaces d'activités**...au profit d'**espaces résidentiels (+100 ha**, soit 2 % de leur surface initiale), et plus particulièrement d'habitat collectif

D'après l'Observatoire de l'Artificialisation des Sols :

81 had'espaces naturels, agricoles et ouverts artificialisés entre 2011 et 2021, soit **0,66%** du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre.**56 ha**

à destination d'activités

20 ha

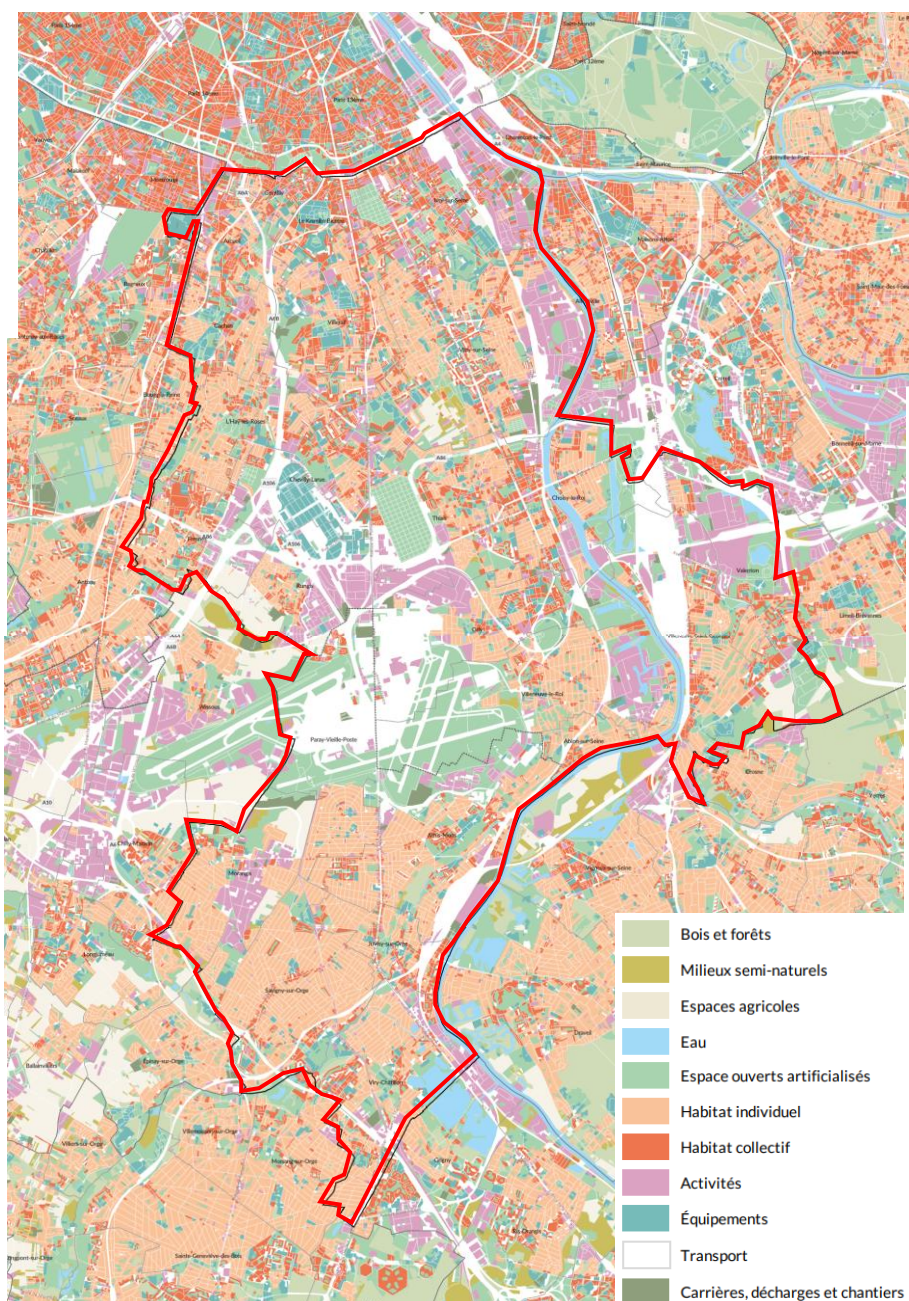
à destination d'habitat

Une consommation d'espaces naturels et agricoles **plus importante** aux alentours de l'aéroport d'Orly et des grandes ZAE.

II. Occupation du sol

1. Occupation du sol

Carte d'occupation du sol (2021)



Le Mode d'Occupation du Sol (MOS) - IPR

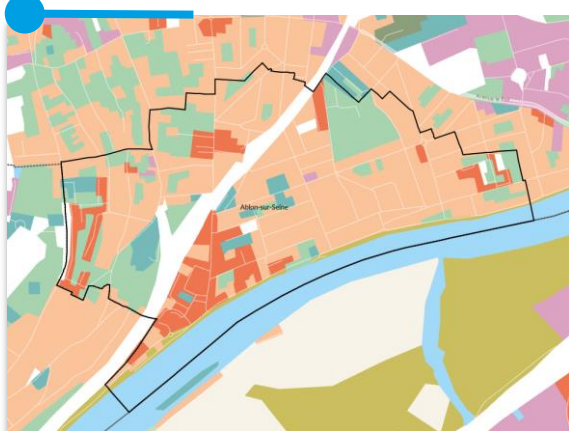
ANALYSE URBAINE

II. Occupation du sol

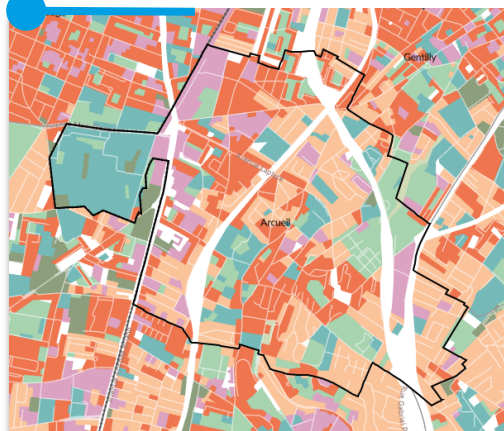
1. Occupation du sol

Carte d'occupation du sol (2021)

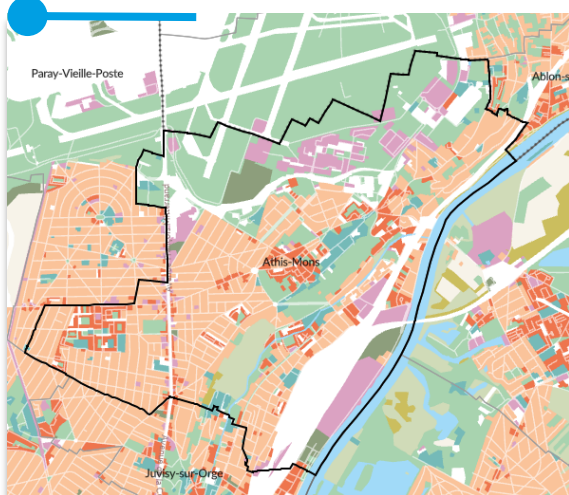
Ablon-sur-Seine



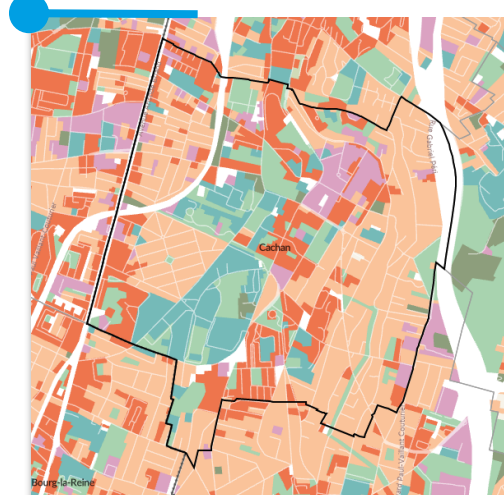
Arcueil



Athis-Mons



Cachan



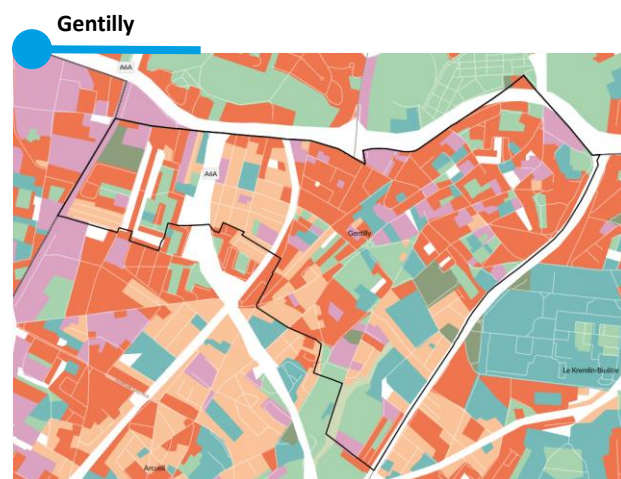
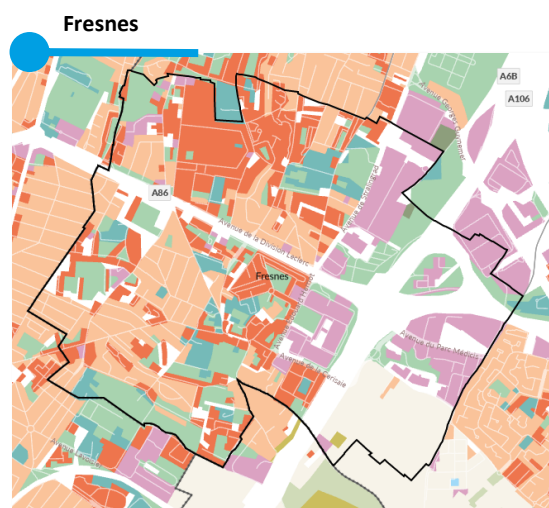
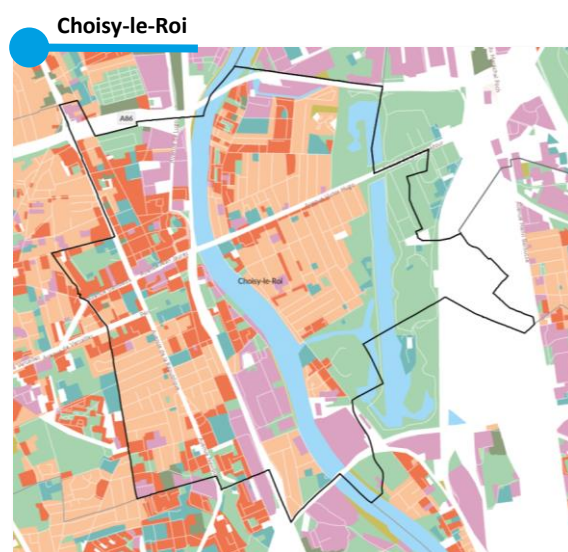
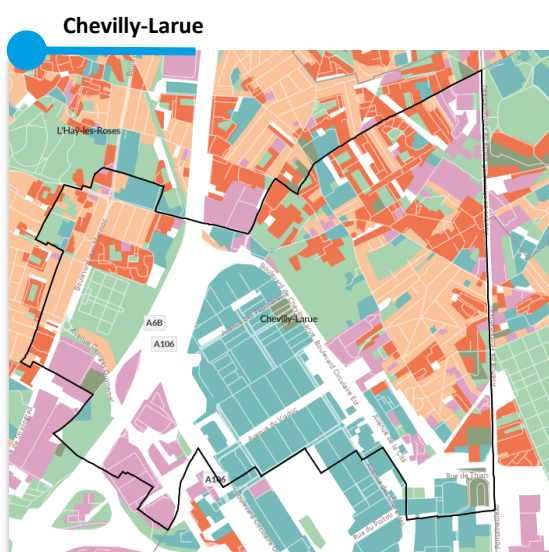
Le Mode d'Occupation du Sol (MOS) - IPR

ANALYSE URBAINE

II. Occupation du sol

1. Occupation du sol

Carte d'occupation du sol (2021)



Le Mode d'Occupation du Sol (MOS) - IPR

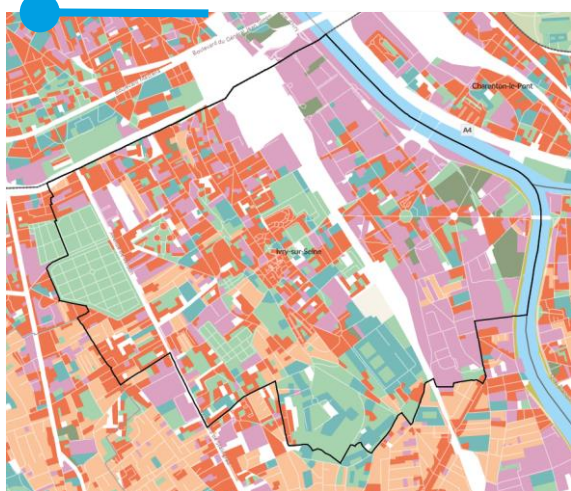
ANALYSE URBAINE

II. Occupation du sol

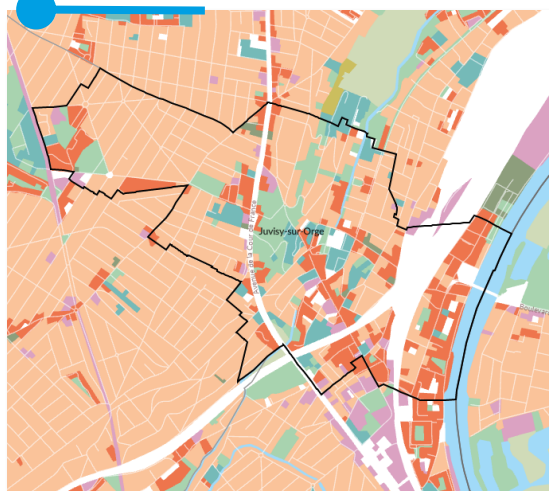
1. Occupation du sol

Carte d'occupation du sol (2021)

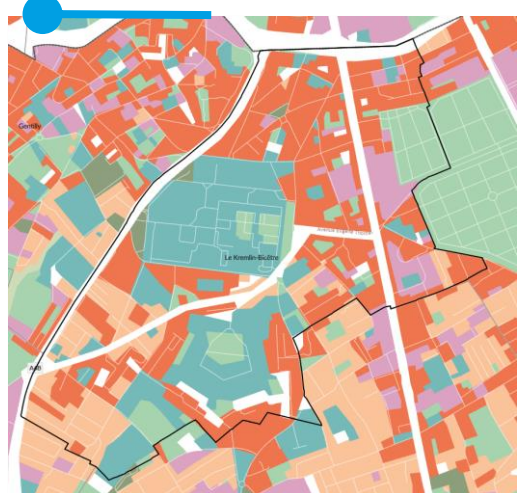
Ivry-sur-Seine



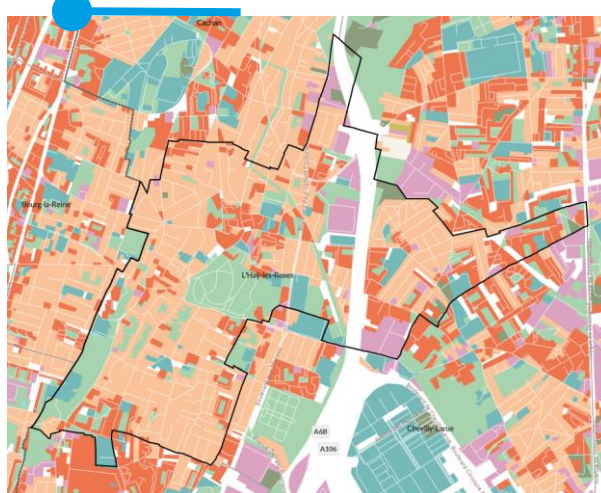
Juvisy-sur-Orge



Le Kremlin-Bicêtre



L'Haÿ-les-Roses



Le Mode d'Occupation du Sol (MOS) - IPR

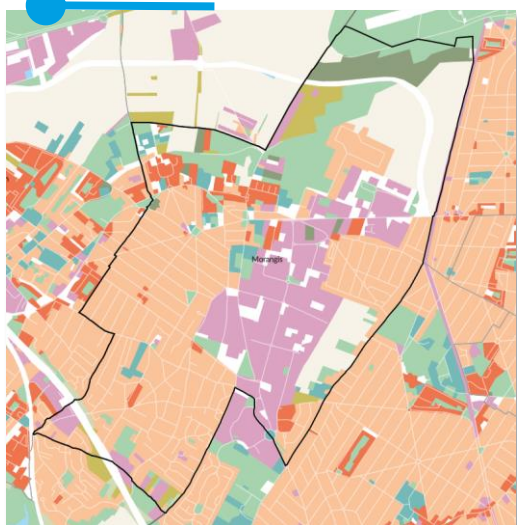
ANALYSE URBAINE

II. Occupation du sol

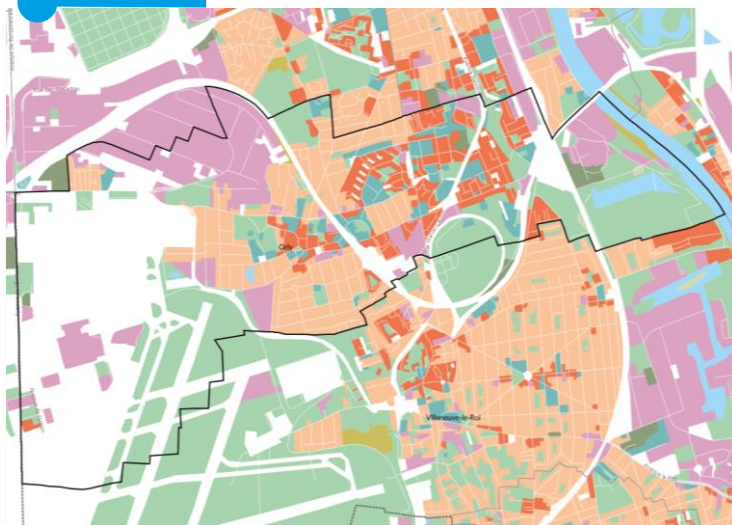
1. Occupation du sol

Carte d'occupation du sol (2021)

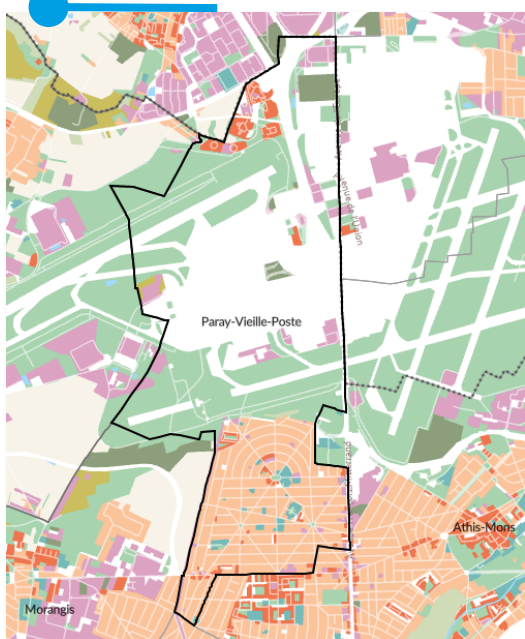
Morangis



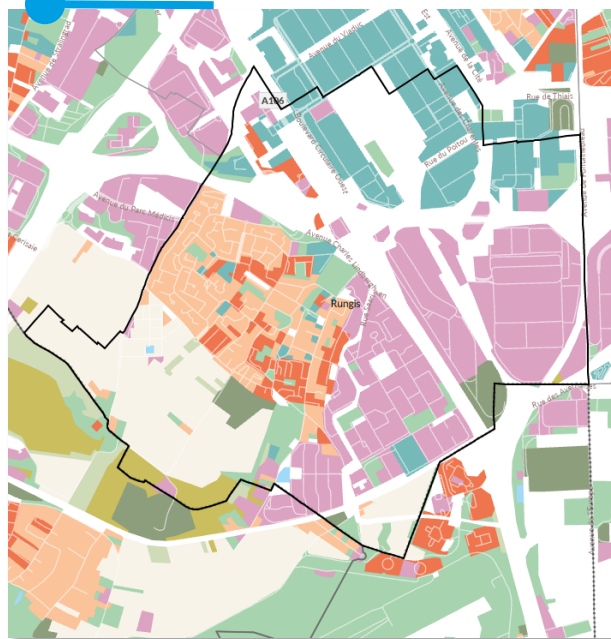
Orly



Paray-Vieille-Poste



Rungis



Le Mode d'Occupation du Sol (MOS) - IPR

ANALYSE URBAINE

II. Occupation du sol

1. Occupation du sol

Carte d'occupation du sol (2021)



Le Mode d'Occupation du Sol (MOS) - IPR

ANALYSE URBAINE

II. Occupation du sol

1. Occupation du sol

Carte d'occupation du sol (2021)



Le Mode d'Occupation du Sol (MOS) - IPR

ANALYSE URBAINE

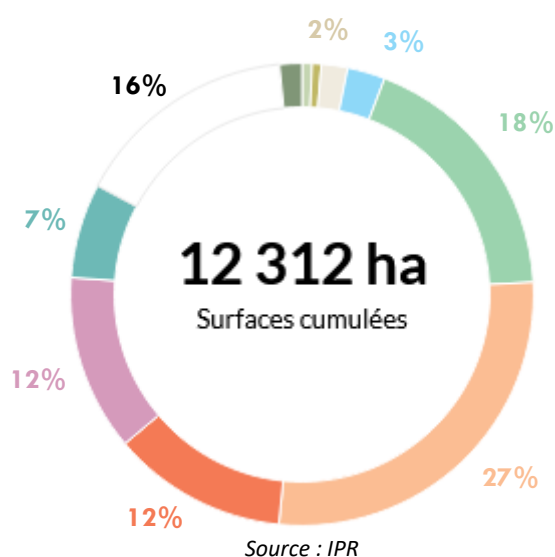
II. Occupation du sol

1. Occupation du sol

Le MOS (Mode d'Occupation du Sol) est l'inventaire numérique de l'occupation du sol de l'Île-de-France. Réalisé par l'Institut Paris Région (IPR) à partir de photographies aériennes, le MOS distingue les espaces naturels, agricoles et forestiers ainsi que les différentes occupations du sol au sein des espaces urbains. Il s'agit ainsi d'une carte et de chiffres officiels, réalisés à l'échelle de la Région Île-de-France. Toutefois, il convient de noter que la photo-interprétation peut donner lieu à quelques approximations dans l'identification de certains bâtiments ou espaces, nécessitant parfois de nuancer le MOS.

D'après l'IPR, le territoire de Grand-Orly-Seine-Bièvre est urbanisé sur 94% de sa superficie.

Les **espaces naturels** se font relativement rares sur le territoire. L'eau, avec la présence de la Seine et de ses bassins, de l'Orge, de l'Yvette, de l'Yerre, de la Bièvre, des lacs de Viry-Châtillon ou encore des darses de Choisy-le-Roi et Villeneuve-Saint-Georges, d'Orly ou de Villeneuve-le-Roi, représente 3% du territoire. Quant aux **espaces agricoles**, autrefois nombreux, ils subsistent aujourd'hui essentiellement à Morangis, Rungis, Fresnes, Villeneuve-Saint-Georges, Valenton et partiellement sur le parc des Lilas à Vitry-sur-Seine, et représentent 2% de la surface du territoire intercommunal, soit 224 ha.



Forêts Milieux semi-naturels Espaces agricoles Eau Espaces ouverts artificialisés
Habitat individuel Habitat collectif Activités Équipements Transports
Carrières, décharges et chantiers

Grand-Orly-Seine-Bièvre n'est toutefois pas dépourvu d'**espaces verts**, puisque l'IPR recense plus de 2 200 ha d'espaces ouverts artificialisés. Cette catégorie regroupe les espaces verts publics, les jardins privés, les terrains de sport de plein air, les cimetières ou autres surfaces engazonnées. À ce titre, le territoire dispose de grandes emprises, à l'instar des pistes et abords de l'aéroport d'Orly, des bords de Seine, des cimetières communaux dont le cimetière de Thiais ou encore du parc des Hautes Bruyères à Villejuif. Ces espaces représentent 18% de la surface intercommunale. En comparaison avec le département du Val-de-Marne, auquel appartiennent les communes les plus septentrionales, cette part d'espace artificialisé est importante (14% d'espaces ouverts artificialisés dans le Val-de-Marne).

	Surface d'espaces ouverts artificialisés	% du territoire	M² d'espaces verts ouverts aux publics par habitant
Ablon-sur-Seine	19,53 ha	17 %	7,77 m²
Arcueil	25,78 ha	11 %	8,4 m²
Athis-Mons	143,17 ha	21 %	16,89 m²
Cachan	38,34 ha	14 %	6,31 m²
Chevilly-Larue	63,59 ha	15 %	10,66 m²
Choisy-le-Roi	95,25 ha	18 %	19,09 m²
Fresnes	57,66 ha	16 %	5,26 m²
Gentilly	14,47 ha	12 %	5,97 m²
Ivry-sur-Seine	123,09 ha	20 %	11,63 m²
Juvisy-sur-Orge	20,92 ha	9 %	8,1 m²
Le Kremlin-Bicêtre	15,41 ha	10 %	1,45 m²
L'Haÿ-les-Roses	66,99 ha	17 %	10,39 m²
Morangis	57,75 ha	12 %	11,72 m²
Orly	141,33 ha	21 %	13,19 m²
Paray-Vieille-Poste	173,42 ha	29 %	10,1 m²
Rungis	24,25 ha	6 %	13,78 m²
Savigny-sur-Orge	72,28 ha	10 %	11,46 m²
Thiais	188,13 ha	29 %	9,38 m²
Valenton	141,11 ha	27 %	58,06 m²
Villejuif	70,61 ha	13 %	5,84 m²
Villeneuve-le-Roi	299,35 ha	35 %	18,74 m²
Villeneuve-St-G.	149,5 ha	18 %	29,6 m²
Viry-Châtillon	78,26 ha	13 %	17,28 m²
Vitry-sur-Seine	137,93 ha	12 %	7,56 m²*
GOSB	2 259 ha	18 %	12,33 m²

*Les surfaces d'espaces ouverts artificialisés ne prennent pas en compte les espaces naturels forestiers et agricoles du parc départemental des Lilas. L'ajout de ces espaces fait passer le nombre de m² d'espaces verts ouverts au public par habitant à 12m².

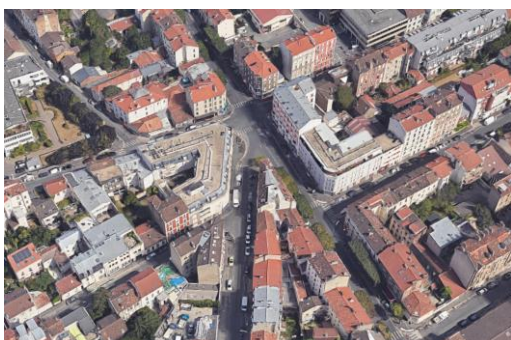
II. Occupation du sol

1. Occupation du sol

Les chiffres de l'occupation du sol montrent également que Grand-Orly Seine Bièvre est en majorité constitué d'**habitat individuel** (27%), pour 12% d'habitat collectif. Leur localisation se fait selon un gradient Nord-Sud, où l'**habitat collectif** est principalement concentré dans les communes les plus proches de Paris. On retrouve ponctuellement de l'habitat collectif le long des principaux axes routiers (RD5, RD7) et dans la plupart des centres-villes. L'habitat individuel prend la forme de nappes plus imposantes passé l'emprise de l'aéroport d'Orly, dans les communes essonniennes.

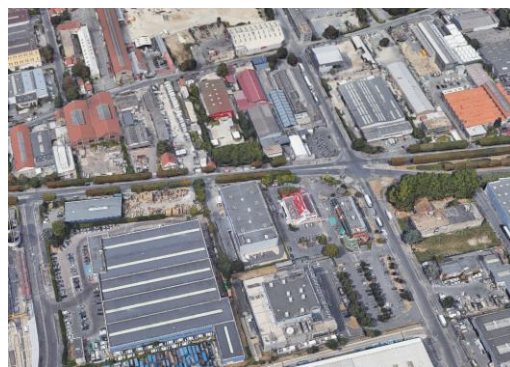


Habitat individuel - Morangis



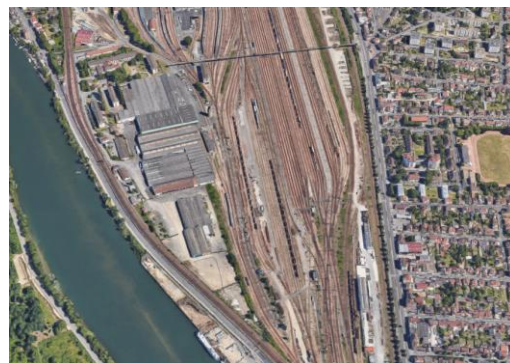
Habitat collectif - Ivry-sur-Seine

Les surfaces occupées par de l'**activité économique**, représentant 12% du territoire, ont une implantation historique le long de la vallée de la Seine. L'aéroport d'Orly concentre également une part importante des emprises d'activités. Des zones d'activités telles que celle de Morangis ou de Valenton constituent des poches d'activités importantes à l'échelle du territoire.



Zone d'activités économiques - Vitry-sur-Seine

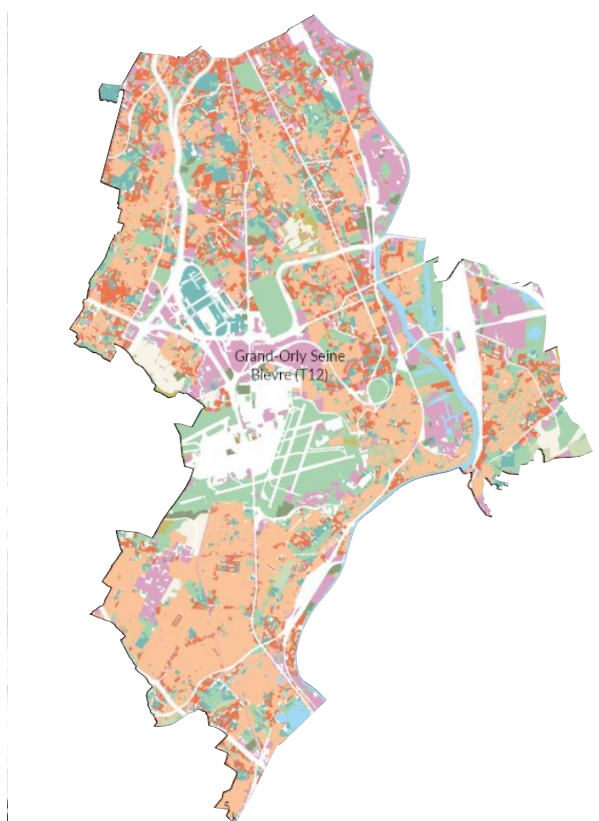
Enfin, la part non négligeable de l'occupation du sol par les **infrastructures de transport** (16%) s'explique en partie par la présence d'infrastructures importantes sur le Territoire. Il s'agit en premier lieu de l'aéroport d'Orly et de ses pistes, mais également des emprises ferroviaires (RER B, RER C, RER D, gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges, etc), autoroutières (A6 a et b, A86) et routières (RD5, RD7).



Gare de triage - Villeneuve-Saint-Georges

II. Occupation du sol

2. Évolution de l'occupation du sol



L'occupation du sol (2021 – APUR)

	2012	2021	Évolution (en ha)	Évolution (en %)
Espaces naturels agricoles et forestiers	739,3	714,5	- 24,8	- 3,35
Espaces ouverts artificialisés	2 317,0	2 259,2	- 57,8	- 2,49
Espaces résidentiels	4 787,3	4 887,1	+ 99,8	+ 2,08
Activités	1 585,2	1 517,6	- 67,6	- 4,26
Équipements	813,3	813,2	- 0,2	- 0,02
Autres espaces artificialisés (transports, chantiers, etc.)	2 069,6	2 120,1	+ 50,5	+ 2,44

Plusieurs évolutions sont à noter entre 2012 et 2021.

Près de 25 ha d'**espaces agricoles, naturels et forestiers** ont été consommés durant cette période, soit 3,35% de leur surface initiale.

De la même manière, près de 60 ha d'**espaces ouverts artificialisés** ont été consommés (-2,5%) et près de 70 ha d'**espaces d'activités**.

Ces espaces ont été grignotés au profit d'**espaces résidentiels** (+100 ha, soit 2% de la surface initiale), et plus particulièrement d'habitat collectif, et d'espaces à destination de **transports et de chantiers**, montrant ainsi un processus de densification des tissus urbains et un processus d'étalement urbain modéré voire faible mais à maîtriser.

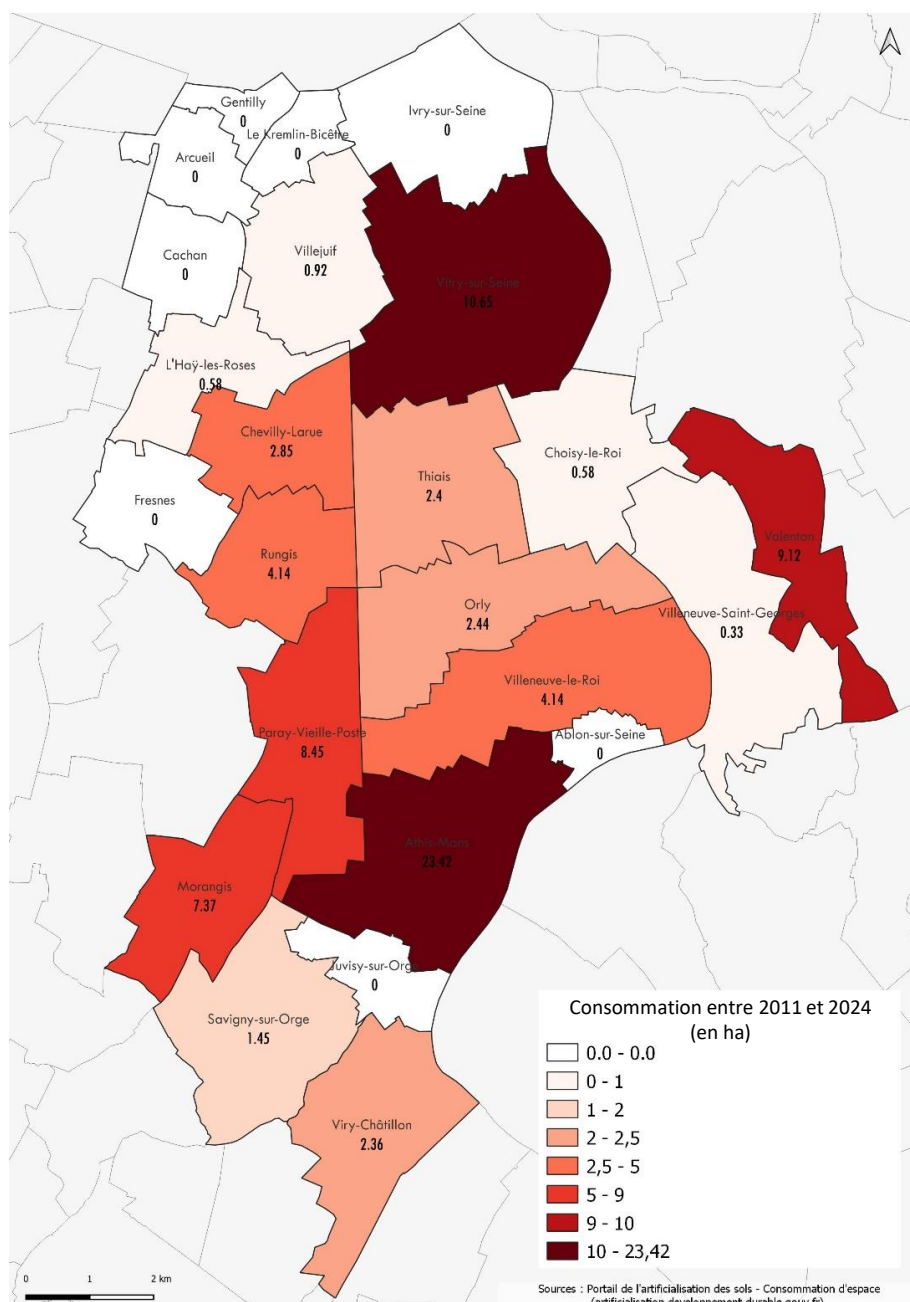
Ces chiffres s'expliquent au regard des nombreuses opérations de logements récentes ou en chantier, et des évolutions du maillage de transports en commun sur le territoire.

ANALYSE URBAINE

II. Occupation du sol

3. Consommation des espaces naturels et agricoles

Espaces naturels, agricoles et forestiers consommés par commune entre 2011 et 2024 (en m²)



II. Occupation du sol

3. Consommation des espaces naturels et agricoles

	Consommation 2011-2024	Consommation à destination d'activités 2011-2024	Consommation à destination d'habitat 2011- 2024	Consommation à destination mixte 2011- 2024	Consommation à destination mixte inconnue 2011-2024
Ablon-sur-Seine	-	-	-	-	-
Arcueil	-	-	-	-	-
Athis-Mons	23,4	22,7	0,7	-	-
Cachan	-	-	-	-	-
Chevilly-Larue	2,9	0,7	2,2	-	-
Choisy-le-Roi	0,6	0,4	0,2	0,0	-
Fresnes	-	-	-	-	-
Gentilly	-	-	-	-	-
Ivry-sur-Seine	-	-	-	-	-
Juvisy-sur-Orge	-	-	-	-	-
Le Kremlin-Bicêtre	-	-	-	-	-
L'Haÿ-les-Roses	0,6	0,1	0,3	0,1	-
Morangis	7,4	4,5	2,4	-	0,5
Orly	2,4	0,7	1,7	0,1	-
Paray-Vieille-Poste	8,4	8,4	-	-	-
Rungis	4,1	0,3	3,2	0,6	-
Savigny-sur-Orge	1,4	1,0	0,4	0,1	-
Thiais	2,4	1,5	0,9	0,0	-
Valenton	9,1	5,4	1,0	0,0	2,7
Villejuif	0,9	-	-	0,9	-
Villeneuve-le-Roi	4,1	3,8	0,4	-	-
Villeneuve-St-G.	0,3	0,2	0,1	-	-
Viry-Châtillon	2,4	0,7	1,7	-	-
Vitry-sur-Seine	10,6	6,2	4,2	0,2	0,0
GOSB	81,27	56,55	14,45	2,05	3,22

L'Observatoire de l'Artificialisation des Sols est un observatoire réalisé par les services de l'Etat et le CEREMA au niveau national, qui vise à documenter les données utiles au suivi de l'artificialisation des sols et de la consommation d'espaces. Il constitue une seconde source officielle traitant de la consommation et de l'artificialisation des sols et dont la méthodologie de calcul, différente de celle de l'IPR, peut engendrer des écarts de chiffres.

En 2024, selon l'Observatoire de l'artificialisation des sols, la consommation des espaces naturels et agricoles de ces dix dernières années représente 0,66% du territoire, soit environ 81 hectares (8,1 ha par an).

Les espaces consommés le seraient majoritairement à destination d'activités : environ 57 hectares, soit 70% des espaces consommés.

Le centre du Territoire aurait globalement connu une plus forte artificialisation. Dans le détail, on observe en effet que les communes proches de l'aéroport d'Orly, et disposant de zones d'activités en lien avec l'activité aéroportuaire et de logistique, sont celles qui ont davantage consommé d'espaces

agricoles et naturels. L'analyse de l'occupation du sol, développée plus haut, nous permet d'expliquer qu'il s'agit des communes qui disposaient le plus d'espaces « à consommer » parmi celles du Territoire.

Les communes du nord du territoire, étant déjà fortement urbanisées et constituées, ne disposaient pas ou peu d'espace sur lesquelles s'étendre. Ces communes, qui ont beaucoup construit ces dernières années, se sont ainsi développées en densifiant les tissus urbains existants, par renouvellement urbain.

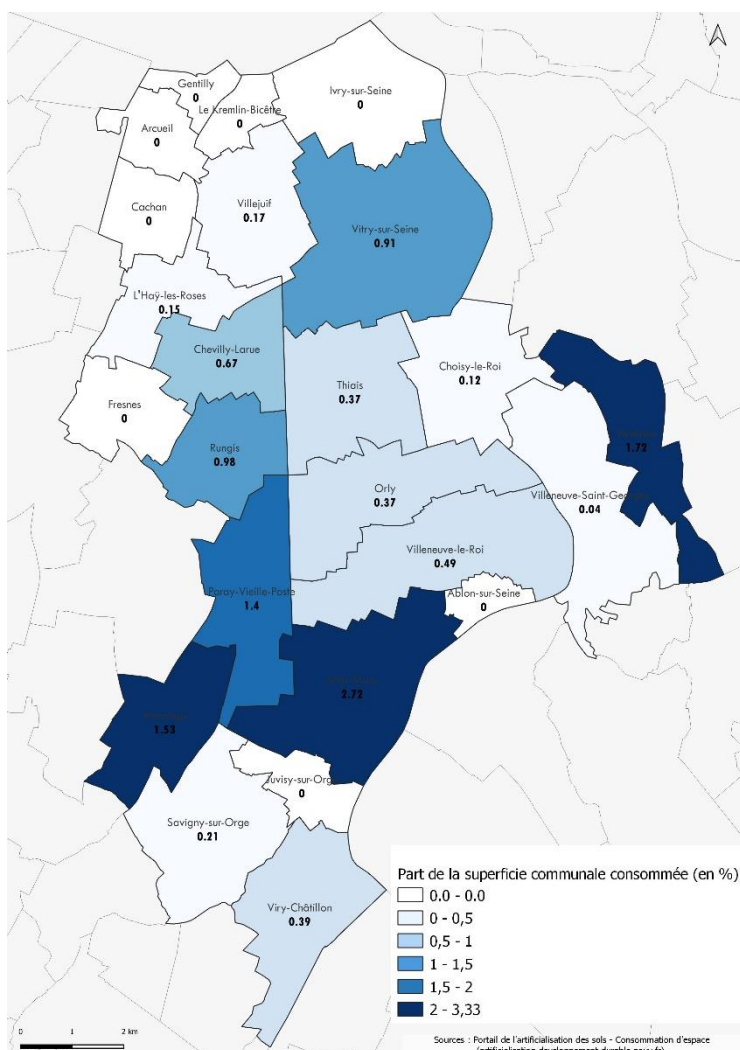
Athis-Mons est de loin la commune qui a consommé le plus d'espace agricole, naturel et forestier ces 10 dernières années, avec 23,4 ha, dont une majorité à vocation d'activités. Vitry-sur-Seine et Valenton la suivent avec environ 10 ha consommés.

Les communes pavillonnaires du nord Essonne ont des profils différents : Morangis, disposant encore de terres agricoles, a majoritairement consommé pour réaliser des constructions à destination d'activités, quand Savigny-sur-Orge et Viry-Chatillon ont davantage réalisé de l'habitat. Toutefois, la consommation d'espaces connaît un ralentissement depuis 2015.

ANALYSE URBAINE

II. Occupation du sol

3. Consommation des espaces naturels et agricoles



Extrait de l'article L151-4 du Code de l'urbanisme :

« [le rapport de présentation] analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme et la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. Il justifie les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain compris dans le projet d'aménagement et de développement durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques ».

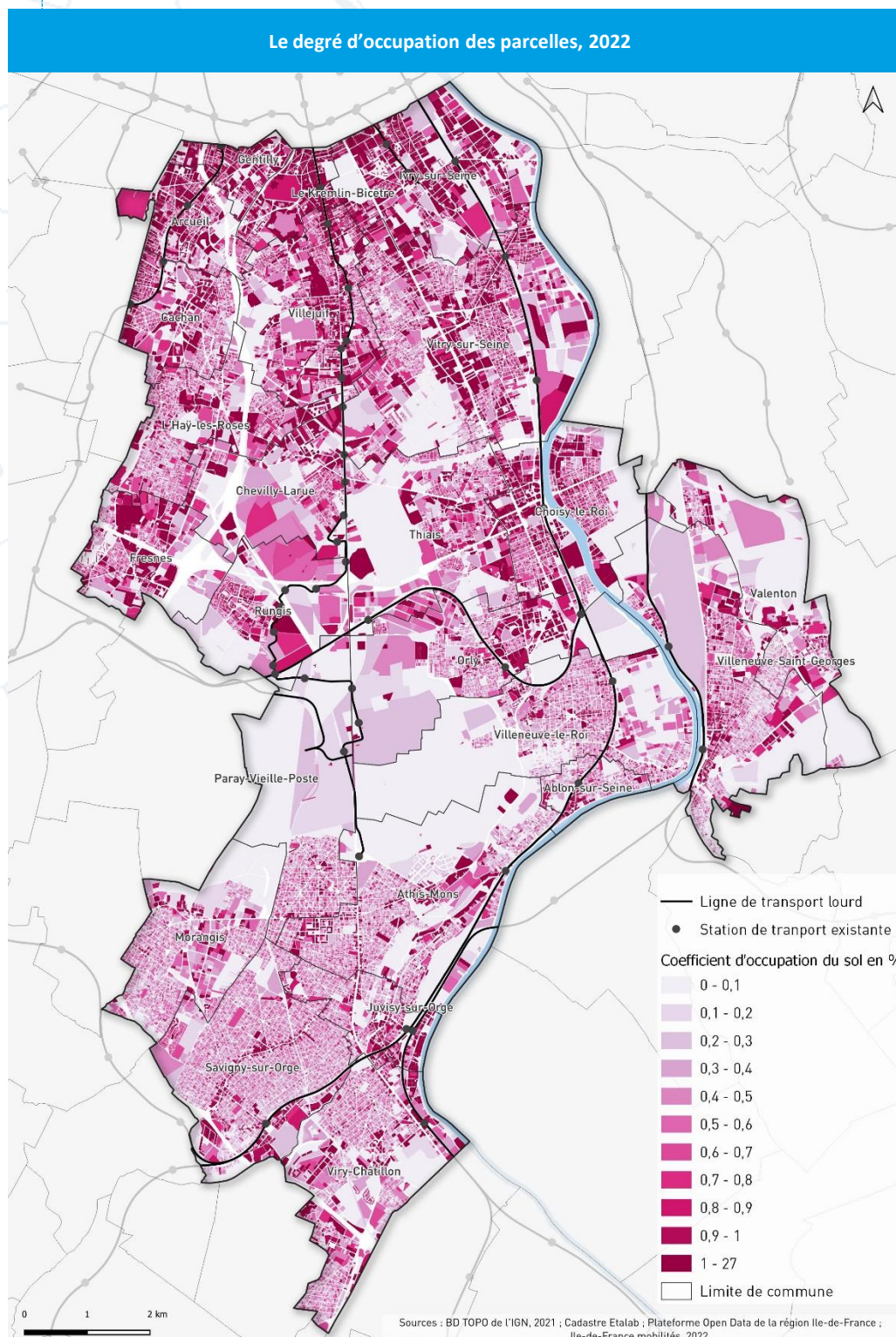
Proportionnellement à la superficie de chaque commune, Athis-Mons, Morangis et Valenton sont les communes dont la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers a le plus impacté l'occupation du sol de la commune. La consommation d'Athis-Mons représente près de 3% du territoire communal ; pour environ 1,75% à Valenton, 1,5% à Morangis ou encore 1,4% à Paray-Vieille-Poste.

Les autres communes concernées ont une consommation d'espace inférieure à 0,1% de leur territoire.

ANALYSE URBAINE

Densités bâties

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre





ANALYSE URBAINE

**Diagnostic foncier**

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre



Des **emprises au sol** supérieures à **50%** dans les communes limitrophes à Paris



Un **gradient de densité** décroissant à mesure que l'on s'éloigne vers le sud

Des emprises plus importantes ponctuellement à proximité des **gares**, des **métros**, dans les **centres-villes** et dans les **zones d'activités**



Plus forte densité moyenne :

Ivry-sur-Seine



Plus faible densité moyenne :

Savigny-sur-Orge

**27 %**

D'habitat individuel

-6 ha entre 2017 et 2021

**12 %**

D'habitat collectif

+42ha entre 2017 et 2021

Des **communes proches de Paris** aux **hauteurs plus importantes**, composées de davantage d'immeubles collectifs....

...des **communes au sud** plus **pavillonnaires**, avec des hauteurs plus faibles.



Des poches bâties plus hautes dans les **quartiers de gare**, les **centres-villes** et au sein des quartiers de **grands ensembles**.



Les emprises des **grandes infrastructures** comme enclaves très peu denses au sein d'un territoire dense

L'aéroport d'Orly constitue une **fracture de densité** entre les communes du Nord et du Sud

Une emprise au sol moyenne de

31 %

Dans les quartiers pavillonnaires

**48 %**

Dans les quartiers d'habitat collectif



Des densités fortes dans les **communes limitrophes à Paris** et de **petite couronne parisienne**

Des densités **plus prononcées** aux **abords des stations de métro** et des **gares RER** ; dans les **ZAE**

Des densités élevées le long des **axes structurants**

III. Diagnostic foncier

1. Emprises au sol

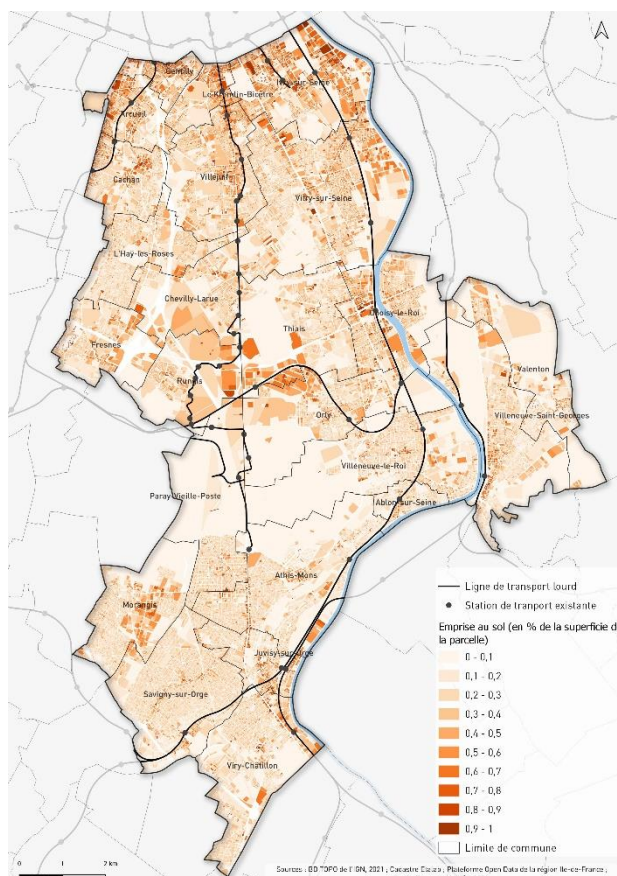
À l'échelle de l'intercommunalité, on observe une « ceinture dense » à proximité du boulevard périphérique, dans les communes limitrophes à Paris. Les villes d'Ivry-sur-Seine, du Kremlin-Bicêtre et de Gentilly concentrent en effet les plus fortes moyennes d'emprises au sol, au-delà de 50% des superficies de parcelles. Il s'agit de communes où le parcellaire est plus resserré, générant des densités bâties plus fortes.

Ces fortes densités s'estompent à mesure que l'on s'éloigne de Paris. Des communes comme Arcueil, Villejuif, Cachan ou Vitry-sur-Seine, correspondant encore à une première couronne parisienne, présentent des emprises au sol moyennes avoisinant davantage les 40% et plus élevées encore dans les centres-villes ou au sein des polarités communales (abords de la Vache Noire à Arcueil, centres de Gentilly et Villejuif...). Enfin, plus on descend au sud du Territoire, moins les densités sont importantes, correspondant à des secteurs à dominance d'habitat individuel sur de grandes parcelles. Les emprises au sol moyennes sont inférieures à 30% (quartiers du coteau ou Cherchefeuille à Savigny-sur-Orge, le Plateau à Athis-Mons...).

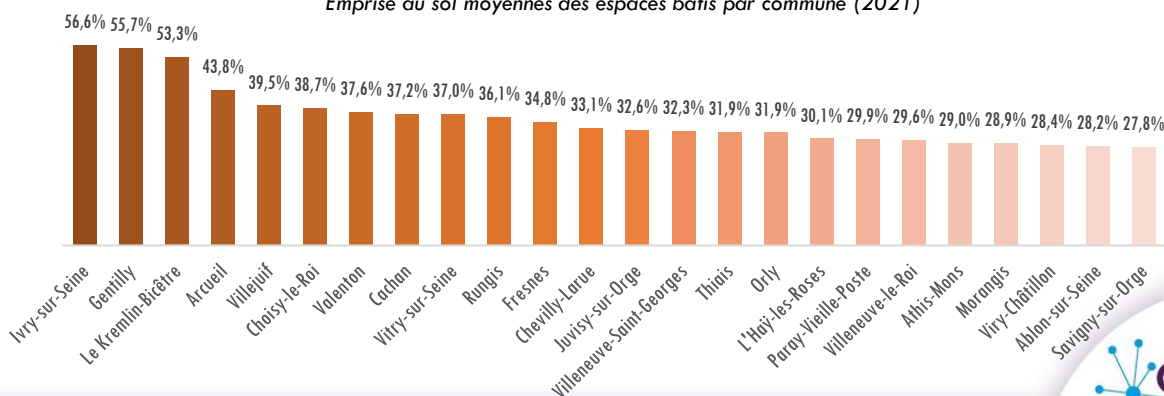
Des emprises plus importantes sont également repérables ponctuellement à proximité de gares RER, des stations de métro et dans les centres anciens. C'est notamment le cas pour les communes de Choisy-le-Roi, de Savigny-sur-Orge ou encore de Villejuif. Les abords d'axes structurants connaissent également des densités plus importantes, à l'instar de la N7 à Athis-Mons et Viry-Chatillon, ou de la RD5 à Vitry-sur-Seine.

Enfin, des poches de densité importantes sont perceptibles sur les sites d'activités, tels qu'à Morangis, Orly, Thiais ou les emprises industrielles de bords de Seine.

L'emprise au sol des constructions

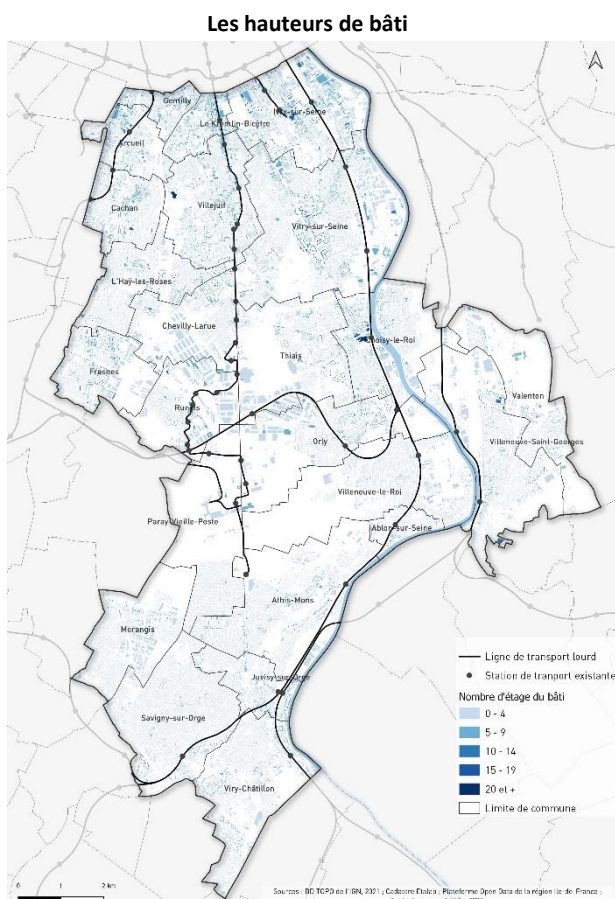


Emprise au sol moyennes des espaces bâtis par commune (2021)



III. Diagnostic foncier

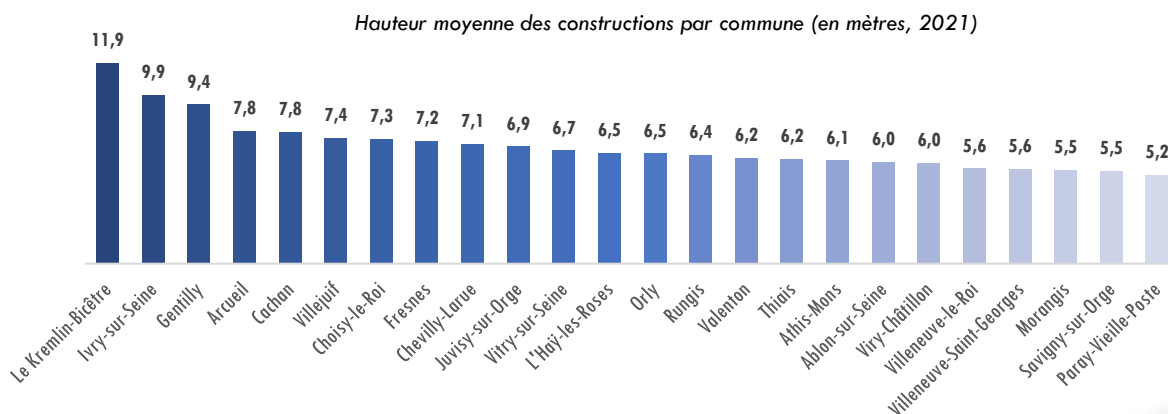
2. Hauteurs de bâti



La cartographie des hauteurs de bâti à l'échelle de Grand-Orly Seine Bièvre présente des similitudes avec la carte des emprises au sol. Les communes les plus proches de la capitale sont celles présentant les hauteurs les plus importantes. Ainsi, les trois communes limitrophes de Paris, Le Kremlin-Bicêtre, Gentilly et Ivry-sur-Seine, ont des hauteurs supérieures à 9m. Ces communes ont en effet la particularité de concentrer des densités d'habitants importantes, souvent au sein d'habitat collectif, que ce soit sous forme d'immeubles de rapport, de petits immeubles continus de cœurs de ville ou encore de grands ensembles.

Ces grandes hauteurs se retrouvent, par ailleurs, de la même manière que les fortes emprises au sol, le long des grands axes routiers et ferrés du territoire. La RD5 est en majeure partie bordée de constructions entre 15m et 19m, voire de 20m et plus jusqu'à Choisy-le-Roi. Les secteurs proches des gares RER ont des hauteurs de bâti plus importantes également, comme à la gare de Laplace (Arcueil) ou d'Arcueil-Cachan (Cachan).

Si l'analyse des hauteurs bâties met en avant l'importance des quartiers pavillonnaires dans les communes les plus au sud (Paray-Vieille-Poste, Athis-Mons, Savigny-sur-Orge...), le gradient des hauteurs de bâti est moins évident que celui des emprises au sol. Se distinguent, et ce pour la quasi-totalité des communes, des poches de hauteurs correspondant souvent aux quartiers de grands ensembles des années 1960 et 1970 ou aux résidences collectives plus récentes.



III. Diagnostic foncier

3. La densité bâtie globale

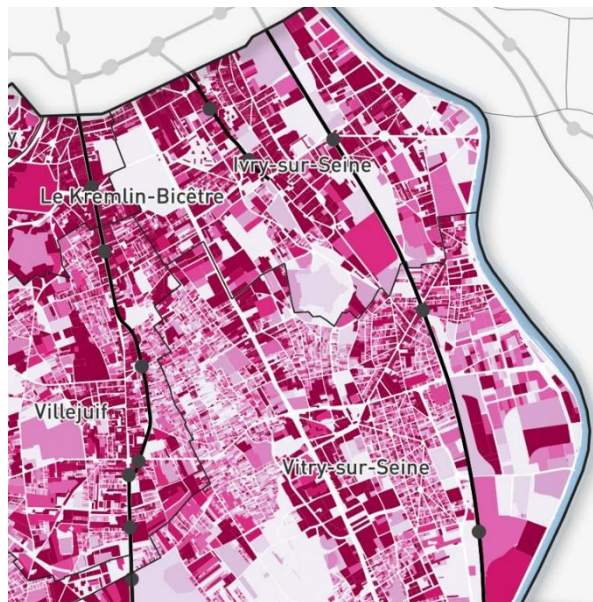
La combinaison des emprises au sol observées par parcelles et des hauteurs du bâti a permis de mesurer un coefficient d'occupation du sol. Ce dernier permet de définir différents degrés de densité, puis, dans un second temps, de déterminer le potentiel de mutabilité des terrains.

Cette analyse géomatique reste toutefois à relativiser, dans la mesure où elle ne prend pas en compte un certain nombre de paramètres, essentiels dans la mesure du potentiel de mutabilité des différents secteurs du territoire, à savoir :

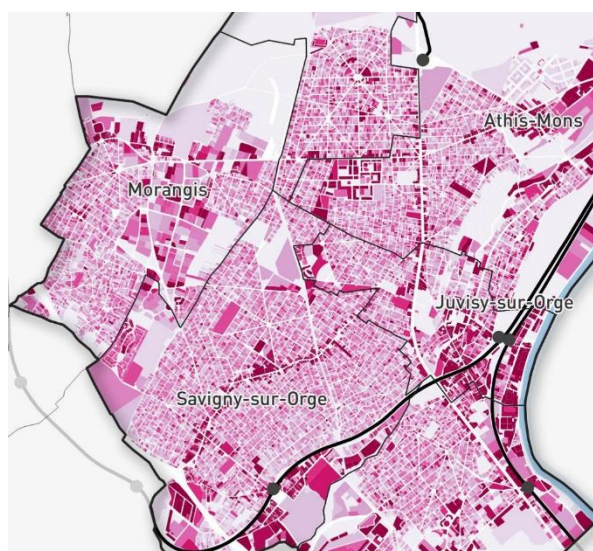
- La proximité d'équipements, services, infrastructures de transport ;
- La situation du foncier, potentiellement complexe ;
- L'ancienneté du bâti ;
- Des critères d'ordre social : indivisions, etc.

En outre, plusieurs éléments ressortent de cette analyse :

- De très fortes densités bâties dans les communes limitrophes à Paris (Gentilly, le Kremlin-Bicêtre, Ivry-sur-Seine) et de petite couronne parisienne (Vitry-sur-Seine, Arcueil, Cachan, Villejuif) ;
- Des densités plus prononcées aux abords des stations de métro et des gares RER, et tout particulièrement les gares plus desservies (Choisy-le-Roi, Juvisy-sur-Orge, Savigny-sur-Orge sur la ligne du RER C, Laplace et Arcueil-Cachan sur la ligne B, Villeneuve-Saint-Georges sur le RER D...) ;
- L'aéroport d'Orly comme point de séparation entre une partie Nord aux formes bâties mixtes et plus denses, et une partie Sud à dominante pavillonnaire et aux densités apaisées ;
- Une logique de densité le long des axes structurants (RN7, RD5, RN6, RD126, RD118...) ;
- De vastes emprises très peu denses, correspondant à l'aéroport d'Orly, ses pistes et ses activités associées, les emprises ferroviaires, parcs et cimetières ;
- Une densité importante au sein des emprises d'activités
- Une emprise au sol non négligeable au sein des espaces pavillonnaires, avec une artificialisation des tissus parfois assez importantes (terrasses, auvents, abris de jardins, appentis, etc.)



Zoom sur : Une logique de densité le long des axes structurants...
...Une densité importante au sein des emprises d'activités



Zoom sur : Une emprise au sol non négligeable au sein des espaces pavillonnaires

ANALYSE URBAINE

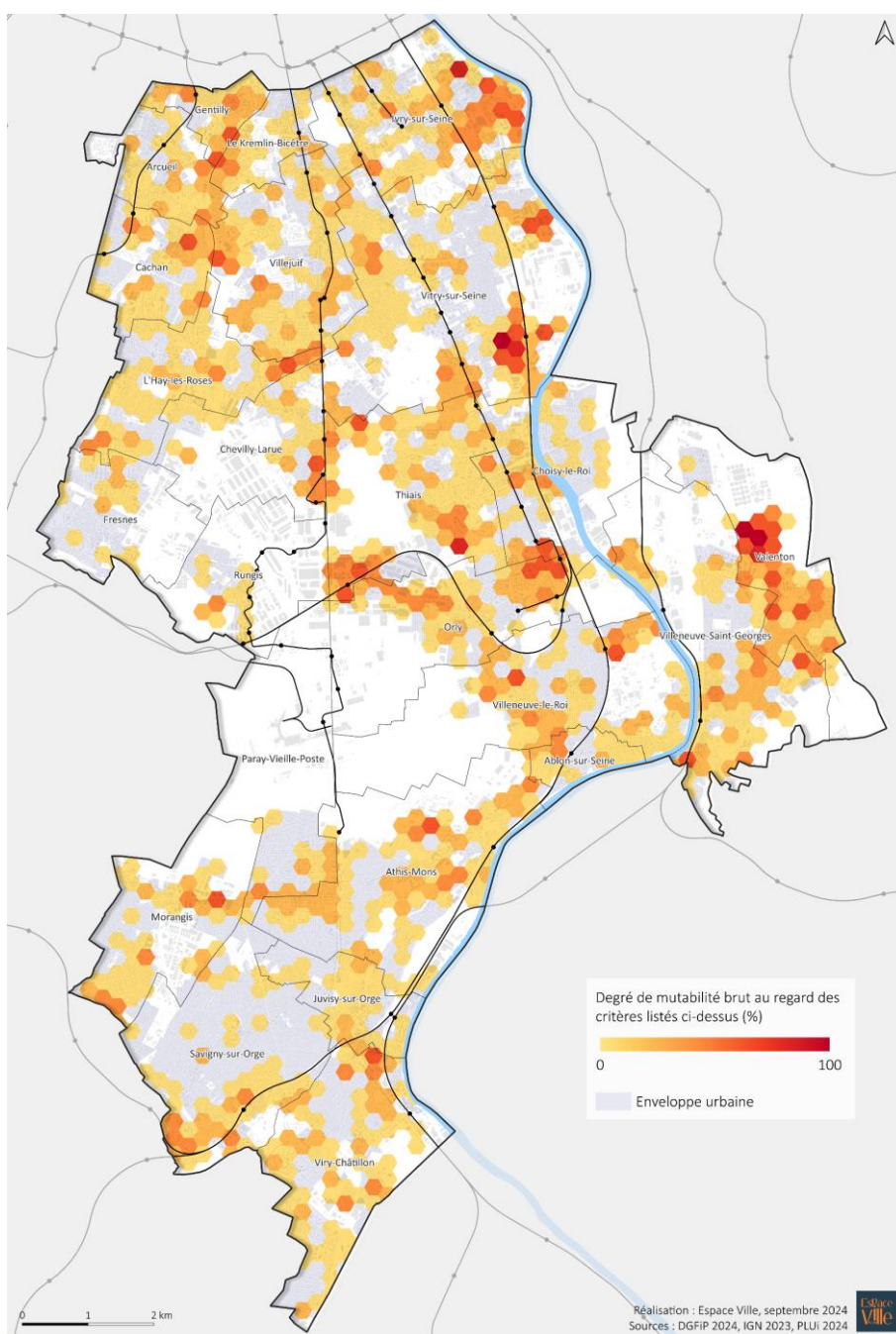
III. Diagnostic foncier

4. Potentiel de mutabilité

La première étape consiste à faire l'état des lieux des fonciers mutables existants sur le territoire, au regard de plusieurs critères essentiellement basés sur leurs occupations du sol. La liste de ces critères est la suivante :

- Les secteurs d'OAP comportant des îlots mutables à vocation d'habitat ou mixte,

- La faible emprise au sol des constructions constatée sur les parcelles,
- Les projets d'aménagement identifiés (ZAC en cours, NPNRU, etc.)

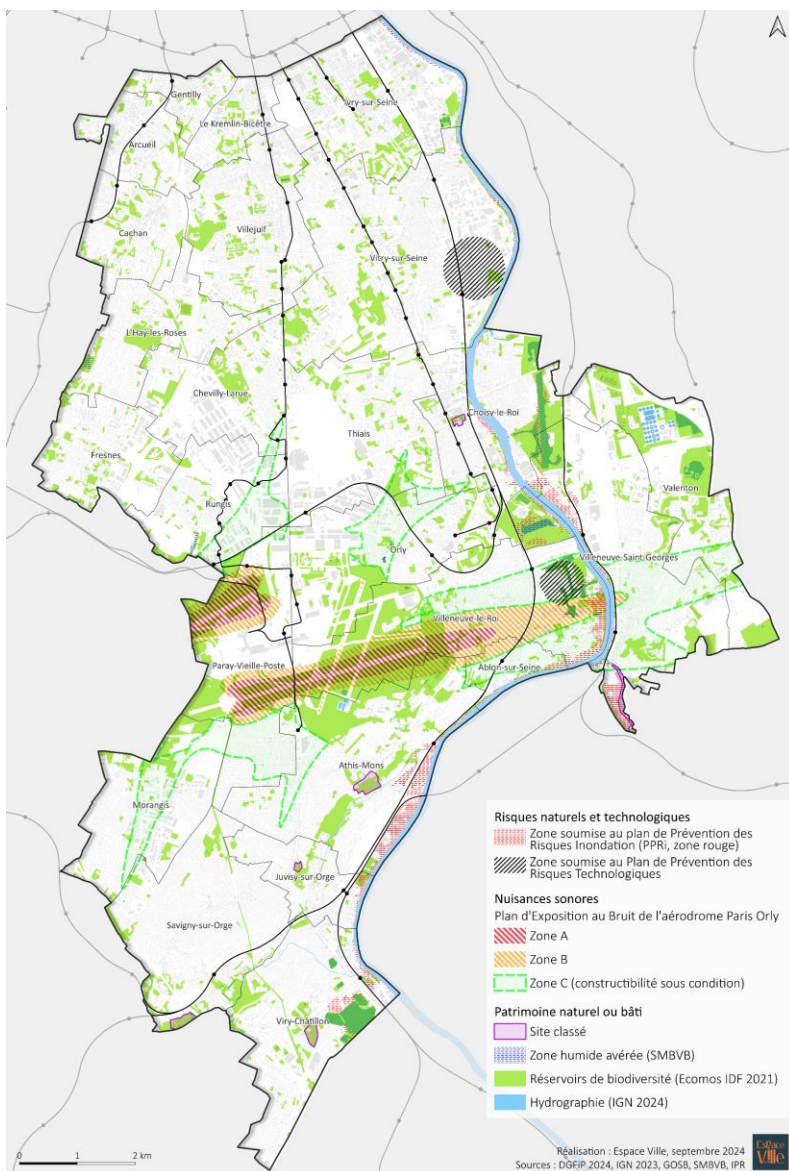


Sites mis en évidence avec les critères dits positifs

ANALYSE URBAINE

III. Diagnostic foncier

4. Potentiel de mutabilité



Cartographie des enjeux agissant défavorablement sur la mutabilité foncière

L'évolution d'un territoire doit tenir compte de certains enjeux majeurs, qui conditionnent son aménagement. La protection du patrimoine naturel et bâti, à la prise en compte des risques et des contraintes écologiques sont autant de paramètres qui tendent à faire diminuer les potentialités de développement urbain. La carte présente ainsi les principaux enjeux retenus :

- Le Plan Prévention des Risques naturels d'Inondation de la Marne et de la Seine, zone rouge

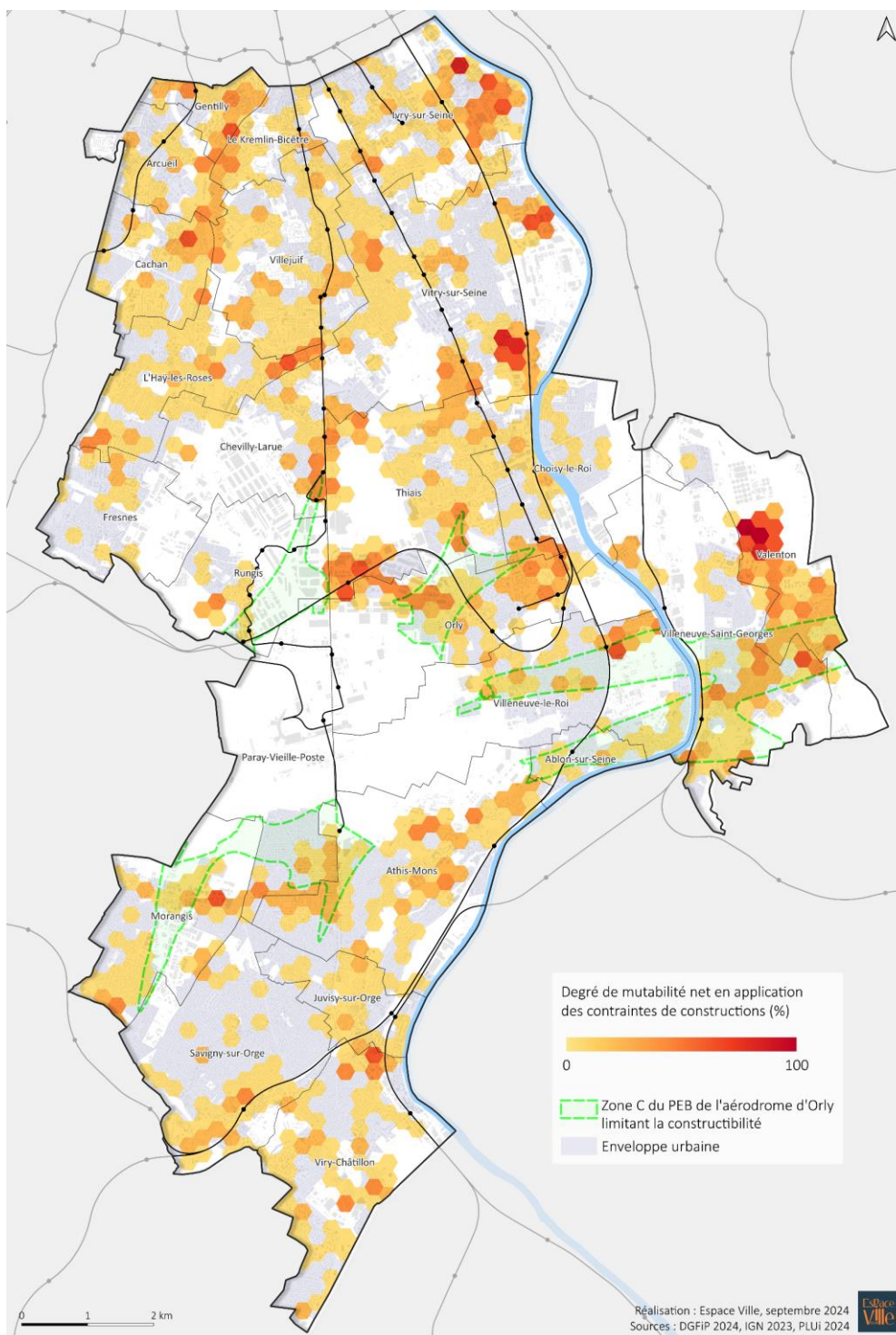
- Le Plan de Prévention des Risques Technologiques
- Les zones humides avérées du SMBVB et PLU actuels
- Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly, zones A, B, et la zone C étant constructible sous conditions
- La présence d'espaces verts, boisés, de biodiversité provenant de l'Ecomos Ile-de-France

ANALYSE URBAINE

III. Diagnostic foncier

4. Potentiel de mutabilité

Cartographie du potentiel de mutabilité nette



III. Diagnostic foncier

4. Potentiel de mutabilité

Au regard de l'analyse combinée entre mutabilité brut du tissu urbain et de l'ensemble des enjeux environnementaux, certains sites ont perdu leurs caractères mutables.

Les communes qui comptabilisent des secteurs à fort degré de mutabilités sont celles d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Orly, Thiais et Valenton. Ces communes ont en effet la particularité de porter des projets d'envergure tels que la ZAC des Ardoines (Vitry), Ivry Confluences et Quai d'Ivry, Sénia (Thiais-Orly), ou encore le projet de renouvellement par du logement sur le secteur Roseau-Champ Saint-Julien à Valenton.

Bien que très contraint par les servitudes d'utilités publiques, le territoire de Grand Orly Seine Bièvre comptabilise dans l'ensemble, un grand nombre de secteurs potentiellement mutables dans l'urbain. Le territoire, fortement urbanisé, offre donc des possibilités de densification importantes.

Il faut cependant noter que les secteurs dits mutables situés dans la zone C du Plan d'Exposition aux Bruits de l'aérodrome d'Orly, sont soumis à une contrainte non négligeable : les nouvelles constructions et le renouvellement urbain sont possibles tant qu'ils n'augmentent pas le nombre d'habitants dans ces secteurs.

In fine, environ 7 à 8 % de la superficie des zones à vocation d'habitat du territoire de Grand Orly Seine Bièvre a été identifié comme potentiellement mutable.

Il convient cependant de relativiser ce potentiel de mutabilité, dans la mesure où la majorité du potentiel mobilisable est constitué de foncier privé, pour lequel une simple approche géomatique ne saurait rendre compte des multiples situations existantes, du contexte social, influant directement sur le devenir des terrains.

De plus, tous ces secteurs mutables n'ont pas vocation à être destiné uniquement à du logement, ni à des espaces bâtis. Ces espaces peuvent être également ciblés (au moins sur une partie) pour de la renaturation urbaine, ou dans un objectif de mixité habitat/activité. Il faut donc tenir compte de ces paramètres.

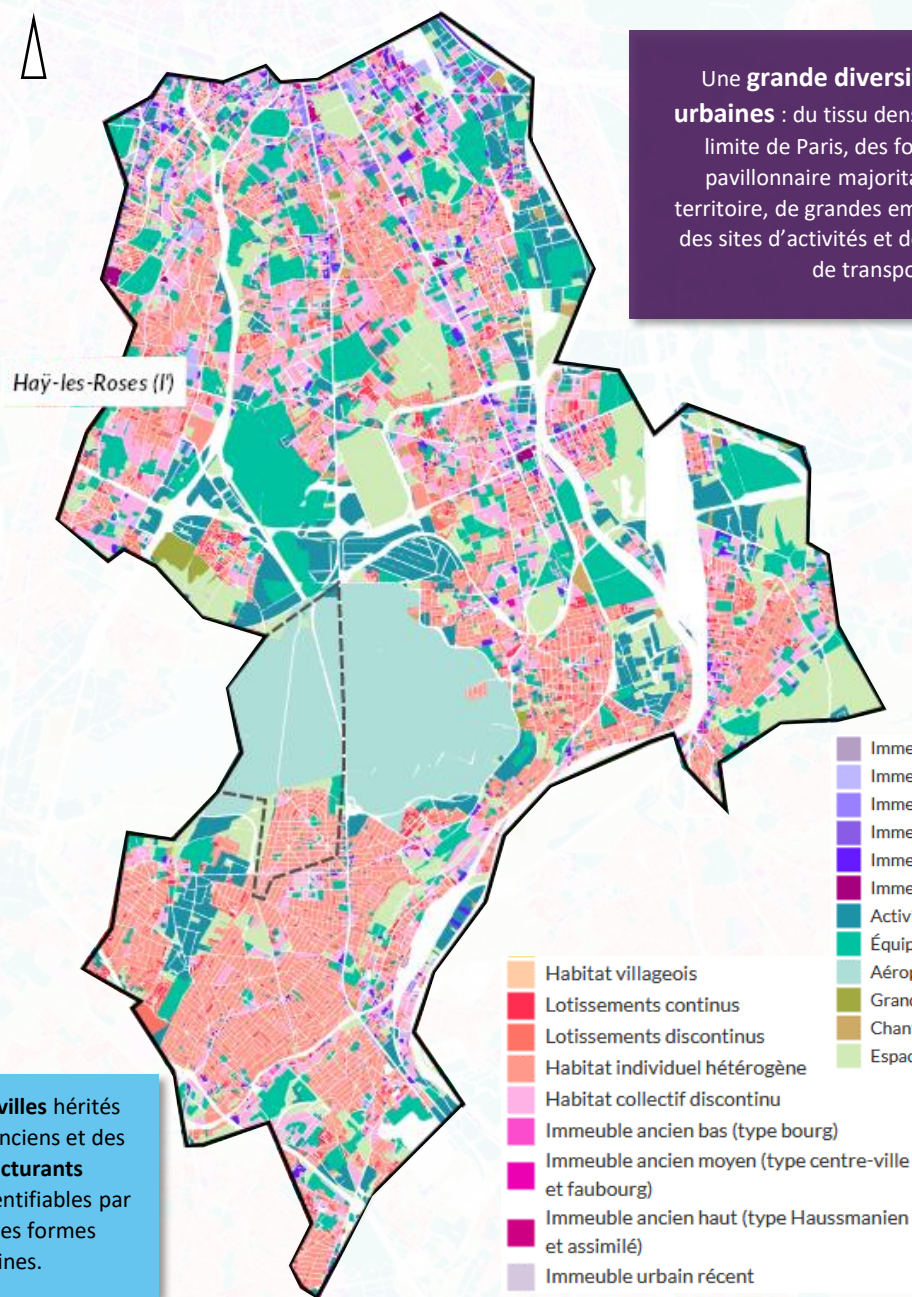
Il est donc nécessaire d'appliquer un coefficient de rétention qui tient en compte par exemple : de la topographie plus ou moins favorables des unités foncières (forte pente), de la qualité de la desserte, de l'accessibilité et des réseaux, des opportunités foncières de mutation et de la temporalité à échéance PLUi.

ANALYSE URBAINE

Analyse des formes urbaines et architecturales

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre

Les Tissus Urbains Franciliens (TUF)



Institut Paris région

ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

1. Les Tissus Urbains Franciliens (TUF)

Carte des tissus urbains



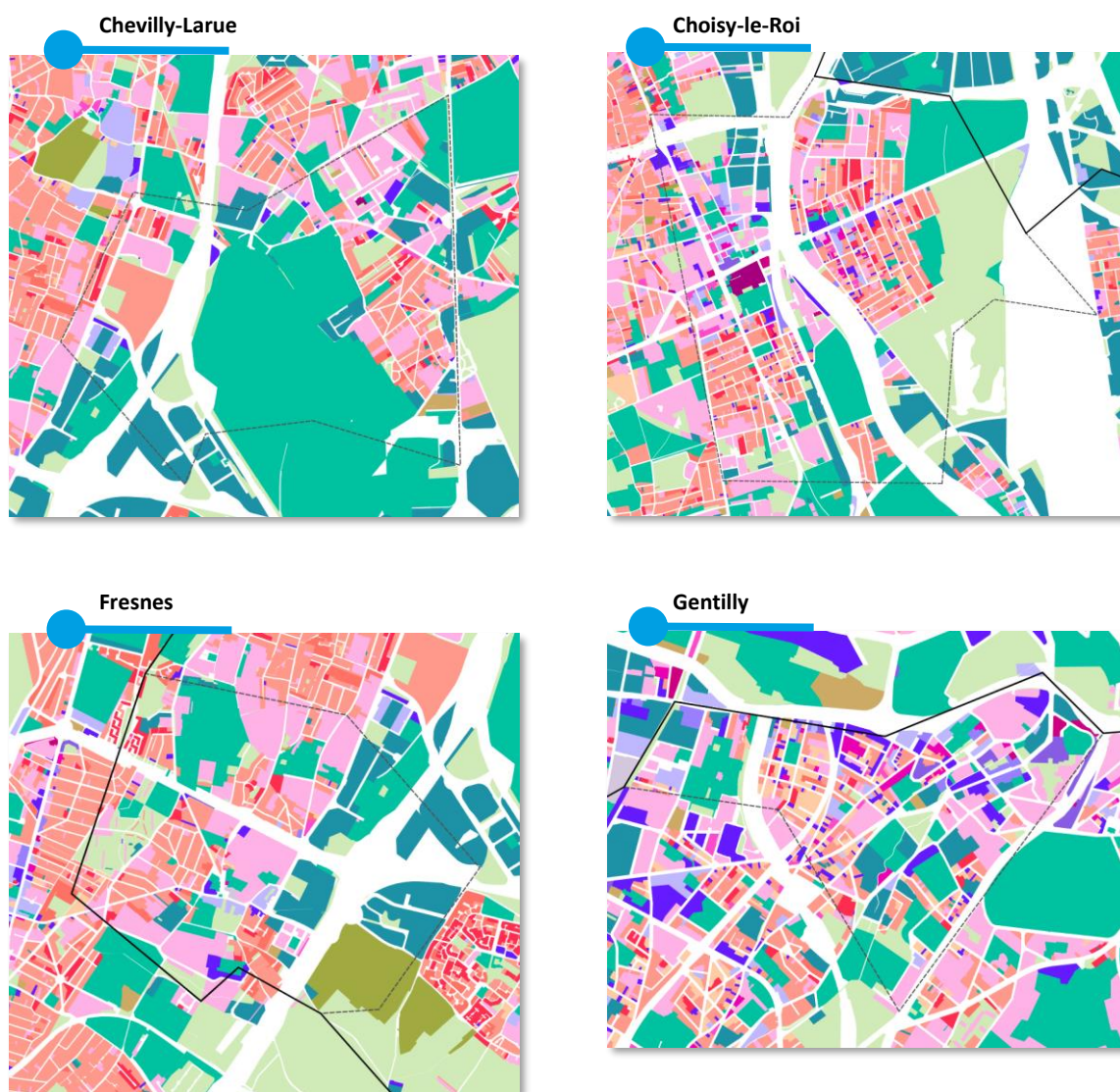
Tissus urbains franciliens (TUF) - IPR

ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

1. Les Tissus Urbains Franciliens (TUF)

Carte des tissus urbains



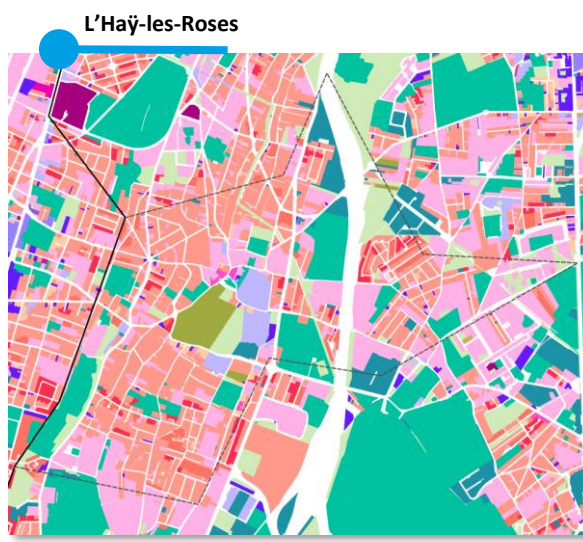
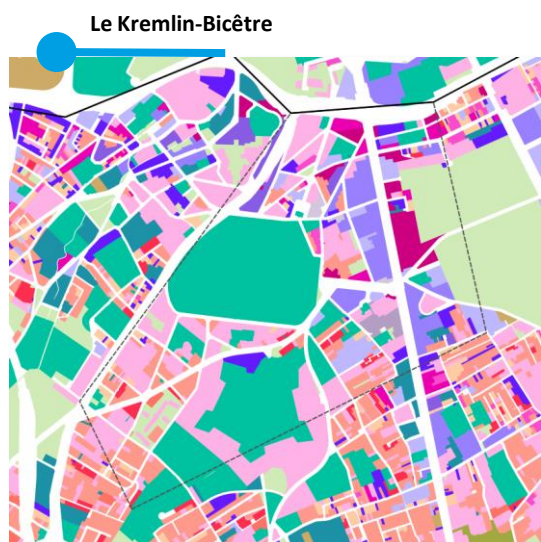
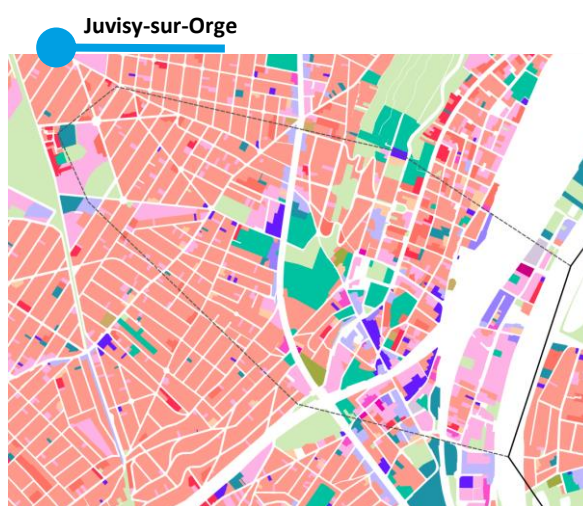
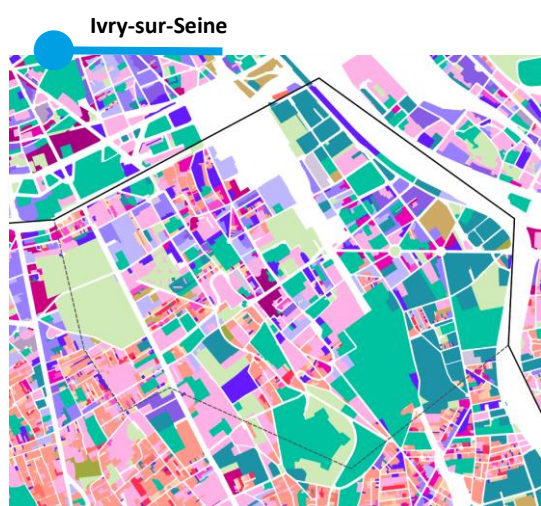
Tissus urbains franciliens (TUF) - IPR

ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

1. Les Tissus Urbains Franciliens (TUF)

Carte des tissus urbains



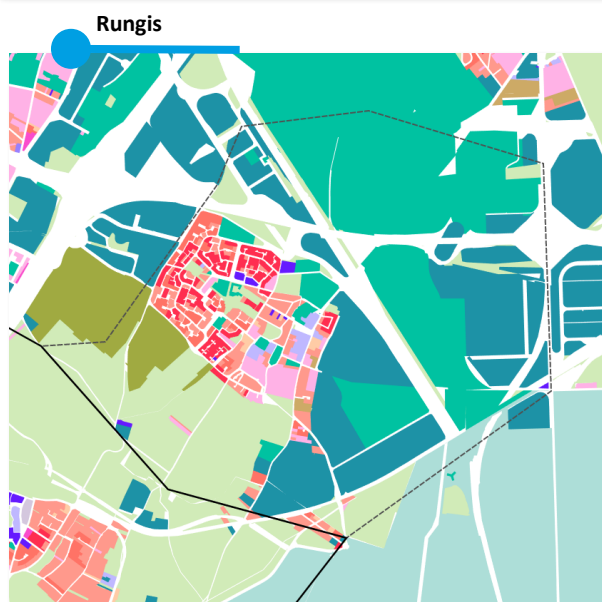
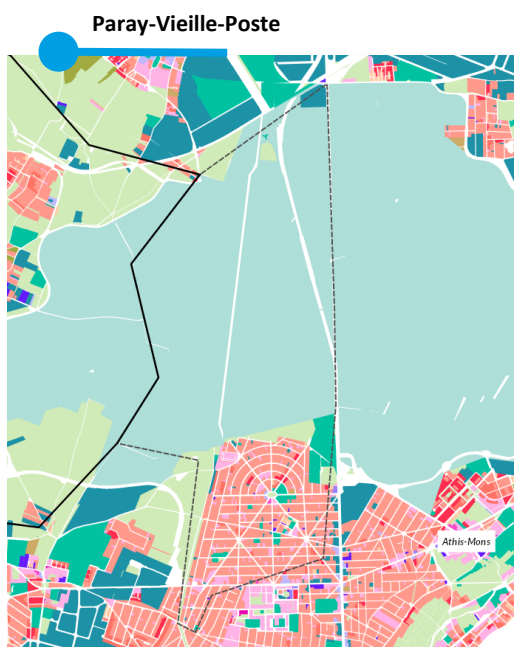
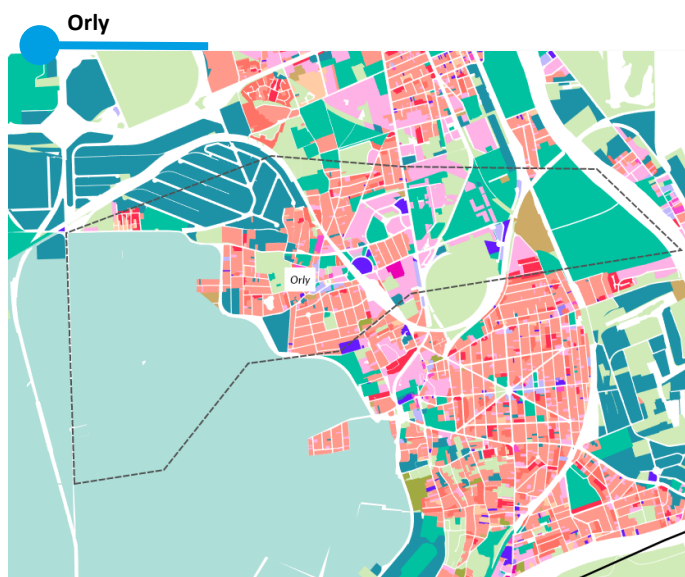
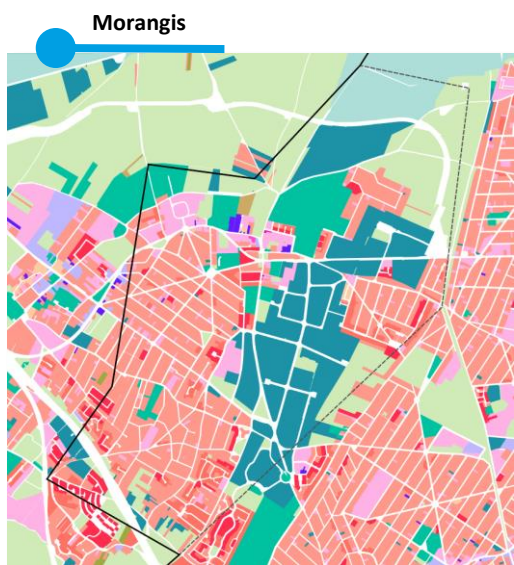
Tissus urbains franciliens (TUF) - IPR

ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

1. Les Tissus Urbains Franciliens (TUF)

Carte des tissus urbains



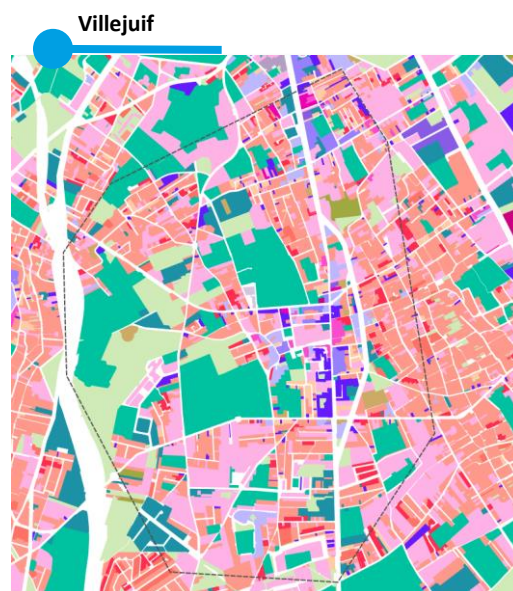
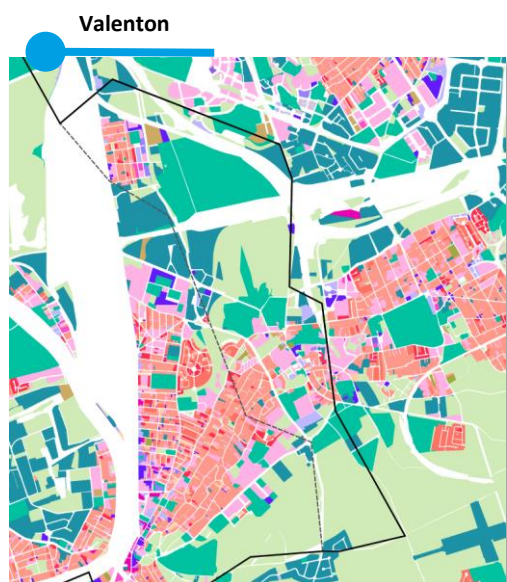
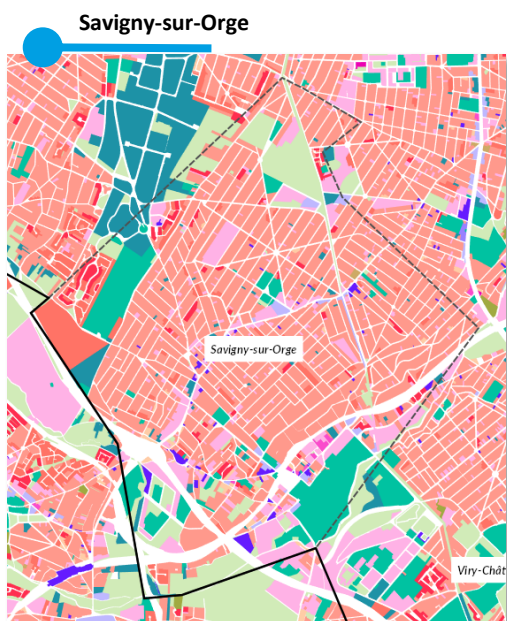
Tissus urbains franciliens (TUF) - IPR

ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

1. Les Tissus Urbains Franciliens (TUF)

Carte des tissus urbains



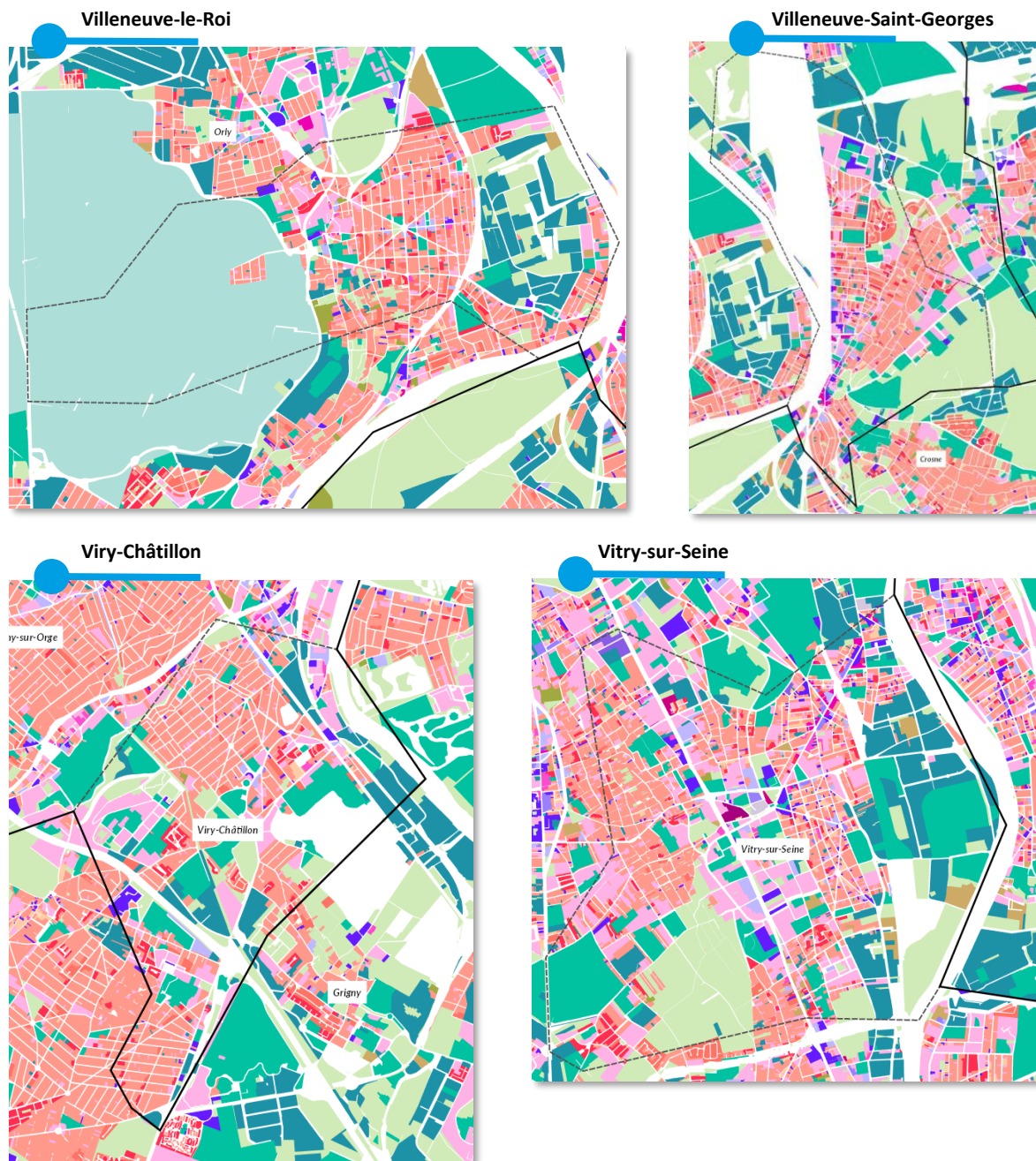
Tissus urbains franciliens (TUF) - IPR

ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

1. Les Tissus Urbains Franciliens (TUF)

Carte des tissus urbains



Tissus urbains franciliens (TUF) - IPR

ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

1. Les Tissus Urbains Franciliens (TUF)

La carte des tissus urbains franciliens 2020 (TUF) distingue de nombreuses formes urbaines, aux particularités morphologiques, patrimoniales, historiques propres au territoire et/ou à chaque mode d'urbanisation.

Sa composition dessine distinctement une organisation du territoire héritée des histoires communales et supracommunale. Il est ainsi possible d'identifier les secteurs qui étaient autrefois des faubourgs parisiens au nord du territoire, caractérisés par la densité et la hauteur de ses constructions. La répartition linéaire de bâtiments hauts le long de routes permet aussi d'identifier les axes structurants originels du territoire. Enfin, la présence importante de l'habitat individuel, notamment au sud, témoigne du passé de villégiature puis de l'arrivée progressive des lotissements sur le territoire Grand-Orly Seine Bièvre.

Par ailleurs, plusieurs poches d'habitat collectif discontinu sont présentes, notamment le long des grands axes ou proches des limites communales. De la même manière, les surfaces dédiées à l'activité économique sont le plus souvent concentrées le long de ces mêmes axes, ou à proximité immédiate des espaces verts que sont les grands parcs, les petits boisements et cimetières du territoire.

Cette mosaïque de tissus urbains se décline en une multitude de caractéristiques morphologiques, architecturales, patrimoniales, d'usage, de localisation. L'analyse qui en découle vise à mettre en lumière ces différentes spécificités.

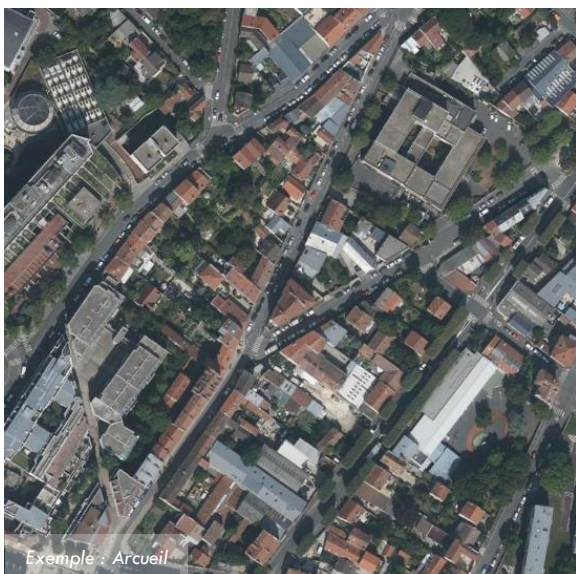


ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

2. Formes urbaines et architecturales

Tissu de faubourg mixte :



Ce tissu est caractéristique d'une urbanisation spontanée et non planifiée, que l'on retrouve particulièrement dans les communes les plus proches de Paris. Il s'établit principalement le long d'axes secondaires ainsi qu'autour de passages étroits et peu adaptés à la voiture. Ces quartiers sont également quadrillés par des espaces publics structurants, qui apportent notamment des espaces de respiration dans un tissu dense. En effet, le bâti y est compact et laisse peu de place à des espaces verts privés.

Le parcellaire irrégulier témoigne de la construction progressive du tissu actuel, par divisions de grandes emprises, par fusions parcellaires et par remaniements successifs. La pression foncière y est généralement importante et les parcelles sont de fait petites et optimisées, par le biais de cœurs d'îlots investis par des constructions par exemple.

L'implantation des bâtiments ne suit pas de règle précise : ils sont aussi bien alignés à la rue qu'en retrait de celle-ci. L'irrégularité est également de mise en termes de hauteur, compilant des R+1 et des hauteurs atteignant le R+5 par endroits, et concourt au visuel hétérogène et dynamique de ces quartiers.



Organisation urbaine

Une implantation désorganisée des bâtiments, tantôt à l'alignement, tantôt en retrait et occupation des fonds de parcelle.



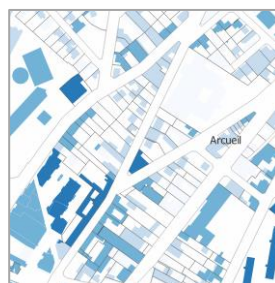
Organisation parcellaire

Un parcellaire étroit, irrégulier, créant ponctuellement des cœurs d'îlots. De plus grandes parcelles peuvent également apparaître.



Emprise au sol

L'emprise au sol est globalement élevée, mais on constate de grandes variations d'une parcelle à l'autre.



Hauteur

Des hauteurs variées, mais globalement basses et ponctuellement émergentes.

ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

2. Formes urbaines et architecturales

L'occupation y est très mixte. De nombreux commerces peuvent être présents en rez-de-chaussée des immeubles d'habitation les plus hauts, mais on y trouve aussi des bâtiments de bureaux, des équipements ou des petites industries.

En termes d'architecture, cette forme urbaine se caractérise principalement par sa grande diversité. On y croise en effet :

- Des immeubles de rapport, en brique ou en meulière et avec des éléments de façades caractéristiques du XIX^{ème} siècle
- Des maisons de ville, en brique ou en pierre meulière, plus ou moins ornementées et accompagnées de jardinets
- Des bâtiments de centres bourgs et centres anciens, à l'aspect extérieur plus épuré
- D'anciens bâtiments emblématiques d'activité artisanales, industrielles, parfois agricoles, reconvertis en logements, jouant sur le renouveau de matériaux tels que la brique, le béton, les armatures métalliques ou les verrières
- Des constructions plus récentes en dents creuses ou issues d'opérations de rénovation urbaine, aux matériaux plus modernes.

Il n'est pas rare également de trouver des opérations d'HBM, introduisant de plus grandes hauteurs et des espaces privatifs végétalisés.

Le « patchwork » architectural qui découle de ces implantations donne à ces quartiers une ambiance dynamique et chaleureuse, renforcée par des espaces verts ponctuels et voies de circulation parfois végétalisées.



Communes concernées :

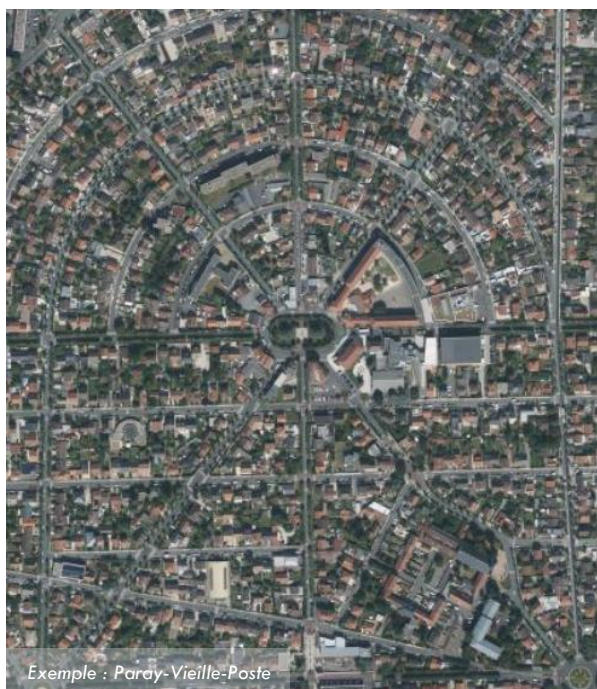
Gentilly, Le Kremlin-Bicêtre, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Arcueil, Cachan, Villejuif.

ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

2. Formes urbaines et architecturales

Habitat individuel organisé :



Cette forme urbaine s'est développée de manière ponctuelle sur le territoire à partir du XIXème siècle. Il s'agit d'opérations d'ensemble qui s'intègrent au sein des quartiers pavillonnaires.

Peu tournés vers le reste du territoire, ces quartiers ont adopté une organisation qui se fait autour de voies de desserte se terminant souvent en impasse.

Le parcellaire est assez bien structuré et homogène. Les parcelles adoptent globalement toutes la même forme, et la même surface. Les espaces libres de la parcelle sont utilisés en petits jardins d'agrément et peuvent ponctuellement accueillir des constructions annexes (cabanes de jardin, abri...). Les cœurs d'îlots présentent généralement une couverture végétale importante.

En fonction des quartiers et de leur situation, l'implantation des constructions se fait soit en retrait des limites séparatives et de la rue, soit sur les limites séparatives de manière à former un front bâti.



Organisation urbaine

Des îlots desservis par des voies secondaires. Une organisation bâtie régulière dans ses gabarits et l'implantation de ses constructions.



Organisation parcellaire

Un parcellaire régulier, avec des parcelles de taille moyenne.



Organisation parcellaire

Un parcellaire régulier, avec des parcelles de taille moyenne.



Hauteur

Des hauteurs globalement faibles, variant peu. Les exceptions sont liées à des surélévations ou des constructions plus récentes.

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

2. Formes urbaines et architecturales

Cette catégorie regroupe :

- **Les lotissements de villégiature de la fin du XIXème**
- **Les ensembles de maisons ouvrières**
- **Les maisons de ville**
- **Les lotissements**

Les lotissements de villégiature du XIXème

Ces ensembles pavillonnaires sont issus d'opérations datant de la fin du XIXème siècle et du début du XXème siècle, lorsque la population parisienne a voulu profiter du cadre champêtre offert par le territoire pour y implanter des maisons de villégiatures. Ces maisons, ou parfois villas, sont inspirées des modèles anglo-saxons dans leur style architectural. Il s'agit de maisons généralement en meulière ou en brique, avec des détails en céramique ou faïence, dont les façades disposent de modénatures travaillées et de ferronneries détaillées. Le gabarit de ces villas oscille entre R+1+C et R+2+C, et les différents décrochés donnent lieu à des toitures à pans multiples.

L'importance des parcelles laisse souvent la place pour des petits jardins d'agrément pouvant ponctuellement accueillir des constructions annexes (cabanes de jardin, abri...). Un jardinet est généralement présent dans l'espace de retrait à l'avant de la maison. Ces bâtisses parfois fantaisistes, agrémentées de jardins souvent bien entretenus et fournis, font partie intégrante de l'identité du Territoire.



Les ensembles de maisons ouvrières

Ces ensembles sont issus d'opérations de lotissement au tournant de la révolution industrielle, dans le but de loger des familles d'ouvriers à proximité des industries. Le parcellaire est généralement plus petit que les lotissements de villégiature, mais est tout autant régulier. En termes d'organisation urbaine, ces ensembles sont généralement desservis par une voie interne, piétonne ou sans issue, assurant un cadre intimiste à ses occupants.

Les pavillons sont similaires les uns aux autres, en termes de gabarits (la forme est simple, la hauteur n'excède pas R+1+C) et l'architecture épurée. De nombreuses maisons ouvrières sont composées de pierre meulière.

Les jardins ouvriers laissent aujourd'hui place à des jardins d'agrément, donnant un aspect végétalisé à l'ensemble.



ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

2. Formes urbaines et architecturales

Les maisons de ville

Les maisons de ville sont généralement issues des lotissements du début du XX^{ème} siècle. Elles forment des logements individuels de petit volume, en front bâti continu, sur au plus trois niveaux (R+2), avec des façades souvent composées de pierre meulière munies de modénatures. Elles comportent également un petit jardin à l'arrière.



Les maisons de bourg

Les maisons de bourg sont les éléments bâtis constituant un nombre important de centre anciens tels qu'Orly, Athis-Mons ou Fresnes. Ce tissu prend généralement la forme de maisons d'un ou deux étages, implantées à l'alignement et accolées aux limites séparatives de manière à former un front urbain continu. Certaines maisons accueillent des locaux commerciaux en rez-de-chaussée



Les lotissements récents

Les pavillons plus récents situés dans ces quartiers d'habitat individuel organisé, sont moins fantaisistes dans leur aspect extérieur. Leur composition est plus rectiligne et leur revêtement en enduit clair s'abstient de tout ornement, mis à part des modénatures simples pouvant souligner les niveaux et percements.

Un emplacement est généralement réservé pour le stationnement du ou des véhicules du ménage, que ce soit en extérieur ou dans un garage couvert intégré au bâti.

Là aussi, le jardin occupe une place importante dans la composition de ces ensembles, contribuant à l'atmosphère verdoyante des lieux.



Communes concernées :

Toutes les communes.

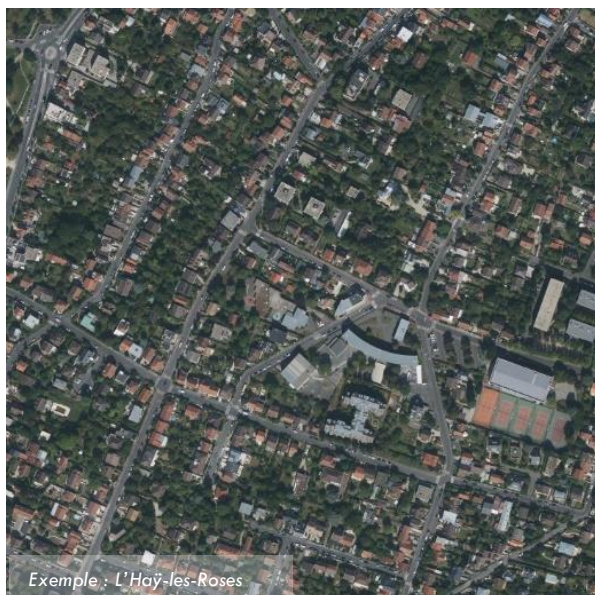
Rue Pierre Bigle, Thiais

ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

2. Formes urbaines et architecturales

Habitat spontané :



Exemple : L'Hay-les-Roses

L'installation de cette forme urbaine dans le paysage s'est échelonnée sur plusieurs époques, généralement par vague de construction.

Les premiers pavillons sont construits à la fin du XIX^{ème} siècle et accueillent une population variée. Des pavillons cossus et des maisons ouvrières s'implantent ainsi sur un parcellaire contraignant pour les constructions, issu d'anciennes parcelles agricoles et de maraîchage.

Les années 1930 voient s'édifier des maisons plus récentes, d'architecture plus simple, implantées de manière libre sur plusieurs îlots. Les constructions sont apparues spontanément dans les décennies suivantes jusqu'à aujourd'hui, au gré des opportunités foncières, donnant lieu à une mosaïque parcellaire irrégulière. Le parcellaire est donc constitué de toutes tailles et formes, ce qui s'explique par les nombreux remembrements dont il a fait l'objet. Il n'est pas rare de constater la construction de maisons en deuxième ou troisième rideau.



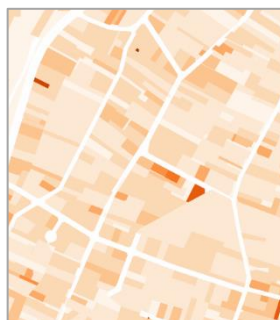
Organisation urbaine

Des îlots desservis par des voies secondaires, se terminant en impasses. Une organisation bâtie irrégulière dans ses gabarits et l'implantation de ses constructions.



Organisation parcellaire

Des parcelles irrégulières, en termes de taille, de profondeur et de forme. De nombreuses divisions ou fusions parcellaires.



Emprise au sol

Une emprise au sol globalement faible, mais variant toutefois d'une parcelle à l'autre.



Hauteur

Des hauteurs globalement faibles, variant peu. Les exceptions sont liées à des surélévations ou des constructions plus récentes.

ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

2. Formes urbaines et architecturales

L'implantation des bâtiments est également variable. Si l'alignement par rapport à la rue se fait rare, la distance de retrait est variable, tout comme l'implantation en limites séparatives. L'emprise au sol y est toutefois faible, une large part du terrain est souvent consacrée au jardin. Les implantations sont plutôt une seule des limites latérales quand le terrain est grand et sur les deux quand la parcelle est étroite

Les constantes de composition urbaine sont la desserte par des voies secondaires et des impasses pour les habitations en second rideau.

Ces pavillons ont été réalisés de manière spontanée, ce qui donne lieu à une irrégularité de leurs gabarits et formes architecturales, mais qui offre toutefois un paysage dynamique renforcé par la présence de jardins individuels et de rues parfois arborées. Ils constituent un front urbain en retrait des limites de propriété permettant un stationnement ou bien de la végétalisation.

Les typologies bâties reprennent en partie celles des constructions dans le tissu d'habitat individuel organisé (fiche précédente) :

- Les villas sont des bâtisses plus cossues, dont les formes architecturales et les ornements sont plus originaux. Leur hauteur peut atteindre R+2+C. Elles se distinguent par des matériaux qualitatifs et par des espaces libres végétalisés et bien entretenus.
- Les pavillons ont des gabarits plus petits (R+1+C max), sont plus récents et sont plus épurés dans leurs façades. Ils sont généralement recouverts d'enduit de couleur claire et présentent peu de modénatures. Leurs formes, leurs toitures ou encore leurs ouvertures varient en fonction des époques : les toitures y sont plus souvent plates dans les dernières décennies, et composées de tuiles mécaniques par exemple. Les pavillons datant du XX^{ème} siècle intègrent plus systématiquement des garages dans leur composition.

Des constructions plus contemporaines viennent encore s'implanter dans les « dents creuses » ou parfois servir d'extension à des pavillons plus anciens. Elles y apportent des variantes en termes de formes architecturales et de matériaux (bois, verre...) et continuent à dynamiser un paysage urbain déjà très éclectique.

Cette forme urbaine constitue une grande partie du tissu d'habitat individuel sur le Territoire.



Rue des Roux, L'Hay-les-Roses



Rue Pierre Loti, Morangis



Boulevard Gabriel Péri, Viry-Chatillon



Communes concernées :
Toutes les communes.

ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

2. Formes urbaines et architecturales

Habitat collectif organisé :



Cette forme urbaine a commencé à se développer à la fin du XIX^{ème} siècle avec les premiers HBM répondant à la forte demande de logements ouvriers. L'entre-deux-guerres voit apparaître les Cités-Jardins, puis dans les années 1960-70, les résidences et les grands ensembles viennent ponctuer le territoire.

Ces ensembles de collectifs ont pour caractéristiques d'être fréquemment isolés du reste du tissu urbain car séparés par des voies de transports en commun ou routières importantes, loin des centres-villes et peu desservis. Ils bénéficient souvent d'un effet tunnel et sont eux-mêmes desservis par des voies en interne, empruntées uniquement par les habitants de ces collectifs.

Le parcellaire y est protéiforme et de grande taille. Les constructions sont implantées à l'alignement, en retrait ou en cœur de parcelle en fonction du type de bâti. L'emprise au sol est également variable, mais des espaces verts couvrent généralement le reste de la parcelle.

La géométrie des bâtiments répond à des enjeux de recherche de luminosité et d'optimisation des réseaux. Les stationnements sont plus ou moins organisés, clos, couverts, ou entretenus et renvoient à des enjeux de gestion.



Organisation urbaine

Se détachant de la trame viaire traditionnelle, cette typologie s'implante au cœur de vastes îlots plus ou moins paysagers qui accueillent également d'importants espaces de stationnement.



Organisation parcellaire

Les constructions s'implantent sur des parcelles très étendues qui forment parfois des quartiers à part entière au sein de la Ville.



Communes concernées :
Toutes les communes.

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

2. Formes urbaines et architecturales

Plusieurs types d'ensemble d'habitat collectif se trouvent sur le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre :

- Les Habitats à Bon Marché
- Les grands ensembles de l'après-guerre
- Les grandes résidences

Les Habitats à Bon Marché

Constructions réalisées entre la fin du XIX^{ème} siècle et la Seconde Guerre Mondiale, ils sont les ancêtres des HLM. Impulsés par la loi Siegfried de 1894, ils ont permis de répondre à la demande forte de logements ouvriers.

Les ensembles d'immeubles se composent de parties à l'alignement et d'autres en retrait de la voie pour rythmer les linéaires et créer un fonctionnement en îlot autour d'espaces communs.

Les façades sont simples et en brique, les toitures sont en toits-terrasses, avec parfois des derniers étages en attiques, ou à pentes, recouvertes de tuiles. Les modénatures sont simples également. Elles marquent généralement les niveaux ainsi que les percements avec des changements de matériaux.



Les grands ensembles de l'après-guerre

Réalisés à l'époque des Trente Glorieuses, les grands ensembles répondent à un besoin conséquent de logements à la suite des démolitions engendrées par la Seconde Guerre Mondiale, dans un contexte de reconstruction nationale.

La singularité et le caractère imposant de ces formes urbaines font de ces ensembles des quartiers en eux-mêmes. Les bâtiments prennent la forme de plots, de barres ou de tours, massifs. Les hauteurs varient entre du R+2 et du R+15, formant parfois des barrières urbaines importantes. Ils sont implantés au cœur de vastes parcelles, dont la surface restante est occupée par des espaces verts souvent peu fonctionnels ni esthétiques et des parcs de stationnement. Les emprises au sol y sont faibles malgré une densité de population importante, expliquée par hauteur des constructions.

Les grands ensembles édifiés à partir des années 1960 ont des façades neutres, en béton enduit uni, présentant peu de modénatures. Les toitures sont en terrasses. Ces immeubles caractérisent le fonctionnalisme moderne.

Quasiment toutes les villes du territoire, à l'exception de Rungis, présentent ce type de forme urbaine.

Leur apparition crée à l'époque une première rupture des échelles dans le paysage urbain.



ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

2. Formes urbaines et architecturales

Les grandes résidences

Ce tissu urbain d'habitat collectif se développe à partir des années 1960 – 1970 et demeure encore parfois d'actualité. Ces premières résidences sont réalisées soit sur des terrains anciennement cultivés sous la forme d'opérations d'extension urbaine, soit sur d'anciennes propriétés remaniées. Plus récemment, des opérations de ZAC ont repris cette forme urbaine, effaçant de fait le parcellaire existant.

Il s'agit de vastes opérations organisées par un plan masse sur un parcellaire remanié pouvant atteindre de très grandes tailles. Ces grandes résidences peuvent aussi bien être alignées à la rue, ou en léger retrait, si elles sont situées en centre urbain, qu'être implantées en cœur de parcelle. Les espaces non construits sont alors occupés par des parcs de stationnement à destination des résidents et par des espaces verts plantés et soignés. Les cheminements piétons sont bien dessinés en gravats ou bitumés.

Ces résidences sont généralement déconnectées du tissu urbain environnant, car fermées sur elles-mêmes dans leur fonctionnement (parking privé, espaces verts privés, système de gardiennage privé...). Beaucoup sont également fermées physiquement par le biais de clôtures, et intègrent parfois des voies privées.

La hauteur des constructions est assez élevée, allant de R+3 à R+8.

L'architecture de ces bâtiments se retrouve assez peu dans d'autres formes urbaines, mais peut s'inspirer en revanche de bâtiments collectifs continus et hauts de type haussmanniens. En effet, certaines façades peuvent être en pierre de taille ou en imitation pierre de taille. Elles peuvent présenter des modénatures empruntées au XIX^{ème} siècle, telles que des macarons, de riches linteaux et encadrements de fenêtres et les étages peuvent être soulignés par des bandeaux en relief. Les appartements sont également munis de balcons. Les portes d'entrée sont également soignées, imitant souvent les ferronneries travaillées du XIX^{ème} siècle. Les toitures peuvent être plates, à deux ou quatre pans, mais sont généralement à la mansarde et abritent des lucarnes.



ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

2. Formes urbaines et architecturales

Grands secteurs monofonctionnels :

Le tissu lié aux grands secteurs monofonctionnels accueille des constructions dédiées aux activités économiques.

Il s'agit généralement de grands terrains, dont l'organisation parcellaire et l'implantation du bâti varient en fonction du domaine d'activité et des entreprises qui les occupent. Les attiques sur les bâtiments y sont fréquents.

Figurent dans cette catégorie :

- **Des secteurs à dominante d'industrie ou d'entrepôt**
- **Des quartiers de bureaux urbains**
- **Des secteurs à dominante tertiaire**

ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

2. Formes urbaines et architecturales

Des secteurs à dominante d'industrie ou d'entrepôt :

Historiquement implantées le long de la Seine ou aux abords de l'aéroport d'Orly, ces zones sont desservies par des voies de gabarit important, permettant notamment la circulation de poids lourds. Le tracé de ces voies est géométrique. Ces espaces sont caractérisés par la place importante accordée aux véhicules motorisés : par la taille des voies, mais également par les nombreux ronds-points qui s'y trouvent, par les espaces de stationnement et par la faible place laissée au piéton, voire dangereux.

Les parcelles sont rectangulaires et de taille variée, et les bâtiments sont implantés au centre du terrain. L'emprise au sol des constructions est également variable, ce qui peut s'expliquer par le domaine d'activités qu'elles accueillent : une activité nécessitant de gros outils de production aura besoin d'une surface importante, d'autres entreprises privilégieront des espaces de stationnement pour le transport de leur marchandise. De manière générale, les espaces non construits accueillent davantage de stationnements que d'espaces verts.

La plupart des constructions en zone d'activités économiques n'excèdent pas une hauteur de R+2 : le rez-de-chaussée est occupé par les espaces de production, et les étages par des bureaux. Les bâtiments industriels les plus anciens séparent parfois les fonctions en deux bâtiments distincts sur la même parcelle.

La qualité architecturale y est peu recherchée : il s'agit de bâtiments aux formes géométriques simples, généralement rectangulaires, en tôle ou crépis. Aucun élément de modénature n'est observé, les ouvertures y sont simples, fonctionnelles.

Certaines zones d'activités ont fait l'objet d'opérations de requalification, voire de diversification des destinations, visant une revalorisation et une meilleure intégration de ce tissu dans l'environnement urbain. La végétation est présente sous la forme d'alignements d'arbres le long des voies de circulation ou de haies séparant les parcelles. Elle reste cependant peu présente au sein des parcelles.



Organisation urbaine

Un tracé de voirie rectiligne, composé de routes primaires. Des constructions massives occupant une vaste surface.



Organisation parcellaire

Des parcelles de tailles variables et géométriques.



Exemple : Thiais - Orly

Communes concernées :

Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Rungis, Orly, Thiais, Choisy-le-Roi, Morangis, Villeneuve-Saint-Georges, Valenton...

ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

2. Formes urbaines et architecturales

Les quartiers de bureaux :

La tertiarisation de l'activité économique à la fin du XXème siècle a transformé le paysage urbain, remplaçant beaucoup de locaux industriels par des immeubles de bureaux. Ceux-ci sont situés dans deux types d'espaces stratégiques :

- Concentrés dans les villes limitrophes de Paris
- Situés le long des axes structurants du territoire

Il s'agit de constructions atteignant des hauteurs élevées, et des emprises au sol importantes sur de grandes parcelles ou des regroupements de parcelles. Leur implantation se fait en front bâti, en alignement avec la rue. Les cœurs d'îlots sont souvent végétalisés mais ne bénéficient qu'aux employés des entreprises.

L'architecture des bâtiments varie en fonction des décennies dans lesquelles ils ont été construits. Cependant, la simplicité de ces constructions reste une constante : pas de modénature, peu de variation de matériaux, usage du verre, etc.

Le territoire comporte historiquement davantage de bâtis industriels ou de logistique, cependant ces quartiers connaissent une mutation vers des quartiers à vocation tertiaire, voire mixte, ces dernières années.

Les secteurs à dominante tertiaire :

Ces secteurs accueillent généralement les sièges de grandes entreprises. Si l'occupation de ces secteurs est également tertiaire, à l'instar des quartiers de bureaux, son organisation urbaine diffère et se rapproche davantage des zones d'activités économiques. On peut notamment citer les sites Veolia et Renault à Choisy-le-Roi, le Parc Paris Orly-Rungis, etc.

En effet, l'implantation des bâtiments se fait au centre de la parcelle sur des unités foncières très vastes. L'espace non construit est généralement partagé entre des parcs de stationnement privés et destinés aux employés, et des espaces verts qualitatifs mais peu fonctionnels.

La hauteur du bâti est généralement élevée, car ces constructions abritent de nombreux étages de bureaux.

Architecturalement, ces bâtiments adoptent un style neutre et sans ornementation, privilégiant davantage le verre et les armatures métalliques comme matériaux. Ils sont caractérisés par la régularité de leurs ouvertures, mais leur forme peut parfois se distinguer et leur attribuer un rôle de signal dans le paysage urbain. Dans cette même optique, le nom ou le logo de l'entreprise orne souvent la façade des bâtiments.



Communes concernées :

Gentilly, Arcueil, Villejuif, Vitry-sur-Seine, Orly, etc.



Communes concernées :

Rungis, Choisy-le-Roi, Orly, Villeneuve-Saint-Georges, Valenton, etc.

ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

2. Formes urbaines et architecturales

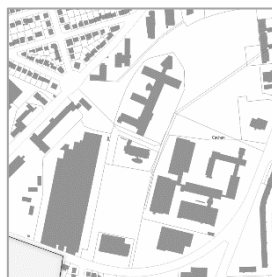
Grands sites d'équipements :



Les équipements sont relativement bien répartis sur l'ensemble des territoires communaux, en fonction de leur nature : les bâtiments religieux et administratifs sont situés dans le centre-ville, les bâtiments d'enseignement et sportifs se retrouvent dans tous les quartiers de chaque ville, et les équipements médicaux sont plus excentrés.

Le tissu dédié aux grands équipements est caractérisé par un parcellaire de grande taille présentant une grande assiette foncière.

Les bâtiments y sont implantés en cœur d'îlot ou en retrait par rapport à la voie. Pour les équipements accueillant du public tels que les complexes sportifs, les centres médicaux, etc., le terrain comporte une large surface dédiée au stationnement.



Organisation urbaine

Les bâtiments sont implantés au centre des parcelles.



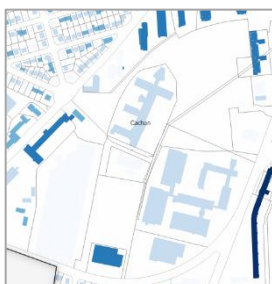
Organisation parcellaire

De vastes parcelles asymétriques.



Emprise au sol

Une emprise au sol globalement faible, de grandes surfaces dédiées aux espaces verts.



Hauteur

Hauteur variable selon la nature de l'équipement, mais excédant rarement les 18 m.

ANALYSE URBAINE

IV. Analyse des formes urbaines et architecturales

2. Formes urbaines et architecturales

L'architecture des équipements diffère selon leur fonction. Les équipements sportifs et scolaires ont des formes et aspects très variés en fonction de leur époque de construction et de la volonté politique à ce moment. Les équipements administratifs proposent une architecture souvent plus spectaculaire, afin de marquer l'identité de la commune. Ils constituent parfois des éléments de patrimoine remarquables.

Leurs points communs sont leur hauteur moyenne, entre R+1 et R+4 généralement, et leur volonté de marquer le paysage urbain en se démarquant du tissu environnant par des singularités architecturales.



Communes concernées :
Toutes les communes.

ANALYSE URBAINE

Planche – les Mairies du territoire du Grand-Orly Seine Bièvre



Ablon-sur-Seine



Arcueil



Athis-Mons



Cachan



Chevilly-Larue



Choisy-le-Roi



Fresnes



Gentilly



Ivry-sur-Seine



Juvisy-sur-Orge



Le Kremlin-Bicêtre



L'Hay-les-Roses



Morangis



Orly



Le Paray-Vieille-Poste



Rungis



Savigny-sur-Orge



Thiais



Valenton



Villejuif



Villeneuve-le-Roi



Villeneuve-Saint-Georges



Viry-Châtillon



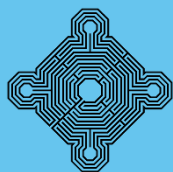
Vitry-sur-Seine



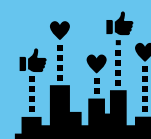
ANALYSE URBAINE

**Patrimoine**

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre

**14**édifices classés au titre des
Monuments Historiques**25** édifices inscrits**7** édifices ou parties d'édifices
sont partiellement classés ou
inscrits**5** sites classés**10** sites inscrits**15** bâtiments labellisés
« **Architecture contemporaine
remarquable** »Des œuvres de
street-art à forte
valeur patrimoniale dans les
communes les plus au Nord,
constituant une **spécificité
du Territoire**.**Les aqueducs de
Médicis, de la Vanne
et du Loing**, patrimoine
transcommunal**Un territoire riche en patrimoines bâtis**, qui peut
se décliner sous la typologie suivante :

- Le patrimoine **religieux**, militaire et **civil**
- Le patrimoine **industriel**
- Le patrimoine **agricole**
- Le patrimoine lié à l'habitat :
 - Les **châteaux, maisons de maître** et villas bourgeoises
 - Les **immeubles de rapport**
 - Le bâti du **faubourg**
 - Le **patrimoine contemporain** : les grands ensembles et autres résidences
- Autres éléments patrimoniaux spécifiques (grandes infrastructures, aqueduc de la Vanne, art contemporain...)



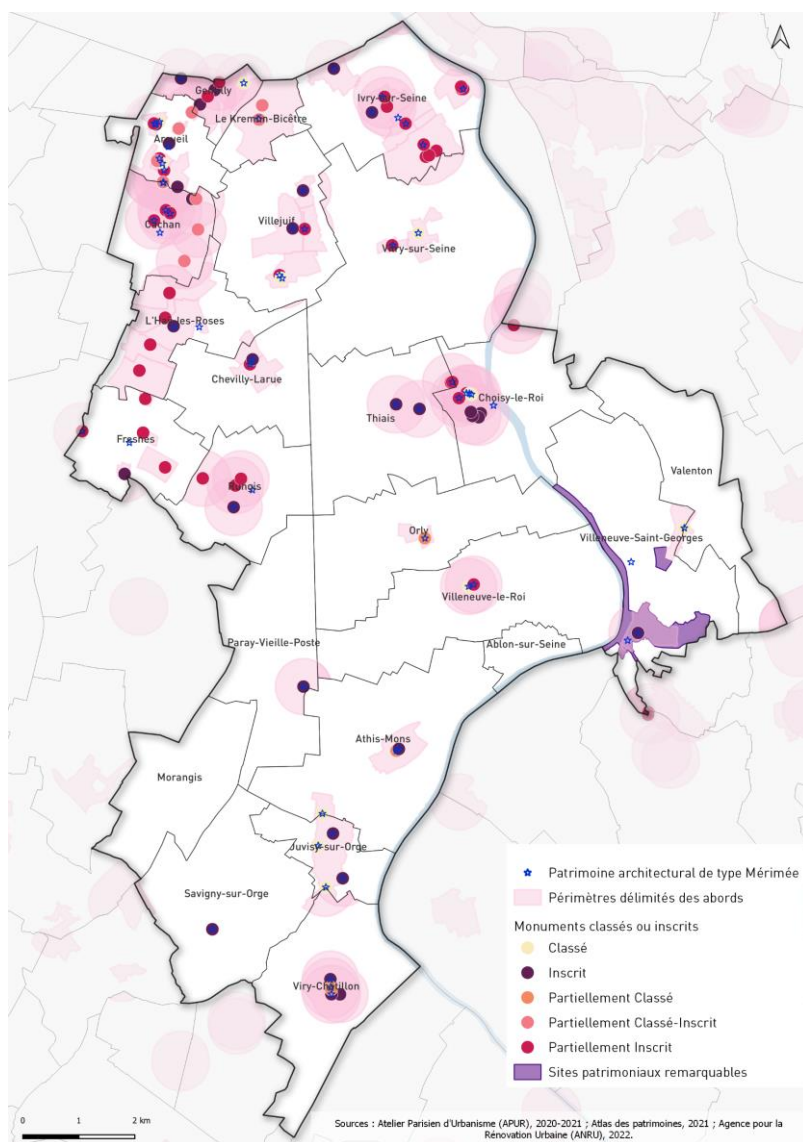
V. Patrimoine

1. Monuments historiques, sites classés et sites inscrits

Un riche patrimoine s'est constitué dans le temps sur le Territoire, au fil de son histoire. Il est issu d'époques différentes, d'évolutions successives, mais aussi de diverses fonctions.

Au cours de cette histoire des monuments emblématiques, d'envergure, ont vu le jour, dont une partie fait l'objet d'un classement au titre des Monuments Historiques (MH) ou des sites classés ou inscrits. Le territoire est ainsi concerné par plusieurs périmètres délimités des abords de Monuments Historiques (PDA), dont ceux d'édifices situés dans des communes voisines : le Moulin de Senlis à Montgeron et l'ancienne usine gazière d'Alfortville.

Le patrimoine à Grand-Orly Seine Bièvre



ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

1. Monuments historiques, sites classés et sites inscrits

Les monuments historiques :

14 édifices sont classés au titre des Monuments Historiques :

- La Pyramide, l'Observatoire Camille Flammarion et le Pont des Belles Fontaines à Juvisy-sur-Orge
- Les restes de l'Aqueduc gallo-romain et la Maison Renaissance à Cachan
- Le Menhir à Villeneuve-le-Roi
- Le Petit pavillon, dit « La Tourelle » à Valenton
- L'église Saint-Louis-Saint-Nicolas et le presbytère à Choisy-le-Roi
- La Chapelle de l'Immaculée Conception et l'église Saint-Denys à Arcueil
- L'église Saint-Saturnin à Gentilly
- L'église Saint-Germain à Vitry-sur-Seine
- Le groupe scolaire Karl Marx à Villejuif

7 édifices ou parties d'édifices sont partiellement classés ou inscrits, à l'instar du Domaine Piédefer à Viry-Chatillon, de l'église Saint-Germain de Paris à Orly ou encore l'Hôpital de Bicêtre au Kremlin-Bicêtre.



ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

1. Monuments historiques, sites classés et sites inscrits

Les monuments historiques :

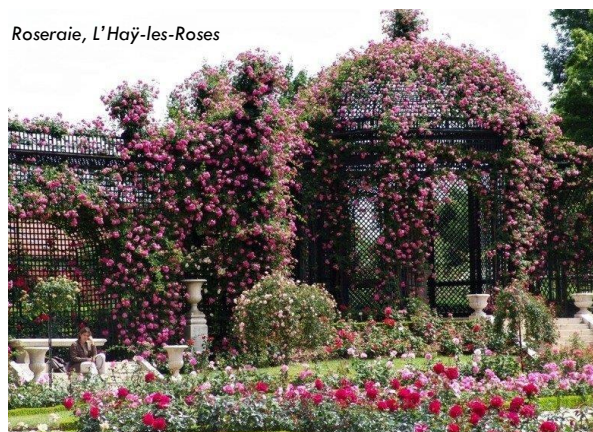
25 édifices sont inscrits au titre des Monuments Historiques :

- Des tronçons souterrains de l'Aqueduc des Eaux de Rungis à Arcueil, Gentilly et Cachan
- La Maison Raspail à Arcueil
- Le Château d'Athis à Athis-Mons
- L'église Sainte-Colombe ainsi que deux pavillons d'époque Louis XV et les grilles du Château Royal à Chevilly-Larue
- La Croix de Wissous à Fresnes
- L'église du Sacré-Cœur
- La roseraie départementale du Val-de-Marne à l'Haÿ-les-Roses
- Le Moulin à vent et l'église Saint-Pierre Saint-Paul à Ivry-sur-Seine
- La Croix-autel et la terrasse et grotte de rocaïlle à Juvisy-sur-Orge
- La pyramide commémorative du Maréchal de Vaux à Paray-Vieille-Poste
- L'église Notre-Dame-de-l'Assomption à Rungis
- Le Petit pavillon du premier Empire, l'obélisque et l'église Saint-Leu Saint-Gilles à Thiais
- La mire géodésique dite de Cassini et l'église Saint-Cyr Sainte-Julitte à Villejuif
- L'église Saint-Georges à Villeneuve-Saint-Georges
- L'église Saint-Denis à Viry-Chatillon
- Les bornes ornées du bonnet phrygien n°10 à Savigny-sur-Orge et n°11 et 12 à Viry-Châtillon
- La Pavillon de chasse à Vitry-sur-Seine

26 immeubles ou partie d'immeuble sont également partiellement inscrits, dont le Château de Berny à Fresnes ou encore l'Hôpital Charles Foix à Ivry-sur-Seine.



Château d'Athis, Athis-Mons



Roseraie, L'Haÿ-les-Roses



Bornes à bonnet phrygien, Viry-Chatillon

ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

1. Monuments historiques, sites classés et sites inscrits

Les sites classés et inscrits :

Un **site classé** est un site de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, dont la qualité appelle, au nom de l'intérêt général, la conservation en l'état et la préservation de toute atteinte grave. Le classement concerne des espaces naturels ou bâtis, quelle que soit leur étendue. Cette procédure est très utilisée dans le cadre de la protection d'un "paysage", considéré comme remarquable ou exceptionnel.

5 sites classés sont recensés sur le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre :

- Le Parc municipal à Choisy-le-Roi
- Le Parc d'Avaucourt à Athis-Mons
- Le Parc Camille Flammarion à Juvisy-sur-Orge
- Le Pavillon Choiseul et le Benoist-Préau à Viry-Chatillon
- Parc du Château du Séminaire à Savigny-sur-Orge et Morsang-sur-Seine

Le Parc municipal à Choisy-le-Roi :

Le site est constitué des restes du château de Choisy-le-Roi et d'une partie de son parc.

Le château avait été édifié par Mademoiselle de Montpensier sur les bords de Seine. Il n'en subsiste aujourd'hui que les deux pavillons des Suisses qui gardaient l'entrée principale, construits par A.-J. Gabriel vers 1750. Ils sont séparés par deux sauts de loup et entourés de balustres en pierre. Entre les deux pavillons, une grille garde l'actuelle entrée de ce parc, désormais municipal. Il a été redessiné au XIX^e siècle sur un plan romantique et accueille bosquets, plans d'eau et statuaire.

Les bâtiments de la mairie et de la bibliothèque municipale y ont été construits en 1850 avec les pierres provenant de l'ancien château.



Le Parc municipal, Choisy-le-Roi

ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

1. Monuments historiques, sites classés et sites inscrits

Parc d'Avaucourt à Athis-Mons :

Aux portes de la ville, la rue d'Ablon enjambe le chemin de fer et monte vers le centre-ville en traversant le coteau.

Ce coteau était autrefois riche de bois, prairies et belles demeures. En plein centre-ville, entre le chemin de la Forge et la rue de la Montagne d'Athis, au bord du plateau, l'ancien parc d'Avaucourt, jardin d'une jolie demeure implantée sur le coteau est devenu parc municipal



Parc Camille Flammarion à Juvisy-sur-Orge :

Formant une terrasse sur le coteau de la Seine, orienté vers le sud-est, le parc est clos de murs et abrite l'observatoire de Camille Flammarion. Il est composé d'une pelouse inclinée vers la Seine comportant deux terrasses : l'une le long de la route nationale 7, plantée de tilleuls ; l'autre occupée par un ancien verger aux allées bordées de buis. Le bois borde l'ensemble sur toute sa limite Est. Il abrite une grotte, la tombe de Camille Flammarion, une stèle et les vestiges d'un kiosque.



ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

1. Monuments historiques, sites classés et sites inscrits

Pavillon Choiseul et le Benoist-Préau à Viry-Chatillon :

Dans la commune de Viry-Chatillon, le site du Pavillon Choiseul et du Benoist-Préau est délimité par la route de Fleury-Mérogis et par la rue Horace-de-Choiseul. La première est en contrebas par rapport au parc du pavillon, entouré d'un haut mur en pierre et la deuxième donne accès direct à la propriété.

Au nord, à l'intersection des deux routes, d'anciens bâtiments bordent le périmètre du site classé. La maison faisant face à l'église de Saint-Denis est une propriété communale et celle adjacente, dite du Benoist-Préau, appartient aujourd'hui à une communauté religieuse. Passé l'entrée du pavillon Choiseul, on est désormais loin de la dense urbanisation qui caractérise la ville de Viry-Chatillon et ses environs. Le grand portail d'accès, flanqué des communs de l'ancienne demeure, fait face à l'aile de la maison qui date de 1736. L'implantation du bâtiment laisse apercevoir la belle véranda occupant la façade principale du pavillon Choiseul. Le parc du XVIII^e siècle complètement remanié au XIX^e siècle s'étend vers le sud avec un beau jardin à l'anglaise et un vaste bassin orné de statues. Vers 1850, M. Husson transforma l'ancien parc et plus tard, Horace de Choiseul acheva ce travail en enrichissant le site d'ornements et de nouvelles plantations.



Parc du Château du Séminaire à Savigny-sur-Orge et Morsang-sur-Seine :

Les berges de la Seine et les anciennes propriétés restent les seuls espaces ouverts dans ce tissu urbain très compact. D'anciennes sablières désormais désaffectées subsistent, aujourd'hui dévolus au sport et à la détente. Les parcs des anciens châteaux se transforment et sont aménagés pour les loisirs. Le parc du château du Séminaire à Morsang-sur-Orge, propriété du département de l'Essonne et géré depuis 1976 par le syndicat intercommunal de Morsang-sur-Orge et de Savigny-sur-Orge, est un grand parc périurbain aménagé pour l'accueil du public.



ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

1. Monuments historiques, sites classés et sites inscrits

Les sites classés et inscrits :

Un site inscrit est un espace naturel ou bâti de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque qui nécessite d'être conservé.

10 sites inscrits sont recensés sur le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre :

- Abords du parc municipal à Choisy-le-Roi
- Avenues de Versailles et de la République à Choisy-le-Roi et Thiais
- Parc et jardins à Villeneuve-le-Roi
- Rives de la Seine à Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Viry-Chatillon
- Propriété au lieu-dit Le Clos Pérault à Athis-Mons
- Château et parc à Athis-Mons
- Ancien parc et terrasse à Juvisy
- Plan d'eau et les deux rives de l'Orge à Juvisy
- Parc de Bel-Fontaine à Juvisy
- Ensemble formé par le pavillon Choiseul, le Benoist-Préau, l'Abbaye, l'institut Saint-Clément et l'église Saint-Denys à Viry-Chatillon

Abords du parc municipal à Choisy-le-Roi :

En accompagnement du site classé du parc municipal de Choisy-le-Roi, ce site inscrit comprend les abords immédiats du parc, soit une bande de vingt mètres de profondeur de la frange nord du site classé, et la place, dite de l'Hôtel de Ville, en front de route nationale 305, où subsistent les restes de l'entrée monumentale du parc. Sont également associés à ce site les fronts bâtis des îlots compris entre l'avenue Anatole-France et la rue Raspail, ainsi que les façades des fonds de parcelles de la rue Michelet, au sud du parc.

Avenues de Versailles et de la République à Choisy-le-Roi et Thiais :

Le site est intimement lié à celui du parc de la mairie de Choisy-le-Roi qu'il prolonge. Il était constitué à l'origine d'une double allée de plantations encadrant l'allée de la Reine, actuelle avenue de Versailles, entre l'entrée du château de Choisy-le-Roi et le carrefour de la Belle-Épine sur la commune de Thiais. Il formait une perspective en direction de l'ouest de Versailles.



ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

1. Monuments historiques, sites classés et sites inscrits

Rives de la Seine (Athis-Mons, Corbeil-Essonnes, Coudray-Montceaux, Draveil, Etolles, Evry, Grigny, Juvisy-sur-Orge, Morsang-sur-Orge, Ris-Orangis, Saint-Germain-lès-Corbeil, Saint-Pierre-du-Perray, Saintry-sur-Seine, Soisy-sur-Seine, Vigneux-sur-Seine, Viry-Chatillon) :

Le site concerne seize communes de la vallée de la Seine sur une longueur de vingt-cinq kilomètres. Les rives et paysages du fleuve présentent, du fait des multiples activités qui s'y sont développées à travers l'histoire, des caractéristiques paysagères très contrastées, où se succédant des zones forestières et rurales, des confluences de petites rivières, des places naturelles inondables, des gravières, des espaces urbains et des secteurs d'activités sur lesquels s'est appuyé, en grande partie, le développement économique de l'est essonnien.

Les coteaux jouent un rôle majeur dans la structure paysagère du site. Ils accueillent les bourgs, les parcs, jardins et vergers subsistants. Les éléments de plateaux inclus dans le site permettent un contraste très valorisant avec des perspectives sur les grands champs ouverts ou les franges d'urbanisation.

Le site porte les traces de nombreux grands domaines, parcs de châteaux de plaisance, qui, dès le XVIII^e siècle, ont rassemblé de vastes ensembles terriens d'exploitation... Ces propriétés se situaient dans la partie la plus remarquable du site, la pente du coteau, afin de bénéficier des vues les plus intéressantes sur la vallée et tirer l'eau des sources afin d'alimenter les bassins et fontaines.



Rives de la Seine à Athis-Mons

Parc et jardins à Villeneuve-le-Roi :

Le site sur lequel s'élève aujourd'hui la mairie appartenait au XV^e siècle aux Chartreux qui cultivaient la vigne et confectionnaient un vin de bonne renommée. En 1596, les abbés vendent leur propriété de 790 arpents afin d'aider financièrement le roi dans sa lutte contre les protestants. La seigneurie, devenue laïque, est acquise par le prévôt des marchands de Paris.

Propriété au lieu-dit Le Clos Pérault à Athis-Mons :

Le site est localisé en limite des terres agricoles du Hurepoix et de la vallée de l'Orge. Ces lieux pollués par le bruit des avions et par les établissements industriels installés aux bords de la Seine étaient autrefois d'une grande beauté. Louis XIV, fasciné par le panorama, avait pensé construire sa résidence royale sur le coteau Juvisy-sur-Orge, qui se prolonge dans celui d'Athis-Mons.

Dans les années 1940, les petites villes de l'agglomération parisienne furent soumises à une urbanisation intense. La ville d'Athis-Mons suivit. La protection du coteau « à l'écart de la civilisation urbaine » et occupé par de grandes propriétés privées sembla s'imposer. Ces lieux de verdure, encore intacts, furent inscrits à l'Inventaire des sites. Le lieu-dit Clos-Pérault constituait la plus petite propriété protégée du coteau et confinait au parc d'Athis.



Clos Pérault, Athis-Mons

ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

1. Monuments historiques, sites classés et sites inscrits

Château et parc à Athis-Mons:

Les limites de la ville d'Athis-Mons sont marquées au nord par l'aéroport d'Orly et à l'est par la Seine. C'est ici que l'Orge rencontre la puissante Seine.

Sur ces coteaux boisés qui cadrent la vallée de la Seine, les communes d'Ablon-sur-Seine, Athis-Mons et Juvisy-sur-Orge avaient construit jadis leurs plus belles demeures. Le château d'Athis, en balcon sur le fleuve, ouvrait ses façades vers l'est et son parc descendait jusqu'à l'Orge.



Ancien parc et terrasse de Juvisy :

Il s'agit d'un parc constituant une percée vers la Seine à travers deux terrasses. Perpendiculairement au coteau et descendant vers la Seine, une rue aboutit à un petit belvédère en demi-lune au bord d'une cascade. Deux escaliers en ciment en faux bois accèdent à une terrasse comportant un grand bassin encadré par deux parterres de gazon. Derrière un gros chêne, une grotte dans le talus permet d'accueillir une source qui alimente le bassin. Celle-ci recèle une grande salle en rochers et deux escaliers encadrent une cascade d'eau qui rebondit sur des marches de pierre.

Aux extrémités de la terrasse, des escaliers rejoignent une esplanade ornée d'un monumental mur de soutènement du XVII^e siècle en rocaïlle et meulière. Un escalier descend jusqu'à l'Orge et enjambe un pont. La vue s'offre largement sur la Seine. On peut accéder au site par deux escaliers qui débouchent sur l'esplanade en fer à cheval.

Plan d'eau et rives de l'Orge à Juvisy :

Les coteaux de Juvisy-sur-Orge, d'Athis-Mons et de Villeneuve-le-Roi dominent la vallée de la Seine et ouvrent des perspectives vers la forêt de Sénart. Ces paysages de la rive droite de la Seine sont particulièrement marqués par la présence d'anciennes sablières qui ont ajouré les bords de l'eau. Depuis les points hauts de Juvisy-sur-Orge, on profite de belles échappées vers le fleuve. Dans le centre-ville par contre, on découvre un autre paysage fluvial, plus intime, celui créé par les rives de l'Orge, en aval du pont de l'avenue d'Estienne-d'Orves.



ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

1. Monuments historiques, sites classés et sites inscrits

Parc de Bel-Fontaine à Juvisy :

En 1657, André Le Nôtre dessine pour le seigneur de Juvisy, M. des Roches, un parc de cinquante hectares dont il ne reste aujourd'hui que quelques vestiges. En 1730, l'architecte Jacques-Ange Gabriel construit le pont des Belles-Fontaines qui fut embelli de statues et fontaines monumentales. Plus au sud, les grands noms de l'astronomie fréquentèrent l'observatoire construit en 1884 par Camille Flammarion. En bordure de la nationale 7, le château de la ville de Juvisy-sur-Orge, non loin des bâtiments insolites de l'observatoire, profite de sa belle exposition sur le coteau pour mirer la Seine plutôt que les étoiles. C'est le parc du château de Bel-Fontaine. Il appartient à la ville et est inscrit depuis l'après-guerre à l'inventaire des sites.



Parc de Bel-Fontaine, Juvisy-sur-Orge

Ensemble formé par le pavillon Choiseul, le Benoist-Préau, l'Abbaye, l'institut Saint-Clément et l'église Saint-Denys :

Le site est constitué de terrasses et jardins qui forment un parc dans un quartier ancien de Viry-Chatillon. Une cour symétrique avec statuaire forme l'entrée de la propriété. Un jardin régulier et un grand bassin forment la composition principale. Une première terrasse dessinée selon un axe perpendiculaire à la maison, ponctuée d'ifs taillés et bordée d'une balustrade, accueille un grand bassin rectangulaire suivi d'une allée bordée de buis menant au fond du jardin. Un chemin en arc de cercle borde la terrasse en rupture de pente. Plusieurs arbres sont remarquables : platanes, ginkgos, ifs et cèdres bleus. Un second axe perpendiculaire traverse la terrasse et relie les parties basse et haute du site. En contrebas, un vallon boisé cerne un espace engazonné qui ouvre une perspective depuis la terrasse. On y découvre des grottes et des sources. En partie haute, une orangerie et un jardin régulier séparés par un alignement de marronniers complètent la composition.



Rue Horace de Choiseul, Viry-Chatillon

ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

2. Label patrimoine contemporain remarquable

15 bâtiments sont labélisés « Architecture Contemporaine Remarquable » :

- la Chapelle du collège Saint-Charles à Athis-Mons
- L'église Saint-Jean-l'Evangéliste à Cachan
- Le Grand ensemble de La Peupleraie à Fresnes
- La Gare de Gentilly
- L'église Saint-Paul de l'Haÿ-les-Roses
- La Cité Maurice-Thorez, le Centre-ville dit centre Jeanne-Hachette et la Cité du Légit à Ivry-sur-Seine
- L'église Notre-Dame-de-France à Juvisy-sur-Orge
- Le lycée Jean-Baptiste Corot à Savigny-sur-Orge
- Les réservoirs et l'église Sainte-Colombe et chapelle de secours à Villejuif
- La rotonde ferroviaire de Villeneuve-Saint-Georges
- L'église du Saint-Esprit à Viry-Chatillon
- L'église Notre-Dame-de-Nazareth à Vitry-sur-Seine

Ce label est attribué aux immeubles, aux ensembles architecturaux, aux ouvrages d'art et aux aménagements faisant antérieurement l'objet du label « Patrimoine du XXe siècle » qui ne sont pas classés ou inscrits au titre des monuments historiques, parmi les réalisations de moins de 100 ans d'âge, dont la conception présente un intérêt architectural ou technique suffisant.

À ce jour, près de 1 400 immeubles, ensembles architecturaux, ouvrages d'art et aménagements sont labélisés en France.



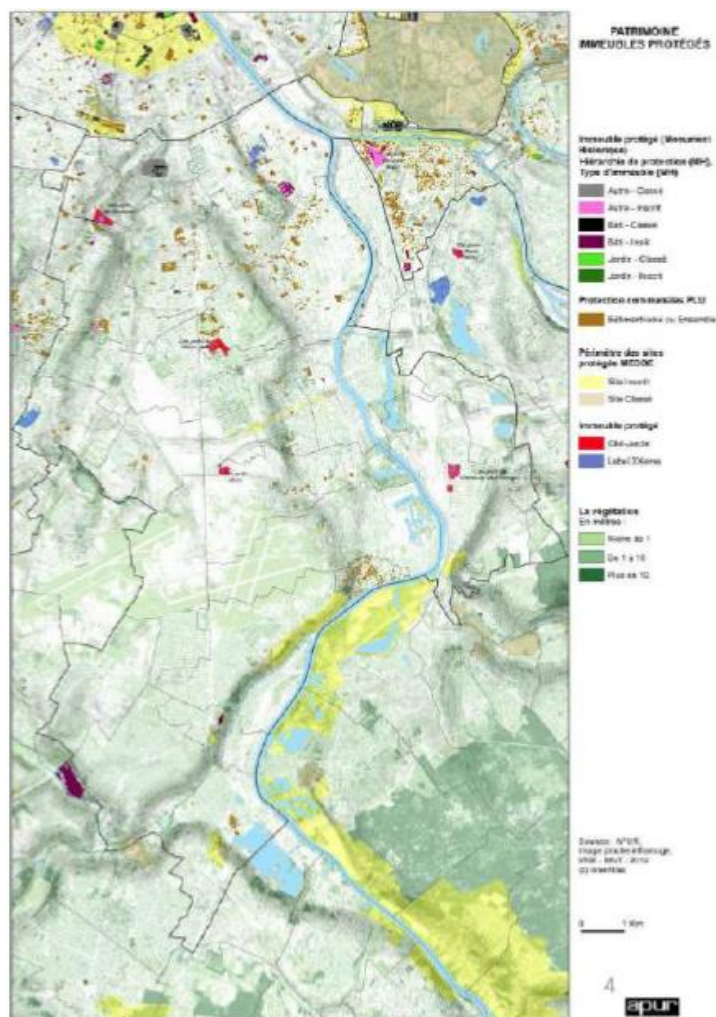
V. Patrimoine

3. Éléments de patrimoine remarquable

Au-delà des éléments qui sont d'ores et déjà repérés et protégés, le Territoire bénéficie d'un large tissu patrimonial, riche et varié. Il recouvre des formes allant du monumental au vernaculaire et représente différentes époques de construction. Au côté d'un grand patrimoine remarquable, classé, qui est présent sous la forme d'anciens châteaux ou de chasses royales, l'existant commence à être considéré comme objet à valoriser.

Ils sont déclinés dans ce chapitre selon les grandes familles et catégories suivantes :

- Le patrimoine religieux, militaire et civil
- Le patrimoine industriel
- Le patrimoine agricole
- Le patrimoine lié à l'habitat :
 - Les châteaux, maisons de maître et villas bourgeoises
 - Les immeubles de rapport
 - Le bâti du faubourg
 - Le patrimoine contemporain : les grands ensembles et autres résidences
- Autres éléments patrimoniaux spécifiques



La concentration de patrimoine est plus importante au nord de la plateforme aéroportuaire. Pratiquement toutes les communes ont mis en place une protection plus fine de leur patrimoine, ce qui témoigne d'une volonté de protéger un patrimoine potentiellement en danger de dégradation ou face à une urbanisation croissante.

ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

3. Éléments de patrimoine remarquable

Le patrimoine religieux, militaire et civil :

Les **édifices religieux** participent grandement au patrimoine collectif et sont des monuments emblématiques qui structurent le paysage.

Le territoire concentre une diversité d'édifices religieux (cathédrales, chapelles, églises, presbytères...) provenant d'époques différentes et aux caractéristiques architecturales variées. On y retrouve des églises de style roman, telle que l'église Sainte-Colombe de Chevilly-Larue datant du X^{ème} siècle, des édifices datant des Lumières, comme la Cathédrale Saint-Louis-et-Saint-Nicolas de Choisy-le-Roi ou encore des bâtiments à l'architecture bien plus contemporaine. L'église Notre-Dame-de-l'Assomption à Rungis a par exemple été construite au XX^e siècle selon une structure néo-gothique, mais dans un matériau novateur : le béton. L'architecte Bérard a également utilisé une technique moderne : les éléments sont moulés au préalable puis assemblés sur place.

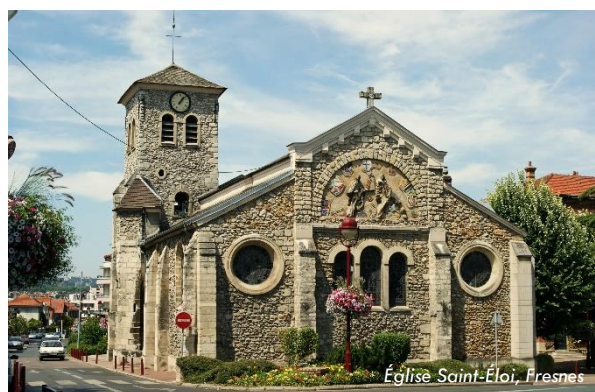
Des matériaux variés sont utilisés et apportent une véritable diversité au patrimoine religieux du territoire : béton, briques, pierres, toiture en zinc, granit, etc.



Église Sainte-Colombe de Chevilly-Larue



Église Notre-Dame-de-l'Assomption de Rungis



Église Saint-Eloi, Fresnes



Tombe de Rouget de Lisle, Choisy-le-Roi

ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

3. Éléments de patrimoine remarquable

Le patrimoine religieux, militaire et civil :

La réalisation de certains équipements publics a donné lieu à la constitution d'une partie importante du patrimoine du Territoire. De nombreux équipements et services publics sont notables pour leur composition architecturale représentative d'un style ou d'une politique : groupes scolaires, hôtels de ville, équipements sanitaires, culturels, sportifs et de loisirs, etc.

Les communes du Territoire ont un lien historique avec le domaine de la santé, en particulier au sein de la Vallée de la Bièvre. Le patrimoine associé à cette fonction de Territoire de Santé est donc fourni, et riche de la diversité de son architecture, de ses époques de constructions et de la qualité paysagère qui y est liée.

De la même manière, les territoires des communes limitrophes à Paris ont été impactés au XIX^e siècle par l'édification de l'enceinte de Thiers et de ses seize forts entre 1840 et 1845. À Grand-Orly Seine Bièvre les remparts bastionnés des forts d'Ivry et de Bicêtre marquent toujours le paysage, mais sont inaccessibles au public en raison de leur occupation par le Ministère des Armées.

Pour ces équipements, il s'agit principalement de préserver leur valeur historique et/ou architecturale, la perception des volumes, certaines techniques constructives et les matériaux. Ces édifices constituent par ailleurs souvent de véritables repères dans le paysage urbain et dans la vie quotidienne des usagers du territoire.



Hôpital Bicêtre, Le Kremlin-Bicêtre



Groupe Hospitalier Charles Foix-Jean Rostand, Ivry-sur-Seine



Institut Gustave Roussy, Villejuif



Fort d'Ivry

ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

3. Éléments de patrimoine remarquable

Le patrimoine industriel :

Une des forces de Grand-Orly Seine Bièvre est son passé industriel qui lui a légué de nombreux bâtiments qui marquent encore de nos jours le tissu urbain. Ils constituent aujourd'hui un réel patrimoine industriel.

Alors que la désindustrialisation a fait disparaître de nombreux sites, certains bâtiments ont été reconvertis, comme l'Anis Gras à Arcueil. Dans les années 1870, la famille Raspail construit une usine afin de commercialiser des recherches pharmaceutiques et produire des liqueurs aux vertus digestives. La fabrique est ensuite transformée en distillerie qui produisait de l'anisette sous la direction des Frères Gras (Société Métropolitaine Gras Frères) à partir de 1962 et ce jusqu'en 1990. La ville d'Arcueil fait l'acquisition des lieux en 1994 et ouvre ponctuellement l'ancienne usine pour des associations locales. En 2005, l'Association Ecarts occupe les lieux rénovés avec des activités culturelles, une résidence artistique et des événements ouverts à tous.

Des balades du patrimoine sont proposées pour redécouvrir ce passé industriel comme la « promenade au fil de l'héritage industriel des bords de Seine ». Elle chemine d'Ivry-sur-Seine (Usine Saint-Raphaël, ancienne usine des eaux de la ville de Paris) en passant par Vitry-sur-Seine (pont du port à l'Anglais, ancienne maroquinerie Hollander) puis se finit à Choisy-le-Roi (gare, Port de Choisy-le-Roi et carrière des sables).

La plupart des vestiges de cette époque présentent les caractéristiques suivantes :

- Constructions alignées sur la rue et organisées autour d'une cour, ou alignement sur la rue pour certains ateliers
- Façade en brique apparente ou béton
- Ossature béton ou métallique
- Verrières
- Couverture en sheds à tuiles mécaniques ou zinc ou toiture-terrasse
- Structure intérieure en halle



ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

3. Éléments de patrimoine remarquable

Le patrimoine agricole :

Le Territoire de Grand-Orly Seine Bièvre est aujourd'hui fortement urbanisé et a connu des évolutions et transformations importantes dans le temps. Il n'en demeure pas moins que ce territoire fut longtemps rural et que des traces de ce passé sont encore visibles de nos jours.

De nombreuses communes du Territoire gardent encore des traces de ce passé rural et villageois. Il reste de beaux alignements, des maisons à portes cochères, des ensembles bâtis typiquement ruraux ou encore des constructions plus ponctuelles témoignant de ce passé. Peuvent notamment être cités le Moulin de la Tour à Ivry-sur-Seine, qui daterait du XVe siècle et aurait alimenté la commune en farine jusqu'au début du XIXe siècle.

Certaines fermes sont encore visibles, voire ont été réhabilitées et occupent aujourd'hui de nouvelles fonctions. Le bâtiment de la Grange Sainte-Geneviève à Rungis est aujourd'hui une salle de spectacle. On retrouve à l'extérieur de cet espace, l'ancien égouttoir à fromage de la ferme, qui témoigne des activités d'élevage présentes sur le territoire.



Moulin de la Tour, Ivry-sur-Seine



La ferme de Mons à Athis-Mons



La Grange Sainte-Geneviève, Rungis



Cave-carrière Delacroix, Ivry-sur-Seine



La ferme de Contin à Paray-Vieille-Poste



Ferme de Cottinville à Frenses

ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

3. Éléments de patrimoine remarquable

Le patrimoine lié à l'habitat :

Les châteaux et maisons de maître

Plusieurs châteaux et grandes bâtisses ont été édifiés sur le Territoire. Si tous ne sont plus là aujourd'hui, ils constituent des éléments majeurs, emblématiques, du patrimoine et structurent encore le Territoire.

Le XIX^e siècle, et l'arrivée des premières lignes de chemin de fer, a vu se développer sur le Territoire une multitude de « petits châteaux » et maisons de maître, avec leurs parcs attenants, appartenant à des notables de Paris, venus chercher la campagne aux portes de Paris.

D'autres châteaux et parcs remarquables datant des XVII^e et XVIII^e siècles, et jusqu'au milieu du XIX^e siècle, au point d'être identifiés et protégés, ponctuent le Grand-Orly Seine Bièvre.



Les maisons bourgeoises

Le territoire accueille de nombreuses maisons remarquables de type maisons de maître ou bourgeoises. Ces maisons datent de la fin du XIX^e siècle ou de l'entre-deux-guerres. Elles sont souvent isolées au milieu d'une propriété, précédées d'une cour et complétées d'un jardin. Leur architecture est particulièrement soignée éléments de décors sur la façade, ferronneries travaillées, etc.

Souvent en pierre de taille ou en meulière, elles présentent un gabarit important et arborent différents styles.



ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

3. Éléments de patrimoine remarquable

Le patrimoine lié à l'habitat :

Les immeubles de rapport

Ce type de construction et d'architecture est apparu au XVIII^{ème} siècle, mais il s'est particulièrement développé sur le Territoire au XIX^{ème} et début du XX^{ème} siècle.

Ces immeubles épousent un style qui leur est propre, entre pierres de meulière, briques rouges et blanches, voire en pierre de taille. Les façades des immeubles de rapport sont ordonnancées et diversement ornées : frises sous forme de moulures, ferronneries travaillées, etc.

Ils sont ainsi en cohérence avec le tissu urbain pavillonnaire qui les entoure, mais se démarquent par leur hauteur. On les retrouve en plus grand nombre et plus densément présents à proximité de Paris (Gentilly, Le Kremlin-Bicêtre, Ivry-sur-Seine...) ou en centre-ville et aux abords des gares.



Façades, rue Jean Jaurès, Villejuif

ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

3. Éléments de patrimoine remarquable

Le patrimoine lié à l'habitat :

Le bâti de faubourg

Très présent sur le territoire, en particulier en centre-ville, ce type de bâti accueille une diversité urbaine et fonctionnelle participant à l'identité de Grand-Orly Seine Bièvre.

Les immeubles de rapport populaires :

Ce sont des immeubles datant du milieu du XIX^{ème} siècle, liés aux mutations économiques et sociales de l'époque. Ils sont implantés à l'alignement des rues, le long des grandes artères. Leur façade est généralement en plâtre avec des décorations, des ferronneries et des modénatures simples.

Les maisons en bande :

Il s'agit de maisons construites au milieu du XIX^{ème} siècle, liées aux mutations économiques et sociales de l'époque. Elles viennent s'implanter à l'alignement des rues ou en retrait avec un jardinet à l'avant. Elles utilisent des matériaux variés, mais les pentes de toit sont quasi identiques.

Les maisons ouvrières :

Ces maisons, très présentes sur le territoire, se sont développées de la fin du XIX^{ème} siècle aux années 1950 et constituent un marqueur de l'identité du territoire et de son histoire industrielle. Ces maisons sont enduites pour les plus modestes ou en meulière et possèdent peu de décors.



ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

3. Éléments de patrimoine remarquable

Le patrimoine lié à l'habitat :

Le patrimoine contemporain : grands ensembles et autres formes de collectif

Très présent sur le territoire, en particulier en centre-ville, ce type de bâti accueille une diversité urbaine et fonctionnelle participant à l'identité de Grand-Orly Seine Bièvre.

Les Habitations à bon marché (HBM) :

Constructions réalisées entre la fin du XIXème siècle et la Seconde guerre mondiale, les Habitations à bon marché (HBM) sont les ancêtres des HLM. Impulsées par la loi Siegfried de 1894, elles ont permis de répondre à la demande forte de logements ouvriers.

Les grands ensembles :

Les grands ensembles ont marqué les banlieues et témoignent de l'histoire de leur urbanisation. Érigés après la Seconde Guerre mondiale, ces immeubles de grande taille ont été construits sur le territoire national et particulièrement en Ile-de-France pour répondre à la pénurie importante de logements à la suite du conflit.

Les cités-jardins

Les cités-jardins offrent un exemple de l'organisation de l'espace des banlieues par la puissance publique jusqu'alors laissée à l'urbanisation privée. Les nouvelles constructions y sont souvent innovantes, de par leurs systèmes constructifs (en poteau-poutre, en préfabriqué), leur agencement, le traitement des espaces verts, ou encore à travers les matériaux utilisés (métal, verre, béton matricé...). À Grand-Orly Seine Bièvre, la cité-jardin de l'aqueduc à Arcueil est à noter.



ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

3. Éléments de patrimoine remarquable

Autres éléments patrimoniaux spécifiques :

Les grandes infrastructures

Territoire stratégique, productif et d'innovation, Grand-Orly Seine Bièvre a connu de nombreuses transformations et a vu s'ériger des infrastructures remarquables.

Le déploiement des réseaux ferrés s'est accompagné de construction de gares. Plusieurs d'entre elles peuvent être mentionnées pour leurs qualités architecturales et paysagères.

La présence de la Seine a également été un vecteur de construction de grandes infrastructures à valeur patrimoniale, telles que des ponts, barrages et écluses, pour beaucoup datant du XIX^{ème} siècle. C'est le cas du Pont du Port à l'Anglais à Ivry-sur-Seine ou encore des barrages-écluses d'Ablon-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine. Le barrage et écluse à sas d'Ablon-sur-Seine, construits en 1863, ont pour fonction de réguler le débit et le trafic fluvial de la Seine.



Écluse d'Ablon-sur-Seine

L'aqueduc de la Vanne

Certains monuments courent également sur plusieurs communes et marquent le paysage de Grand-Orly Seine Bièvre. L'aqueduc de la Vanne en est un des symboles les plus remarquables. Œuvre d'Eugène Belgrand d'une longueur de 156 km permettant d'acheminer l'eau à Paris, sa construction remonte à 1874. Peu avant Paris, une dérivation de l'aqueduc de la Vanne permet d'alimenter le réservoir de l'Haÿ-les-Roses.

Les deux aqueducs se séparent ensuite pour franchir la vallée de la Bièvre. L'aqueduc de la Vanne franchit la vallée par le pont-aqueduc d'Arcueil, alors que l'aqueduc du Loing la franchit par un pont-siphon à Cachan.



L'aqueduc de la Vanne, Arcueil

ANALYSE URBAINE

V. Patrimoine

3. Éléments de patrimoine remarquable

Autres éléments patrimoniaux spécifiques :

Art contemporain dans l'espace public

Le territoire est également un lieu d'émergence du street-art et de l'art contemporain que les communes cherchent aujourd'hui à valoriser.

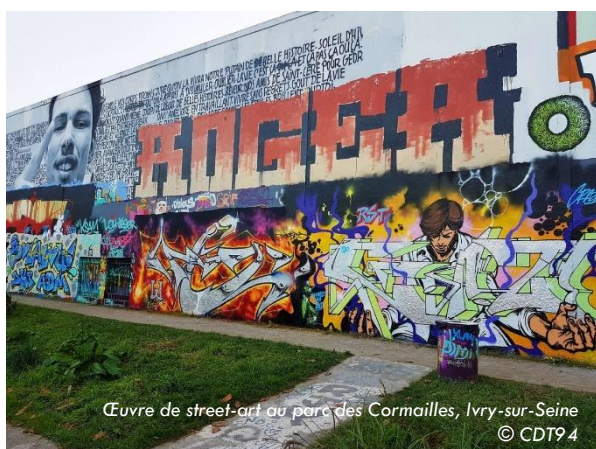
L'intérêt patrimonial du street-art est en pleine émergence, les amateurs sont de plus en plus nombreux à arpenter les rues pour admirer ses œuvres. Certains noms très connus du street-art ont laissé leur trace notamment à Vitry-sur-Seine : C215, David Walker, Sly2 ou encore Pixel Pancho.

En témoigne le projet de Sentier du Street-art du Grand Paris que les associations Vitry'N urbaine, Des Ricochets sur les pavés et Campus urbain proposent de mettre en place pour 2018. Ce sentier métropolitain de 20 km prend son départ de l'Anis Gras à Arcueil, passe par le XIIIème arrondissement parisien puis descend à Vitry-sur-Seine, considérée comme une des galeries du street-art référence dans le monde.

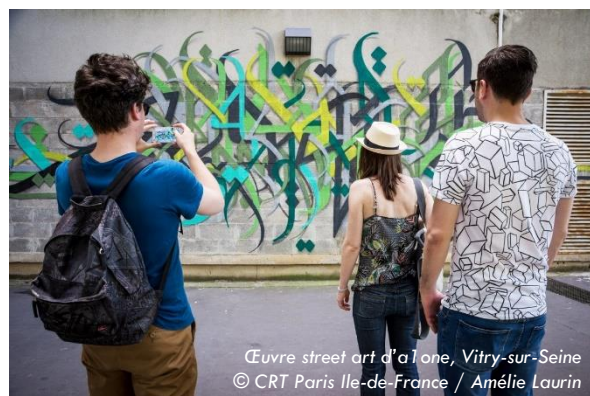
L'ensemble de ces éléments de patrimoine diversifié sont des marqueurs de l'identité du Territoire et sont un atout sur lequel se positionner en termes d'offre touristique.



Sculpture Monumentale De Dubuffet, Vitry-sur-Seine



Œuvre de street-art au parc des Cormailles, Ivry-sur-Seine
© CDT94



Œuvre street art d'a1one, Vitry-sur-Seine
© CRT Paris Ile-de-France / Amélie Laurin

Les enjeux

Un territoire fort de l'histoire urbaine de ses communes, de l'arrivée d'activités industrielles puis de grandes infrastructures de transport (aéroportuaire, ferré, routier...), donnant lieu à de multiples paysages urbains et de fortes identités. Le territoire poursuit activement sa mutation, via de nombreux projets récents, en cours ou en réflexion, qui visent davantage de mixité, notamment dans les quartiers aujourd'hui à forte empreinte industrielle. Ces évolutions récentes font émerger un enjeu de **transformations urbaines respectueuses de l'identité et de l'histoire**, notamment industrielle, des communes et du Territoire.

L'occupation du sol est caractéristique des territoires de petite couronne parisienne, qui se sont fortement urbanisés au sortir de la Seconde Guerre mondiale, aux dépens des espaces naturels et agricoles. Cette tendance se poursuit, bien que contrainte et par conséquent ralentie, sur ces 10 dernières années, avec la consommation de plus de 80 ha d'espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF) à l'échelle du territoire. Dans un contexte environnemental et sociétal exigeant, l'enjeu est de **freiner la consommation des espaces NAF** afin de préserver des espaces de respiration et de biodiversité, pour **privilégier la densification des tissus urbains existants**.

Des densités importantes sur l'ensemble du territoire, bien que répondant à des logiques de concentration sur les lieux stratégiques : proximité à Paris, centres-villes, gares et futures gares du Grand Paris Express, axes structurants. Les espaces pavillonnaires sont également relativement denses, mais constituent un **patrimoine important à préserver pour son intérêt social** (continuité des parcours résidentiels, mixité sociale des communes) et **environnemental** (architecture et jardins).

La poursuite générale de la densification est **conditionnée à l'identification des secteurs sélectionnés sur des critères de réceptivité** (paysage, offre d'équipements publics, rapport à l'espace public, desserte par les réseaux publics) pour promouvoir une **intensification raisonnée, ciblée et respectueuse des tissus urbains existants**.

Des formes urbaines variées, héritées des logiques, des besoins et des styles architecturaux de différentes époques, qui se retrouvent néanmoins sur l'ensemble du territoire et contribuent à créer une histoire commune. **Un enjeu de préservation, de valorisation de ces formes urbaines**, mais aussi pour les futurs projets **de considération de l'identité qui se dégage des quartiers et bâtis existants**.

Un patrimoine abondant et diversifié, tant bâti qu'immatériel, témoin d'une histoire riche et d'une histoire qui se construit toujours. L'enjeu est de **protéger ces éléments de patrimoine et leurs abords**.



B.

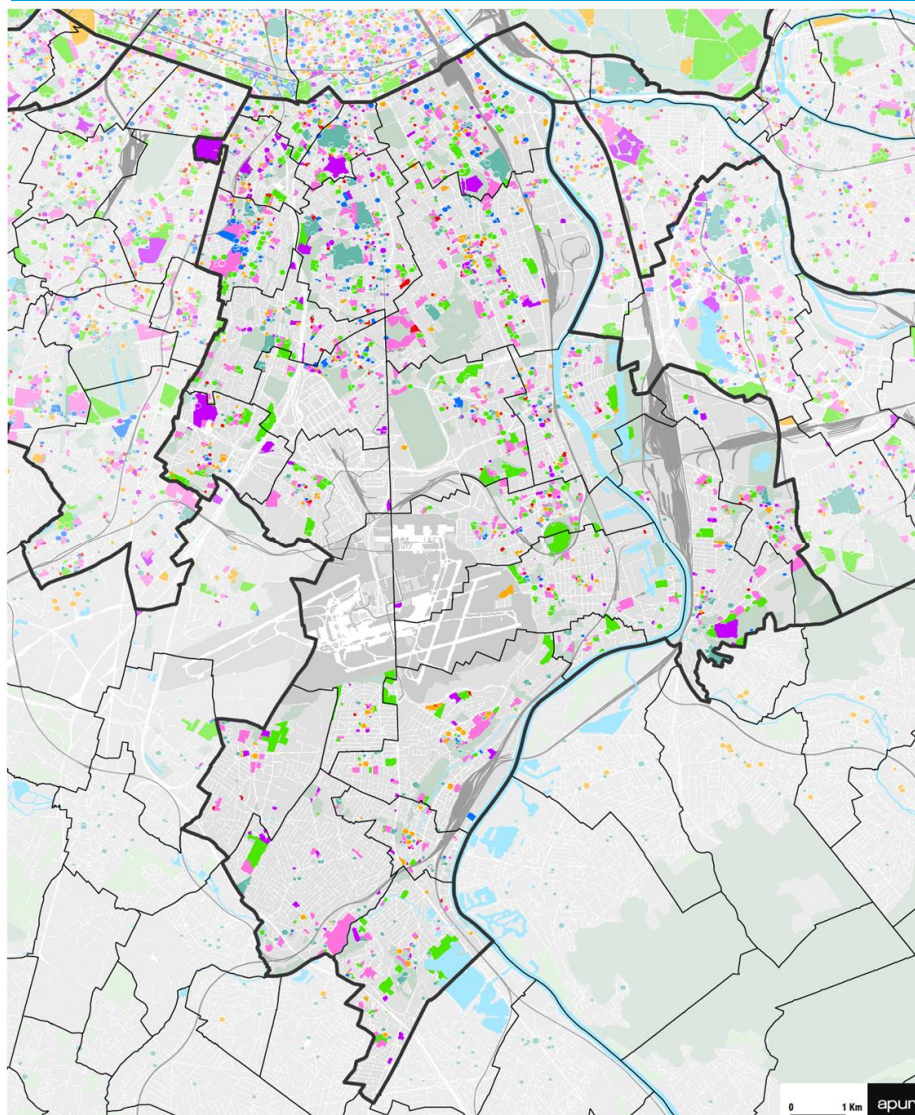
Fonctionnement urbain

FONCTIONNEMENT URBAIN

Équipements et services

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre

L'offre en équipements du territoire



- • Petite Enfance
- • Enseignement et Education
- • Culture et Loisirs
- • Sport
- • Santé
- • Action Sociale et hébergement spécifique
- • Administration et service public

Rayonnement de l'équipement :

- Métropolitain
- Territorial
- Local

Hors espaces verts, cimetières, lieux de culte, monuments

Source : APUR

Source : APUR

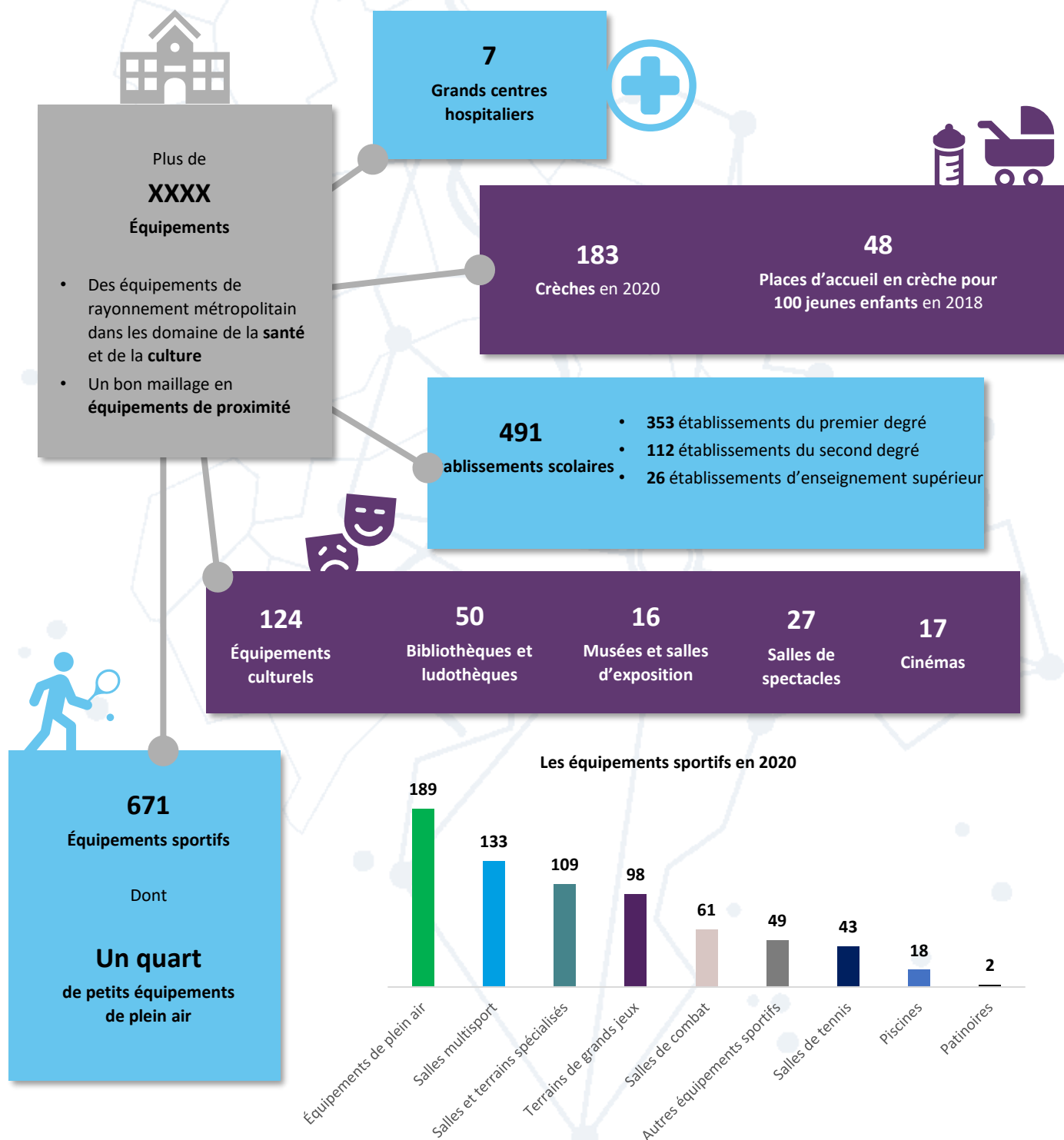


FONCTIONNEMENT URBAIN



Équipements et services

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre



Source : Base Permanente des Équipements 202 ; Data Portraits APUR 2021

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

1. L'offre globale en équipements

En 2017, le territoire compte 1 920 équipements. À cette date, le territoire dispose en moyenne de 2,8 équipements pour 1 000 habitants, soit un ratio légèrement inférieur à la moyenne observée des autres EPT, Paris exclu (3 équipements pour 1 000 habitants).

Il est possible de catégoriser les équipements en fonction de leur rayonnement, avec d'un côté, les équipements à rayonnement métropolitain, et de l'autre, les équipements de proximité.

Les équipements de rayonnement métropolitain

Grand-Orly Seine Bièvre est un territoire se situant dans une position intermédiaire quant à l'accueil de ce type d'équipements. Il se démarque à l'échelle de la Métropole du Grand Paris principalement sur 2 points :

- Son **offre de santé**, en lien avec la présence de grands hôpitaux et de l'Institut Gustave Roussy sur le territoire ;
- Ses quelques **grands équipements culturels**, comme le musée d'art contemporain MAC VAL à Vitry-sur-Seine.

Les équipements de proximité

Le territoire dispose d'un bon maillage en équipements de proximité, bien que présentant parfois un état vieillissant. Sur la période récente, si certaines communes poursuivent leur création de nouveaux équipements, d'autres rompent avec cette logique et se focalisent sur la rénovation, l'optimisation et la mutualisation de l'existant.

Caractéristiques de la couverture en équipements

L'équipomètre est un outil développé par l'Institut Paris Région référençant le niveau d'équipement d'une commune sur différents domaines (éducation, santé, sports...) et comparant la commune avec son intercommunalité ainsi qu'avec la Métropole du Grand Paris (Paris exclu).

D'après l'équipomètre, l'offre en équipements de Grand-Orly Seine Bièvre dispose comme principal atout d'une couverture très satisfaisante en équipements de santé, qu'il s'agisse de groupes hospitaliers ou d'équipements de santé de proximité et spécialisés, supérieure à celle des autres Établissements Publics Territoriaux étudiés.

Dans les autres domaines d'équipements, l'offre de Grand-Orly Seine Bièvre est plus faible que l'offre moyenne observée à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (hors Paris), notamment en ce qui concerne les équipements de la petite enfance, éducatifs, ou encore de l'action sociale. Les équipements sportifs et culturels sont également moins présents sur le territoire, mais dans une proportion moindre, approchant le territoire de la moyenne de la Métropole du Grand Paris (Paris exclu).



Source : gustaveroussy.fr

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

1. L'offre globale en équipements

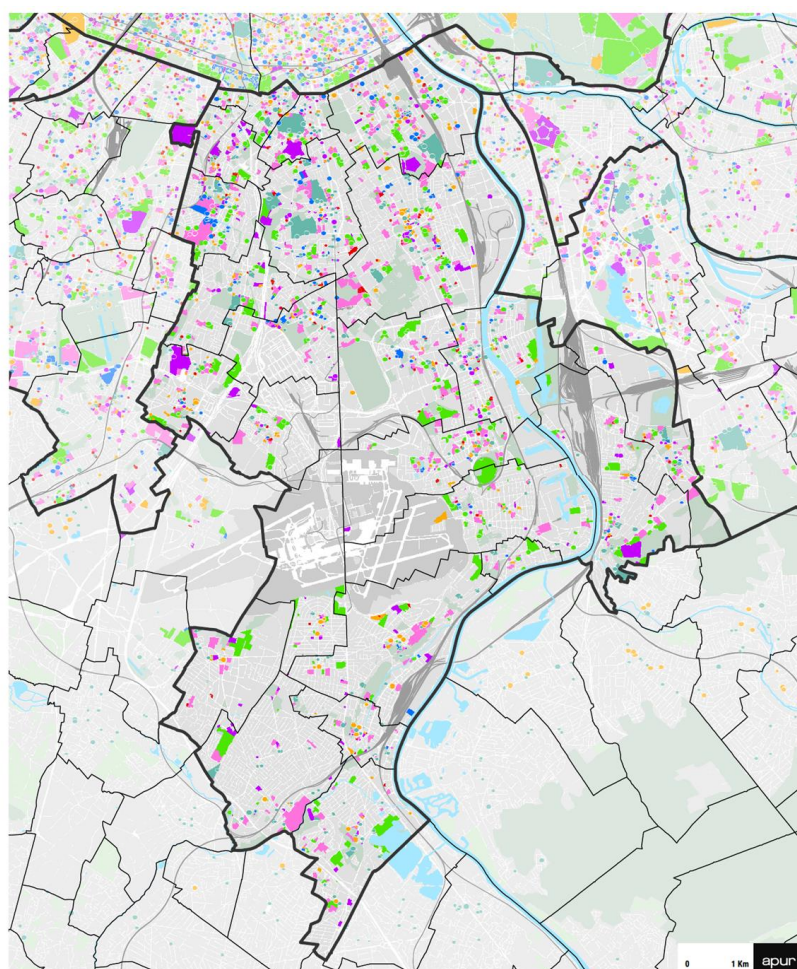
La partie nord du territoire accueille davantage d'équipements, en lien direct avec les densités de population plus élevées des communes (Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Villejuif, Arcueil, Cachan, le Kremlin-Bicêtre). Dans ces communes, l'offre en équipements couvre une partie importante du territoire, bien qu'on puisse également observer des concentrations, comme le long de la D5 à Vitry-sur-Seine.

C'est également au nord que s'observe un regroupement plus important d'administrations et services publics, ainsi que d'équipements en lien avec l'action sociale et l'hébergement spécifique.

Dans les communes du centre et du sud du territoire, les équipements sont davantage regroupés, pour former des polarités. La taille du pôle en termes de superficie dépend du type d'équipements les constituant, les équipements scolaires et sportifs donnant généralement lieu à des surfaces bâties plus importantes.

Par ailleurs, c'est au centre du territoire que l'on observe la plus forte concentration d'espaces verts, avec notamment le parc départemental des Lilas (*voir partie I.7. Espaces verts*).

L'offre globale en équipements sur le territoire



- Petite Enfance
- Enseignement et Education
- Culture et Loisirs
- Sport
- Santé
- Action Sociale et hébergement spécifique
- Administration et service public

Rayonnement de l'équipement :

- Métropolitain
- Territorial
- Local

Hors espaces verts, cimetières, lieux de culte, monuments

Source : APUR

Source : APUR

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

2. Équipements de petite enfance

Le territoire proposait 14 582 places d'accueil pour les enfants de moins de 3 ans (crèches, assistantes maternelles...) en 2018. Il existe 48 places d'accueil pour 100 jeunes enfants à cette date.

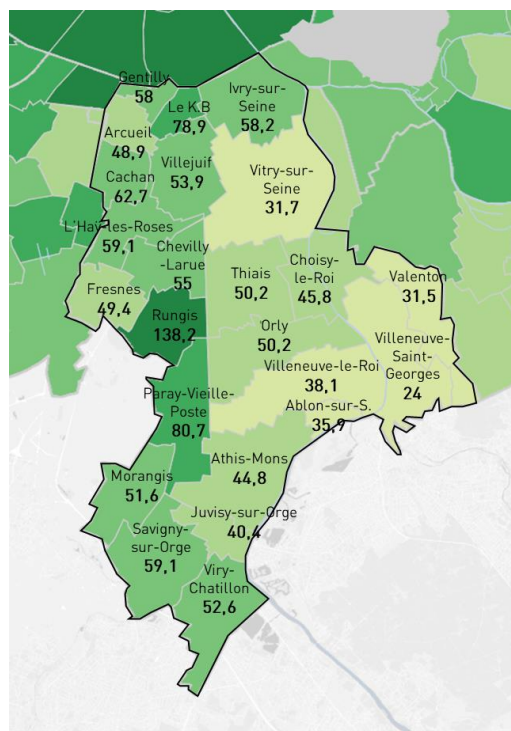
Grand-Orly Seine Bièvre se situe dans la moyenne basse de la Métropole du Grand Paris en matière de couverture en équipements de petite enfance. Ainsi, elle se situe à la 7^e place en termes de places d'accueil pour 100 jeunes enfants.

Les communes situées au nord et sur la partie Ouest du territoire disposent en moyenne de davantage de places d'accueil, avec généralement plus de 51 places d'accueil pour 100 jeunes enfants en 2018.

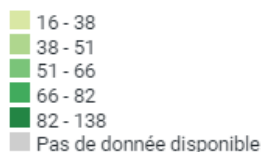
Rungis et Paray-Vieille-Poste présentent les meilleures conditions d'accueil de la petite enfance, avec respectivement 138 places d'accueil et 80 places d'accueil pour 100 enfants. Cette situation s'explique par la proximité du pôle économique Orly-Rungis, concentrant un nombre important d'emplois générant une demande accentuée en places d'accueil à proximité des lieux de travail.

L'est du territoire présente une plus faible couverture en équipements de petite enfance, se situant entre 24 places d'accueil et 50 places d'accueil pour 100 jeunes enfants. Villeneuve-Saint-Georges est la seule commune disposant de moins de 30 places d'accueil pour 100 jeunes enfants (24 places d'accueil en 2018). Ces ratios sont à mettre en relation avec l'âge moyen des ménages des communes de l'est du territoire, en moyenne plus jeunes et disposant de davantage d'enfants, entraînant une hausse des besoins de places d'accueil.

Nombre de places d'accueil pour 100 enfants en 2018



Places pour l'accueil des jeunes enfants (nombre de places pour 100 enfants de moins de 3 ans en 2018)



Source : Data Portraits de l'APUR, 2018

FONCTIONNEMENT URBAIN

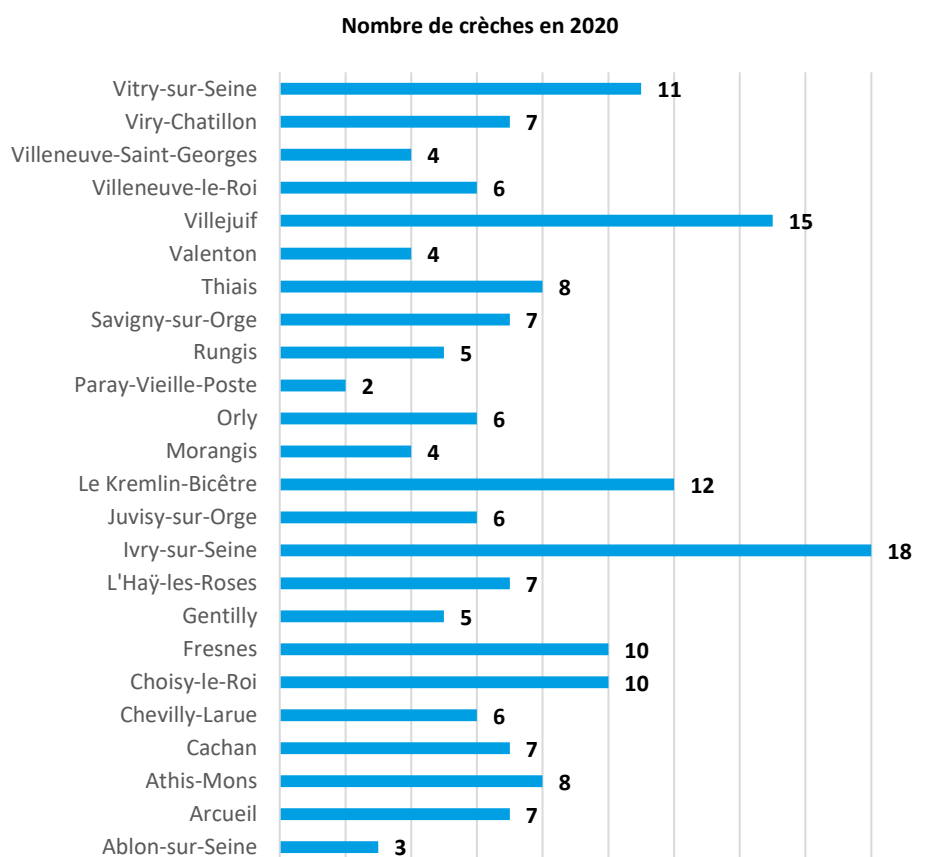
I. Équipements et services

2. Équipements de petite enfance

Les données issues du recensement de l'INSEE permettent d'obtenir un panorama plus actualisé de certains équipements, dont les crèches, qui sont les équipements physiques majeurs en matière d'équipements de petite enfance.

Ainsi, d'après les données de l'INSEE, il existe 178 crèches sur le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre en 2020.

Si l'on observe le nombre de crèches par commune, les communes les plus peuplées du territoire, à savoir Ivry-sur-Seine et Villejuif, accueillent le plus de crèches, avec respectivement 18 et 15 crèches en 2021. A contrario, Ablon-sur-Seine et Paray-Vieille-Poste, qui font partie des plus petites communes en termes de population et qui sont des territoires au profil plutôt résidentiel, en accueillent respectivement 3 et 2.



Source : INSEE, Base Permanente des Équipements 2021

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

3. Établissements scolaires et de formation

Grand-Orly Seine Bièvre compte 5,4 équipements éducatifs pour 10 000 habitants. Il s'agit d'une offre plus faible que la moyenne des Établissements Publics Territoriaux (hors Paris), qui est de 6,9. Il s'agit d'une différence notable mais qui pourrait s'expliquer par une taille plus importante des groupes scolaires, le territoire étant constitué de nombreuses grandes villes.

En 2017, 77,2% des enfants et jeunes résidant sur le territoire y sont également scolarisés. Il s'agit d'un taux légèrement plus bas que celui s'observant à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (hors Paris), où 80% des enfants et jeunes sont à la fois résidentialisés et scolarisés au sein du même Établissement Public Territorial.

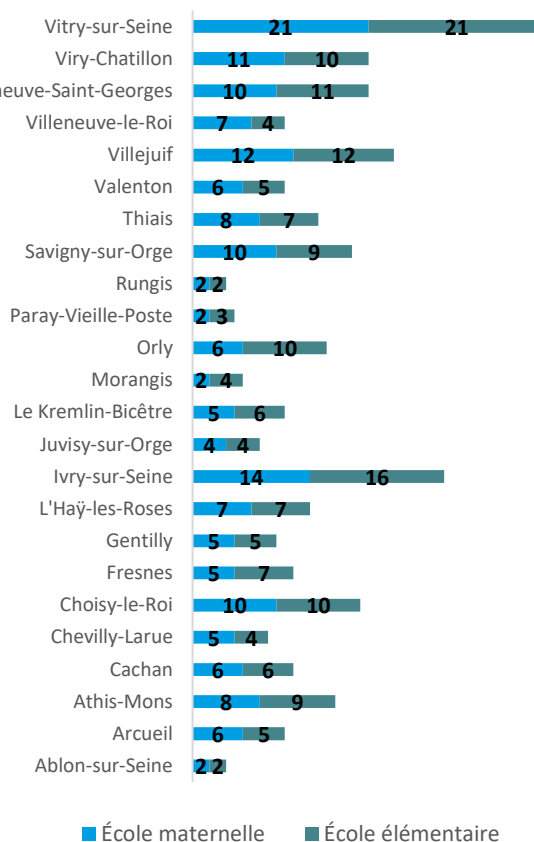
Les équipements du premier degré

Le territoire dispose d'environ 4 équipements du premier degré pour 10 000 habitants, contre environ 5 à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (hors Paris).

D'après les dernières données de l'INSEE, il existe en 2020, **353 établissements du premier degré, dont 174 écoles maternelles et 179 écoles élémentaires**. Le nombre médian d'équipements scolaires du premier degré s'élève à 12 établissements par commune. Ici également, les communes les plus peuplées sont celles qui disposent du nombre le plus élevé d'établissements, et vice-versa. Vitry-sur-Seine accueille 41 établissements du premier degré, contre 4 à Rungis ou Ablon-sur-Seine.

En ce qui concerne les écoles élémentaires, d'après l'Institut Paris Région, 88,6% des enfants inscrits en école primaire sont scolarisés dans la même commune que celle où leur famille habite en 2017 (valeur médiane), ce qui est légèrement plus faible qu'à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (hors Paris), où ce taux s'élève à 90%.

Nombre d'établissements du premier degré en 2020



Source : INSEE, Base Permanente des Équipements 2021

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

3. Établissements scolaires et de formation

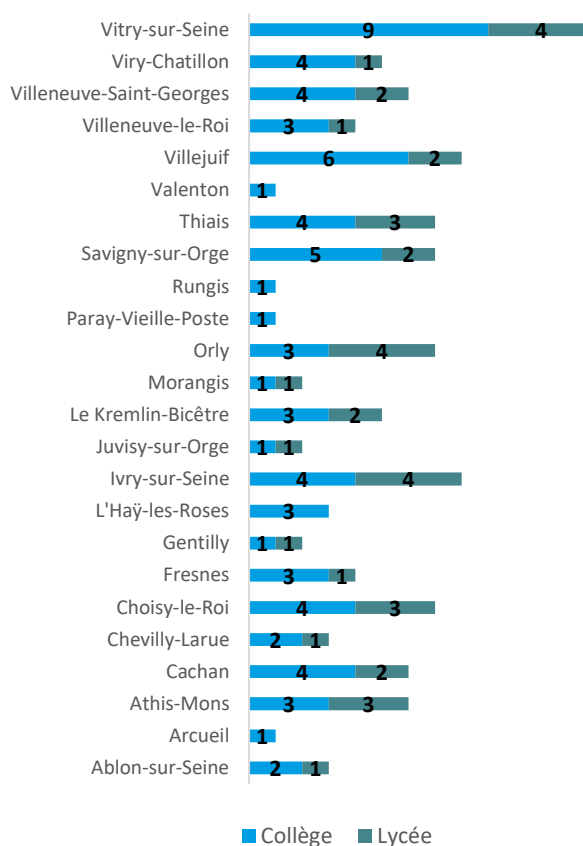
Les équipements du second degré

En matière de collèges et de lycées, le territoire accueille environ 1 établissement pour 10 000 habitants, contre environ 1,4 à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (hors Paris).

D'après les données de l'INSEE, le territoire accueille au total **112 établissements du second degré en 2020, et plus précisément 73 collèges et 39 lycées**. Le nombre médian d'établissements secondaires par commune s'élève à 4,5 avec également une tendance à la concentration des établissements au sein des communes les plus peuplées. Si Vitry-sur-Seine accueille 13 établissements du second degré en 2021, 4 communes ne disposent que d'un seul équipement de ce type : Arcueil, Paray-Vieille-Poste, Rungis et Valenton comptent chacune d'elle un collège. **L'implantation des établissements du second degré est davantage décorrélée de la taille de la population, pour s'inscrire davantage dans une logique de pôle de vie et de desserte scolaire à l'échelle de plusieurs communes.**

En 2017 d'après l'Institut Paris Région, 76 % des collégiens du territoire étaient scolarisés dans leur commune de résidence (valeur médiane), contre 44 % des lycéens, des taux de scolarisation « sur place » plus faible que ceux observés concernant les établissements du premier degré. Il s'agit également de taux plus faibles qu'à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (Paris exclu), où 77,9 % des collégiens et 52,3 % des lycéens résident et sont scolarisés au sein de la même commune (valeurs médianes).

Nombre d'établissements du second degré en 2020



Source : INSEE, Base Permanente des Équipements 2021

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

3. Établissements scolaires et de formation

Les établissements d'enseignement supérieur

En 2018, il existe **26 établissements d'enseignement supérieur sur le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre, avec une concentration notable au nord du territoire (23 établissements)**. Les communes de Villejuif, Le Kremlin-Bicêtre, et Cachan accueillent respectivement 7, 5 et 4 établissements, ce qui en fait les communes polarisant près de 2/3 des facultés du territoire, et le plus d'établissements d'enseignement supérieur par rapport à leur population.

Le nord du territoire jouit ainsi de sa proximité avec Paris, de la présence de centres de recherche (notamment dans le domaine de la santé), et d'un effet de cluster encourageant les établissements d'enseignement supérieur à se concentrer (*voir cartographie page suivante*).



Campus Sub'Biotech à Villejuif. Source : Sup'Biotech.fr



Bâtiment d'EPITA au Kremlin-Bicêtre. Source : EPITA.fr

En 2017, d'après l'Institut Paris Région, il existe 0,4 établissement d'enseignement supérieur pour 10 000 habitants sur le territoire, un ratio inférieur de 0,2 point à la moyenne de la Métropole du Grand Paris (hors Paris), établie à 0,6 établissement pour 10 000 habitants.

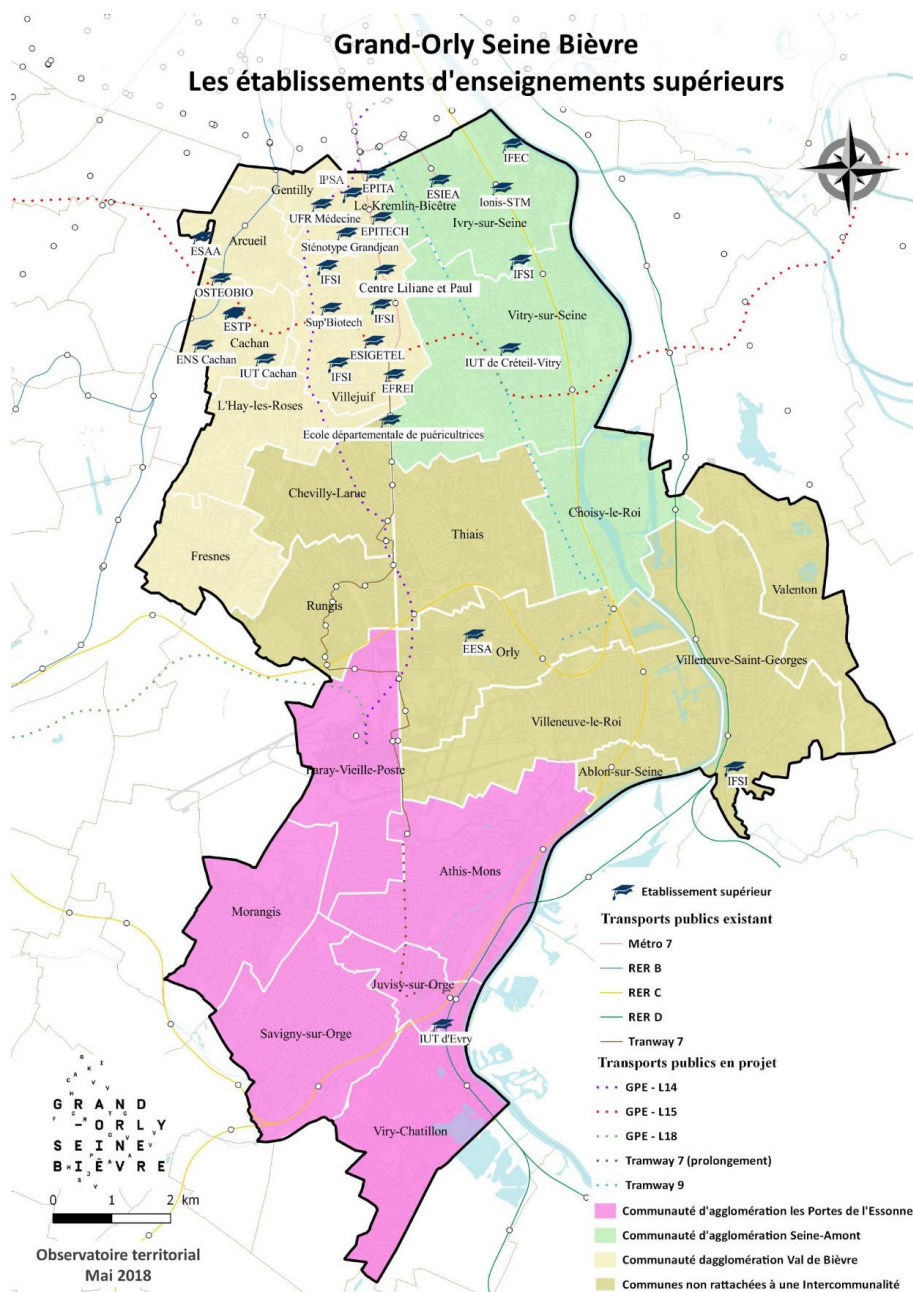
Les communes de Grand-Orly Seine Bièvre présentent un taux de scolarisation « sur place » en enseignement supérieur légèrement plus élevé qu'au sein des autres Établissements Publics Territoriaux : 17,4 % des étudiants vivent et étudient au sein de la même commune en 2017 (valeur médiane), contre 17 % à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (hors Paris). Cette valeur médiane cache cependant de très fortes disparités en fonction des communes et de leur concentration d'établissements du supérieur :

- 50,6% des étudiants vivant à Cachan y poursuivent également leurs études. De la même manière entre 20 % et 30 % des étudiants vivant à Villejuif, au Kremlin-Bicêtre et à Ivry-sur-Seine y poursuivent leurs études, des taux élevés s'expliquant par une concentration exceptionnelle d'établissements d'enseignement supérieur.
- Entre 10 % et 20 % des étudiants habitant à Vitry-sur-Seine, Orly, Villeneuve-le-Roi et Paray-Vieille-Poste y étudient également ;
- Les 16 communes restantes présentent moins de 10% de leurs étudiants qui mènent également leurs études au sein de la commune.

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

3. Établissements scolaires et de formation



Source : Grand-Orly Seine Bièvre, 2018

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

4. Équipements de santé

Les équipements de santé de rayonnement métropolitain

Le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre bénéficie d'une offre de santé particulièrement développée en matière de grands équipements (hôpitaux). C'est dans ce domaine que le territoire dispose des équipements les plus rayonnants à la fois au regard des autres domaines, et comparativement aux autres territoires métropolitains. C'est au nord du territoire, et en premier lieu à Villejuif, que de nombreux équipements publics de santé à rayonnement métropolitain se concentrent.

Le territoire accueille sept grands centres hospitaliers relevant de la responsabilité de l'Etat :

- Le Centre Hospitalier Universitaire (CHU) du Kremlin-Bicêtre ;
- Le CHU Charles Foix à Ivry-sur-Seine ;
- Le Centre Hospitalier Fondation Vallée à Gentilly ;
- Le Centre Gustave Roussy à Villejuif, premier centre européen spécialisé sur le cancer ;
- Le CHU Paul Brousse à Villejuif ;
- Le CHU Paul Guiraud à Villejuif ;
- Le Centre Hospitalier Intercommunal (CHI) Villeneuve-Saint-Georges.

Grand-Orly Seine Bièvre est ainsi l'un des territoires les mieux dotés en hôpitaux publics en nombre et rapporté à la population, avec l'Établissement Public Territorial de Plaine Commune. Ce rayonnement en termes de santé s'explique par des structures exclusivement publiques, à l'exception des communes de l'Essonne, là où l'ouest parisien est également bien équipé mais via des structures privées.

Ces équipements bénéficient également de la concentration et de la proximité des universités, des laboratoires de recherche et des établissements d'industrie pharmaceutique. Certains projets récents, à l'image de Villejuif Bio Park en 2011 et de la ZAC Campus Grand Parc à Villejuif confortent ce cluster et par là, valorisent les équipements existants.



CHU du Kremlin-Bicêtre. Source : site internet de l'Institut Biomédical de Bicêtre



Institut Gustave Roussy. Source : site internet de l'Institut Gustave Roussy



CHU Charles-Foix. Source : Doctolib.



CHI Villeneuve-Saint-Georges. Source : site internet de la Ville de Villeneuve-Saint-Georges

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

4. Équipements de santé

Les équipements de santé de proximité

En 2019, d'après l'Institut Paris Région, le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre bénéficie d'une bonne couverture en Maisons de santé pluriprofessionnelles, un équipement de santé de proximité de première importance permettant de réunir sous un même toit et autour d'un même projet des médecins généralistes et spécialistes. Ainsi, le territoire dispose de 0,9 maison de santé pluriprofessionnelle pour 100 000 habitants, contre 0,8 à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (Paris exclu).

Le territoire accueille également 2,9 pharmacies pour 10 000 habitants en 2019, un ratio globalement similaire à celui de la Métropole du Grand Paris (Paris exclu).



Maison de santé de Juvisy. Source : Le Parisien

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

5. Équipements culturels

Grand-Orly Seine Bièvre est, en 2019, un des EPT disposant du nombre d'équipements culturels le plus élevé. Le territoire dispose en effet, d'après l'APUR, de 2,2 équipements culturels pour 10 000 habitants, le ratio le plus élevé de la Métropole du Grand Paris après Paris. Le territoire est relativement bien doté, notamment en raison d'une politique culturelle volontariste ancienne, émanant à la fois des communes et des départements.

Les équipements culturels de rayonnement métropolitain

Le territoire accueille 3 musées et 2 lieux de spectacle d'envergure métropolitaine :

- Le **Musée MAC-VAL** à Vitry-sur-Seine, musée départemental inauguré en 2005 et accueillant 80 000 visiteurs par an ;
- Le **Centre d'Art Contemporain (CREDAC)** à Ivry-sur-Seine, inauguré en 1987 et dédié à la création contemporaine. Le Centre est par ailleurs labélisé et membre du réseau TRAM, le réseau d'art contemporain de Paris et d'Île-de-France visant à rendre accessible la création artistique à une diversité de publics ;
- La **Maison de la Photographie Robert Doisneau** à Gentilly, lieu d'exposition, d'échanges et de partage autour de la photographie contemporaine créé en 1993 ;
- La **Briqueterie-CDC du Val-de-Marne**, lieu dédié à la danse inauguré en 2013 à l'initiative du département du Val-de-Marne et labélisé « Centre de Développement Chorégraphique » (CDC) ;
- Le **théâtre des quartiers d'Ivry**, créé en 1972 et labélisé « Centre Dramatique National » (CDN). Il s'agit d'un lieu d'exposition mais aussi d'ateliers et de formation, qui œuvre notamment à toucher un vaste public.

Ces équipements rayonnent à la fois à l'échelle de la Métropole, mais également plus localement à l'échelle de la commune, en favorisant l'émergence d'initiatives culturelles autour d'eux.

Les équipements culturels de proximité

L'offre culturelle locale est diversifiée et bien répartie sur l'ensemble du territoire. Chaque commune dispose en effet de plusieurs équipements culturels. Elles disposent toutes ou presque d'un lieu de spectacle, d'un cinéma, d'une bibliothèque et/ou d'une médiathèque.

Cette offre est particulièrement diversifiée dans les communes de petite couronne, notamment Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi et Gentilly qui forment des polarités culturelles à la fois locales et intercommunales. Les communes de petite couronne comme celles du sud du territoire ont une offre large relevant à la fois de l'action culturelle, de la promotion de l'art contemporain ainsi que des établissements artistiques. Ces équipements sont parfois anciens, comme notamment la plupart des théâtres, conservatoires et bibliothèques créées dans les années 1970.



Le Musée MAC-VAL. Source : Site internet de la Ville de Vitry-sur-Seine



La Briqueterie-CDC. Source : site internet du Ministère de la Culture

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

5. Équipements culturels

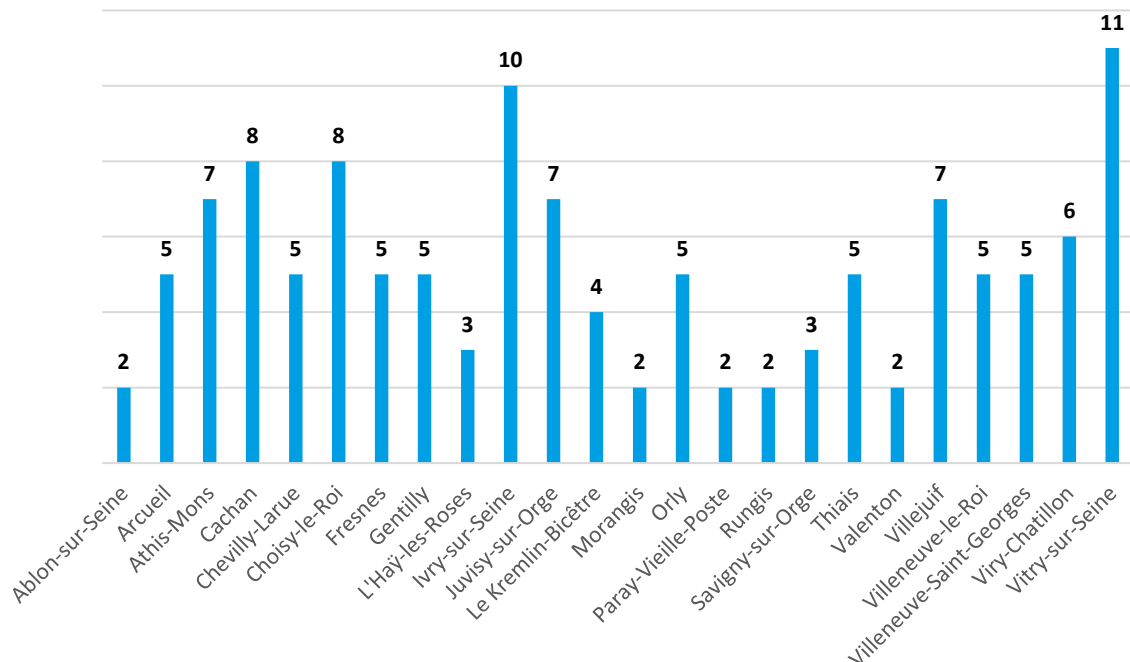
Le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre comptabilise au total 124 équipements culturels en 2020, présents sur l'ensemble des communes.

2 communes présentent un niveau d'équipements culturels remarquable, supérieur ou égal à 10 équipements culturels : il s'agit des 2 communes les plus peuplées, Vitry-sur-Seine et Ivry-sur-Seine, disposant respectivement de 11 et 10 équipements culturels.

Par la suite, le niveau d'équipements évolue autour de 5, avec 5 communes disposant d'uniquement 2 équipements (Ablon-sur-Seine, Morangis, Paray-Vieille-Poste, Rungis et Valenton), ces communes comptant pour certaines parmi les moins peuplées du territoire et présentant un profil plutôt résidentiel.

D'une manière générale, **les communes denses du nord du territoire accueillent en moyenne davantage d'équipements culturels** que les communes au profil plus pavillonnaire et résidentiel situées au sud ou au centre du territoire. Ce constat est à mettre en parallèle avec le coût de construction et d'entretien de ce type d'équipements, qui doit pouvoir trouver son public et pouvant subir la compétition d'autres équipements culturels à proximité.

Nombre d'équipements culturels par commune en 2020



Source : INSEE, Base Permanente des Équipements 2021

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

5. Équipements culturels

Présentation des équipements culturels par type d'équipement

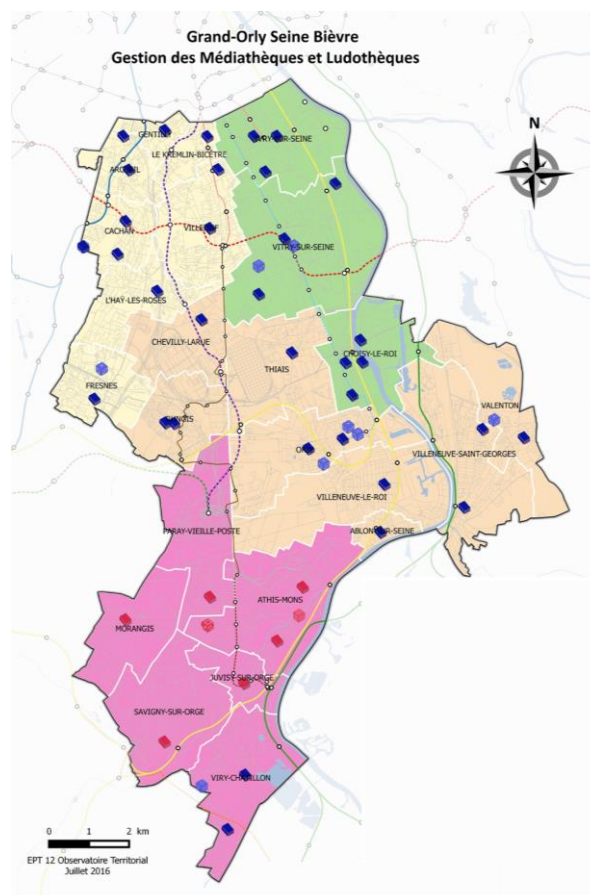
Les bibliothèques, médiathèques et ludothèques

Il existe, en 2020, 40 bibliothèques et médiathèques sur le territoire. En 2017, d'après l'Institut Paris Région, ces espaces représentaient 6,2 m² de bibliothèque ou médiathèque pour 100 habitants, un ratio nettement supérieur à celui de l'échelle de la Métropole du Grand Paris (hors Paris), qui s'établit à 5,4 m² pour 100 habitants. Il existe également 10 ludothèques.

L'ensemble du territoire est globalement maillé par ce type d'équipements. On retrouve davantage de bibliothèques et médiathèques à Athis-Mons, Cachan, Choisy-le-Roi, Villejuif, Viry-Chatillon et Vitry-sur-Seine, qui chacune d'elles en dispose de 3. Pour le reste, il existe au minimum 1 bibliothèque ou médiathèque par commune.

13 d'entre elles constituent par ailleurs le réseau des Ludothèques/Médiathèques de Grand-Orly Seine Bièvre, organisé à l'échelle des anciennes communes de la communauté d'agglomération Portes de l'Essonne :

- La **médiathèque André Malraux** à Savigny-sur-Orge ;
- La **médiathèque Raymond Queneau** à Juvisy-sur-Orge ;
- La **médiathèque Simone de Beauvoir** à Athis-Mons ;
- La **médiathèque René Goscinny** à Athis-Mons ;
- La **ludothèque La Marelle** à Athis-Mons ;
- La **médiathèque du Val** à Athis-Mons ;
- La **ludothèque du Val** à Athis-Mons ;
- La **médiathèque Antoine-de-Saint-Exupéry** à Paray-Vieille-Poste ;
- La **médiathèque de Morangis** ;
- La **médiathèque Jacques Prévert** d'Ablon-sur-Seine ;
- La **ludo-bibliothèque Émile Bayard** à Viry-Chatillon ;
- La **médiathèque Condorcet** à Viry-Chatillon ;
- La **médiathèque Montesquieu** à Viry-Chatillon.



Mode de gestion des établissements

- Médiathèque à gestion communale
- Ludothèque à gestion communale
- Médiathèque à gestion intercommunale
- Ludothèque à gestion intercommunale
- Communauté d'Agglomération Seine Amont
- Communauté d'Agglomération Val de Bièvre
- Communauté d'Agglomération Portes de l'Essonne*
- Communes non rattachées à une intercommunalité

Réseau de transports existant

- Métro 7
- RER B
- RER C
- RER D
- Tramway 7
- Gare/Station

Réseau de transports en projet

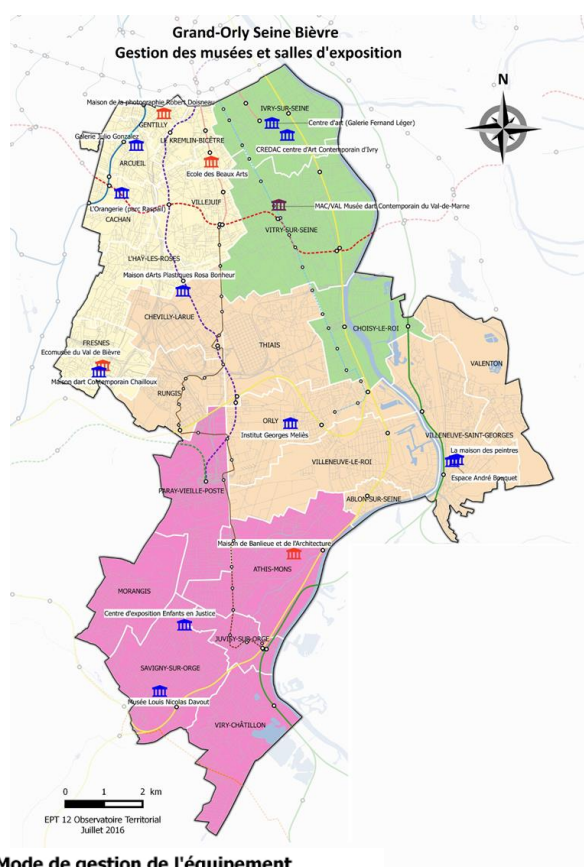
- GPE - L14
- GPE - L15
- GPE - L18
- Tramway 7 (prolongement)
- Tramway 9

Source : Grand-Orly Seine Bièvre, 2016

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

5. Équipements culturels



Mode de gestion de l'équipement

- Musée à gestion communale
- Musée à gestion intercommunale
- Musée à gestion départementale

- Communauté d'Agglomération Seine-Amont
- Communauté d'Agglomération Val-de-Bièvre
- Communauté d'Agglomération Portes de l'Essonne*
- Communes non rattachées à une intercommunalité

Réseau de transports existants

- Métro 7
- RER B
- RER C
- RER D
- Tramway 7
- Gare/Station

Réseau de transports en projet

- GPE - L14
- GPE - L15
- GPE - L18
- Tramway 7 (prolongement)
- Tramway 9

Source : Grand-Orly Seine Bièvre, 2016

Les musées et salles d'exposition

Il existe, depuis 2016, 16 musées et salles d'exposition sur le territoire, dont une partie se concentre dans la partie Nord du territoire. En effet, 7 établissements se situent sur les communes de Gentilly, Arcueil, Cachan, Villejuif, Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine. Plus au sud, ce type d'équipements se fait plus rare sans pour autant être absent du paysage culturel.

D'après l'Institut Paris Région, en 2017, Grand-Orly Seine Bièvre présente une couverture en musées et salles d'exposition légèrement inférieure à celle observée à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, avec un ratio de 0,2 musée ou lieu d'exposition pour 10 000 habitants, contre 0,4 à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (hors Paris).

Les musées du territoire sont :

- Le **MAC-VAL**, à Vitry-sur-Seine ;
- La **Maison de la photographie Robert Doisneau**, à Gentilly ;
- Le **CREDAC**, à Ivry-sur-Seine ;
- Le **Centre d'Art – Galerie Fernand Léger**, à Ivry-sur-Seine ;
- **L'École des Beaux Arts**, à Villejuif ;
- La **Galerie Julio Gonzalez**, à Arcueil ;
- **L'Orangerie – parc Raspail**, à Cachan ;
- La **Maison d'Arts Plastiques Rosa Bonheur**, à Chevilly-Larue ;
- La **Maison d'Art Contemporain Chailloux**, à Fresnes ;
- **L'Écomusée du Val de Bièvre**, à Fresnes ;
- **L'Institut Georges Méliès**, à Orly ;
- La **Maison des Peintres**, à Villeneuve-Saint-Georges ;
- **L'Espace André Bouquet**, à Villeneuve-Saint-Georges ;
- La **Maison de la Banlieue et de l'Architecture**, à Athis-Mons ;
- Le **Centre d'exposition Enfants en Justice**, à Savigny-sur-Orge ;
- Le **Musée Louis Nicolas Davout**, à Savigny-sur-Orge.

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

5. Équipements culturels

Les cinémas

Grand-Orly Seine Bièvre totalise 17 cinémas en 2020, pour un total de 44 salles de cinéma. D'après l'Institut Paris Région, le nombre de salles de cinéma pour 10 000 habitants est légèrement inférieur à Grand-Orly Seine Bièvre (0,8 salle pour 10 000 habitants) qu'à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, hors Paris (1,1 salle).

Si Ivry-sur-Seine et Arcueil disposent de 2 cinémas chacune, c'est à Thiais que se trouve le cinéma le plus important, le Pathé Belle Épine, qui regroupe 16 salles différentes.

9 communes ne disposent pas de cinéma.

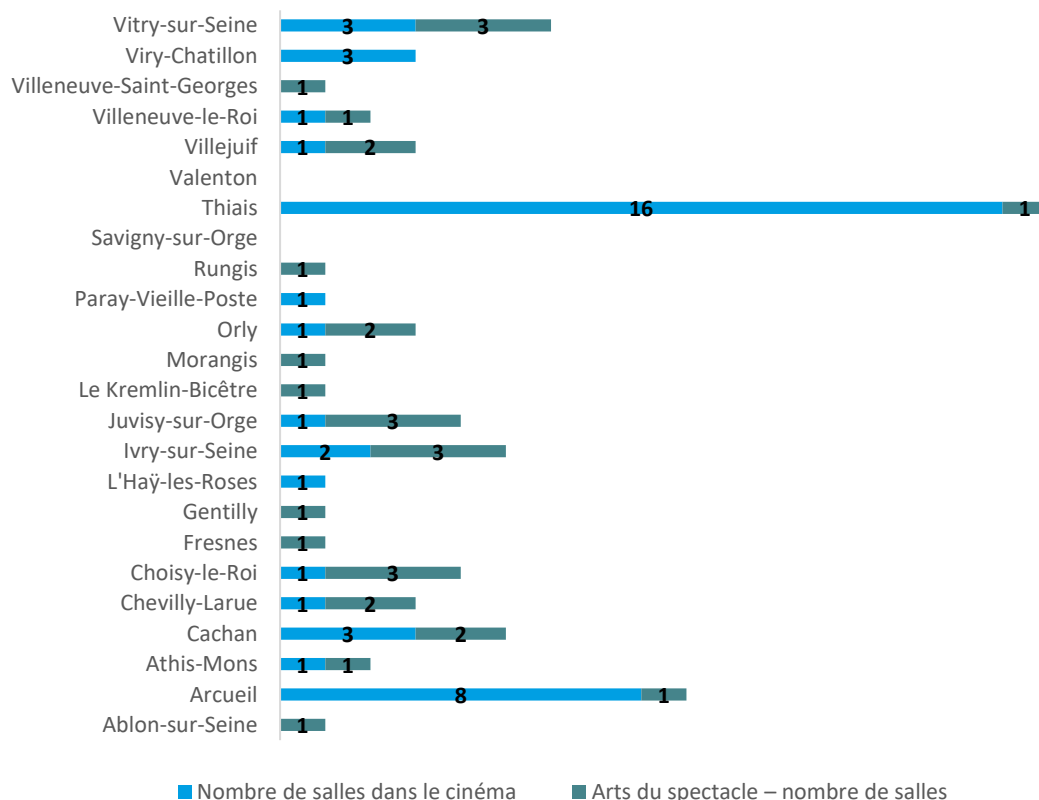
Les salles d'arts du spectacle

Il existe 27 équipements accueillant des spectacles, et 31 salles de spectacles. Cela représente environ 0,6 salle de spectacles pour 10 000 habitants, ce qui est un ratio plus faible que celui de la Métropole du Grand Paris (hors Paris), où ce ratio s'établit à environ 0,8 salles pour 10 000 habitants.

3 communes disposent de 3 équipements accueillant des spectacles (Vitry-sur-Seine, Ivry-sur-Seine et Juvisy-sur-Orge), et 2 autres communes, Chevilly-Larue et Choisy-le-Roi, en disposent de 2.

4 communes ne disposent pas d'équipements accueillant des spectacles ; 2 d'entre elles, Savigny-sur-Orge et Valenton, ne disposent ni de salles de spectacles, ni de cinéma.

Nombre de salles de cinéma et de salles d'arts du spectacle en 2020



Source : INSEE, Base Permanente des Équipements 2021

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

6. Équipements sportifs

Grand-Orly Seine Bièvre est le deuxième Établissement Public Territorial de la Métropole du Grand Paris en matière de nombre d'équipements sportifs par rapport à sa population. Ainsi, en 2020, il existe sur le territoire 695 équipements sportifs. Cette bonne couverture est à mettre en relation avec la part importante de jeunes sur le territoire, créant des besoins en équipements sportifs, et avec une dynamique associative développée.

Les équipements sportifs de rayonnement métropolitain

Le territoire ne comprend pas d'équipement sportif de rayonnement métropolitain, bien que certains équipements accueillent des compétitions nationales ou internationales, comme le Palais des Sports Maurice Thorez à Vitry-sur-Seine, le Palais Omnisport de Thiais ou encore le Gymnase Amicale Sportive d'Air France à Orly.

Les parcs départementaux, comme le Parc de la Roseraie à l'Haÿ-les-Roses, le Parc des Lilas à Vitry-sur-Seine ou encore le parc interdépartemental des Sports à Choisy-le-Roi, exercent quant à eux un rayonnement d'ordre intercommunal. Il en va de même des piscines et patinoires du territoire.

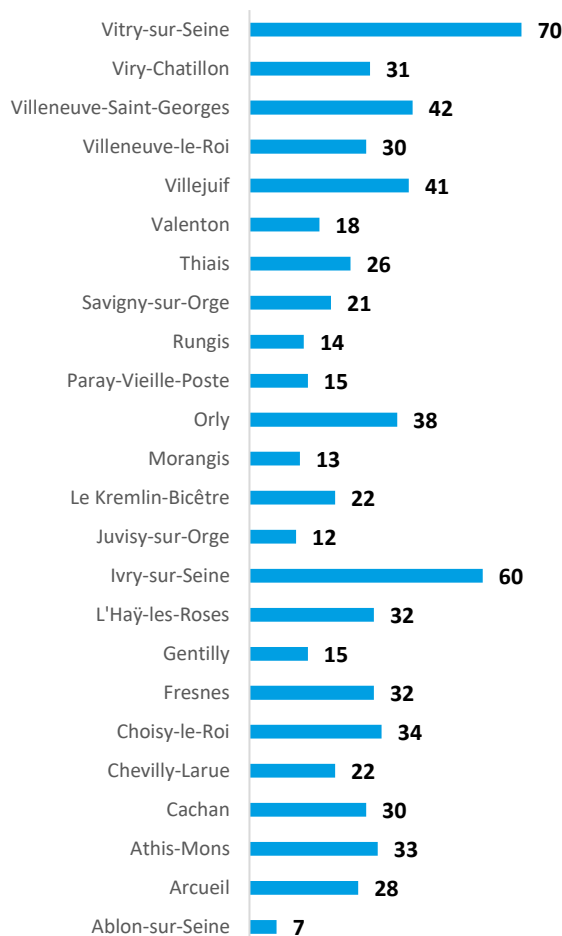
Les équipements sportifs de proximité

L'offre en équipements sportifs de proximité est dense sur le territoire, mais est davantage diversifiée au nord du territoire. Les communes limitrophes de Paris forment par ailleurs une polarité d'équipements sportifs à l'échelle métropolitaine, avec une partie du 13^e arrondissement de Paris (Halle Carpentier, équipements de la Ceinture Verte, stades et gymnases municipaux, piscines municipales d'Ivry-sur-Seine et du Kremlin-Bicêtre...).

Le reste du territoire dispose d'une offre locale moins diversifiée. Cela peut s'expliquer en raison de moindres densités de population et par de grandes emprises monofonctionnelles, au centre du territoire en majorité, qui rendent la circulation entre les communes – et donc leurs équipements – peu praticables en créant des coupures urbaines.

Les communes situées au sud bénéficient également de la proximité de vastes espaces verts qui rendent possible la pratique de sports de plein air variés, sans nécessairement avoir besoin de créer des équipements. Enfin, cette plus faible diversité peut également s'expliquer par une tradition de mutualisation des équipements sportifs parmi les communes composant l'ancienne Communauté d'agglomération des Portes de l'Essonne, ce qui a permis de diversifier l'offre en équipements sans en multiplier le nombre, afin d'optimiser leur usage.

Nombre d'équipements sportifs en 2020

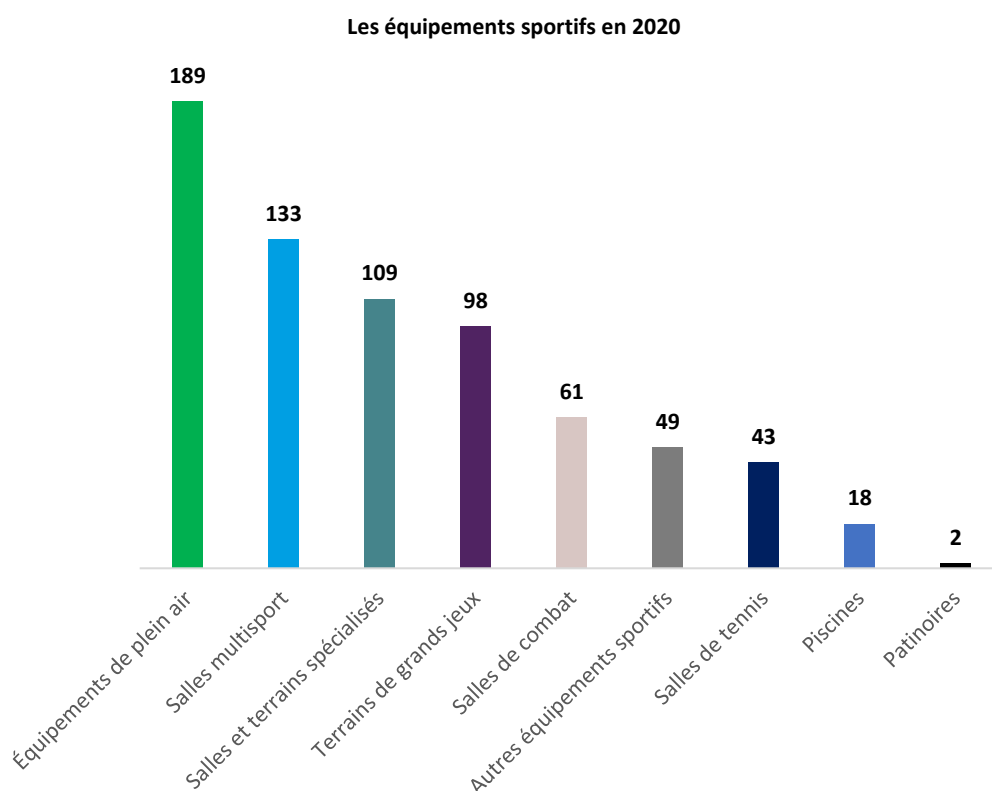


Source : INSEE, Base Permanente des Équipements 2021

I. Équipements et services

6. Équipements sportifs

Présentation des équipements sportifs par type d'équipement



Source : INSEE, Base Permanente des Équipements 2021

Sur les 671 équipements du territoire, un environ 1 équipement sur 4 correspond aux petits équipements de plein air (parcours santé, city-stade, skate-park...), soit des équipements de petite envergure néanmoins fortement appréciés par la population (notamment à la suite de la crise sanitaire du COVID-19).

Par la suite, les salles multisports et salles et terrains spécialisés sont fortement représentés, témoignant de la diversité des sports praticables sur le territoire.

Le territoire dispose également de certains grands équipements, plus coûteux à l'entretien : il s'agit par exemple des bassins de natation et des patinoires.

Cette offre développée en équipements assure à Grand-Orly Seine Bièvre un nombre de clubs sportifs pour 1 000 habitants équivalent, voire légèrement supérieur, à celui de la Métropole du Grand Paris (hors Paris), avec 1,3 club sportif pour 1 000 habitants.

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

6. Équipements sportifs

Les bassins de natation

Il existe 18 piscines sur le territoire, comptabilisant au total 28 bassins de natation en 2020. Grand-Orly Seine Bièvre dispose d'environ 13,2 m² de bassin pour 1 000 habitants, un ratio légèrement inférieur aux 14,6 m² pour 1 000 habitants que l'on retrouve en moyenne au sein de la Métropole du Grand Paris (Paris exclu).

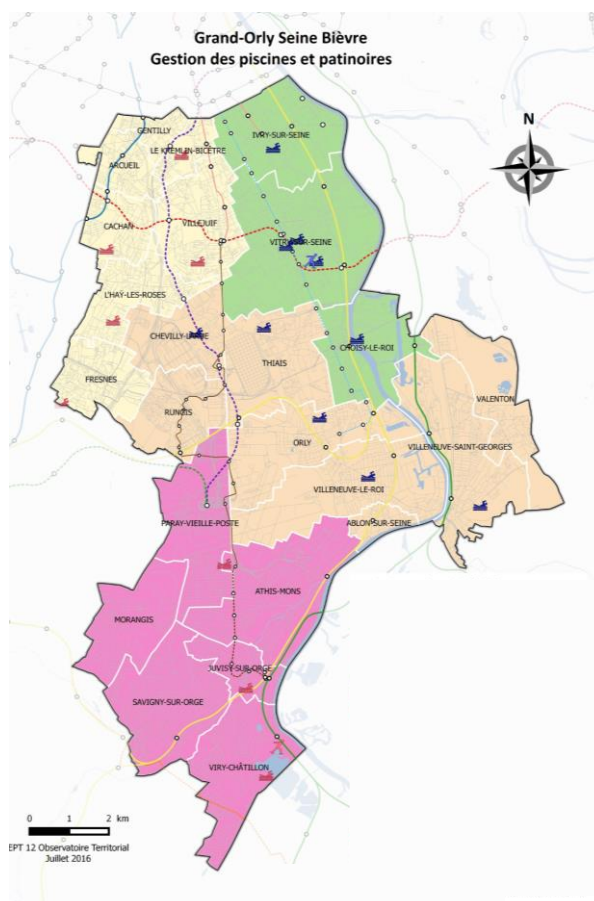
Ainsi, 15 communes disposent d'une piscine : il s'agit du Kremlin-Bicêtre, d'Ivry-sur-Seine, de Cachan, de Villejuif, de Vitry-sur-Seine, de Thiais, de Choisy-le-Roi, de l'Haÿ-les-Roses, de Chevilly-Larue, de Fresnes, d'Orly, de Villeneuve-le-Roi, de Villeneuve Saint-Georges, de Paray-Vieille-Poste, de Juvisy-sur-Orge et de Viry-Chatillon ;

- La commune de Vitry-sur-Seine compte 3 piscines : 2 bassins scolaires, le bassin Paul-Éluard et le bassin Irène-Joliot-Curie, ainsi que le nouveau centre aquatique, qui a ouvert ses portes à l'été 2022. Ce dernier, composé de 6 bassins, remplacera à terme les bassins scolaires, vieillissants.
- Paray-Vieille-Poste dispose de 4 bassins, regroupés au sein du Centre aquatique des Portes de l'Essonne ;
- La piscine Municipale d'Ivry-sur-Seine comporte 3 bassins.

Les patinoires

Le territoire compte 2 patinoires, l'une située dans le Val-de-Marne et l'autre dans le nord-Essonne :

- La patinoire de Vitry-sur-Seine, construite dans les années 1980 ;
- La patinoire des Lacs, à Viry-Chatillon. Cette dernière est gérée par Grand-Orly Seine Bièvre.



- Patinoire à gestion communale
- Piscine à gestion intercommunale
- Patinoire à gestion intercommunale
- Communauté d'Agglomération Seine Amont
- Communauté d'Agglomération Val de Bièvre
- Communauté d'Agglomération Portes de l'Essonne*
- Communes non rattachées à une intercommunalité

Réseau de transports existant

- Métro 7
- RER B
- RER C
- RER D
- Tramway 7
- Gare/Station

Réseau de transports en projet

- GPE - L14
- GPE - L15
- GPE - L18
- Tramway 7 (prolongement)
- Tramway 9

Source : Grand-Orly Seine Bièvre, 2016

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

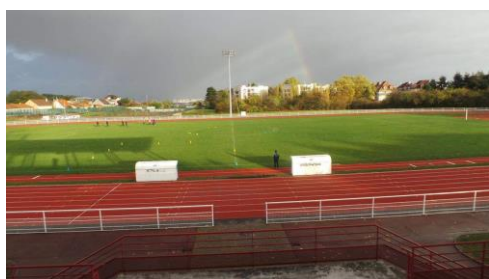
6. Équipements sportifs

Les terrains de grands jeux

Les terrains de grands jeux désignent les terrains de football, de rugby, ou encore les pistes d'athlétisme. En 2020, on recense sur le territoire 67 terrains de grands jeux.

Toutes les communes, à l'exception de Juvisy-sur-Orge, disposent d'au moins un terrain de grands jeux. Ivry-sur-Seine, Villeneuve-Saint-Georges, Viry-Chatillon, Vitry-sur-Seine et Athis-Mons sont particulièrement bien dotées, avec 5 terrains de grands jeux ou plus (9 dans le cas d'Ivry-sur-Seine).

Ce type d'équipement se retrouve ainsi dans la majorité des communes, mais, ces équipements occupant une emprise importante, l'existence de plusieurs terrains est conditionnée à la superficie de la commune. D'après l'Institut Paris Région, sur la base de données datant de 2018, le territoire dispose de 2,4 terrains de grands jeux pour 10 000 habitants, contre 2 à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (hors Paris).



Stade Jack Baudequin à Thiais. Source : ac-thiais.clubeo.com

Les salles multisports

L'appellation « salle multisport » désigne les gymnases, où la pratique de différents sports est possible. Il s'agit d'un équipement fréquemment rencontré pour la diversité des sports qu'il permet. Le territoire en compte 133 en 2020.

On retrouve au minimum 2 salles multisports par commune, sauf à Ablon-sur-Seine qui ne dispose pas de ce type d'équipement. Ivry-sur-Seine en concentre un nombre important, avec 15 salles multisports sur son territoire.

D'une manière générale, les communes disposent entre 3 et 7 salles multisport, et ce nombre varie tant en fonction de la superficie de la commune, que de sa densité de population.



Gymnase Anne Franck à Villeneuve-le-Roi.
Source : [site internet de Villeneuve-le-Roi](http://siteinternet.de.villeneuve-le-roi.fr)

Les salles spécialisées

Les salles spécialisées désignent les salles de basket-ball, de beach-volley, de handball, de badminton, de danse, de gymnastique sportive, de squash, d'escalade... qui ne permettent pas ou peu de mutualisation. On retrouve 78 salles spécialisées à travers le territoire en 2020. Si l'on regroupe les salles spécialisées et les salles multisports, l'Institut Paris Région estime qu'il existait, en 2018, 5,1 salles pour 10 000 habitants, contre 4,9 à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (hors Paris).

Ici encore, la majorité des communes dispose d'une ou plusieurs salles spécialisées, à l'exception de Gentilly et Morangis (qui possèdent cependant plusieurs salles multisports chacune). Vitry-sur-Seine et l'Haÿ-les-Roses sont celles en possédant le plus, soit respectivement 11 et 8 chacune. Certains de ces équipements disposent de plusieurs aires de pratique.

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

6. Équipements sportifs

Les courts de tennis

Il existe 43 salles de tennis sur le territoire en 2020, qui regroupent au total 219 courts. 26 de ces salles disposent d'au moins un court couvert, permettant la pratique du tennis toute l'année et par tous les temps.

A l'exception des communes de Valenton, de Paray-Vieille-Poste et de Juvisy-sur-Orge, les communes disposent généralement de 1 à 3 salles, pour un nombre total de courts se situant autour de 10 en moyenne. 2 communes, Athis-Mons et Choisy-le-Roi, disposent de plus de 20 courts, avec respectivement 21 et 26 courts.

D'après l'Institut Paris Région, en 2018, le nombre de courts de tennis pour 10 000 habitants s'élevait à 2,9, soit un ratio similaire à celui de la Métropole du Grand Paris (hors Paris).



Tennis Club de l'Haÿ-les-Roses. Source : CAL Tennis Club l'Haÿ-les-Roses

Les salles de combat

Les salles de combat désignent les dojo, salles de boxe, d'arts martiaux, de lutte ou d'escrime. Il en existe 61 sur le territoire.

L'ensemble des communes dispose a minima d'une salle de combat. La plupart d'entre elles en compte entre 1 et 4, à l'exception d'Ivry-sur-Seine qui en possède 5.



Dojo Marcel Cerdan. Source : Karate Club Gentilly

Autres équipements sportifs

Cette catégorie regroupe les autres types d'équipements sportifs présents sur le territoire, tels que les sports nautiques, les golfs, ou encore les salles non spécialisées.

Sur un total de 49 équipements, on retrouve :

- 43 salles non spécialisées : cette appellation désigne les salles polyvalentes, salles des fêtes ou tout autre local accessible à tout public et où s'exerce au moins une activité physique ou sportive. 17 communes sur 24 en disposent ;
- 4 lieux de sports nautiques : il s'agit de sites d'activités aquatiques et nautiques. Il en existe 2 à Villeneuve-Saint-Georges, 1 à Ablon-sur-Seine et 1 à Viry-Chatillon.
- 1 terrain de golf à Morangis ;
- 1 espace de mini-golf à Viry-Chatillon.



Base nautique d'Ablon-sur-Seine. Source : cn-ablon.fr

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

6. Équipements sportifs

Les équipements de plein air

Cette catégorie d'équipements regroupe différents types d'installation : les boulo-dromes, les parcours sportifs et de santé, les plateaux et terrains de jeux extérieurs, ou encore les skate-parks.

En 2020, on retrouve sur le territoire :

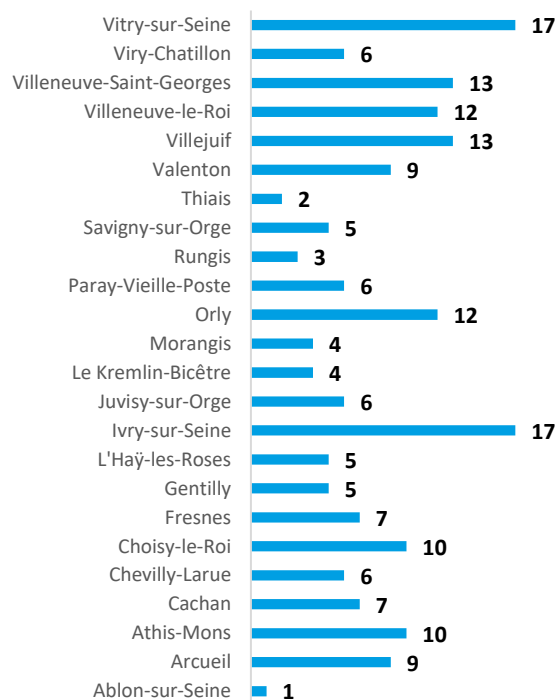
- 58 boulo-dromes, présents au sein de l'ensemble des communes à l'exception d'Ablon-sur-Seine ;
- 6 parcours sportifs et de santé, à Athis-Mons, Cachan, Chevilly-Larue, Juvisy-sur-Orge, Paray-Vieille-Poste et Villeneuve-le-Roi ;
- 108 plateaux et terrains de jeux extérieurs : cette catégorie regroupe différents équipements de petits jeux de plein air tels que les city-stade, les terrains de basket-ball, les plaines de jeu multisports... Présents dans toutes les communes, leur nombre varie de 1 (Ablon-sur-Seine, Rungis, Thiais) à 12 (Ivry-sur-Seine) ;
- 17 skate-parks ou installations destinées aux rollers ou vélo, présents dans 15 communes.

En matière d'équipements de petits jeux de plein air, Grand-Orly Seine Bièvre dispose d'une couverture en installation très complète. Ainsi, d'après l'Institut Paris Région, en 2018, il existe :

- 2,7 équipements de petits jeux extérieurs pour 10 000 habitants, contre 2,4 à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (hors Paris) ;
- 0,2 équipement de skate, rollers ou cyclisme pour 10 000 habitants, contre 0,1 à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (hors Paris) ;

Cette offre en équipements de plein air permet de compenser, en termes d'usages, une offre en espaces verts qui reste limitée. En effet malgré la présence de 340 parcs, jardins et squares, on compte 73 m² de végétation par habitants en 2018, dont une partie est issue des jardins privés de particuliers. Les espaces verts se concentrent par ailleurs au sud du territoire, ce qui contribue à expliquer que 60 % de la population seulement réside à moins de 500 m d'un espace vert public.

Nombre d'équipements de plein air par commune en 2020



Source : INSEE, Base Permanente des Équipements 2021



Parcours santé de Cachan. Source : vue Google StreetView

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

7. Espaces verts



Grand-Orly Seine Bièvre présente une diversité d'espaces verts publics sur son territoire. Certains d'entre eux sont des éléments structurants de l'identité paysagère du territoire :

- La Plage Bleue, à Valenton ;
- Le Côteau des Vignes, à Athis-Mons ;
- Les lacs de l'Essonne à Viry-Châtillon ;
- Le cimetière de Thiais ;
- Le parc des Lilas à Vitry-sur-Seine ;
- Les côteaux de l'Orge et le parc des Hautes Bruyères à Villejuif.

Si le nord du territoire dispose d'un maillage de petits parcs et jardins plus étoffé, les communes du sud peuvent compter sur la présence de parcs de plus grande taille ou d'espaces verts « naturels », tels que le Côteau des Vignes ou la Plage Bleue .

Cependant, en dépit de ce maillage et de cette diversité, le territoire dispose d'un ratio d'espaces verts par habitant assez faible, avec 9,1 m² d'espaces verts par habitant, contre 17,4 m² à l'échelle de la Métropole du Grand Paris. Il s'agit d'un ratio légèrement en-dessous du minimum requis par l'OMS (10 m²/habitant). Par ailleurs, si les espaces verts existants sont qualitatifs, ils présentent parfois une accessibilité faible, pouvant renforcer le sentiment de carence auprès de la population.

FONCTIONNEMENT URBAIN

I. Équipements et services

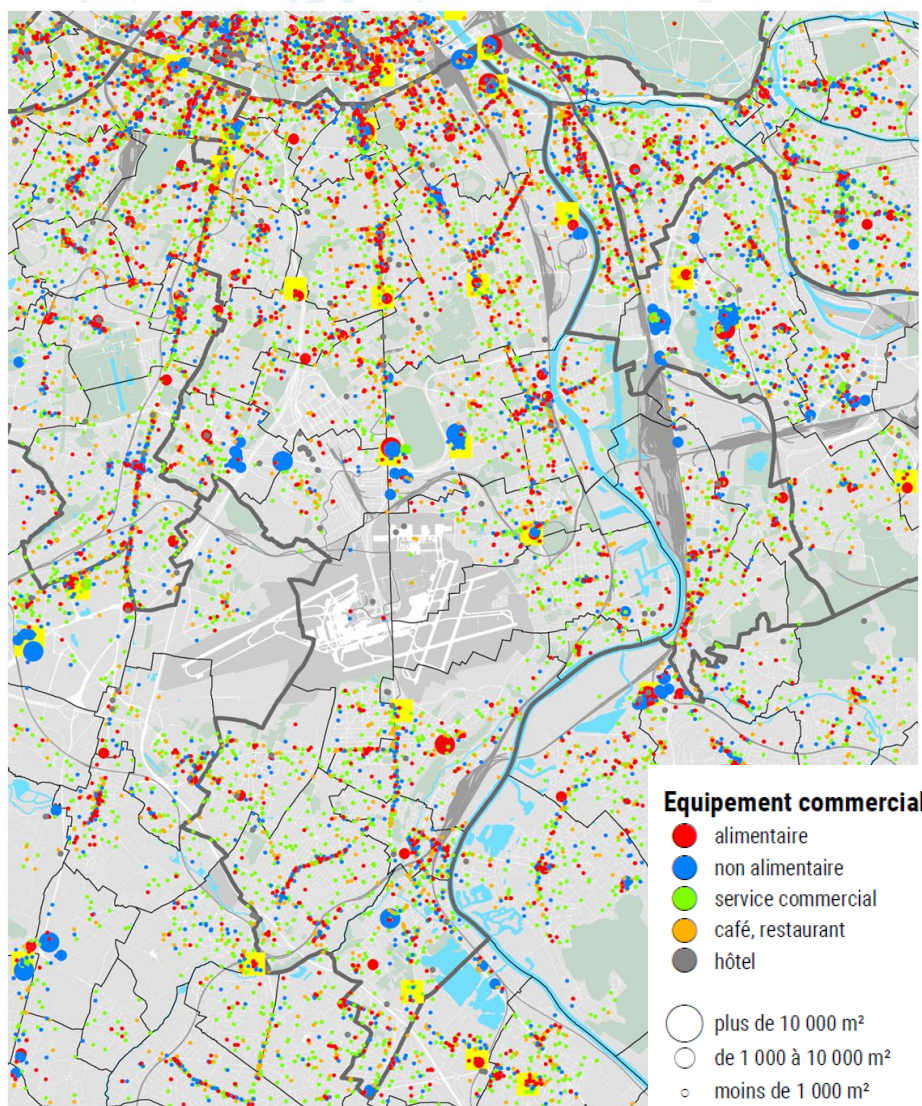
7. Équipements administratifs

FONCTIONNEMENT URBAIN

Commerces

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre

Densité commerciale en 2017



Source : APUR

Source: base BPE (INSEE) - 2017, BD1000 (Apur) - 2019

FONCTIONNEMENT URBAIN



Commerces

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre



2 773

Commerces en 2020

Source : Base Permanente des Équipements

13

Centres commerciaux

D'envergure régionale, interdépartementale, intercommunale, locale

1 162

Commerces de bouche en 2020

Source : Base Permanente des Équipements

Entre
650 et 900 m²
De surface de vente
pour 1 000 habitants



Moyenne régionale :
770 m²/1 000 habitants

Source : Projet de Territoire Grand-Orly Seine Bièvre

Une offre commerciale qui maille le territoire et qui se polarise principalement au sein des **centres-villes**, le long des **grands axes routiers**, et au sein des **zones commerciales**



Plus de

3 100 000 m²

De surfaces commerciales
programmées entre 2021 et 2030

Source : APUR, 2020

II. Commerces

1. Densité commerciale

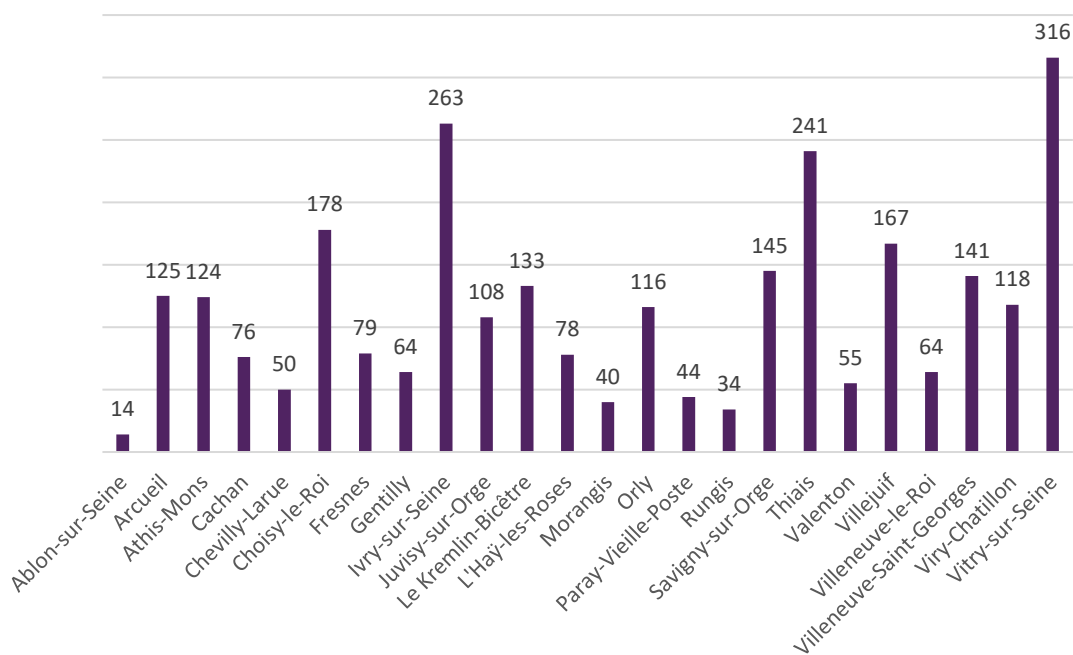
Grand-Orly Seine Bièvre accueille, en 2020, 2 773 commerces sur son territoire d'après les données de l'INSEE (Base Permanente des Équipements – BPE). Il s'agit de l'Établissement Public Territorial le plus dense en commerce avec Grand Paris Grand Est et Grand Paris Sud Est Avenir. Son offre est comprise entre 650 et 900 m² de surface de vente pour 1000 habitants soit des valeurs autour de la moyenne régionale (777 m²/1 000 habitants). Ce constat se vérifie à la fois pour les commerces alimentaires et les commerces non alimentaires pour lesquels elle constitue le territoire le mieux doté de la Métropole du Grand Paris.

Le territoire accueille à la fois des grands commerces et un tissu de commerces de proximité. Ils sont une source importante d'emplois, de richesse et d'animation locale du territoire, bien que la densité commerciale varie beaucoup selon les communes.

Si toutes les communes disposent de petits commerces, leur densité dépend principalement du nombre d'habitants et de la présence de zones commerciales d'ampleur. Par exemple, Thiais est la 3^{ème} commune en termes de nombre de commerces, avec 241 commerces en 2020, tout en étant seulement la 11^{ème} commune en termes de population. Cela s'explique par la présence d'un centre commercial d'envergure, la Belle Épine.

Ainsi, le nombre de commerces varie de moins de 50 (Ablon-sur-Seine, Rungis, Paray-Vieille-Poste, Morangis) à plus de 250 (Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine). Les deux communes les plus peuplées sont celles qui concentrent le plus de commerces, ce qui corrobore avec l'observation faite précédemment.

Nombre de commerces en 2020



Source : INSEE

FONCTIONNEMENT URBAIN

II. Commerces

1. Densité commerciale

Le tissu commercial de proximité est dense, mais réparti de manière hétérogène, sous forme de grappes pouvant correspondre :

- À des linéaires commerçants ;
- À des centres-villes ;
- À des zones d'activités économiques au profil commercial, où se concentrent les grandes surfaces alimentaires et les grands magasins (équipements de la personne, de la maison, etc.).

Les commerces de centre-ville

L'offre commerciale est présente sous la forme de commerces de proximité concentrés au sein des centres-villes. Chaque commune dispose de commerces de centre-ville, mais certaines bénéficient de centres-villes particulièrement commerçants, tels que Choisy-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Orly ou encore Juvisy. D'autres centralités commerçantes de quartier sont également à signaler et participent du maillage commercial du territoire.

Certains marchés, comme ceux de Viry-Chatillon, Savigny-sur-Orge, Juvisy-sur-Orge et Paray-Vieille-Poste, sont également des centralités locales fortes.



Marché de Viry-Chatillon. Source : site internet de la Mairie de Viry-Chatillon

Les linéaires commerciaux

Les principaux linéaires commerciaux sont les suivants :

- RD920 à Arcueil et Cachan, et plus généralement le tronçon liant Paris à Bourg-la-Reine. Ce linéaire inclut le centre commercial de la Vache Noire à Arcueil ;
- RD7 du Kremlin-Bicêtre au sud de Villejuif ;
- RD5 d'Ivry-sur-Seine au sud de Vitry-sur-Seine ;
- RN7 entre Paray-Vieille-Poste et Athis-Mons ;
- D'autres axes routiers moins importants, mais présentant des concentrations importantes en commerces : D25 à Savigny-sur-Orge ; D155 à Vitry-sur-Seine.



Linéaire commercial le long de la RD 25 à Savigny-sur-Orge

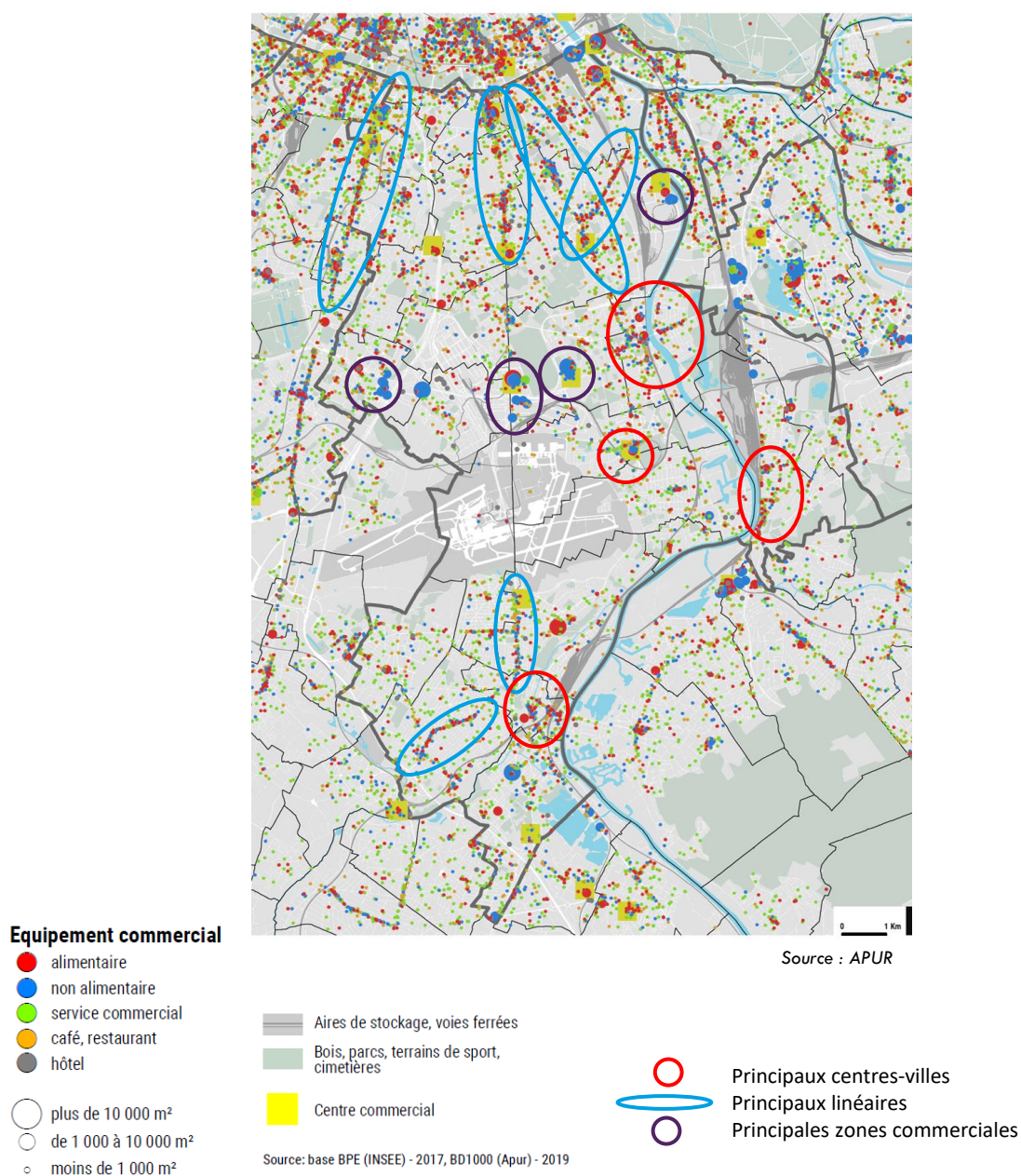
Les zones commerciales

Le territoire compte un nombre important de zones commerciales. Peuvent notamment être citées l'Aqueduc Médicis à Fresnes, la Belle Épine et Thiais Village à Thiais, une partie des Ardoines à Vitry-sur-Seine ou encore les quais de Seine à Ivry-sur-Seine.

II. Commerces

1. Densité commerciale

La densité commerciale en 2017



FONCTIONNEMENT URBAIN

II. Commerces

2. Offre commerciale

Les centres commerciaux

Grand-Orly Seine Bièvre dispose de 13 centres commerciaux sur son territoire, ce qui en fait un territoire fortement couvert dans ce type d'équipement, susceptible de rayonner à l'échelle interdépartementale

Les centres commerciaux sont principalement implantés :

- Le long des grands axes routiers, avec notamment une concentration à proximité de Paris au nord du territoire (La Vache Noire et Cora à Arcueil, Okabé au Kremlin-Bicêtre, Quais d'Ivry à Ivry-sur-Seine) ;
- Autour du pôle aéroportuaire d'Orly (Thiais Village et la Belle Épine à Thiais, Orlydis à Orly, centre commercial d'Athis Mons).

Les grandes infrastructures routières et les nœuds de communication sont autant d'atouts qui ont fortement joué dans les stratégies d'implantation de ces centres commerciaux. La localisation demeure un facteur d'implantation majeur, d'autant plus dans un contexte peu propice à la création de grandes surfaces commerciales (prix du foncier, concurrence, enjeu de limitation de l'artificialisation des sols...).

La présence d'un centre commercial sur une commune est à même de creuser les écarts observés en termes de tissu commercial et de grandes surfaces. Ces centres commerciaux peuvent faire une concurrence avec l'offre commerciale des communes alentour, voire des autres pôles commerciaux au sein d'une même commune.

À proximité de Grand-Orly Seine Bièvre, 7 centres commerciaux sont également susceptibles d'attirer régulièrement la population des communes du territoire habitant à proximité (Créteil Soleil, centre commercial d'Épinay-sur-Orge ou de Grigny...).

Localisation des centres commerciaux en 2020



Source : APUR

- Centres commerciaux (Grand-Orly Seine Bièvre)
- Centres commerciaux hors territoire

FONCTIONNEMENT URBAIN

II. Commerces

2. Offre commerciale

Le centre commercial d'importance régionale

Le centre commercial de la Belle Épine, ouvert en 1971, s'étend sur plus de 140 000 m² et regroupe 220 boutiques.

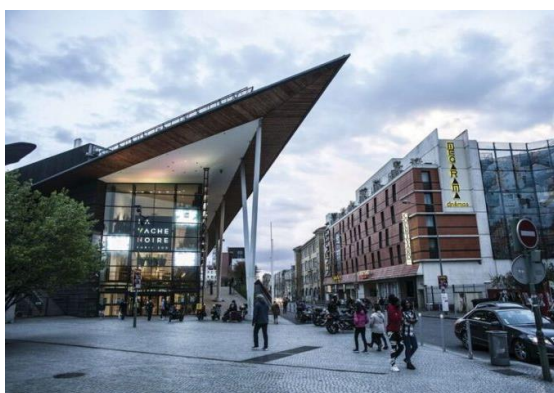


Centre commercial de la Belle Épine. Source : Le Parisien

Les centres commerciaux d'importance interdépartementale

Il existe 2 centres commerciaux d'échelle interdépartementale :

- Quai d'Ivry, à Ivry-sur-Seine (60 000 m² et 65 boutiques) ;
- La Vache Noire à Arcueil (50 000 m² et 97 boutiques)



Centre commercial de la Vache Noire. Source : la Vache Noire.com

Les centres commerciaux d'importance intercommunale

2 centres commerciaux sont d'envergure intercommunale :

- Thiais Village à Thiais (41 9000 m² et 42 boutiques)
- Okabé au Kremlin-Bicêtre (35 000 m² et 65 boutiques)



Centre commercial Okabé. Source : Le Parisien

Les autres centres commerciaux présentent une importance locale, aucun ne dépassant les 20 000 m² de surface de vente. Ces centres commerciaux accueillent généralement une vingtaine de boutiques.

FONCTIONNEMENT URBAIN

II. Commerces

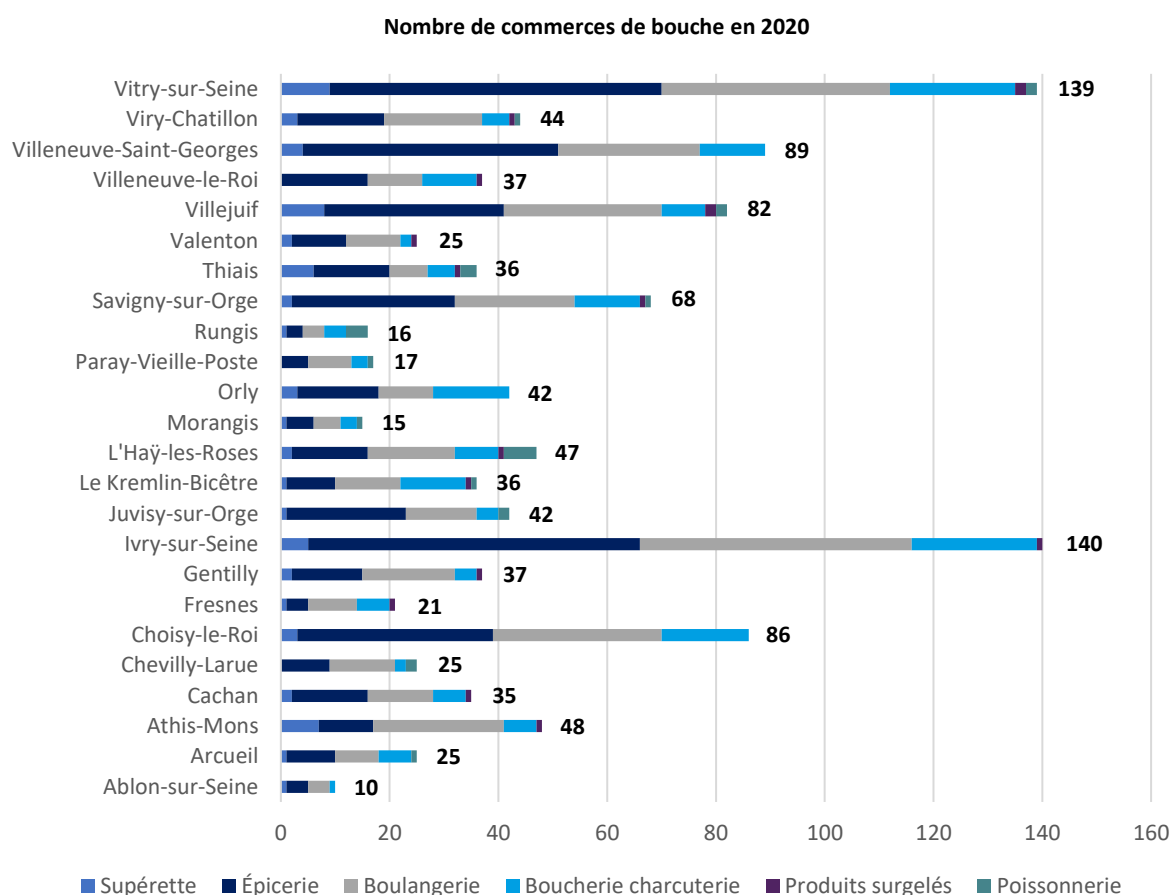
2. Offre commerciale

Les commerces de bouche

Dans le détail, d'après la BPE, Grand-Orly Seine Bièvre compte 1 162 commerces de bouche, une appellation qui regroupe, au sein de la BPE :

- Les supérettes ;
- Les épiceries ;
- Les boulangeries ;
- Les boucheries-charcuteries ;
- Les produits surgelés ;
- Les poissonneries.

Généralement, les communes les plus peuplées sont celles disposant du tissu de commerces de bouche le plus développé. Cependant, on remarque que cette typologie de commerces est particulièrement présente, en nombre, à Villeneuve-Saint-Georges qui occupe la 2^e place en termes de nombre de commerces, mais la 7^e place en termes de population.



Source : INSEE

FONCTIONNEMENT URBAIN

II. Commerces

1. Densité commerciale

Les projets relatifs aux commerces

Entre 2021 et 2030, le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre verra sa surface augmenter à la suite de grands projets commerciaux ou mixtes.

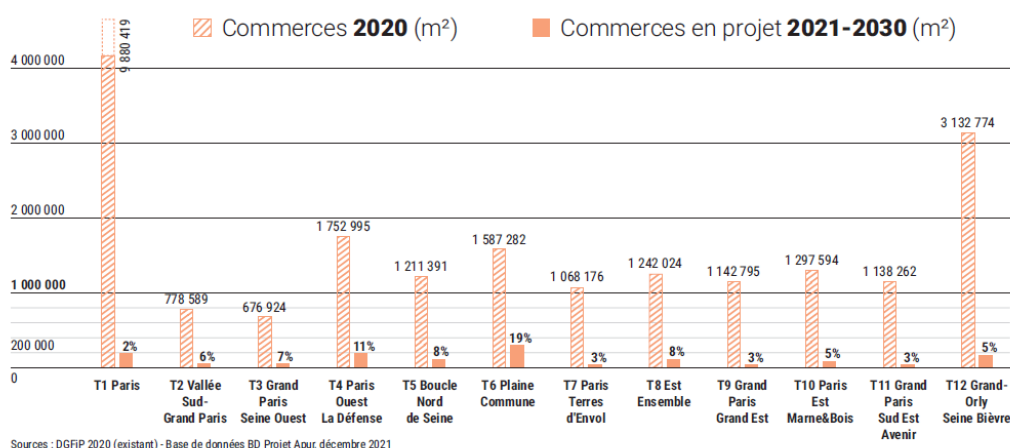
En 2020, la surface commerciale totale à Grand-Orly Seine Bièvre dépassait les 62 000 000 m². Entre 2021 et 2030, il est prévu d'augmenter cette surface d'environ 5%, avec 3 132 774 m² de surface commerciale programmée d'après l'APUR.

Cela place le territoire à la seconde place en matière de surface commerciale programmée, derrière Paris et loin devant les autres Établissements Publics Territoriaux de la Métropole du Grand Paris.

Ces surfaces commerciales seront principalement programmées au sein d'opérations mixtes : Cité de la Gastronomie à Rungis, écoquartier de la gare à Cachan, Campus Grand Paris à Villejuif...

Aucun grand projet strictement commercial n'est programmé sur la décennie, le territoire présentant déjà une offre développée en centres commerciaux et en grandes surfaces. De fait, les prochains commerces viendront assurer une mixité fonctionnelle aux futurs projets.

Taux de construction et comparaison entre les surfaces existantes (2020) et en projet (2021-2030) à l'échelle de la Métropole du Grand Paris



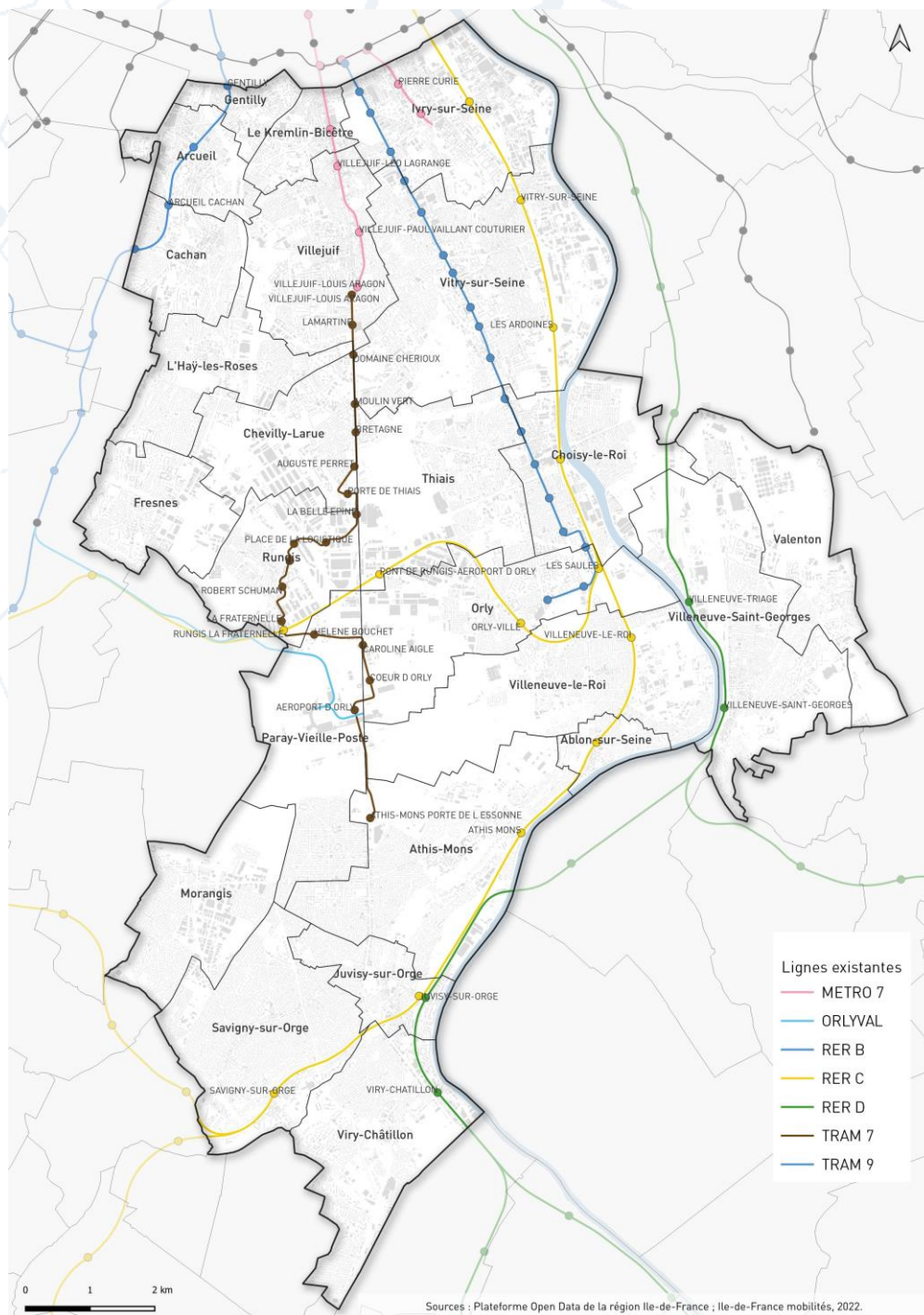
Source : APUR 2020

FONCTIONNEMENT URBAIN

Analyse des infrastructures de transports et déplacements

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre

Le réseau de transports structurants aujourd'hui

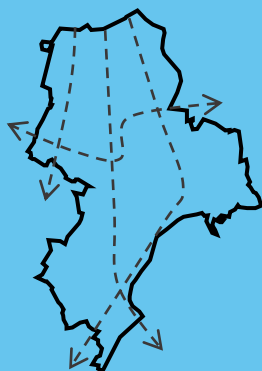


FONCTIONNEMENT URBAIN



Analyse des infrastructures de transports et déplacements

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre



Un réseau routier essentiellement **Nord-Sud**, participant de son accessibilité, mais vecteurs de **coupures urbaines**.

Un **manque d'axes transversaux** constaté.

+ de
7 %

Des déplacements des actifs de petite couronne effectués en **deux-roues**

Absence d'itinéraires cyclables longs et continus sur le territoire.



Des **points noirs de circulation** et des **difficultés de franchissement** des grandes emprises et de la Seine.



Des **infrastructures de transports lourds** irriguant une grande partie du territoire.



De nombreux projets de création ou de prolongement de lignes de transports en commun, **complétant l'offre actuelle**

+ de
150 %

de **gains d'accessibilité aux emplois** à horizon 2030 depuis **5 des 9 gares** du Grand Paris Express présentes sur le territoire

Certains secteurs et quartiers encore **trop peu desservis** par les moyens de transport.



Des **disparités notables d'accessibilité** de la population aux transports en commun au sein de la première couronne.



8

communes proposant l'accès au service de location de vélos **Vélib'**

III. Analyse des infrastructures de transports et déplacements

1. Réseau routier

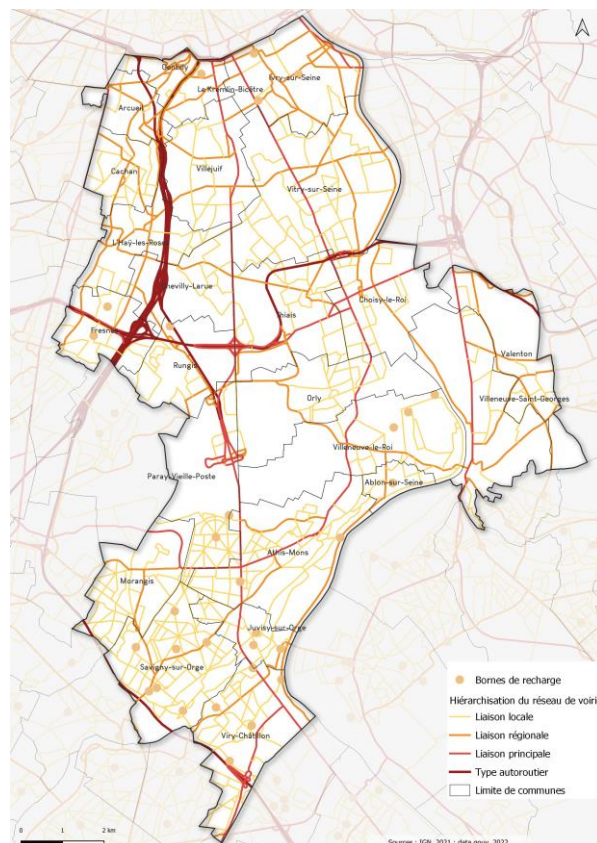
Développé le long de la Seine, dans la vallée industrielle, le territoire Grand-Orly Seine Bièvre est aujourd'hui marqué par sa vocation héritée de territoire servant de Paris. De larges axes routiers le traversent du nord au sud, les franchissements sur la Seine sont peu fréquents, les voies ferrées forment une coupure dans la trame urbaine et isolent certains quartiers. Tous ces éléments créent une fracture dans le paysage urbain, mais aussi et surtout dans les pratiques de mobilité quotidienne.

Des axes Nord-Sud qui dominent

À l'image de nombreux autres territoires de banlieue de la métropole, le réseau routier est structuré par des autoroutes et voies majeures en radiales depuis Paris et compte peu de dessertes transversales (d'est en ouest, en l'occurrence) :

- **La route départementale D920** qui relie Paris à Anthony et longe les communes d'Arcueil et Cachan, formant une frontière à l'ouest du territoire.
- **L'autoroute A6**, dite « autoroute du soleil », reliant Paris à Lyon et traversant Gentilly, Le Kremlin-Bicêtre, Arcueil, Cachan, Villejuif, Chevilly-Larue, Morangis, Savigny-sur-Orge et Viry-Chatillon.
- **La route départementale D7/ Nationale 7** reliant Paris. Elle traverse et longe les communes du Kremlin-Bicêtre, Villejuif, Thiais, Vitry-sur-Seine, Chevilly-Larue, L'Haÿ-les-Roses, Rungis, Orly, Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge et Viry-Chatillon. Le statut ne change pas au niveau des limites départementales.
- **La route départementale D5** reliant Paris à Orly, traversant Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi et Orly. Elle se transforme en D125 et traverse la commune de Villeneuve-le-Roi.

Le réseau routier principal et les bornes de recharge de véhicules électriques



III. Analyse des infrastructures de transports et déplacements

1. Réseau routier

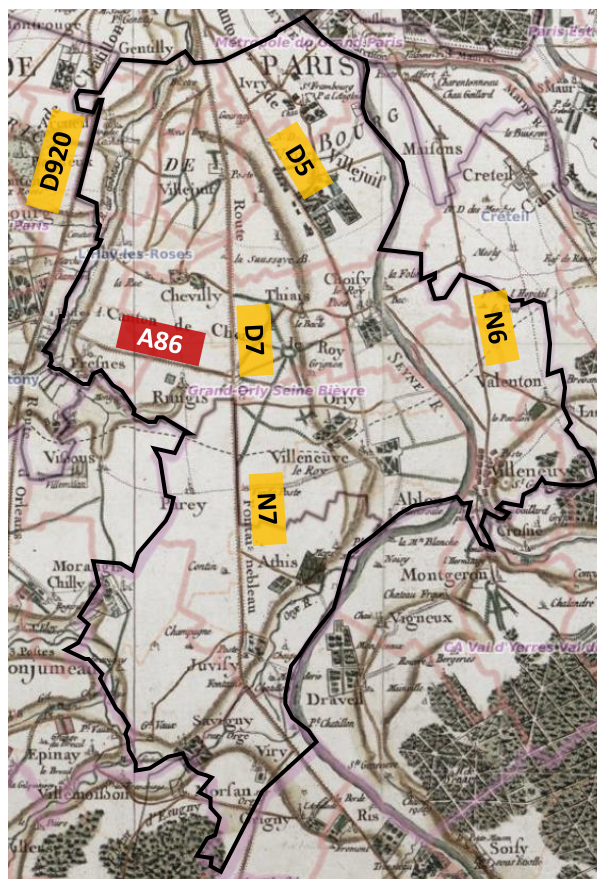
Qu'il s'agisse des routes ou des voies ferrées, les axes ont été et sont encore pour l'essentiel **orientés Nord-Sud**. Ce tracé s'explique historiquement au regard des besoins de Paris : son approvisionnement via des régions agricoles et viticoles (la Bourgogne par exemple), liaisons de la capitale à des domaines seigneuriaux et château des souverains (le Château de Fontainebleau par exemple), développement d'activités industrielles en vallée de Seine hors Paris afin d'en éviter les nuisances. De manière générale, les grands axes routiers départementaux et nationaux reprennent le tracé des anciennes voies royales, même si leur tracé et localisation a évolué :

- La route Paris-Orléans, ancienne voie romaine, actuel tracé de la départementale D920
- La route de Fontainebleau est devenue la route départementale D7
- La route départementale D5 suit le tracé d'un axe ancien conforté sous Napoléon en devenant la 6ème route impériale

Ces axes majeurs participent de l'accessibilité du territoire, mais constituent également **des coupures urbaines importantes** qui contrarient l'émergence de liaisons est-ouest et la mobilité au sein du territoire. Les emprises des autoroutes créent de véritables coupures peu franchissables dans l'organisation du territoire (voir partie « fonctionnement urbain »).

Les routes nationales, notamment la RD5, la RD7 et la RD 920, constituent des coupures urbaines à plus fine échelle. La RD7 est constituée de 2x2 voies et emprise du tramway ou 3x3 voies sur l'ensemble de son tracé. Un important trafic de 25 000 véhicules en taux moyen journalier annuel (source : *diagnostic du Projet de Territoire, 2017*) et un manque observé de franchissements pour les piétons (on recense 1 franchissement tous les 240m environ sur la RD7 à Athis-Mons par exemple) renforce le caractère d'obstacle de la voie et fragilise les relations est-ouest des communes. Pour autant, son aménagement sur sa partie nord a permis de requalifier cette coupure en boulevard urbain.

Carte de Cassini (source : Géoportail)



Autoroute A6, L'Haÿ-les-Roses

III. Analyse des infrastructures de transports et déplacements

1. Réseau routier

Dès le début du XVIII^{ème} siècle, élus et industriels réclament des ponts pour faciliter la traversée de la Seine. Ce n'est qu'en 1808, par volonté impériale, que sera prise la décision d'édifier le premier pont sur la Seine, qui diminuera petit à petit les traversées par bac.

En 1811 est construit le pont en bois de Choisy-le-Roi reliant les deux rives de la Seine qui traverse la commune. Son emplacement était situé sur l'actuel tracé du Trans-Val-de-Marne (TVM).

Un manque d'axes transversaux

Peu de liaisons est-ouest existent : ce sont des routes départementales qui forment les principaux axes transversaux, complémentaires du boulevard périphérique et de l'A86. À ce titre, Grand-Orly Seine Bièvre est mieux maillé que son voisin Vallée Sud Grand Paris (T2).

Néanmoins, **le manque de franchissement** est d'autant plus décisif sur le territoire Grand-Orly Seine Bièvre qu'il se pose en de nombreux points, du fait des infrastructures de transport et du fleuve.

Le réseau routier est-ouest existant se compose de rocade majeure et efficaces, qui relient les nombreuses radiales, et ainsi Paris :

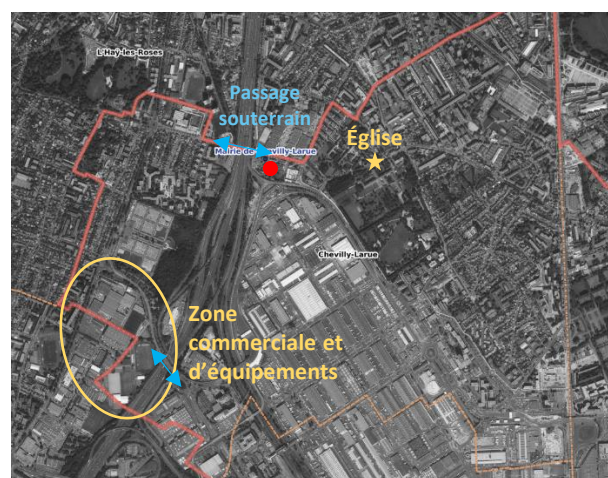
- Le Boulevard périphérique qui longe d'est en ouest Ivry-sur-Seine, Le Kremlin-Bicêtre et Gentilly.
- L'autoroute A86 qui forme une rocade autour de Paris et traverse les communes de Choisy-le-Roi, Thiais, Rungis et Fresnes.

Des artères secondaires, plus urbaines, viennent pourtant compléter ce réseau :

- La route départementale D148 reliant Joinville-le-Pont à L'Haÿ-les-Roses, qui traverse Vitry-sur-Seine, Villejuif et L'Haÿ-les-Roses.
- La route départementale D118 qui traverse Athis-Mons, Paray-Vieille-Poste et Morangis, route de desserte secondaire, mais qui permet de rejoindre la plateforme aéroportuaire par le sud.
- La RD161 qui relie Arcueil à Villejuif

Le découpage de Grand-Orly Seine Bièvre en un vaste territoire Nord-Sud reprend l'organisation du territoire autour des radiales. L'absence de transversales régulières et proches du boulevard périphérique, comme dans l'ouest parisien, ainsi que l'implantation de grands équipements dans les années 1960 au sud – réaffirmant la logique héritée d'autre part, contribuent à en faire un territoire à la fois uni et divisé. Pour certains espaces, les infrastructures ne sont pas tant des catalyseurs de développement que des **facteurs d'enclavement**. Au fil du temps, les infrastructures sont devenues de véritables obstacles, **des barrières à la création de transversales sur le territoire**.

L'armature urbaine de certaines communes a été modifiée avec l'arrivée des infrastructures routières, Chevilly-Larue en premier lieu. Au XIX^{ème} siècle, les deux communes de Chevilly et de Larue sont fusionnées, appartenant historiquement à la même paroisse. En 1969, la construction du Marché d'Intérêt National de Rungis, à cheval sur Rungis et Chevilly-Larue, ainsi que de l'autoroute A6 (construite à la fin des années 1950), bouleverse l'armature urbaine et coupe la ville en deux. Seuls deux passages souterrains permettent aujourd'hui de relier les deux parties de la ville. Les fonctions traditionnelles du centre-ville sont séparées : administration, symbolique (patrimoine, église), commerces. La construction de la nouvelle mairie au nord du MIN est le témoignage d'une volonté de réaliser un trait d'union entre ces deux parties de la ville.

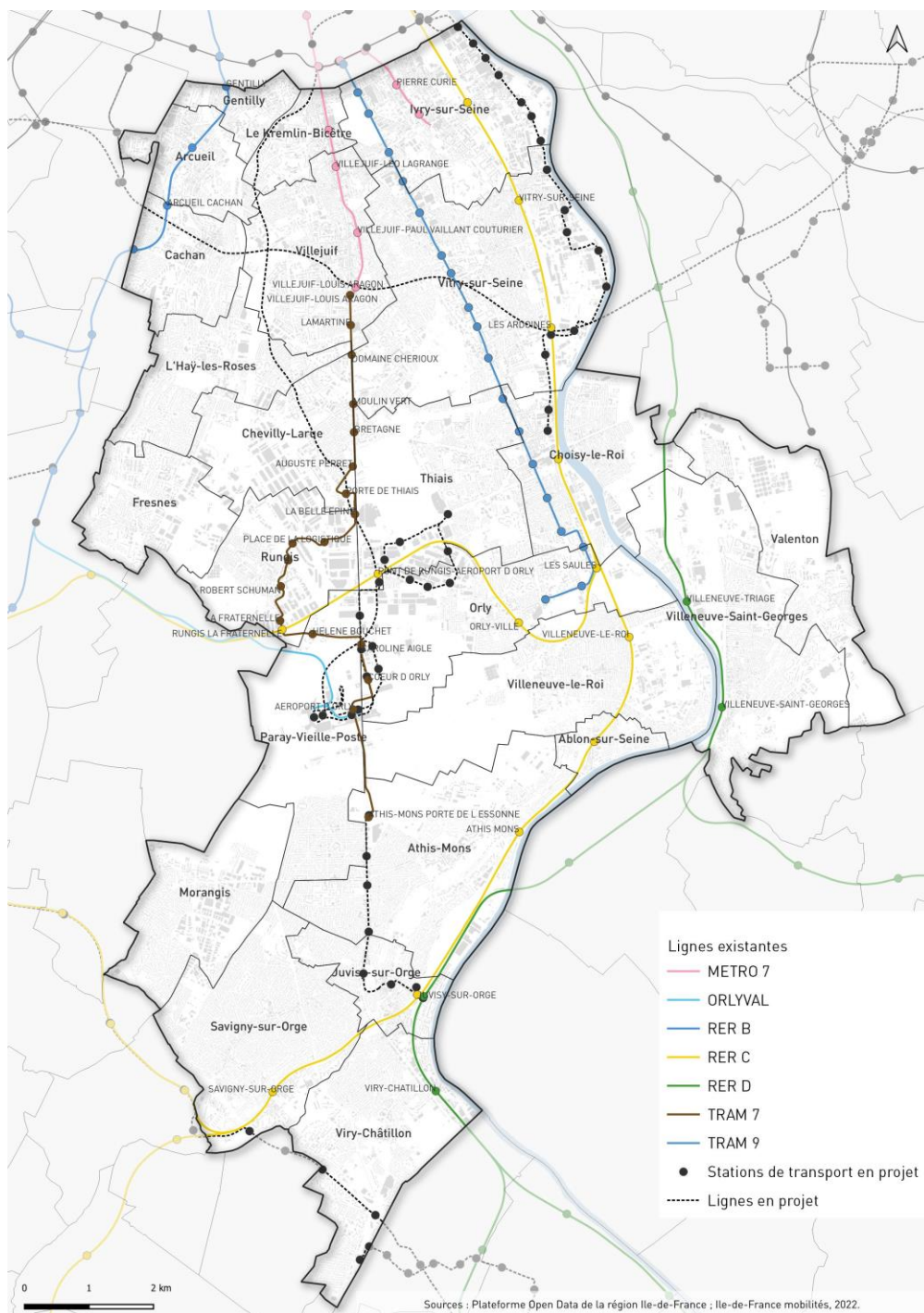


Chevilly-Larue

III. Analyse des infrastructures de transports et déplacements

2. Offre de transport en commun actuelle et future

Réseau ferré actuel et en projet



III. Analyse des infrastructures de transports et déplacements

2. Offre de transport en commun actuelle et future

En lien avec les activités industrielles et logistiques le long de la Seine, les lignes de chemin de fer se sont développées. En effet, du fait d'un transit important de marchandises, les usines nécessitaient un raccordage au réseau. Construite en 1840, la voie ferrée Paris-Orléans longe la rive gauche du fleuve et correspond actuellement à une des branches du RER C.

Le réseau existant de transports en commun est structuré autour des RER B, C et D, le métro ligne 7 et le tramway T7. Ce dernier est cependant orienté en radiale depuis Paris. Seul le Trans Val de Marne (TVM) constitue une liaison de rocade Est/Ouest. Or, n'étant pas un mode lourd de transport, il ne constitue donc **pas une offre suffisante pour le centre du territoire** qui demeure en déficit, tout particulièrement au niveau de la plateforme aéroportuaire.

La ligne C du RER

13 gares du RER C sont situées au sein du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre. Son tracé principal longe la Seine par l'ouest pour bifurquer vers l'est à partir de la gare de Juvisy-sur-Orge, tandis qu'une branche part également vers l'ouest à hauteur d'Orly. Après Savigny-sur-Orge, une seconde branche se décroche du tracé initial pour rejoindre Massy-Palaiseau.

Deux correspondances sont possibles via les gares du Territoire :

- en gare de Juvisy-sur-Orge, avec la ligne D du RER
- En gare de Pont de Rungis, via l'Orlyval

Le RER C est composé de plusieurs branches qui ne présentent pas des offres de desserte équivalentes.

Les deux branches au niveau du Grand-Orly (Massy-Choisy et Massy-Savigny) ont un niveau d'offre très faible (toutes les 15min à Pont de Rungis, 30min à La Fraternelle par exemple) et connaissent des **problèmes structurels** liés au vieillissement de l'infrastructure et du matériel roulant ainsi qu'une congestion du réseau, partagé avec le fret et le TGV.

Sur l'axe Sud de la ligne, les besoins sont différents entre le nord du territoire qui souhaite une meilleure fréquence au regard du nombre d'habitants en hausse (projets d'aménagement en cours) et le sud qui souhaite un temps de parcours maîtrisé en direction de Paris pour garder la proximité. Par ailleurs, avec l'augmentation de la fréquentation de la ligne (540 000 voyageurs/jour – 4ème ligne d'Île-de-France), le maintien de la présence humaine en gare (agents commerciaux et personnels de sécurité) est un enjeu. SNCF Réseau a lancé un travail de réflexion autour de l'ensemble de cette ligne pour adapter sa desserte via une restructuration.



FONCTIONNEMENT URBAIN

III. Analyse des infrastructures de transports et déplacements

2. Offre de transport en commun actuelle et future

Les lignes de métro et de tramway

Les communes frontalières à Paris que sont Ivry-sur-Seine, Le Kremlin-Bicêtre ainsi que Villejuif sont desservies par la **ligne 7** du métro. Un embranchement se situe après la station Maison Blanche (13ème arrondissement de Paris), prenant la direction à l'ouest du Kremlin-Bicêtre puis de Villejuif, et à l'est d'Ivry-sur-Seine.

La ligne 7 est la quatrième plus fréquentée du réseau avec 136 millions de voyageurs en 2018 selon les chiffres de la RATP.

Au terminus du métro 7 à Villejuif, le **tramway 7** prolonge le trajet vers le sud. Cette ligne de tramway est entièrement située sur le territoire de Grand-Orly Seine Bièvre, desservant les communes de Villejuif, Vitry-sur-Seine, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Paray-Vieille-Poste, Orly, pour terminer sa course à Athis-Mons. Elle permet de **nombreuses correspondances** : avec le métro 7 à Villejuif, le TVM à Chevilly-Larue, la ligne C du RER à Rungis et l'Orlyval à Paray-Vieille-Poste. Ces correspondances permettent ainsi le **maillage Est-Ouest** du territoire.

Le tramway T7 constitue également un complément essentiel à la **desserte locale**. De par sa fréquence, sa fiabilité et la proximité des arrêts qui entrent dans le tissu urbain des communes, il participe grandement de la desserte secondaire de proximité.



Une desserte locale encore très disparate

Le territoire dispose d'un **réseau lourd important** et structurant, mais qui isole certaines parties du territoire et n'est **pas toujours facilement accessible**, y compris dans les communes qu'il dessert. Au regard des nombreux flux à l'intérieur du territoire et d'une part importante de la population qui travaille sur place, l'existence de liaisons qui permettent d'irriguer plus finement le territoire, au-delà de grandes radiales le reliant à Paris, est un enjeu. **Certains espaces demeurent mal reliés**, qu'il s'agisse de grands pôles comme Orly ou de nombreux quartiers comme certains quartiers prioritaires, en politique de la ville.

Des transports en commun générateurs de fractures urbaines

Aujourd'hui, ces lignes ferrées marquent le territoire de par leur emprise foncière le long de la Seine, et **créent des coupures infranchissables** dans le tissu urbain (voir partie « fonctionnement urbain »)



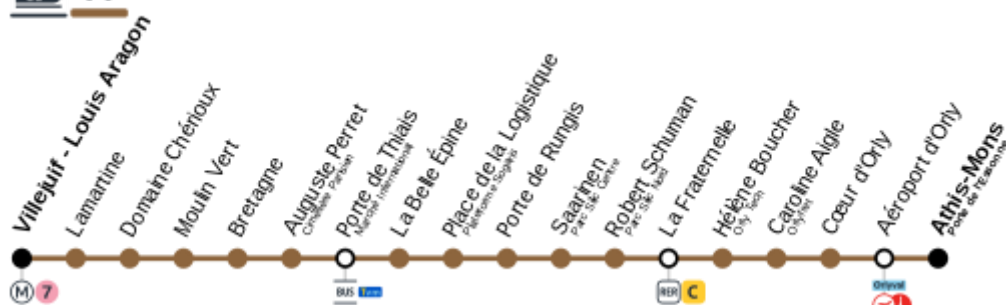
FONCTIONNEMENT URBAIN

Planche – les lignes de métro et de tramway existantes

Ligne de Métro 7



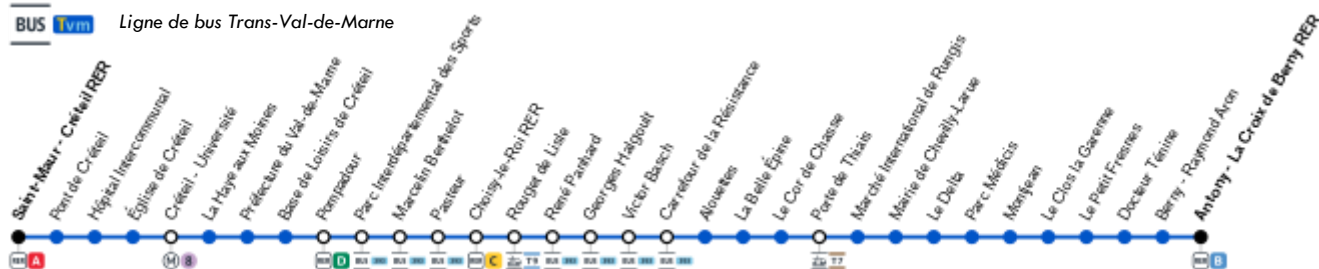
Ligne de Tramway 7



Ligne de Tramway 9



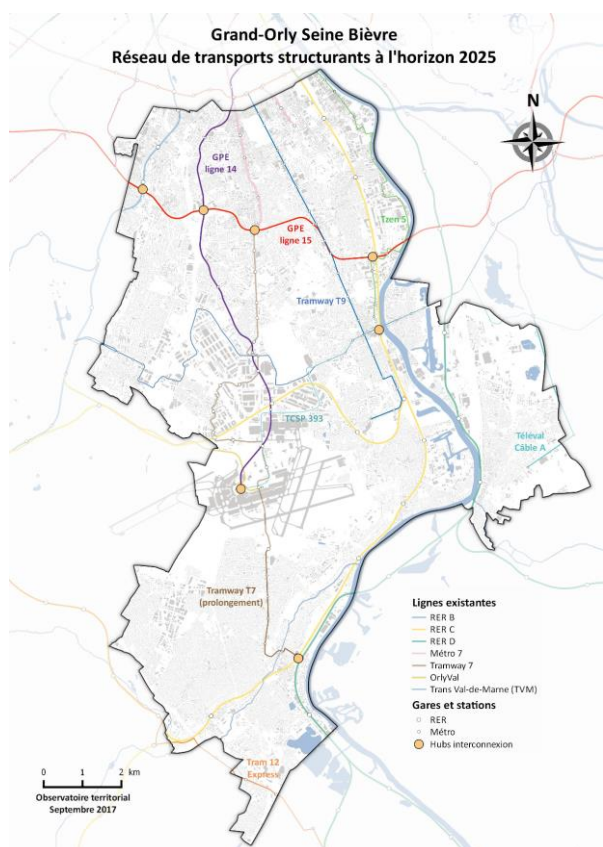
Ligne de bus Trans-Val-de-Marne



III. Analyse des infrastructures de transports et déplacements

2. Offre de transport en commun actuelle et future

Dans la perspective d'améliorer la desserte en transport du territoire, **de nombreux réseaux existants sont en cours d'amélioration**. Des secteurs peu ou pas reliés aujourd'hui vont par ailleurs bénéficier de la création de nouvelles lignes. Les projets de franchissements vont également contribuer à améliorer l'accessibilité de certains espaces et l'intermodalité au sein du territoire. Une première vague de projets est prévue à l'**horizon 2025**, une seconde à plus long terme.



Le Grand Paris Express (ligne 15, en rocade, et prolongement de la ligne 14 au sud) a pour objectif de délester les réseaux de transports en commun existant d'une part, et de desservir plus efficacement les communes de proche couronne d'autre part. Les projets d'infrastructures de transport visent à mieux mailler le territoire via des interconnexions aux RER (B, C, D), aux lignes de tramway (T7, T9), de Transports Collectifs en Site Propre (TSCP) (TZen5, T12 express, Sénia-Orly) et les deux aéroports franciliens.

La ligne 15 du GPE, arc Sud, ouverte en 2022, permettra à des communes comme Villejuif et Vitry-sur-Seine d'améliorer également leur desserte.

La ligne 18, à horizon 2024, devrait également contribuer à faciliter les circulations au sein du pôle d'Orly.

Avec le prolongement de la ligne 14 en 2024 et du T9 dès 2020, venant s'ajouter au réseau existant, le territoire va être plus densément quadrillé et les circulations facilitées, en son sein et en lien avec la métropole. La ligne 15 permettra de renforcer les liaisons du Grand-Orly Seine Bièvre à des pôles majeurs comme La Défense, mais aussi au territoire de la Vallée Scientifique de la Bièvre à l'ouest.

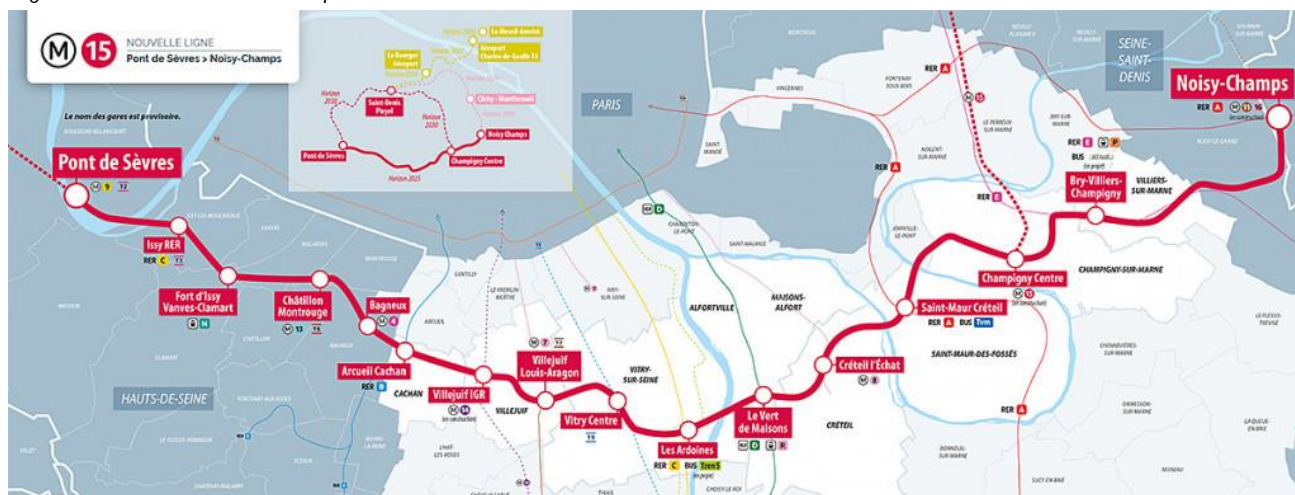
L'arrivée du T12 (ancien TTME) conjuguée au TZEN 4 devrait améliorer l'ensemble de la desserte en transports en commun de communes peu ou moyennement accessibles du nord de l'Essonne comme Morangis, Viry-Chatillon et Savigny-sur-Orge.

Les **projets de transport en commun en site propre** (TSCP) Sénia-Orly et Sucy-Orly devraient quant à eux améliorer la desserte d'Orly, de Rungis et de Choisy-le-Roi.

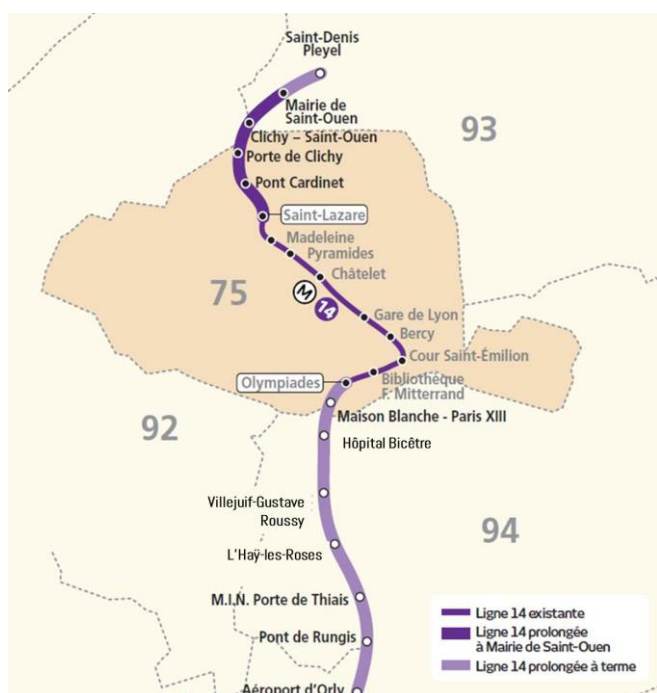
FONCTIONNEMENT URBAIN

Planche – les lignes de métro et de tramway à venir

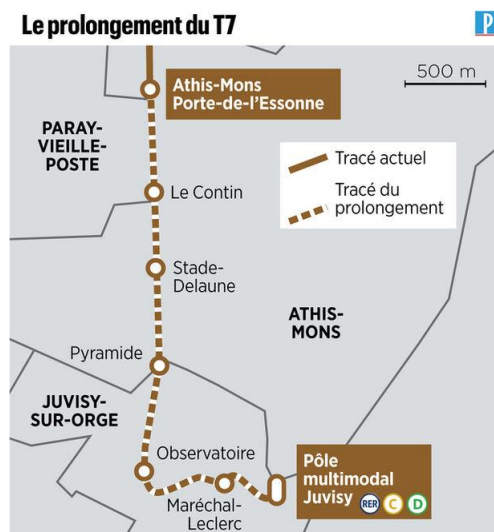
Ligne de métro 15 du Grand Paris Express



Prolongement de la ligne de métro 14



Le prolongement du T7



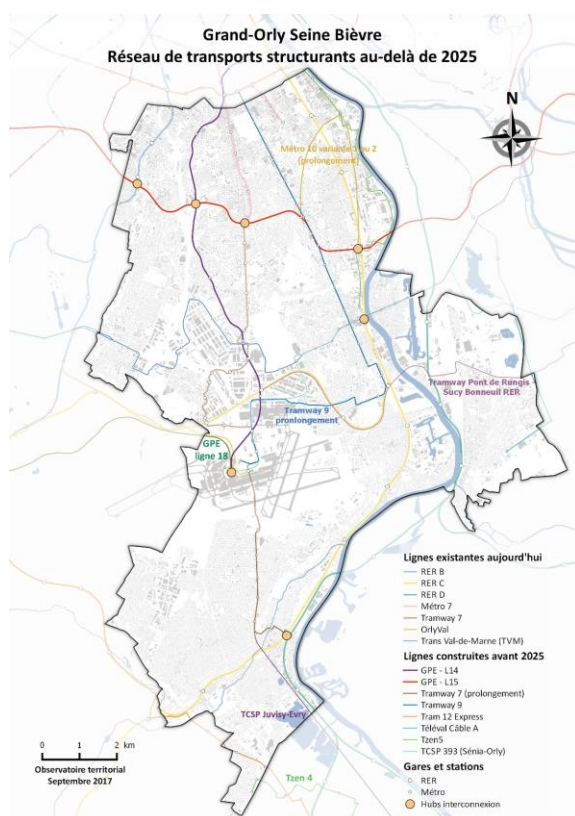
Plan du Téléal – Câble A



FONCTIONNEMENT URBAIN

III. Analyse des infrastructures de transports et déplacements

2. Offre de transport en commun actuelle et future



Calendrier de mise en œuvre des projets :

2020 : T12 Express (Evry-Massy), T9 phase 1 (Orly ville), TZen 4, TZen 5, prolongement du TCSP 393 (TCSP Sénia-Orly)

2020-2023 : contournement Sud de l'aéroport d'Orly via Paray-Vieille-Poste

2021 : Câble A (Téléval), prolongement du T7 (Juvisy)

2022 : GPE ligne 15 (arc Sud)

2024 : GPE prolongement Sud de la ligne 14 (aéroport d'Orly), ligne 18 (phase 1 Saclay)

2027 : Prolongement de la ligne 10 (Ivry Gambetta)

La réalisation de **la ligne 18** (Versailles Chantiers - Massy - aéroport d'Orly) renforce depuis l'aéroport d'Orly le maillage vers l'Ouest et le pôle d'emploi du plateau de Saclay. Le prolongement de cette ligne 18 vers l'est devient alors un nouveau sujet de réflexion, notamment au regard du tracé du projet de liaison Massy Valenton/secteur ouest qui interroge le positionnement de la gare TGV au sein de la plateforme aéroportuaire d'Orly (trois sites potentiels : Massy, Orly aéroport, Pont de Rungis).

De la même façon, le prolongement du **Tram9** jusqu'à l'aéroport d'Orly mérite d'être réinterrogé au regard des temporalités et modalités de desserte de la plateforme aéroportuaire.

Le câble 1 va permettre de désenclaver Valenton et le plateau à Villeneuve-Saint-Georges dont la population, souvent modeste et donc captive des transports en commun pour l'accès à l'emploi, était à la fois isolée du reste de Grand-Orly Seine Bièvre et du territoire de Grand Paris Sud Est Avenir dont il est limitrophe.

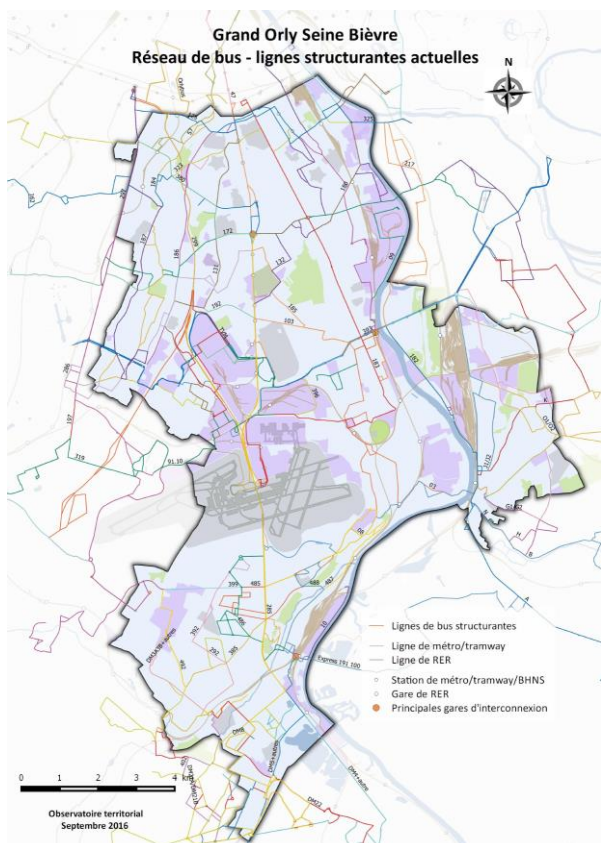
Les besoins complémentaires identifiés

Au-delà du réseau existant et de la connaissance des projets déjà engagés devant être mis en service à l'horizon 2025, des besoins complémentaires sont déjà identifiés afin de compléter le maillage du territoire :

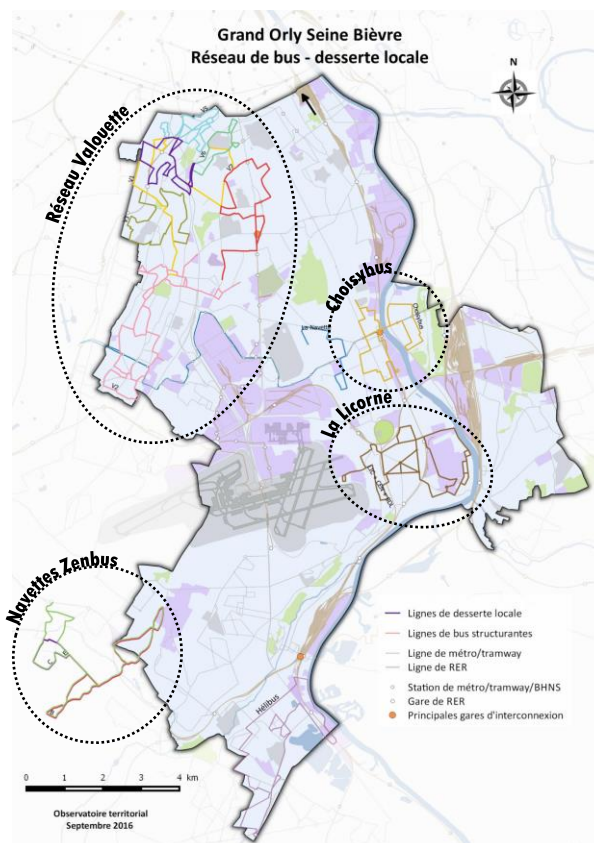
- le prolongement du M10 jusqu'à Vitry-sur-Seine (maillage avec le Grand Paris Express ligne 15),
- le TCSP Juvisy-Évry,
- la desserte de l'aéroport d'Orly et son ancrage dans un système local de développement économique avec la 2ème phase du T9 jusqu'à l'aéroport d'Orly, le prolongement vers l'Est de la ligne 18 du GPE et la création d'une gare de la ligne 14 à Morangis,
- le Tramway Sucy-Bonneuil-Orly (tangentielle Est),
- la poursuite de la réalisation des projets de franchissements.

III. Analyse des infrastructures de transports et déplacements

3. Le réseau de bus



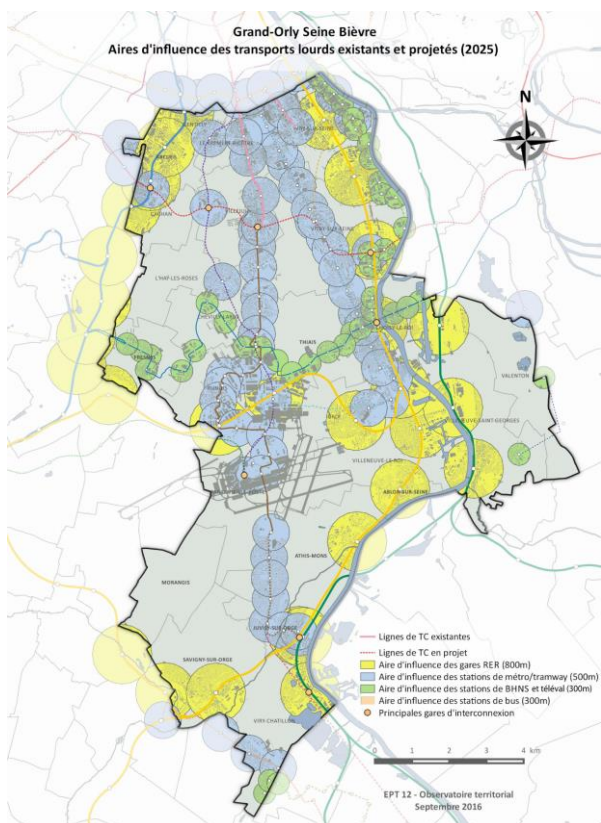
Les réseaux de bus jouent un rôle décisif dans le **maillage secondaire du territoire**. Ils complètent le réseau de transports lourds et complètent certaines liaisons. S'il existe des lignes « Express » qui traversent le territoire en marquant peu d'arrêts, et s'apparentent davantage à la logique de transports lourds, d'autres participent d'un maillage plus fin. Certaines lignes Mobiliens forment ainsi des liaisons transversales et permettent d'avoir un **réseau de transports en commun qui quadrille le territoire**.



La desserte locale demeure encore restreinte et ne maille pas l'ensemble du territoire : certaines lignes sont isolées à Villeneuve-le-Roi (réseau La Licorne) ou à Morangis (navettes Zenbus de Paris-Saclay) illustrant un réseau qui souffre d'un manque de continuité et d'interconnexion. Il y a également **une offre de desserte de proximité** assurée par un réseau qui innerve les communes de l'ex Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre (réseau Valouette, composé de 7 lignes) et par des lignes isolées à Choisy-le-Roi, Thiais ou encore Viry-Chatillon.

III. Analyse des infrastructures de transports et déplacements

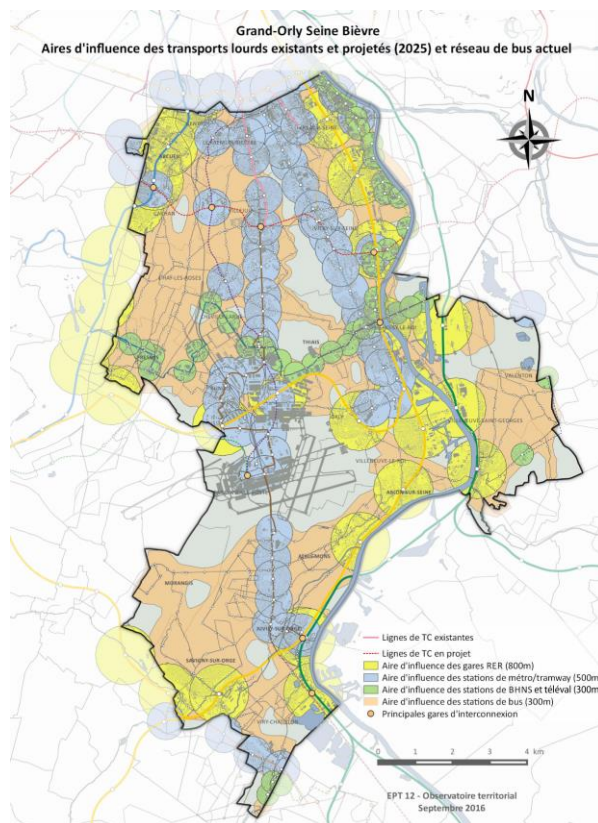
4. Accessibilité des transports en commun



Les lignes de transports lourds présentes sur le territoire sont nombreuses, mais leur déploiement sous forme radiale en partance de Paris laisse encore de côté certaines communes en termes de desserte. Ainsi, en 2018, **35,4 % de la population** de Grand-Orly Seine Bièvre **réside à moins de 500m d'une station de métro ou de tramway, et/ou à moins de 1000m d'une gare de RER.**

On constate globalement que **le nord du territoire est bien pourvu en transports lourds**, existants et en projets. Il en va de même pour **les abords des axes historiques et structurants** que sont la RN7 et RN5, équipés de lignes de tramway et métro.

Il existe toutefois **beaucoup de zones encore peu desservies**, à l'instar des communes du Nord-Essonne (Morangis, le nord de Savigny-sur-Orge et de Viry-Chatillon), des communes à l'est de la RD920 (L'Haÿ-les-Roses et dans une moindre mesure Fresnes et Chevilly-Larue) ou encore de l'est de la Seine (Valenton principalement).



Les projets de prolongement ou de création de lignes de transports lourds permettent de combler certains manques de desserte constatés : l'ouest de Villejuif est ainsi davantage maillé, tout comme la partie ouest d'Athis-Mons et de Juvisy-sur-Orge. Les communes traversées par le futur T9 gagnent également en desserte.

Le réseau de bus existant permet de compléter à l'échelle plus locale le maillage proposé par les lignes de transports lourds, et ainsi d'assurer une plus grande desserte des communes. Morangis, Savigny-sur-Orge, Viry-Chatillon et Athis-Mons, au sud, se voient ainsi mieux couvertes par l'offre de transports. C'est également le cas pour L'Haÿ-les-Roses et pour les principaux quartiers d'habitation de Valenton.

Certains quartiers comme le centre-ville de Thiais ou le secteur pavillonnaire sud-ouest de Morangis sont toutefois exempts de toute desserte en transports en commun.

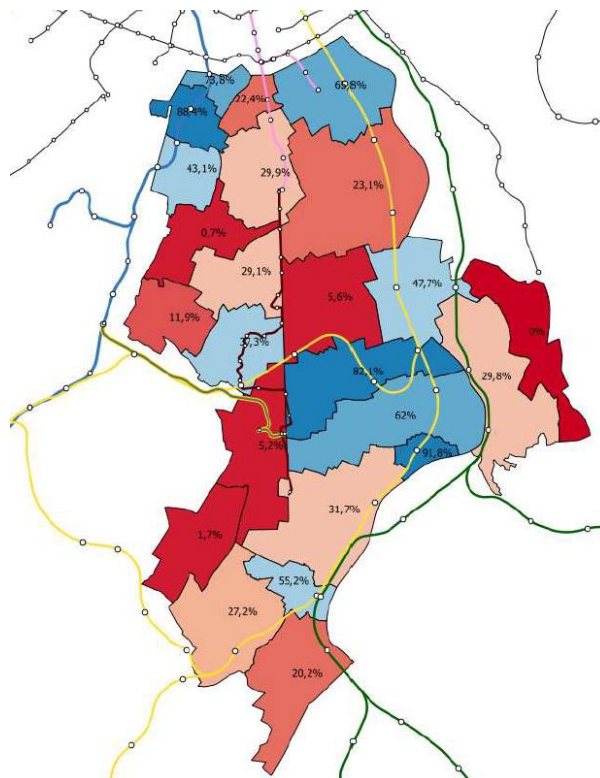
III. Analyse des infrastructures de transports et déplacements

4. Accessibilité des transports en commun

Entre les habitants des communes de profil pavillonnaire, et ceux des communes denses de petite couronne, **les pratiques de mobilité diffèrent**. Néanmoins, l'accessibilité de la population aux transports en commun sur le territoire est très variable d'une commune à l'autre, quel que soit son profil. Selon les communes, **le degré d'accessibilité** actuel* diffère fortement : de 0% pour Valenton à 91,8% pour Ablon-sur-Seine par exemple. L'offre de bus n'étant pas comprise dans cet indicateur, il est néanmoins à relativiser.

Certaines communes du sud sont autant desservies que des communes de première couronne par les transports en commun lourds. Juvisy-sur-Orge, commune d'Essonne au sud du territoire, est bien reliée aux RER C et D expliquant ainsi un taux d'accessibilité de 55,2%. Certaines communes de première couronne, en revanche, apparaissent paradoxalement mal desservies. Ces communes sont cependant mieux aménagées pour les modes actifs que les communes peu denses où rejoindre les transports collectifs lourds suppose souvent d'emprunter la voiture. De plus, elles disposent la plupart du temps d'une meilleure desserte locale via les bus. Toutefois, **les disparités notables d'accessibilité de la population au sein de la première couronne** révèlent qu'au-delà de ces grandes tendances, les profils des communes en matière de mobilités sont complexes.

Certaines communes, enfin, apparaissent enclavées. C'est le cas de Valenton ou L'Haÿ-les-Roses, où respectivement 0 et 0,7% de la population a accès à une station de métro, tramway ou train (dont RER). Aucune ligne n'irrigue leur territoire. Dans d'autres cas, si la commune est reliée aux transports collectifs lourds, **la présence de larges emprises** au sein de la ville conduit à une accessibilité moindre aux transports en commun. C'est le cas par exemple de Chevilly-Larue qui compte 5 arrêts du tramway T7 sur son territoire, mais dont le taux d'accessibilité de la population est de seulement 29,1%. Les fractures que créent diverses emprises au sein du tissu urbain rendent la ville peu praticable et l'accès au tramway difficile, là où toutes les stations sont concentrées le long de la limite Ouest. De nombreux secteurs du territoire dépendent des liaisons en bus et des ouvrages de franchissement.



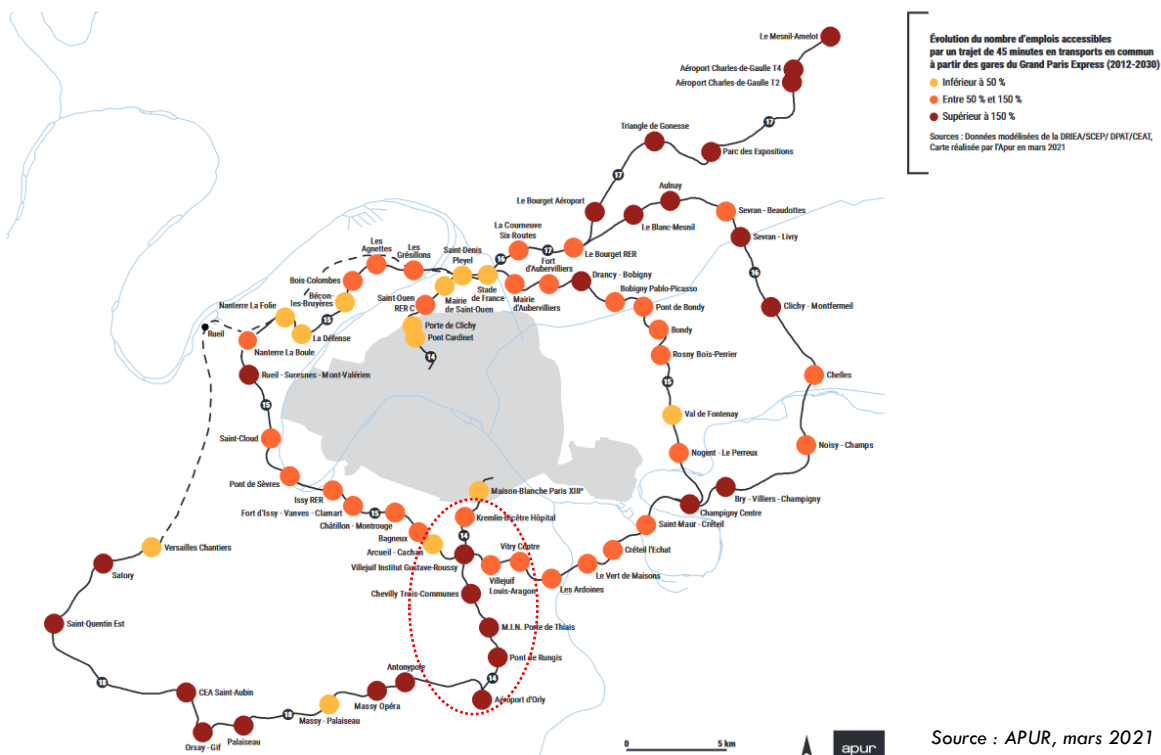
Accessibilité aux transports collectifs lourds (exprimé en pourcentage de la population communale résidant à moins de 500m d'un métro/tram et moins d'1 km d'un RER/train). Production cartographique Grand-Orly Seine Bièvre

**Le degré d'accessibilité de la commune est exprimé en pourcentage de la population communale résidant à moins de 500m d'un métro/tram et moins d'1km d'un RER/train. Attention, l'offre de bus n'est pas prise en compte dans cet indicateur. Aussi la taille et la densité de population de la commune pèsent dans cette évaluation de l'accessibilité.*

III. Analyse des infrastructures de transports et déplacements

4. Accessibilité des transports en commun

LES GAINS D'ACCESSIBILITÉ AUX EMPLOIS À HORIZON 2030 DEPUIS LES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS



La carte ci-dessus montre les gains d'accessibilité aux emplois à horizon 2030 depuis les gares du Grand Paris Express (GPE), à partir des données modélisées par la DRIEA Île-de-France. Ces gains sont exprimés en pourcentage d'évolution du nombre d'emplois accessibles par un trajet de 45 minutes en transports en commun à partir des gares du Grand Paris Express entre la situation du réseau de transport en 2012 et celle de 2030.

Si le gain d'accessibilité est relativement élevé sur les futures gares de la ligne 15 du GPE, il est très élevé (supérieur à 150%) pour les gares qui bénéficieront du prolongement de la ligne 14 du métro. **L'arrivée de ces lignes permettra ainsi de renforcer le maillage des communes situées au-delà de la première couronne parisienne**, et plus particulièrement les pôles d'activités à proximité de l'aéroport d'Orly.

L'arrivée des lignes du Grand Paris Express 15 Sud et 18 ainsi que le prolongement de la ligne 14 vont permettre de réduire le temps de liaisons entre des gares du territoire et des grands pôles métropolitains. Ainsi, entre Orly et des pôles comme la Défense, Saint-Denis Pleyel ou Issy RER le temps de parcours est réduit en moyenne de 20 minutes. Dans le cas des Ardoines à Vitry-sur-Seine, le temps nécessaire pour se rendre à Issy RER passe de près de 50 minutes à environ 20 minutes.

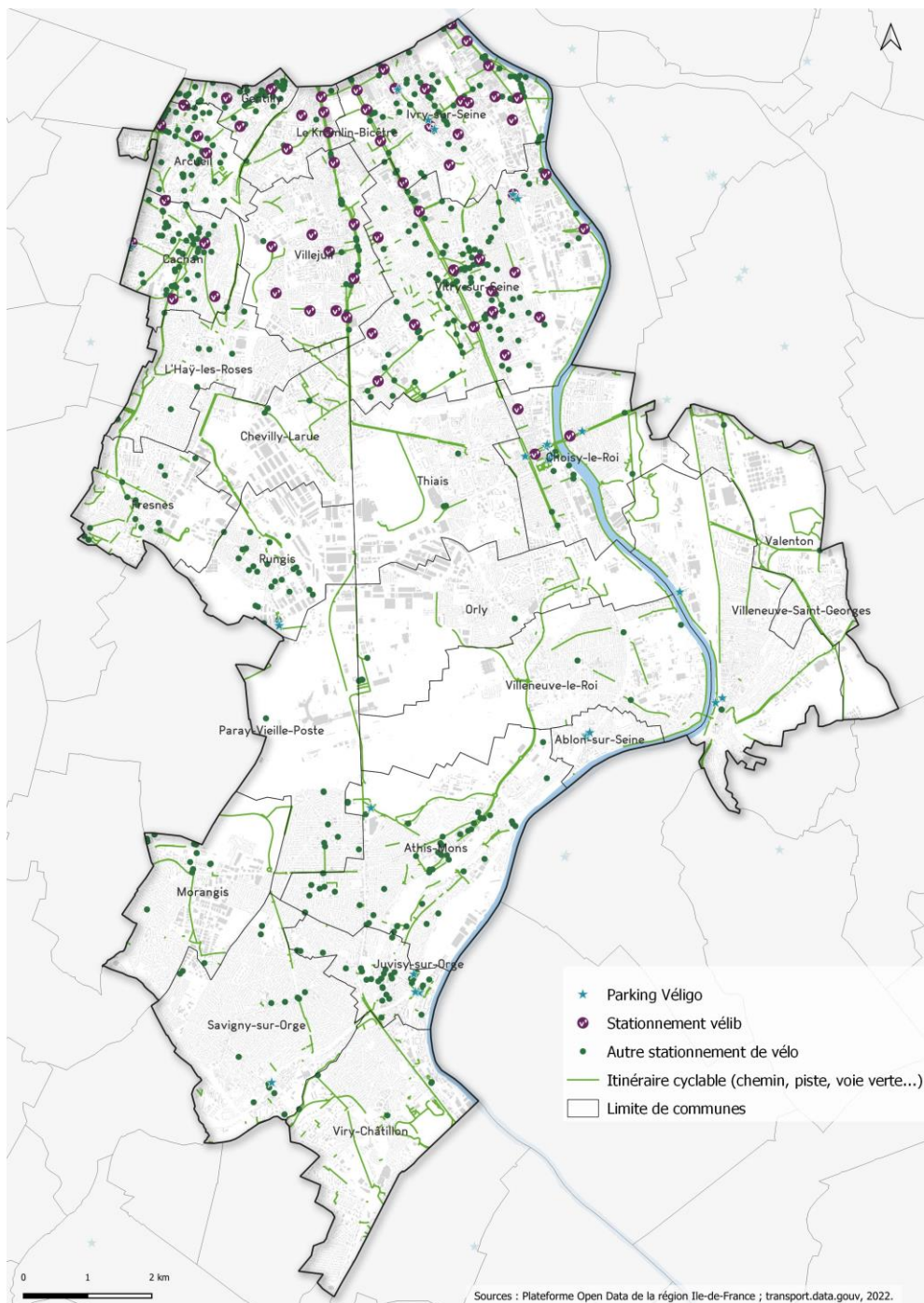
La création de nouvelles gares ou arrêts va permettre également de faciliter les liaisons internes au territoire. On peut alors envisager un report modal partiel de la voiture individuelle sur les transports en commun :

- Le trajet entre Orly et Rungis, communes pourtant limitrophes : de 20 à 3 minutes.
- De Thiais à Villejuif Gustave Roussy le temps passe de 25 à 5 minutes.
- De Savigny-sur-Orge à Villejuif-Louis Aragon de 47 à 30 minutes.

III. Analyse des infrastructures de transports et déplacements

5. Les déplacements actifs

Carte des mobilités cyclables



III. Analyse des infrastructures de transports et déplacements

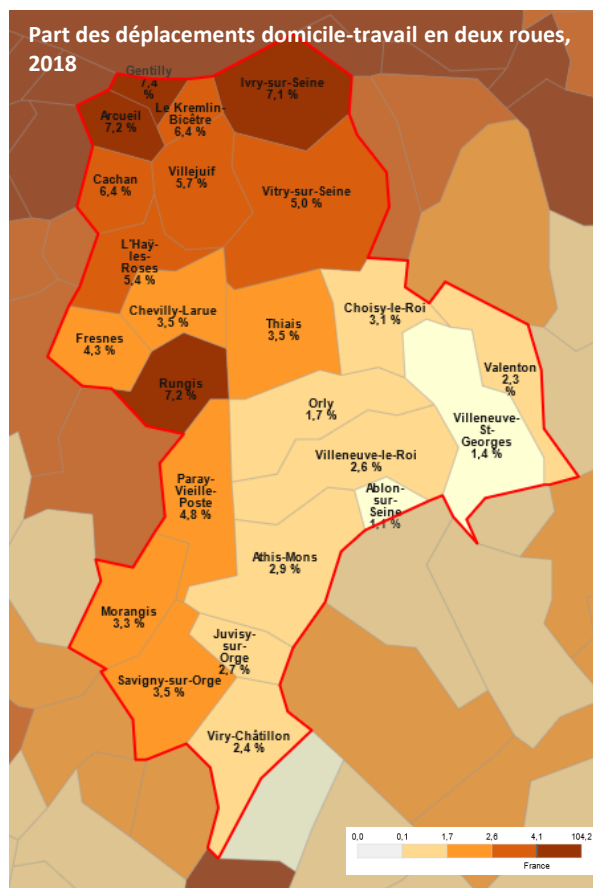
5. Les déplacements actifs

Si le développement des transports collectifs est un enjeu fort pour le territoire Grand-Orly Seine Bièvre, il importe de penser le développement d'autres modes et d'accompagner l'émergence de nouveaux usages de la mobilité. Les modes actifs (la marche, le cycle) sont autant de modes de déplacements qui peuvent se substituer partiellement au recours à la voiture individuelle et aux transports collectifs et/ou assurer la liaison entre les différents modes et favoriser l'intermodalité.

Les modes actifs sont des modes de déplacements du quotidien. Les aménagements en faveur des piétons et la pacification des espaces publics sont un enjeu de sécurité routière et de qualité de vie à travers le partage d'espaces publics de qualité au service de tous les usagers et usagers.

Le vélo est également un mode de déplacement à fort potentiel en Île-de-France. À l'échelle des communes du Territoire, **la part des déplacements domicile-travail réalisés en deux-roues (vélo, dont motorisé, et motos) est plus importante dans les communes limitrophes à Paris** ainsi qu'à Rungis (supérieur à 7%). Cette part diminue à mesure que l'on s'éloigne de Paris, avec toutefois **un gradient Ouest-Est qui se met en place**. Ces différences peuvent être expliquées par la faiblesse des modes de transports lourds (peut-être à L'Haÿ-les-Roses, Morangis, Fresnes...) ou encore par l'absence ou la mauvaise qualité des infrastructures adaptées aux cycles.

Les modes actifs participent de la multimodalité et leur développement peut permettre de diminuer l'impact environnemental de la voiture particulière d'une part, et participer à l'enjeu de santé publique d'autre part. Un certain nombre d'itinéraires sont identifiés sur le territoire (cf. carte en page précédente).



Observatoire des territoires, ANCT 2021

Le territoire ne dispose cependant pas à ce jour d'itinéraires longs et continus. La pratique du vélo est alors souvent dépendante des aménagements dédiés aux transports en commun en site propre. Il existe cependant divers itinéraires :

- Le **projet d'Euro Véloroute 3** « Paris-Orly-Evry » via les Berges de Seine, avec la 1ère station-service vélo régionale située sur l'itinéraire de l'EV3 à Choisy-le-Roi.
- Les itinéraires dessinés par les schémas départementaux d'itinéraires cyclables de l'Essonne et du Val-de-Marne (SDIC 91 et SDIC 94) qui sont complétés par des schémas locaux de circulation douce.

FONCTIONNEMENT URBAIN

III. Analyse des infrastructures de transports et déplacements

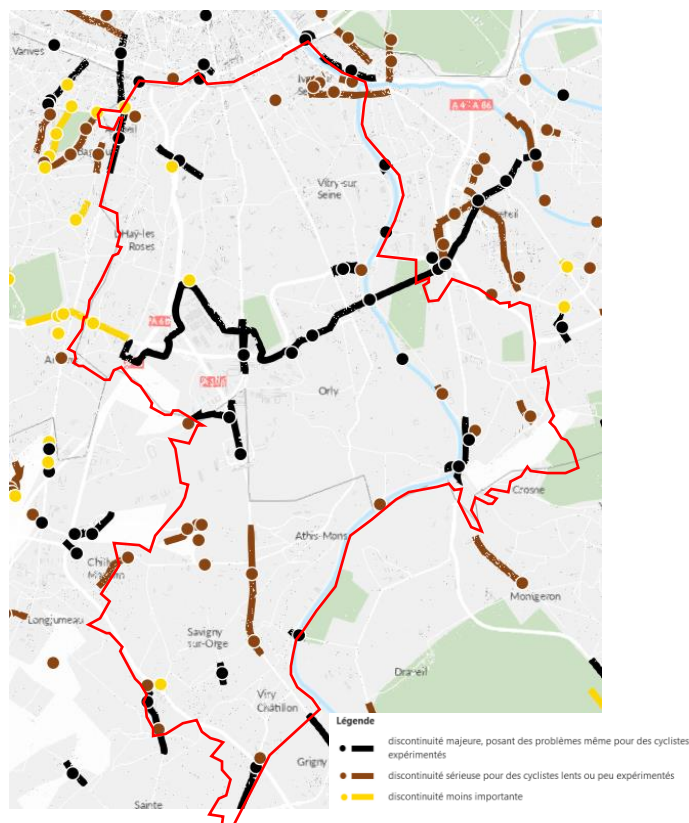
5. Les déplacements actifs

Un manque de continuité du réseau cyclable

S'il existe des itinéraires, il est difficile de distinguer un réseau cyclable structuré, du fait du **manque des continuités** au sein du territoire et avec les territoires limitrophes.

La continuité des itinéraires cyclables reste donc un enjeu important. Il existe davantage d'aménagements courts que d'itinéraires longs et continus et les espaces cyclables sont souvent ceux des transports en commun en site propre, mais ne bénéficient pas d'aménagements propres. Cependant, les aménagements ne sont pas toujours nécessaires à l'échelle infracommunale : la politique de modération de la vitesse rend possible la pratique du vélo, excepté les infrastructures routières à fort trafic poids lourds qui fragilisent la place des modes actifs et nécessitent des aménagements spécifiques. Cet enjeu dépend à la fois de décisions métropolitaines et d'obstacles propres au territoire (les coupures urbaines).

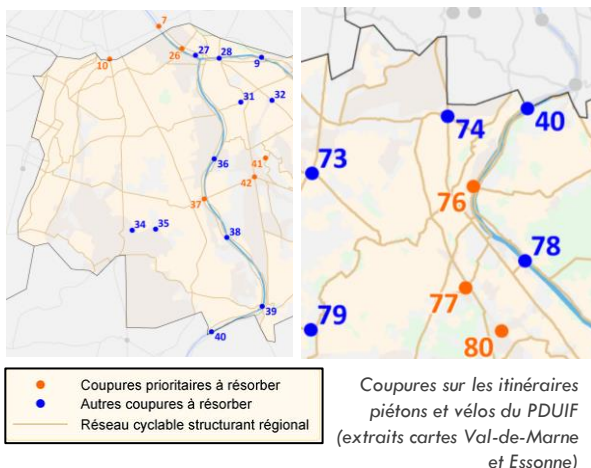
Les modes actifs se heurtent aussi à de grandes coupures (12 identifiées par le PDUIF, dont 4 apparaissant comme prioritaires : la Porte d'Italie, le Pont de Juvisy, le Pont de Choisy et les Ponts Nelson Mandela à Ivry-sur-Seine). Ces deux derniers font justement l'objet de travaux (sous maîtrise d'ouvrage du département du Val-de-Marne). Ils se heurtent également à de grandes emprises (l'aéroport d'Orly et les zones logistiques, industrielles et commerciales) qui engendrent des détours et à **des ruptures naturelles constituées par le relief et la Seine**.



Discontinuités cyclables majeures identifiées par les cyclistes – IAU, MDB

Un inventaire reposant sur la contribution de cyclistes via le réseau des délégations locales MDB, FCDE, FFCT, AF3V et coordonné par l'association MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette) a été réalisé.

Cette cartographie pratique et sensible identifie plusieurs discontinuités majeures à l'échelle de Grand-Orly Seine Bièvre. **Les axes structurants sont pointés comme étant les plus problématiques**, et notamment la D86 sur toute la portion reliant Créteil à Antony, créant ainsi une fracture importante entre le nord et le sud du territoire. La N7 est également pointée, principalement aux abords de l'aéroport, puis à hauteur de Juvisy-sur-Orge et Athis-Mons dans une moindre proportion. La RN6 à Villeneuve-Saint-Georges est aussi mentionnée ainsi que **le franchissement de la Seine** en raison de l'étroitesse de la piste cyclable présente.



Coupures sur les itinéraires piétons et vélos du PDUIF (extraits cartes Val-de-Marne et Essonne)

III. Analyse des infrastructures de transports et déplacements

5. Les déplacements actifs

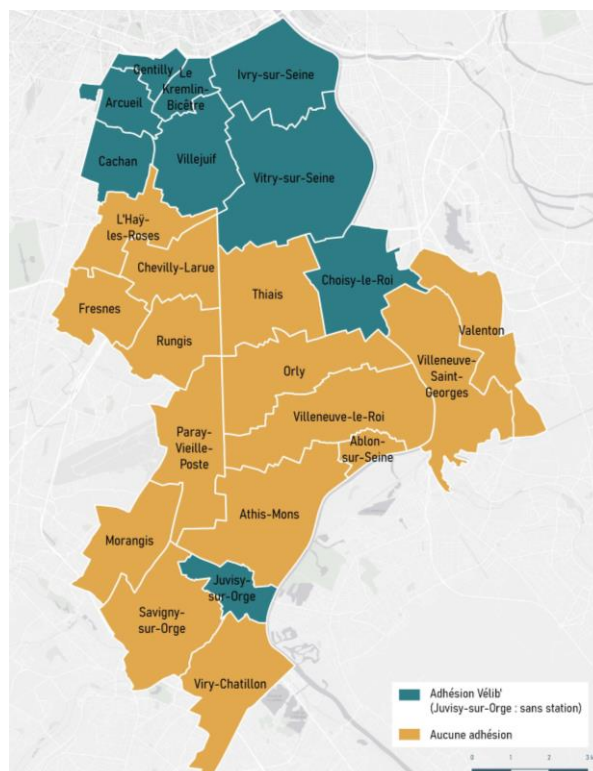
Dans un contexte de motorisation importante des ménages, les services de locations de vélos peuvent être des moyens de développer l'usage d'autres modes en complément ou substitutions des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Location de vélos

Le système Vélib' de location de vélos en libre-service, est aujourd'hui uniquement disponible à Paris et sur les communes limitrophes (partie nord du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre). Il va être rénové et étendu.

Un partenariat avec la Métropole du Grand Paris permet de subventionner les communes qui désireraient bénéficier de ce service sur leur territoire. Plusieurs communes du territoire ont fait savoir leur intérêt. Par ailleurs, IDF Mobilités va mettre en place un nouveau service de location longue durée de VAE (vélos à assistance électrique). La question du maillage de ces différentes offres à l'échelle de l'ensemble du territoire Grand-Orly Seine Bièvre se pose afin d'avoir un réseau qui maillerait de manière cohérente ce dernier et permettrait de relier les habitations aux gares et arrêts majeurs de transports collectifs.

Le covoiturage est également une piste. À ce jour, peu d'aires existent néanmoins à l'échelle du territoire, à l'exception de celles présentes à Savigny-sur-Orge et Juvisy-sur-Orge. C'est une orientation souhaitée par les villes de Villejuif, Orly et Morangis.



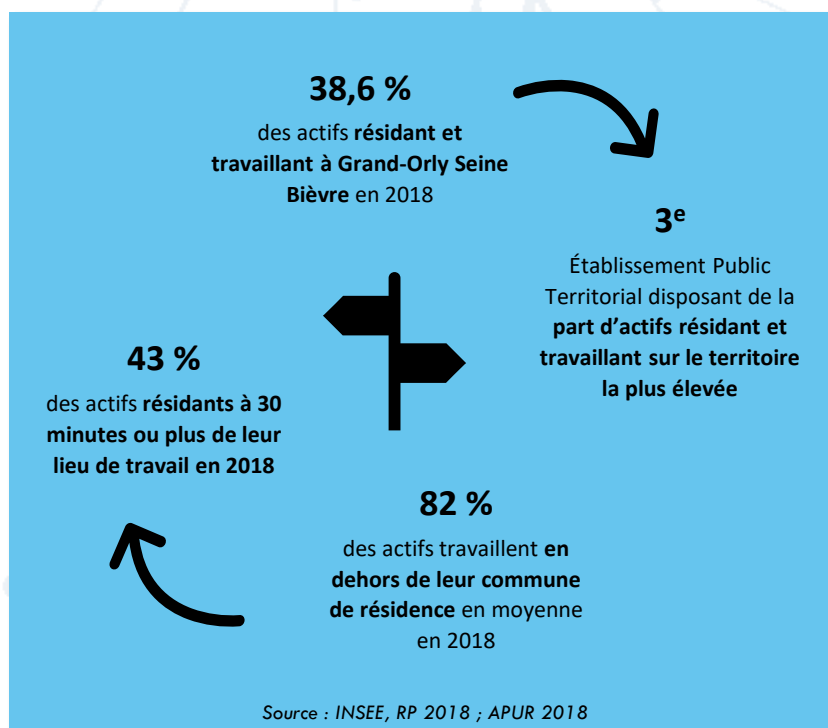
Adhésion des communes au système Vélib', source : GOSB



FONCTIONNEMENT URBAIN

**Analyse des mobilités**

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre



FONCTIONNEMENT URBAIN

IV. Analyse des mobilités

1. Déplacements domicile-travail

En 2018, 38,6 % des actifs de Grand-Orly Seine Bièvre travaillaient au sein du territoire, ce qui est une moyenne haute par rapport aux autres territoires de la Métropole du Grand Paris. Il s'agit du **3^e Établissement Public Territorial présentant la plus forte part d'actifs qui à la fois résident et travaillent au sein du territoire.**

À l'échelle des communes, en moyenne 82 % des actifs occupés travaillent en dehors de leur commune de résidence en 2018. Ils sont par ailleurs 47,3 % à résider à 30 minutes ou plus de leur lieu de travail en 2018.

La part d'actifs travaillant hors de leur commune de résidence est relativement homogène sur le territoire. Cette part se situe entre 77 % et 88 % des actifs occupés au sein de 22 communes sur 24. Ainsi, les actifs de Grand-Orly Seine Bièvre sont fortement mobiles, bien qu'une part importante des déplacements domicile-travail restent internes à l'Établissement Public Territorial.

Il existe deux exceptions :

- Ablon-sur-Seine est la commune présentant la part la plus élevée d'actifs travaillant en dehors de la commune, soit 90,4 des actifs occupés.
- A contrario, 71,3% des actifs de Rungis travaillent en dehors de la commune, ce qui en fait la commune présentant le plus fort taux de personnes résidant et travaillant sur son territoire.

Ces deux exceptions sont à mettre en relation avec le tissu économique local de ces territoires. Ablon-sur-Seine est ainsi une commune principalement résidentielle, tandis que Rungis présente la concentration d'emplois la plus importante parmi les communes de Grand-Orly Seine Bièvre.

Part des actifs occupés de 15 ans et plus travaillant dans une autre commune que leur commune de résidence en 2018



Source : INSEE, RP 2018

IV. Analyse des mobilités

1. Déplacements domicile-travail

Il existe une diversité de configuration quant aux déplacements domicile-travail sur le territoire. Par souci de lisibilité et de compréhension, ces flux de déplacements seront présentés en fonction de leur importance en nombre d'actifs.

Les flux domicile-travail supérieurs à 4 000 actifs

Ces flux rendent compte des plus importants flux d'actifs d'une même commune se rendant dans une autre commune pour travailler. **Paris se montre très fortement attractive pour une partie importante d'actifs résidants dans les communes les plus au nord du territoire** (Gentilly, Cachan, Arcueil, Le Kremlin-Bicêtre, Villejuif, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi). Plus de 4 000 actifs de chacune de ces communes se rendent ainsi à Paris dans le cadre de leur travail. Il est également à noter qu'Ivry-sur-Seine attire quotidiennement plus de 4 000 actifs parisiens venant travailler sur son territoire.

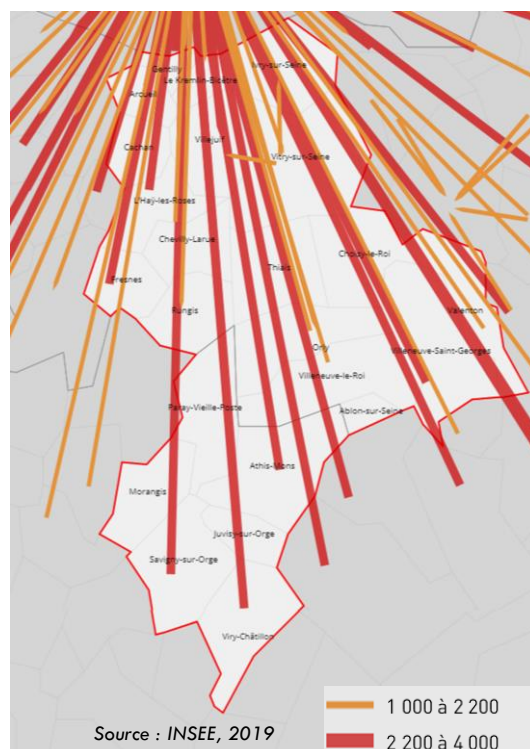
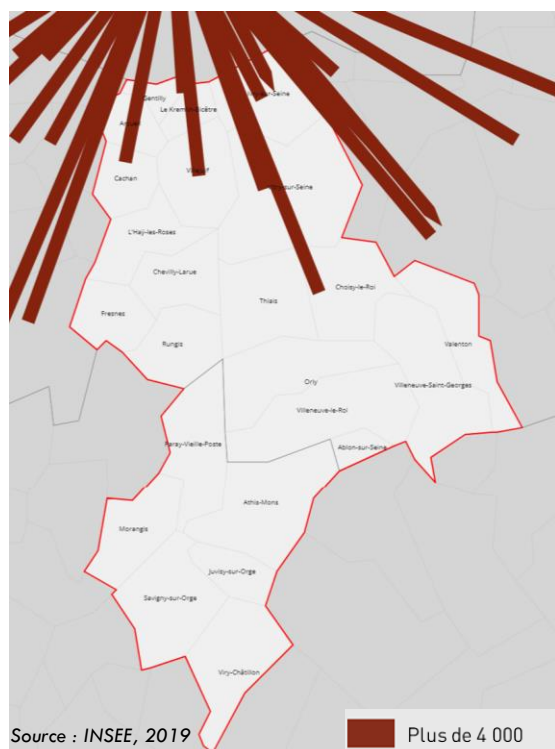
La partie Sud du territoire n'est pas concernée par des flux de déplacement de cette envergure.

Les flux domicile-travail compris entre 1 000 actifs et 4 000 actifs

Un nombre important de communes enregistrent un flux d'actifs partant travailler vers Paris supérieur à 2 200 personnes, **confirmant là encore l'attractivité de la capitale pour les actifs du territoire**. Certaines communes connaissent un flux plus limité d'actifs travaillant à Paris (Valenton, Orly, Villeneuve-le-Roi), compris entre 1 000 et 2 000 actifs. D'autres communes du sud-ouest, davantage éloignées du réseau ferroviaire, présentent un flux limité à moins de 1 000 actifs travaillant à Paris (Rungis, Paray-Vieille-Poste, Morangis).

Rungis, Orly et Vitry-sur-Seine attirent entre 1 000 et 2 200 actifs parisiens. Par ailleurs, entre 1 000 et 2 200 actifs de Vitry-sur-Seine vont également travailler à Ivry-sur-Seine et Villejuif.

Flux domicile-travail (1 000 actifs ou plus)



FONCTIONNEMENT URBAIN

IV. Analyse des mobilités

1. Déplacements domicile-travail

Les flux domicile-travail compris entre 380 et 1 000 actifs

À cette échelle, davantage de diversité s'observe concernant les destinations de travail des actifs du territoire et des polarités d'emplois au sein du territoire se dessinent.

Rungis concentre un flux important d'actifs des communes composant Grand-Orly Seine Bièvre (Villejuif, Vitry-sur-Seine, Fresnes, Orly, Athis-Mons, Savigny-sur-Orge) mais également de communes hors du territoire. **Vitry-sur-Seine** constitue également une destination d'un nombre important d'actifs des communes alentour, ainsi qu'**Orly**. On observe également des flux de plus grande proximité, entre communes voisines.

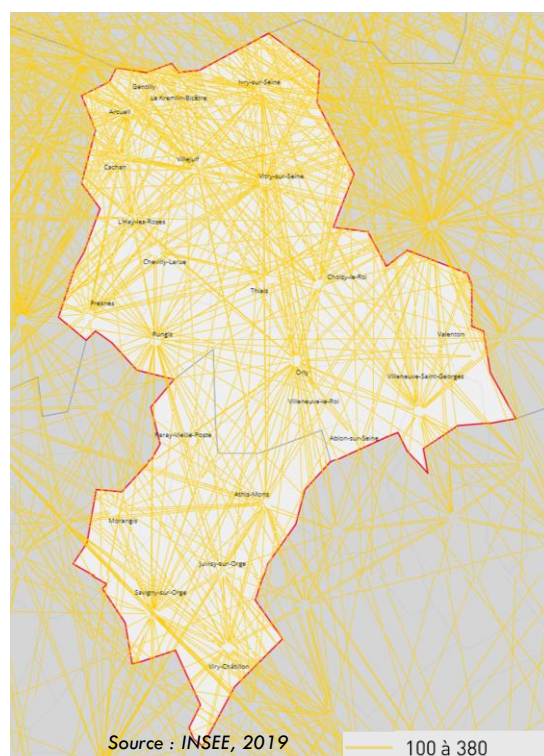
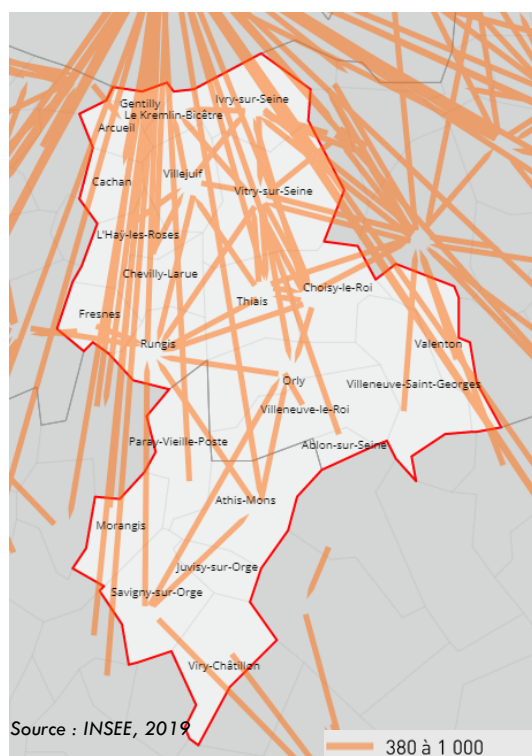
Créteil, situé à l'est de Grand-Orly Seine Bièvre, joue également comme une polarité importante d'emplois pour les communes situées sur la frange Est du territoire (Valenton, Villeneuve-Saint-Georges, Choisy-le-Roi, Vitry-sur-Seine...).

Les flux domicile-travail compris 100 et 380 actifs

Les flux domicile-travail à cette échelle témoignent de la diversité des mobilités des actifs du territoire, sans pour autant que ces flux soient les plus importants en termes de nombre d'actifs concernés.

La carte ci-dessous permet de conforter certaines communes du territoire dans leur fonction de polarité d'emplois (Orly, Rungis, Vitry-sur-Seine...), à la fois pour les communes de Grand-Orly Seine Bièvre que pour celles extérieures au territoire.

Flux domicile-travail (entre 100 et 1 000 actifs)



IV. Analyse des mobilités

2. Modes de déplacement

En 2019, les parts d'actifs utilisant la voiture ou les transports en commun pour se rendre au travail se côtoient, avec une légère majorité d'actifs qui utilise ce premier mode de déplacement :

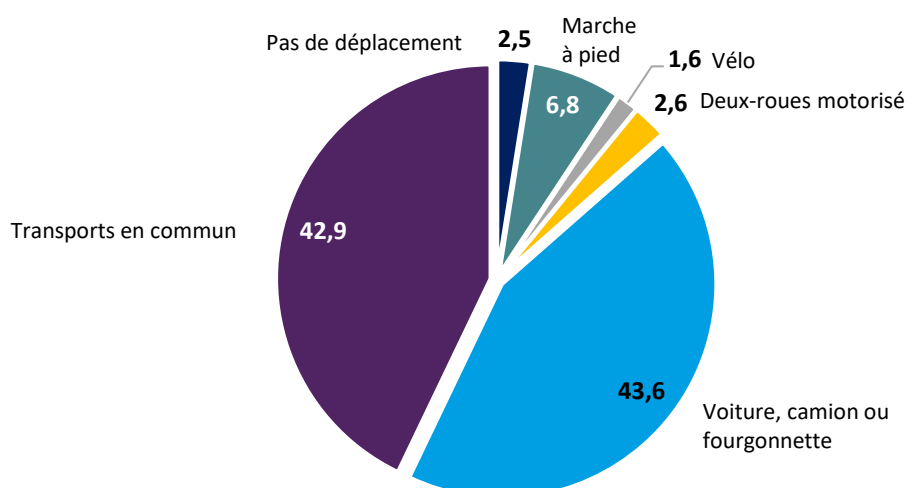
- 43,6 % des actifs utilisent un véhicule motorisé (voiture, camion ou fourgonnette) ;
- 42,9 % utilisent les transports en commun.

En comparaison avec les autres territoires de la Métropole du Grand Paris, Grand-Orly Seine Bièvre fait partie de la moyenne basse en termes de part d'actif utilisant les transports en commun pour aller travailler. Il s'agit du 5^e Établissement Public Territorial où l'utilisation des transports en commun sur ce type de trajet est la plus faible. Cependant, **ce constat qui ne doit pas masquer la pluralité des situations que connaissent les communes du territoire en fonction de leur positionnement géographique (voir page suivante).** Grand-Orly Seine Bièvre est effectivement le plus vaste territoire de la Métropole du Grand Paris, entraînant de fait des différences importantes en termes de couverture en transports en commun entre les communes.

Les actifs ayant recours aux modes doux sur leurs déplacements domicile-travail sont 8,4% à l'échelle de Grand-Orly Seine Bièvre en 2019. Plus particulièrement, ces modes de déplacements sont davantage sollicités dans le nord du territoire, **où les distances à parcourir entre le lieu de résidences et le lieu de travail sont généralement plus faibles.** Ainsi, la marche à pied est utilisée par 11,6 % des actifs arcueilais et le vélo, par 4 % des ivryens. Le même constat s'applique à Fresnes et Rungis, qui, bien que plus au sud, voient la marche à pied plébiscitée par respectivement 12 % et 10,4 % des actifs.

A contrario, la part d'actifs ayant recours aux modes doux diminue plus au sud du territoire, et plus particulièrement au sein des communes présentant un profil fortement résidentiel. 2,7% des saviniens ont recours à la marche à pied pour se rendre sur leur lieu de travail.

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019
(en %)



Source : INSEE, RP 2019

FONCTIONNEMENT URBAIN

IV. Analyse des mobilités

2. Modes de déplacement

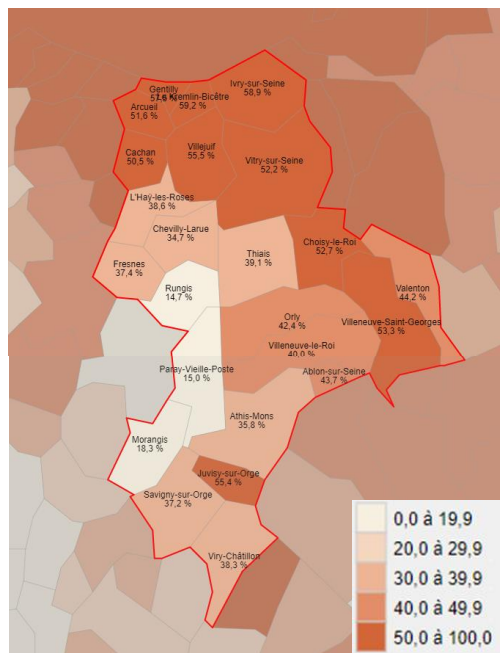
Les déplacements domicile-travail en transports en commun

La géographie des actifs empruntant les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail appelle aux constats suivants :

- Plus de 50 % des déplacements vers le lieu de travail se réalisent en transports en commun au sein des communes du nord du territoire ainsi que de certaines communes le long de la Seine disposant d'une gare de RER (Choisy-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Juvisy-sur-Orge).
- Cette part diminue à mesure que l'on s'éloigne des infrastructures de transports ferroviaires, pour atteindre moins de 20 % des déplacements à Rungis, Paray-Vieille-Poste et Morangis.

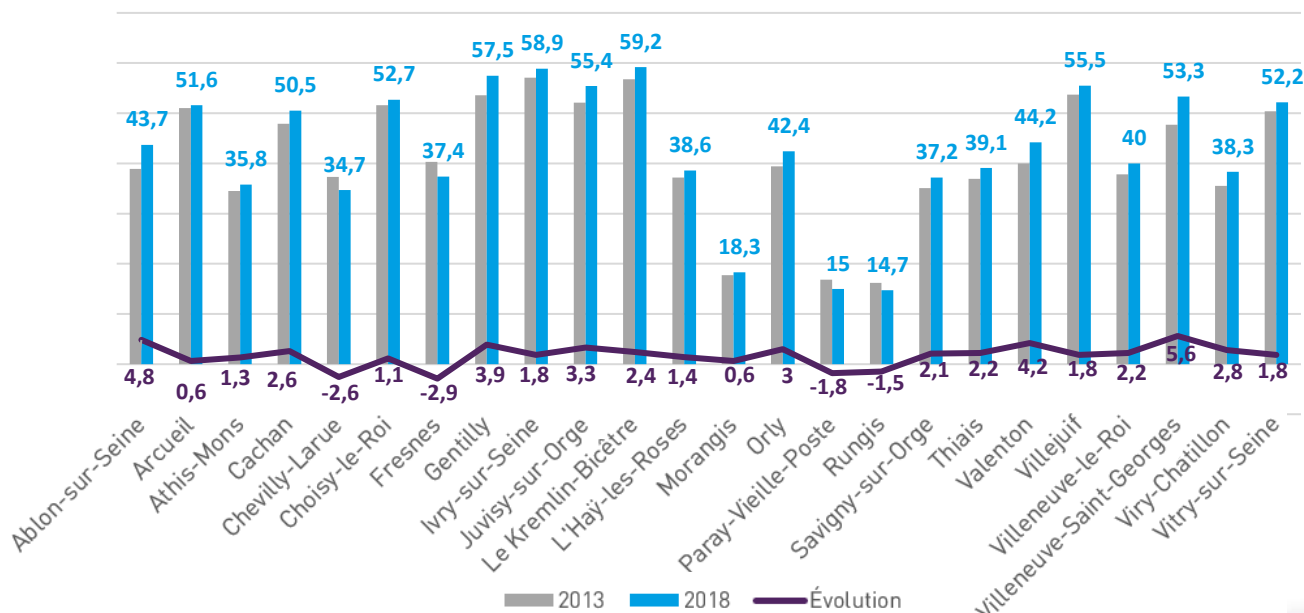
Entre 2013 et 2018, cette part augmente au sein de 20 communes sur 24, et plus particulièrement dans les communes disposant d'un accès au réseau de transport ferroviaire (Gentilly, Ablon-sur-Seine, Juvisy-sur-Orge...). Elle diminue à Paray-Vieille-Poste, Rungis, Chevilly-Larue et Fresnes, où cette baisse atteint les -2,9 points en 5 ans.

Part des déplacements domicile-travail réalisés en transports en commun (en %)



Source : Observatoire des Territoires ; INSEE 2018

Évolution de la part des déplacements domicile-travail en transports en commun entre 2013 et 2018



Source : INSEE, RP 2013 et 2018

IV. Analyse des mobilités

3. Taux de motorisation

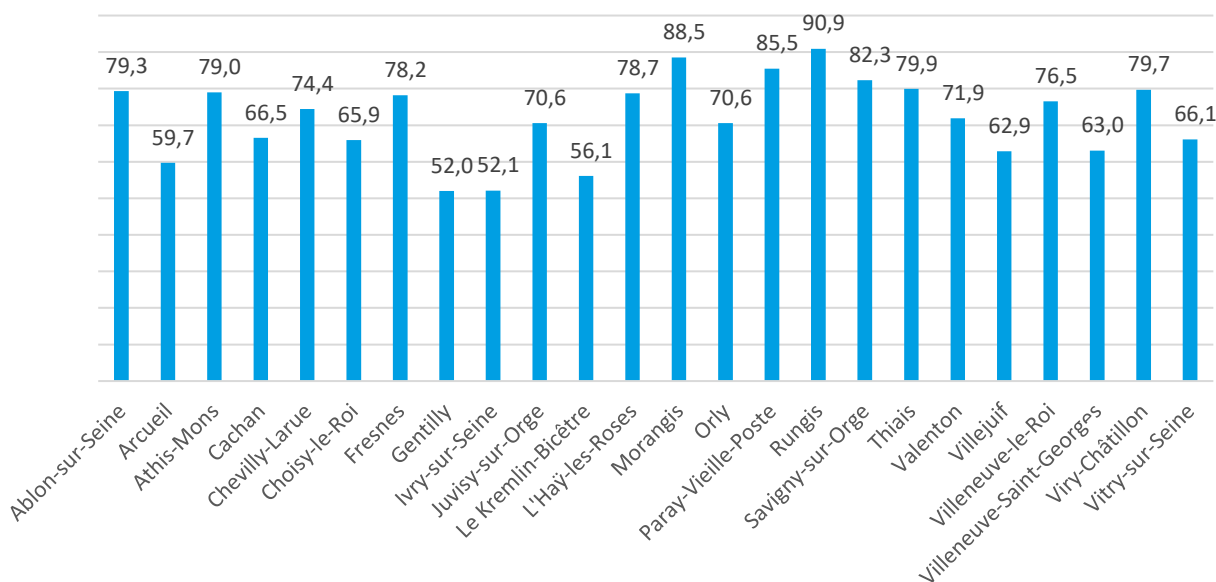
Grand-Orly Seine Bièvre présente un important taux de motorisation, puisqu'en 2018, **70 % des ménages du territoire dispose d'au moins d'une voiture**.

Les **communes du nord** du territoire ont des **taux de motorisation en général moins importants** : ils sont d'environ 52 % à Gentilly et Ivry-sur-Seine. Cela s'explique à la fois par la rareté du foncier et des places de stationnement, ainsi qu'à une plus faible dépendance à la voiture pour les déplacements liés au travail et au quotidien, du fait d'un maillage développé en transports en commun.

Si le positionnement des communes par rapport à Paris semble avoir une influence sur le taux de motorisation, qui augmente au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Paris, **la présence de lignes de transports en commun structurantes, comme les RER C et D, semblent également influencer le taux de motorisation des communes**. Par exemple, Choisy-le-Roi, qui dispose d'une gare où le RER C marque l'arrêt, présente un taux de motorisation d'environ 66% en 2018 tandis que Fresnes, pourtant à la même latitude, dispose d'un taux de motorisation supérieur (78,2%).

4 communes présentent des taux de motorisation supérieurs à 80% : Savigny-sur-Orge, Paray-Vieille-Poste, Morangis et Rungis, où ce taux dépasse les 90%.

Taux de motorisation des ménages en 2017



Source : INSEE, RP 2018



FONCTIONNEMENT URBAIN

**Stationnement et desserte logistique**

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre



Partie incomplète – en attente de données

FONCTIONNEMENT URBAIN

V. Stationnement et desserte logistique

1. Capacité de stationnement en parking public

À compléter
(en attente de données villes plus précises).

FONCTIONNEMENT URBAIN

V. Stationnement et desserte logistique

2. Capacité de stationnement en voirie

À compléter
(en attente de données villes plus précises).

V. Stationnement et desserte logistique

3. Mutualisation des places de stationnement

La mutualisation des places de stationnement représente un enjeu important au regard de l'aménagement du territoire et de la politique locale de stationnement.

Il s'agit de :

- mieux maîtriser la place de la voiture en ville
- assurer un équilibre plus efficace entre l'offre et la demande
- optimiser les coûts

La mutualisation du stationnement peut s'envisager de différentes manières :

- le regroupement de l'offre de stationnement dans un parking commun et dimensionné pour répondre aux besoins de plusieurs immeubles,
- le regroupement de l'offre de stationnement dans un ouvrage unique, avec une gestion en foisonnement, c'est-à-dire qu'une même place sert à plusieurs usagers au fil de la journée (les places libérées par les habitants partis travailler sont utilisées par les actifs ayant un emploi dans le secteur et vice-versa)
- une réglementation plus efficace du stationnement afin d'optimiser le fonctionnement des parkings en ouvrage
- la poursuite de l'incitation à ouvrir les parkings de stationnement privés sous-utilisés à des usagers extérieurs
- le développement / renforcement d'une offre collective de véhicules

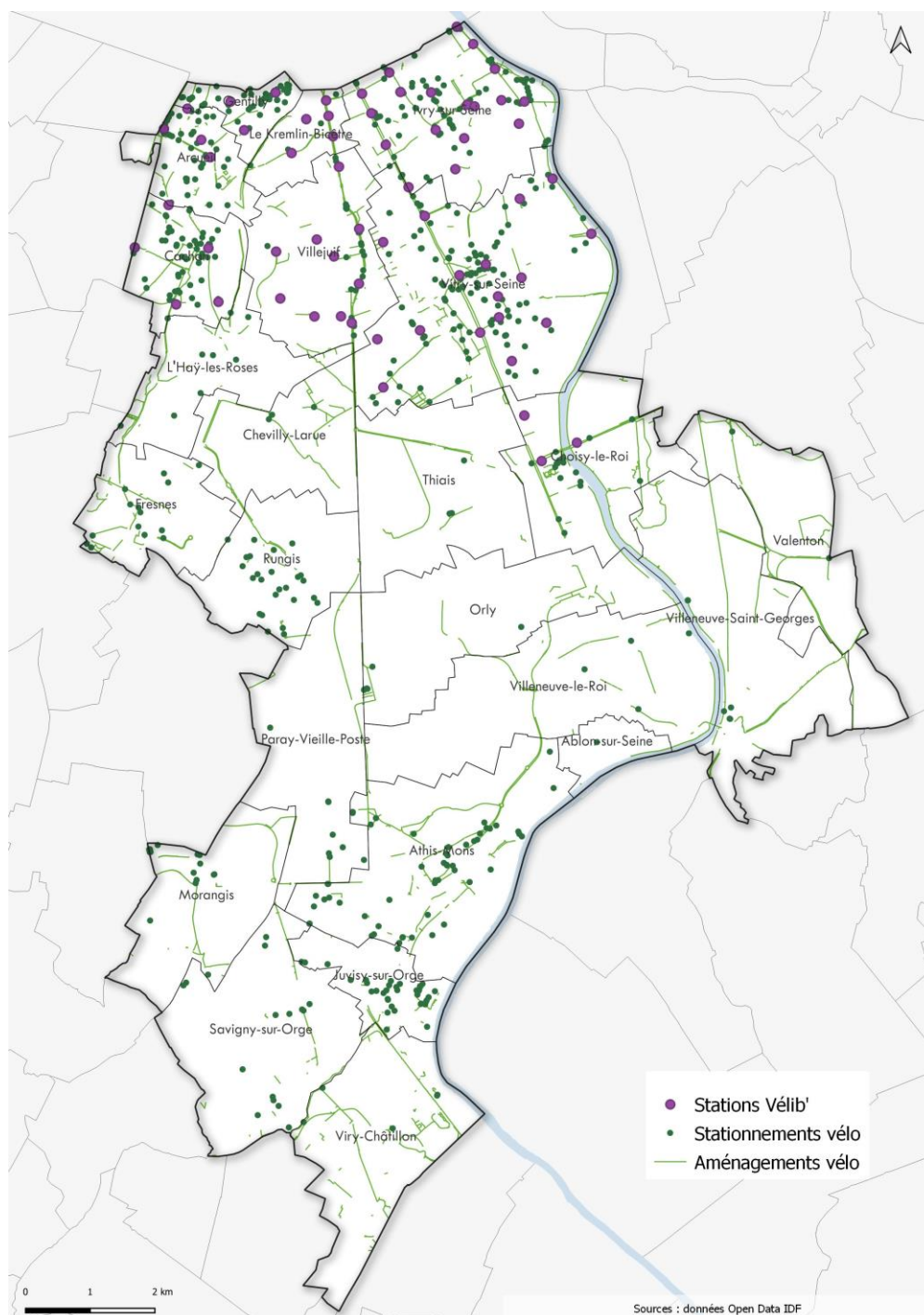
Il paraît nécessaire de préciser que le mode de gestion différencié (public ou privé) des places de stationnement rend complexe une analyse globale et objective de la mutualisation de l'offre existante sur le territoire. En effet, la collectivité ne peut proposer, à la mutualisation, que les places de stationnement disponibles dans les parcs dont elle assure la gestion, au regard des contrats d'exploitation qu'elles ont avec les exploitants.

En conséquence, pour les possibilités de mutualisation, seule l'offre dont la gestion est assurée par le public peut être prise en compte, sous réserve des possibilités offertes par l'exploitation et les modes de fonctionnement de ces parcs.

V. Stationnement et desserte logistique

4. Stationnement vélo

Aménagements liés au stationnement des vélos



FONCTIONNEMENT URBAIN

V. Stationnement et desserte logistique

4. Stationnement vélo

Les communes les plus proches de Paris bénéficient du service de location de vélos Vélib' et disposent ainsi de bornes de stationnement dédiées. Le nombre de stations semble être proportionnel à la superficie des communes : Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine disposent d'un nombre plus élevé de bornes que des communes comme Gentilly (3) ou Arcueil (3).

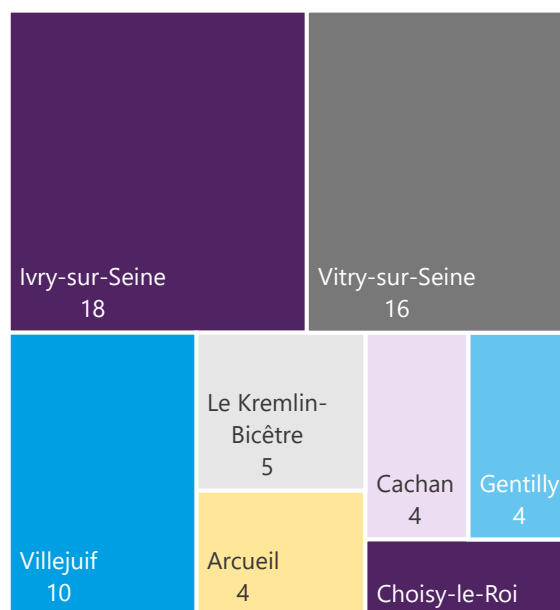
Toutefois, on constate que certains secteurs sont moins bien dotés que d'autres, à l'exemple de l'ouest de Villejuif ou le sud-est d'Arcueil.

Sont par ailleurs recensées plus de 600 places de stationnement vélo sur l'ensemble du territoire.

Il s'agit le plus souvent d'arceaux situés en centre-ville, aux abords des équipements publics ou à proximité des bureaux et entreprises.

Les communes d'Athis-Mons, de Juvisy-sur-Orge, et d'Ivry-sur-Seine proposent également ponctuellement des abris à vélos couverts, accessibles au public (ex-Véligo).

Répartition des stations Vélib



Source : Open Data IDF



Athis-Mons : en face du Terminus du T7, places de stationnement vélo abritées, fermées, et placées sous vidéo protection

FONCTIONNEMENT URBAIN

V. Stationnement et desserte logistique

5. Logistique

Une fonction historique

Grand-Orly Seine Bièvre est historiquement **un territoire de production**, qu'il s'agisse de la fonction agricole des espaces ruraux ou des activités d'artisanat et de métiers liés à l'eau (pêcheurs, blanchisseuses) des rives de la Seine autour du XV^{ème} siècle. Mais il accueille aussi dans la vallée de la Bièvre, puis de la Seine, des activités sources de nuisances et de pollution. En effet, tandis qu'à Paris, de plus en plus d'activités industrielles notamment de tannerie et de mégisserie sont interdites dans son enceinte à partir du XIV^{ème} siècle, Grand-Orly Seine Bièvre notamment accueille leurs délocalisations, à proximité de la capitale et le long des cours d'eau.

Le territoire joue un rôle d'espace de transit de marchandises et de voyageurs. Dès le XI^{ème} siècle, Paris nécessite une importante logistique pour amener des marchandises de régions alentour.

Entre le XIII^{ème} et le XV^{ème} siècle, les berges de Seine, à des fins de transports et de par la force motrice du fleuve, sont le lieu d'implantation de moulins destinés à moudre le blé avant de le conduire à Paris. Après la voie fluviale, le chemin de fer s'est développé pour faciliter les échanges et l'approvisionnement de Paris.

Durant le XIX^{ème} siècle la fonction productive et industrielle de la vallée de la Seine s'amplifie avec l'implantation d'usines de manufactures et de verreries à ses abords. Les ports les plus actifs, comme Ivry-sur-Seine, servent de plateforme redistributives de matières premières (charbon, bois) et de denrées alimentaires (pommes de terre, vin...) à destination de Paris et sa banlieue. Son fonctionnement est si étroit avec la ville, qu'une partie d'Ivry-sur-Seine est rattachée à Paris avec la création du XIII^{ème} arrondissement en 1859. La vulnérabilité de la plaine d'Ivry-sur-Seine et du port d'Ablon-sur-Seine vis-à-vis des inondations, ont cependant limité par endroits, l'installation d'entreprises contrairement à des plaines élevées et peu touchées par les crues comme celle de Saint-Denis.

Ces vastes emprises sont toujours des espaces d'accueil d'activités économiques, le long de la vallée de la Seine ou au nord de l'aéroport. Elles trouvent encore aujourd'hui, sur le territoire, des modalités de transports de marchandises via les grands axes de circulation (A86, A6 et N6 en particulier).

Ainsi, le territoire Grand-Orly Seine Bièvre assure une fonction productive et une fonction de plateforme entre des espaces de consommation et des espaces nourriciers à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération parisienne, rendues possible par la proximité des moyens de transports structurants.

Aujourd'hui, de vastes emprises monofonctionnelles subsistent et s'étendent sur des surfaces importantes :

- la plateforme aéroportuaire d'Orly, inaugurée en 1961, s'étend sur 1528 ha soit 12,4% de la surface de Grand-Orly Seine Bièvre. Son emprise couvre en partie le territoire de 5 communes : Orly, Villeneuve-le-Roi, Athis-Mons, Paray-Vieille-Poste et Morangis ;



La plateforme aéroportuaire d'Orly

V. Stationnement et desserte logistique

5. Logistique

Le Territoire est le premier secteur logistique francilien en termes de construction d'entrepôts entre 1975 et 2010 : 3,1 millions de m² soit 14% du total régional, devant Plaine de France-Gennevilliers (13%) et Roissy (12%). Au total, 5 villes possèdent 50% des établissements : Villeneuve-Saint-Georges, Villejuif, Orly, Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine. Le fort développement dans les années 1970 et 1980 autour du pôle d'Orly-Rungis, s'est cependant ralenti depuis les années 1990 au profit de secteurs plus éloignés de seconde couronne desservis par la Francilienne, notamment Sénart – Centre Essonne. La logistique urbaine est donc un secteur à conserver et développer aussi comme support d'autres secteurs et facteur de structuration de filières.

Le territoire se démarque également par une logistique urbaine située en première couronne, là où la logistique tend à être repoussée vers des espaces plus périphériques.

La logistique est également essentielle, car support potentiel de structuration de filière (ex. filière santé-biosciences). Une tension point néanmoins entre une volonté de ne pas trop étendre la logistique dans l'espace, ses impacts (CDT Grand-Orly) et la nécessité de rester compétitif. La stratégie du secteur Orly-Rungis est de limiter tant que possible l'extension des infrastructures à la faveur d'une optimisation du fonctionnement actuel.

Un positionnement incontournable

La fonction d'espace servant, de transit et redistributif de l'Île-de-France se traduit aujourd'hui par la présence de grandes infrastructures, d'équipements à rayonnements métropolitain et régional, et d'activités industrielles et logistiques. Cela concerne particulièrement les rives de la Seine et le Sud du territoire où sont localisées des activités industrielles, portuaires et de grands services urbains d'une part, et le centre du territoire par ses grandes emprises logistiques, de commerce de gros et aéroportuaires.

Au cœur du territoire, les dominantes économiques sont les grandes emprises logistiques et de commerce de gros (MIN de Rungis, SOGARIS, SENIA), l'aéroportuaire (plateforme d'Orly), le tertiaire en lien avec l'activité (parc d'affaire d'Icade, Cœur d'Orly) et le commerce (Belle-Epine, Thiais Village). Les enjeux pour le territoire sont la diversification, le renouvellement, la mutation et notamment la tertiarisation de ces activités. Le projet cœur d'Orly sur la plateforme aéroportuaire et la tertiarisation déjà engagée d'Icade sont les témoins de cette dynamique.

positionnement de premier plan qu'occupe Grand-Orly Seine Bièvre dans la construction de la Métropole du Grand Paris. La problématique des emprises monofonctionnelles est un enjeu essentiel du territoire : trouver un équilibre entre territoire « utile » à la métropole, au territoire Grand-Orly Seine Bièvre, tout en pénalisant au minimum le fonctionnement urbain et le cadre de vie des habitants.

Si les vecteurs de ces fonctions de ressource, de production ou de transports du territoire nécessaires à la métropole, peuvent constituer de fortes coupures urbaines ou générer un flux de véhicules lourds importants, ils sont aussi, du fait de leur implantation historique, porteurs d'innovation logistique.

Aujourd'hui la présence du fleuve, les embranchements en voie ferrées des sites économiques, les possibilités d'interconnexion, sont autant d'alternatives à la route pour le transport de marchandises ou de matériaux des nombreux chantiers engagés dans le sud de la région Ile-de-France.

V. Stationnement et desserte logistique

5. Logistique

Le MIN de Rungis :

Le territoire joue un rôle majeur dans l'approvisionnement des territoires franciliens. L'implantation du MIN de Rungis en 1969 conforte son rôle de plateforme majeure de redistribution de denrées alimentaires en Île-de-France. Par an, ce sont environ 1 200 000 tonnes d'arrivage en fruits et légumes, 270 000 tonnes d'arrivage en produits carnés, 100 000 tonnes d'arrivage en produits de la mer et d'eau douce, 150 000 tonnes en produits laitiers et de gastronomie ou encore 180 000 tiges en fleurs coupées. Il alimente ainsi l'ensemble de l'Île-de-France en produits frais. Il est également un pôle majeur de logistique, avec 140 entreprises du domaine implantées, transport et stockage qui effectuent 1,14 milliard de tonnes de transit en produits alimentaires par an. Le site s'étend aujourd'hui sur 232 ha (source : *rungisinternational.com*).

L'aéroport d'Orly :

L'aéroport d'Orly est le deuxième aéroport français, le 11e européen. Il effectue plus de 230 000 mouvements (2016) et relie Paris à l'international, avec 153 destinations. Ce sont 31,3 millions de passagers qui sont passés sur la plateforme en 2016 ; plateforme qui génère également 6 626 emplois en 2016, dont 2687 directement par l'aéroport. Il constitue un hub et un pôle d'emploi d'envergure métropolitaine.



La plateforme SOGARIS, Rungis

La plateforme SOGARIS :

Sur 36 ha, la plateforme logistique de SOGARIS à Rungis est construite en 1967 dans un territoire à l'époque non urbanisé. Or, les territoires environnants ont muté et la ville de Rungis entoure désormais la plateforme logistique, elle en est une partie intégrante. Pour pouvoir penser dans la durée la place de la plateforme dans la ville, SOGARIS s'est interrogé sur son avenir et celui de la logistique urbaine.

La plateforme logistique est considérée dans un premier temps comme partie d'une « ville logistique ». Elle est au centre d'une agglomération tout en étant à l'écart des zones habitées. Au sein de cette ville logistique, la plateforme de SOGARIS constitue avec SEMMARIS et SENIA un « triangle logistique », isolé du reste de la ville par des infrastructures autoroutières (A86 et A106) et ferroviaires.

Un schéma directeur est initié et conforte la vocation première qu'est la logistique tout en accompagnant la mutation du territoire. Le travail pour ouvrir la plateforme sur la ville consiste à « rétablir les continuités ». Les emprises sont réorganisées avec de nouvelles structures viaires, certaines pour la circulation propre à l'activité logistique, certaines ouvertes à la circulation publique avec un jeu notamment sur des espaces publics, des promenades et des perspectives sur l'aqueduc. Son ouverture sur le territoire est affirmée avec une logistique « côté cour » (magasins, entrepôts, plateforme de feroutage, halle de tramfret, parking de poids lourds) et une logistique « côté rue » (showrooms, vitrine du e-commerce, consignes, points relais, etc.).

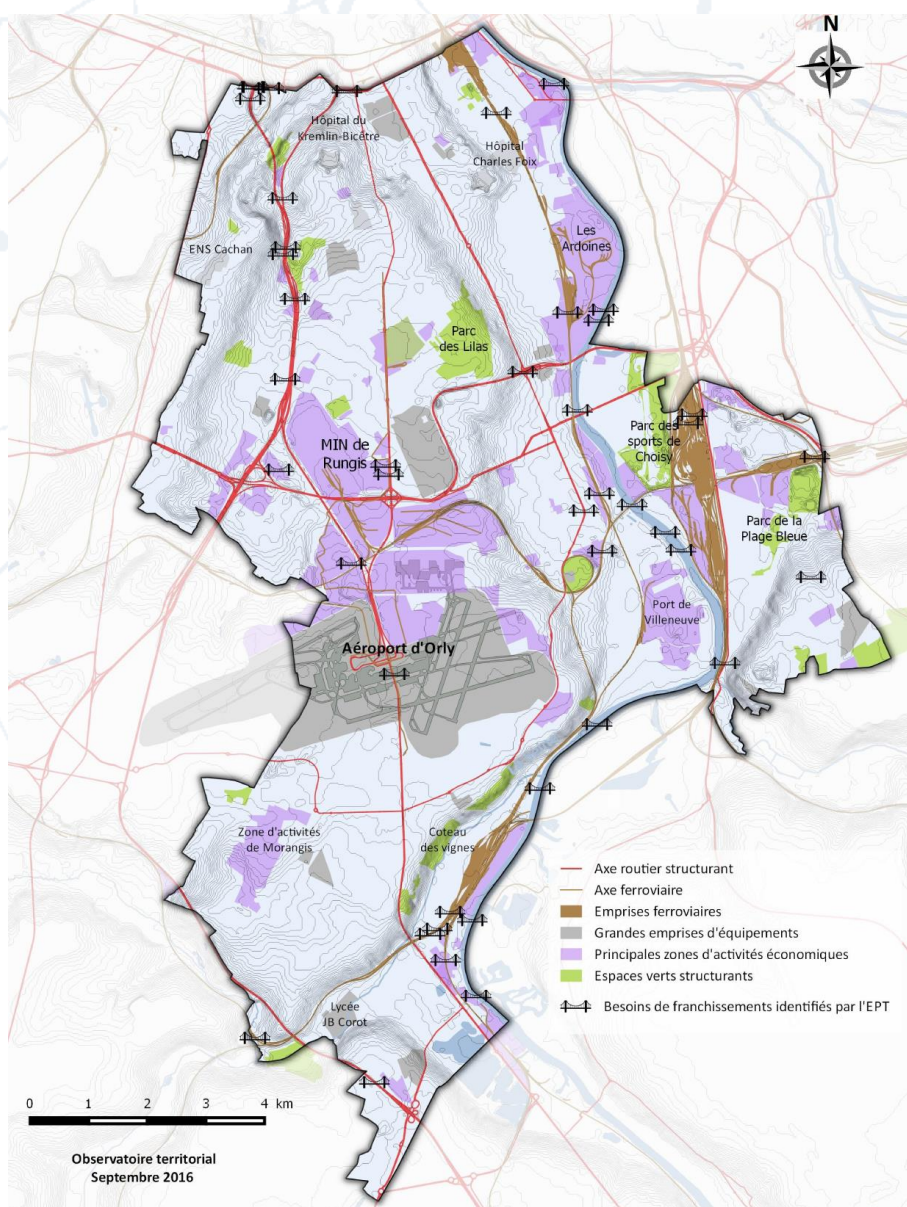
Pour mieux insérer la façade dans l'environnement urbain, un travail esthétique est effectué grâce à une végétalisation des murs, des panneaux solaires, des supports d'enseigne, des vitrines et façades vitrées. Elle fait office de « vitrine ouverte vers l'espace public », donnant par la même occasion une image nouvelle de la logistique.

FONCTIONNEMENT URBAIN

Fonctionnement du territoire

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre

Les coupures urbaines



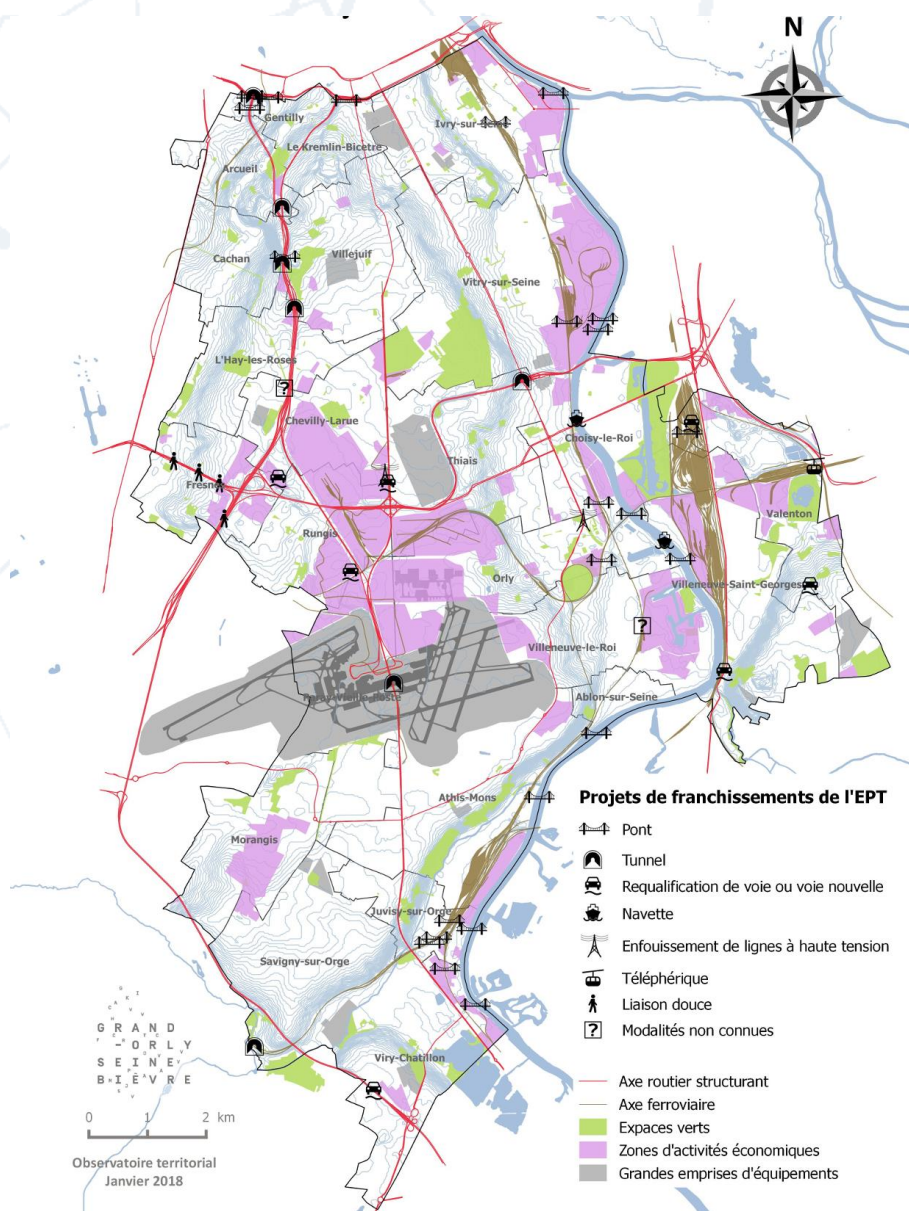
Source : Grand-Orly Seine Bièvre

FONCTIONNEMENT URBAIN

Fonctionnement du territoire

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre

Les projets de franchissement



Source : Grand-Orly Seine Bièvre



FONCTIONNEMENT URBAIN



Fonctionnement du territoire

Un aperçu synthétique du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre



15

Entrées de Territoire principales
constituées par les grands axes
routiers et autoroutiers

26

Entrées de Territoire depuis
les stations de métro et gares
de transports en commun
structurant (métro, RER)

- Un territoire aux franges parfois peu perméables du fait de l'existence de coupures urbaines ou d'espaces agricoles prégnants ainsi que du passage de la Seine
- Des perméabilités davantage développées à l'ouest du territoire



Des

Projets de résorption

des coupures urbaines : requalification de
grands axes, projets de franchissement,
diversification des emprises
monofonctionnelles...

Un territoire fortement impacté
par des

Coupures urbaines



**Les infrastructures
routières et ferroviaires**
L'A 86, l'A6, la RD 920, les
voies ferrées...

Les grandes emprises
monofonctionnelles

La plateforme aéroportuaire
d'Orly, les zones d'activités, les
grands équipements et services
urbains...



La Seine

- Usines de eaux à Ivry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Orly

- Usine d'assainissement de Valenton

- Cimetières parisiens d'Ivry-sur-Seine et Thiais

- Hôpitaux de Bicêtre, Charles Foix, Paul Brousse, Paul Guiraud

- Prison de Fresnes

- Domaine Chérioux (dans l'attente de son ouverture)

- Triages ferroviaires d'Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge et de Villeneuve-Saint-Georges



Les espaces verts structurants

Le Parc des Gondoles, le
côteau des vignes, le parc
départemental des Lilas...

VI. Fonctionnement du territoire

1. Entrées et franges du Territoire

Les principales entrées de Territoire

On dénombre une quinzaine d'entrées principales de territoire, de nature routière. Une partie d'entre elles se concentre au nord, depuis le périphérique parisien.

Les entrées principales autoroutières de Territoire

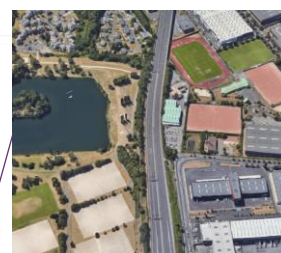
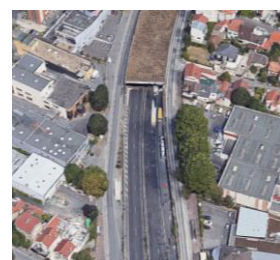
Ces entrées de territoire ont la particularité de présenter un caractère routier particulièrement appuyé, les autoroutes étant les infrastructures de mobilité de transit par excellence. De fait, ces entrées de Territoire peuvent n'être empruntées qu'à des fins de traversée du territoire.

On distingue 2 entrées par l'A6 au nord à Gentilly et Arcueil, cette dernière n'étant pas située en frange du territoire en raison de l'existence d'un tronçon souterrain. On distingue également 2 autres entrées par les autoroutes dans la partie centre-Ouest, au niveau de l'A 86 et de l'A 6 à Fresnes. Enfin, de l'autre côté du territoire, Choisy-le-Roi dispose également d'une entrée de Territoire par l'A 86 bordant le parc des Gondoles.



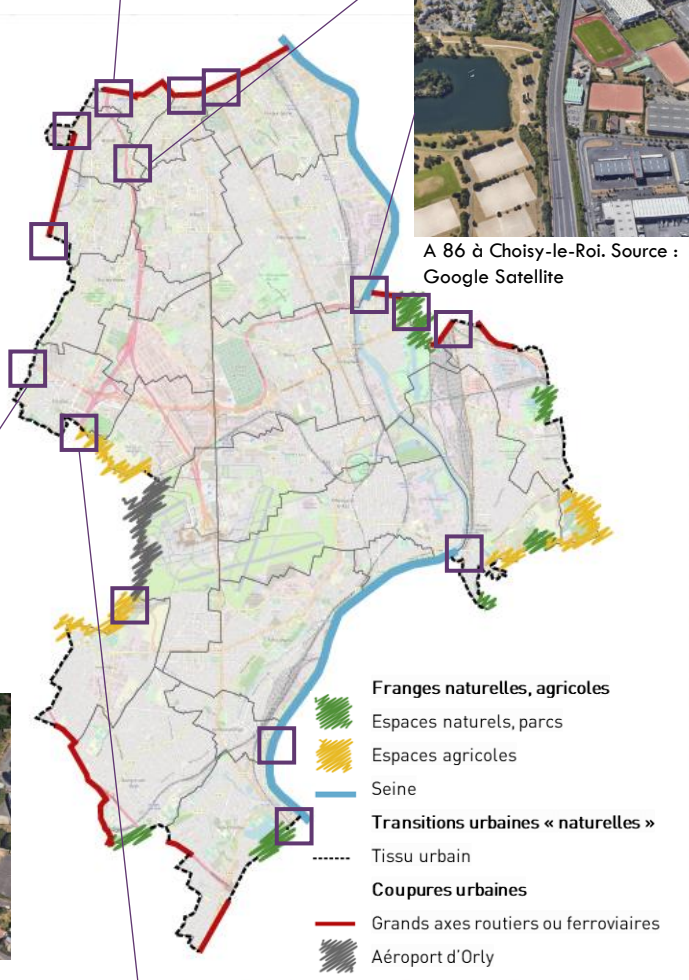
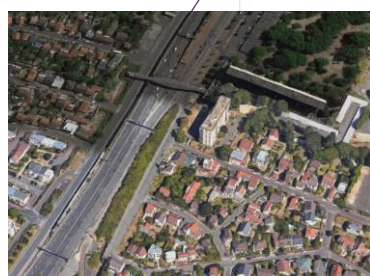
A6 à Gentilly. Source : Google Satellite

A 6 à Arcueil. Source : Google Satellite



A 86 à Choisy-le-Roi. Source : Google Satellite

A 6 à Fresnes. Source : Google Satellite



A 86 à Fresnes. Source : Google Satellite

Réalisation Espace Ville

FONCTIONNEMENT URBAIN

VI. Fonctionnement du territoire

1. Entrées et franges du Territoire

Les entrées principales de Territoire Nord

En-dehors des autoroutes, les principales entrées de Territoire du nord s'effectuent à partir des 3 grandes radiales du territoire, les RD 5, 7 et 920.

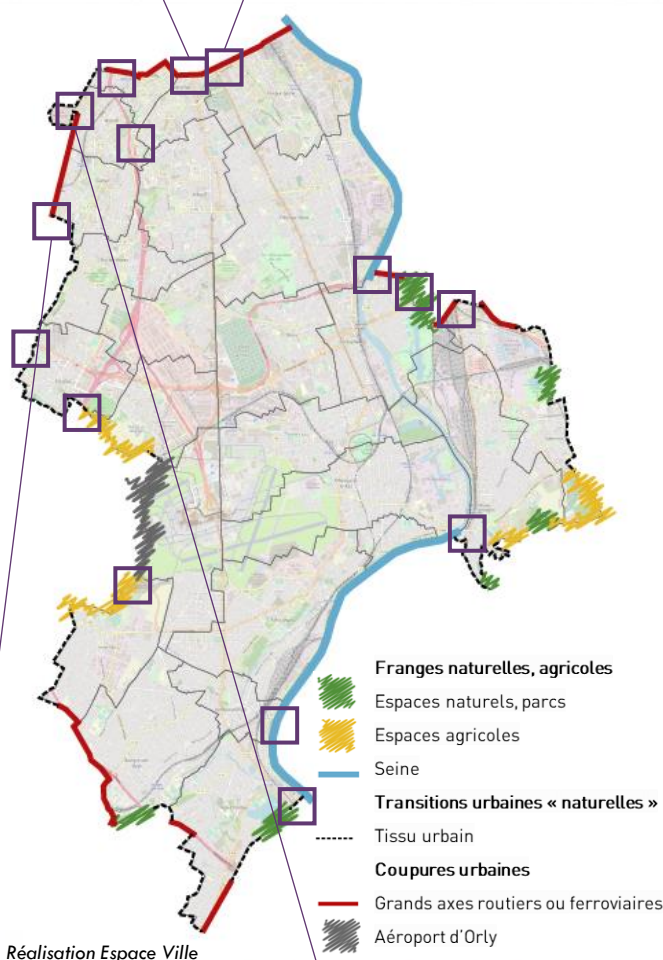
Toutes ces entrées de ville prennent la forme de grands boulevards plus ou moins végétalisés. Ces boulevards ont généralement fait l'objet de travaux de requalification visant à intégrer des pistes cyclables, des franchissements piétons et d'en sécuriser les abords

- L'entrée de Territoire par la RD 5, en travaux lors de la prise de vue, a été remaniée afin d'accueillir le passage du T9.
- La RD 7 a pour sa part une voie séparée dédiée à la circulation des bus, ainsi qu'un large trottoir où une piste cyclable a été également aménagée.
- L'entrée de territoire au niveau du centre commercial de la Vache Noire par la RD 920 présente un caractère routier et minéral plus prononcé. Il s'agit d'une importante intersection avec d'autres avenues.
- Au sud de Cachan, une dernière entrée de territoire par la RD 920 présente un caractère beaucoup plus arboré ainsi de larges pistes cyclables de part et d'autre de la voirie.

RD 7 à Ivry-sur-Seine. Source : Google Streetview



RD 5 au Kremlin-Bicêtre. Source : Google Streetview



Réalisation Espace Ville



RD 920 à Cachan. Source : Google Streetview



RD 920 à Cachan. Source : Google Streetview

FONCTIONNEMENT URBAIN

VI. Fonctionnement du territoire

1. Entrées et franges du Territoire

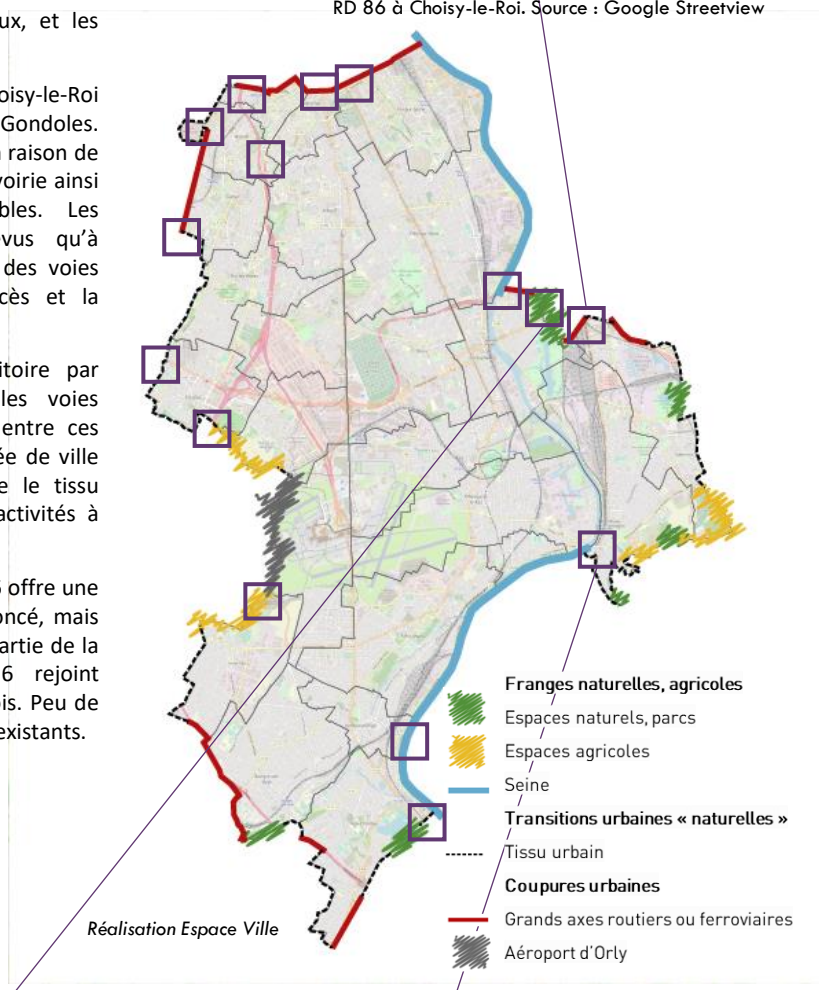
Les entrées principales de Territoire Est

À l'est, les principales entrées de Territoire se situent en dehors du tissu urbain. De fait, les abords des voies ne bénéficient pas des mêmes aménagements qu'aux portes de Paris. Les franchissements piétons afin de changer de trottoirs sont très peu nombreux, et les aménagements cyclables, moins fréquents.

- L'entrée de Territoire par la RD 86 à Choisy-le-Roi s'effectue en passant à travers le Parc des Gondoles. Il s'agit d'une entrée de ville qualitative en raison de l'importante végétation aux abords de la voirie ainsi que de l'existence de pistes cyclables. Les franchissements piétons ne sont prévus qu'à proximité du tissu urbain et les abords des voies sont grillagés afin d'en empêcher l'accès et la traversée par les piétons.
- La N 6 permet d'entrer dans le territoire par Villeneuve-Saint-Georges en longeant les voies ferrées. Un large trottoir est aménagé entre ces dernières et la voirie. Il s'agit d'une entrée de ville très minérale, qui fait la jonction entre le tissu urbain de Créteil et une petite zone d'activités à Villeneuve-Saint-Georges.
- Au sud de Villeneuve-Saint-Georges, la N 6 offre une entrée de ville au caractère routier prononcé, mais offrant à sa droite un panorama sur une partie de la commune. D'abord surélevée, la N 6 rejoint progressivement le tissu urbain villeneuvois. Peu de franchissements piétons sont pour autant existants.



RD 86 à Choisy-le-Roi. Source : Google Streetview



N 6 à Villeneuve-Saint-Georges. Source : Google Streetview

FONCTIONNEMENT URBAIN

VI. Fonctionnement du territoire

1. Entrées et franges du Territoire

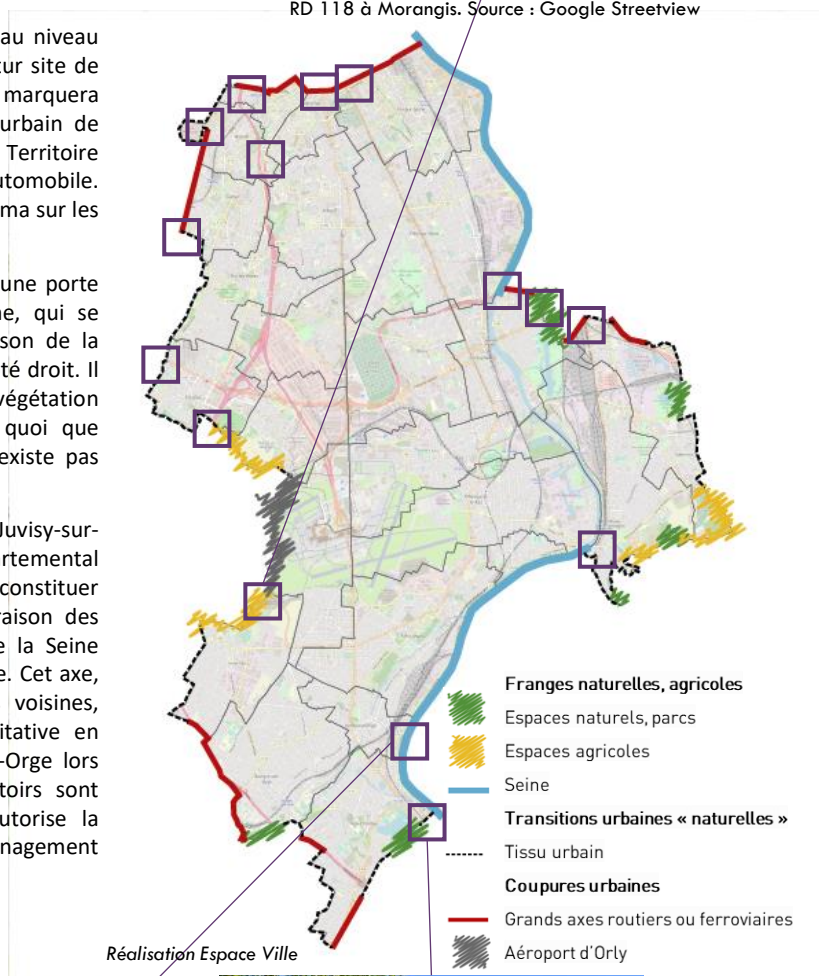
Les entrées principales de Territoire Sud

Au sud, les principales entrées de Territoire présentent un profil plus hétérogène, en fonction de l'importance de la voirie et de son point d'accès au sein de la commune (tissu urbain, plaine...).

- À l'ouest, l'accès au Territoire s'effectue au niveau de la RD 118 au nord de Morangis. Le futur site de maintenance et de remisage de la ligne 14 marquera l'entrée du territoire. Éloignée du tissu urbain de Morangis, il s'agit d'une entrée de Territoire exclusivement dédiée à la circulation automobile. L'approche du tissu urbain offre un panorama sur les espaces agricoles de la commune.
- À l'est de Viry-Chatillon, la N 7 constitue une porte d'entrée sur le territoire, qui se caractérise par son aspect urbain en raison de la présence d'une zone d'activités sur son côté droit. Il s'agit d'une entrée de ville offrant une végétation satisfaisante et une présence régulière quoique limitée de franchissements piétons. Il n'existe pas d'aménagement cyclable.
- Le pont franchissant la Seine au niveau de Juvisy-sur-Orge, bien que supportant un axe départemental secondaire (la RD 931), peut néanmoins constituer une entrée principale de Territoire en raison des faibles alternatives de franchissement de la Seine existant dans la partie sud-est du territoire. Cet axe, fortement emprunté par les communes voisines, constitue une entrée de territoire qualitative en raison du panorama offert sur Juvisy-sur-Orge lors du franchissement du pont. Si les trottoirs sont sécurisés et qu'un marquage au sol autorise la circulation des vélos, il n'existe pas d'aménagement cyclable propre.



RD 118 à Morangis. Source : Google Streetview



RD 931 à Juvisy-sur-Orge. Source : Google Streetview



N 7 à Viry-Chatillon. Source : Google Streetview

VI. Fonctionnement du territoire

1. Entrées et franges du Territoire

Les franges du territoire

Les franges du territoire et les transitions avec les communes voisines peuvent se regrouper et s'analyser en trois typologies : les franges naturelles et agricoles, les transitions urbaines « naturelles » et les coupures urbaines.

Les franges naturelles et agricoles

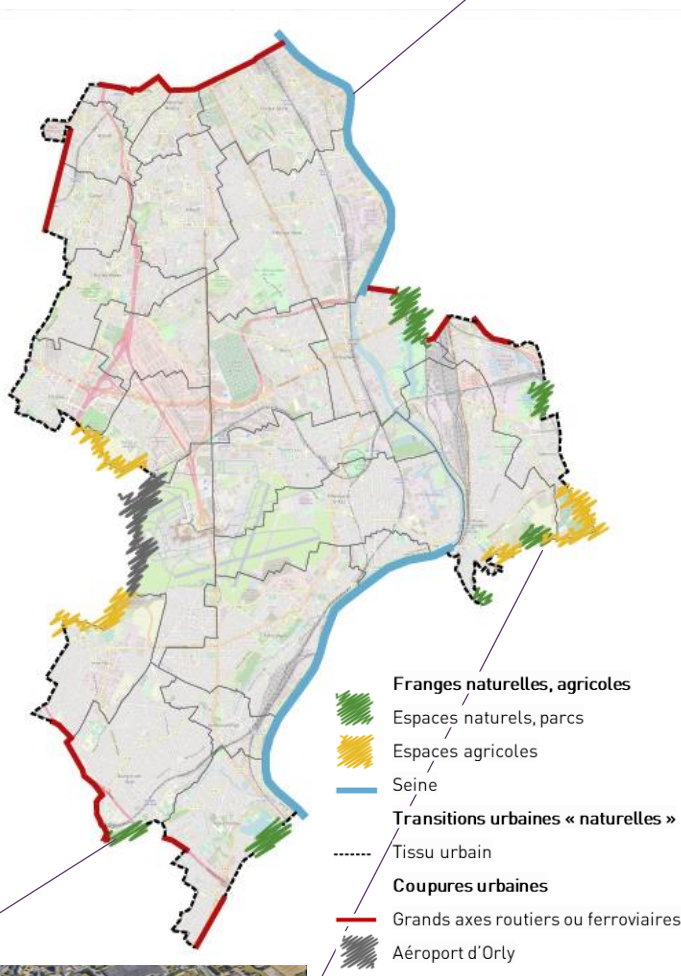
Ces continuités sont principalement présentes à l'est du territoire ainsi qu'aux abords de l'aéroport d'Orly sous la forme de franges agricoles.

- Les continuités vertes désignent les espaces naturels ou les parcs. On retrouve ainsi le parc des Gondoles à Choisy-le-Roi, le parc de la Plage Bleue à Valenton, le Bois Colbert à Villeneuve-Saint-Georges et le parc du Château à Savigny-sur-Orge.
- Les milieux aquatiques sont principalement représentés par la Seine, présente sur toute la face Est d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine au nord-est, et des communes d'Ablon-sur-Seine, Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge et Viry-Chatillon au sud-est. On retrouve également le lac de l'Essonne, entre Viry-Chatillon et Grigny, dans cette catégorie.
- Les franges agricoles font la jonction entre le sud de Valenton et de Villeneuve-Saint-Georges avec les communes voisines, sous la forme d'exploitations ou de jardins familiaux. On retrouve également des franges agricoles aux abords de la plateforme aéroportuaire d'Orly, au nord de Morangis et au sud de Rungis (Plaine de Montjean).

Les berges de Seine à Vitry-sur-Seine. Source : Google Satellite



Carte des franges du territoire



Le parc du Château à Savigny-sur-Orge. Source : Google Satellite



Frange agricole à Valenton. Source : Google Satellite

Réalisation Espace Ville

FONCTIONNEMENT URBAIN

VI. Fonctionnement du territoire

1. Entrées et franges du Territoire

Les transitions urbaines « naturelles »

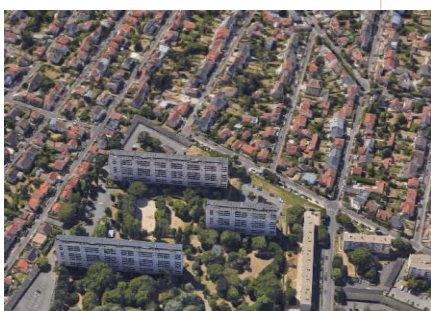
Les franges du territoire prennent également la forme de tissus urbains développés de part et d'autre des limites du Territoire, sans effet de coupure particulière.

On retrouve principalement ce type de transitions au niveau des communes de Arcueil, Cachan, l'Haÿ-les-Roses, Fresnes, Morangis, Viry-Chatillon et Valenton, ainsi qu'à Villeneuve-Saint-Georges à la marge.

Ces transitions peuvent prendre la forme :

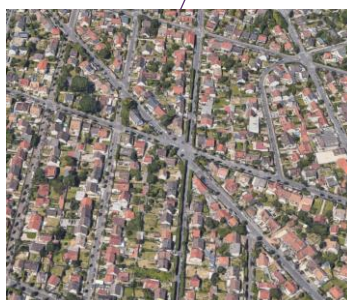
- De quartiers pavillonnaires, comme à Viry-Chatillon, Morangis, Fresnes, l'Haÿ-les-Roses, Cachan ;
- D'ensembles collectifs, comme à Arcueil.

À une échelle plus fine, il est cependant possible de distinguer des éléments jouant comme des coupures urbaines locales le long des limites du territoire. Il peut par exemple s'agir d'une plaine d'équipements ou de petits parcs, de quartiers collectifs, d'axes secondaires... qui, tout en étant intégrés dans le tissu urbain, marquent au quotidien une séparation visuelle ou fonctionnelle avec les communes voisines. C'est par exemple le cas entre Fresnes et Antony, où la cité de la Peupleraie à Fresnes fait face au tissu pavillonnaire d'Antony.



Transition urbaine « brutale » entre Fresnes et Antony. Source : Google Satellite

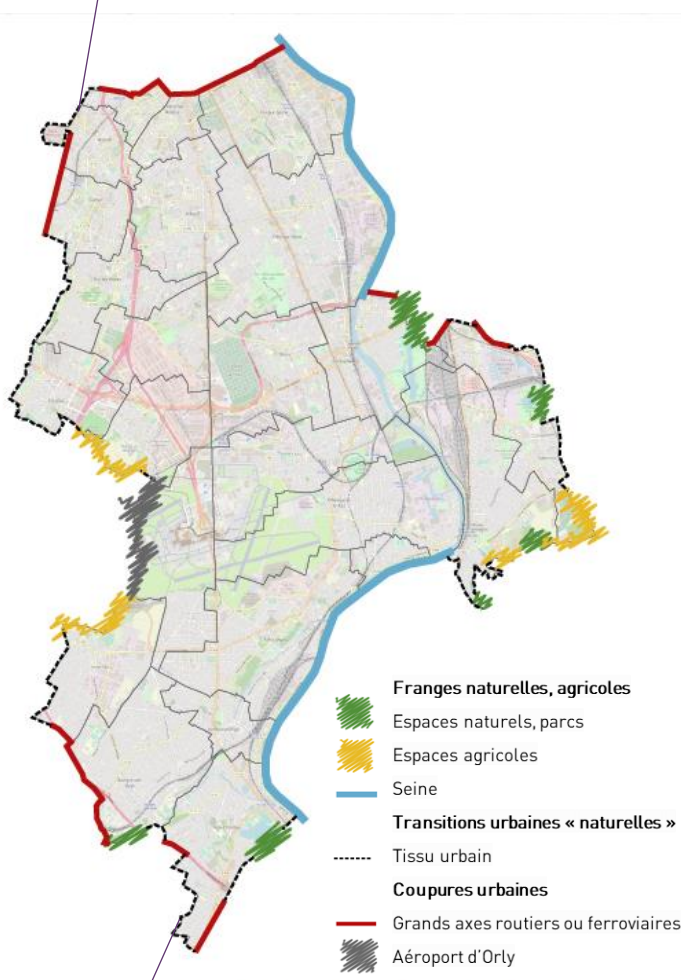
Transition urbaine naturelle entre Viry-Chatillon et Morsang-sur-Orge. Source : Google Satellite



Transition urbaine naturelle entre Arcueil et Montrouge. Source : Google Satellite



Carte des franges du territoire



Réalisation Espace Ville

FONCTIONNEMENT URBAIN

VI. Fonctionnement du territoire

1. Entrées et franges du Territoire

Les coupures urbaines

Les franges du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre sont marquées par d'importantes coupures urbaines, principalement liées à des infrastructures de transport mais également à la présence de la plateforme aéroportuaire d'Orly. Ces éléments constituent parfois des barrières urbaines infranchissables et participent à la fois d'un manque de communication, de transition avec les communes voisines. Dans certains cas, ces éléments peuvent également contraindre l'accès du territoire depuis les communes avoisinantes.

Les principales coupures sont :

- Le boulevard périphérique entre Paris et les communes limitrophes ;
- La RD 920, axe routier très fréquenté séparant Grand-Orly Seine Bièvre de Vallée Sud Grand Paris au niveau de Cachan et Arcueil ;
- La plateforme aéroportuaire d'Orly, au niveau de Paray-Vieille-Poste ;
- L'autoroute A 6, à l'ouest de Savigny-sur-Orge et au sud de Morangis ;
- La RD 445 au sud de Viry-Châtillon ;
- Les différents embranchements routiers au nord de Valenton (A 86, N 406) ainsi que les voies ferrées.



Plateforme aéroportuaire d'Orly. Source : Google Satellite

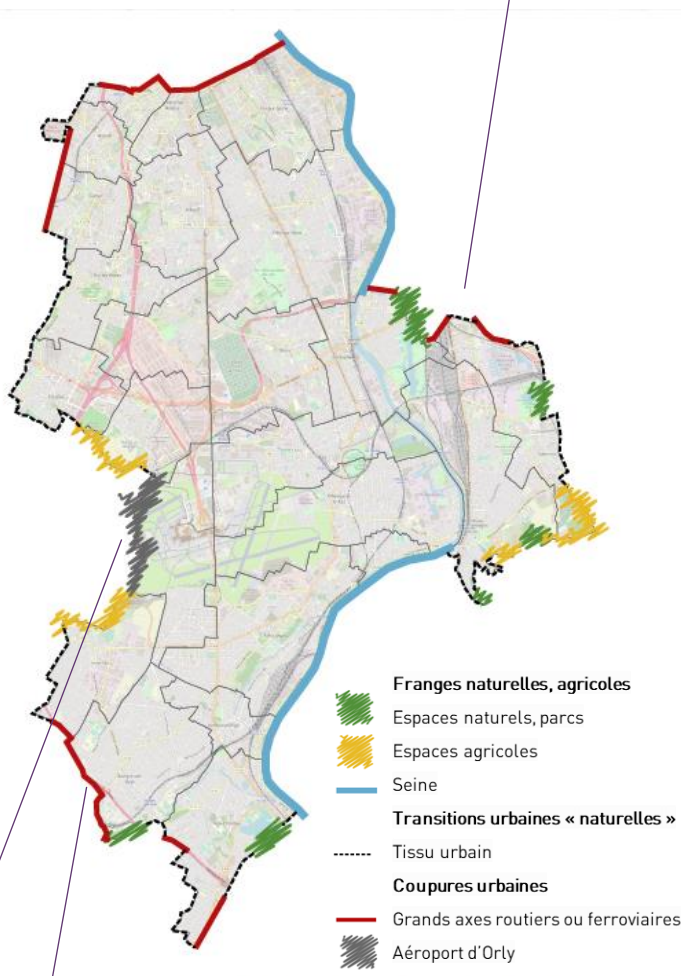


A 6 à Savigny-sur-Orge. Source : Google Satellite

Emprises routières et ferrées à Valenton. Source : Google Satellite



Carte des franges du territoire



Réalisation Espace Ville

FONCTIONNEMENT URBAIN

VI. Fonctionnement du territoire

2. Coupures urbaines

Les coupures urbaines désignent des éléments naturels ou plus souvent d'origine anthropique sur le territoire, représentant des obstacles à la mobilité en raison de leur caractère peu franchissable, ainsi que plus globalement des fractures dans le paysage urbain. Elles sont principalement de 4 types sur le territoire :

- Les infrastructures routières et ferroviaires ;
- Les grandes emprises monofonctionnelles ;
- La Seine ;
- Les grands parcs et espaces verts structurants

Les infrastructures routières et ferroviaires

Grand-Orly Seine Bièvre est historiquement un territoire servant, un territoire de production longtemps au service des besoins de la capitale. Si la situation a aujourd'hui évolué et s'est complexifiée, ce passé se matérialise encore aujourd'hui à travers l'armature urbaine du territoire. Cette dernière est fortement modelée par les fonctions de production, de transports et de logistique qui ont historiquement servi Paris et dont bénéficie aujourd'hui la Métropole du Grand Paris ainsi que les territoires alentours.

Qu'il s'agisse des routes ou des voies ferrées existantes, les axes ont été et sont encore pour l'essentiel orientés nord-sud. Ce tracé s'explique au regard des besoins de Paris : son approvisionnement via des régions agricoles et viticoles, liaisons de la capitale à des domaines seigneuriaux et château des souverains (le Château de Fontainebleau par exemple), développement d'activités industrielles en vallée de Seine hors Paris afin d'en éviter les nuisances... Ces axes majeurs participent de l'accessibilité du territoire mais constituent également des coupures urbaines importantes.

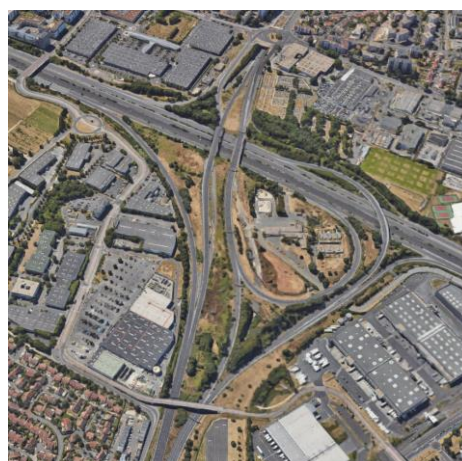
Les infrastructures routières

Les axes routiers majeurs, soit les autoroutes et dans une certaine mesure certaines routes départementales, sont des axes majeurs de desserte du territoire. Cependant, ces infrastructures, très consommatrices d'espaces,

constituent de fortes coupures urbaines dans le fonctionnement du territoire et des communes concernées. À Fresnes par exemple, l'emprise des autoroutes A6, A86 et A106 représente près de 18% de la surface communale, et divise l'est de la commune en 2. La RN 7 est également à classer parmi les infrastructures routières causant des difficultés de franchissement.

Les routes départementales constituent, à plus fine échelle, des coupures urbaines. C'est principalement le cas des RD 5, RD 7 et RD 920. La RD 7 est par exemple constituée de 3x3 voies de circulation, l'une de ces voies étant occupée par l'emprise du tramway sur une partie de son tracé.

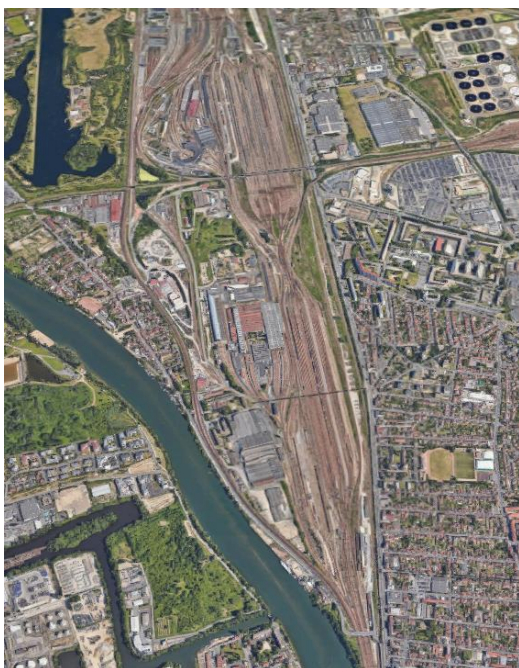
Le trafic de ces axes routiers pouvant connaître des problèmes de fort trafic voire de saturation (25 000 véhicules en moyenne par jour sur la RD 7), cette situation renforce le caractère d'obstacle de ces infrastructures, et fragilise les relations entretenues par les quartiers situés de part et d'autre de l'emprise routière.



Échangeur autoroutier entre l'A6 et la A86 à Fresnes.
Source : vue Google Satellite

VI. Fonctionnement du territoire

2. Coupures urbaines



Gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges. Source :
Source : vue Google Satellite

Les infrastructures ferroviaires

Les lignes de chemin de fer se sont également développées dans une optique de circulation des biens et des personnes de la banlieue à Paris, et, dans le cas de Grand-Orly Seine Bièvre, en lien avec les activités industrielles et logistiques du long de la Seine.

Aujourd'hui, ces infrastructures ferroviaires (voies ferroviaires, gares de triage à Villeneuve-Saint-Georges et Athis-Mons) marquent le territoire de par leur emprises foncières. Elles sont également fortement consommatrice d'espaces ; ainsi elles représentent près d'un quart de la surface de Villeneuve-Saint-Georges, 14,2 % de la surface d'Athis-Mons, 12,2 % d'Ivry-sur-Seine.

Par ailleurs, les emprises ferrées constituent des coupures parfois infranchissables dans le tissu urbain. Cela a un impact sur le fonctionnement du territoire à plusieurs échelles :

- À l'échelle des communes, les emprises des voies ferrées peuvent causer l'isolement de certains quartiers par rapport au reste de la commune. C'est par exemple le cas de certains quartiers en bordure de Seine, isolés par les lignes du RER C (Juvisy-sur-Orge, Athis-Mons, Viry-Chatillon) ; c'est également le cas à Villeneuve-Saint-Georges, où une seule traversée, uniquement piétonne, permet d'atteindre la rive Est de la Seine
- À l'échelle de Grand-Orly Seine Bièvre voire à l'échelle de la Métropole du Grand Paris, le faisceau de voies ferrées émanant de Paris vers les Territoires voisins représente un obstacle à la mobilité inter-banlieues.

VI. Fonctionnement du territoire

2. Coupures urbaines

Les grandes emprises monofonctionnelles

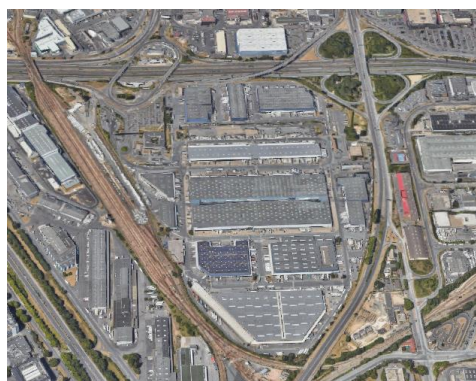
Le territoire a également comme particularité de disposer d'une surface importante d'emprises uniquement dédiées à un grand équipement ou à une zone d'activités, qui représentent des obstacles à la mobilité sur le territoire de par leur superficie. Cette situation est exacerbée par la fonction productive et de plate-forme logistique que Grand-Orly Seine Bièvre remplit à l'échelle de l'agglomération parisienne et même de la France, et rendues possible par la proximité des moyens de transports structurants.

Aujourd'hui subsistent ainsi de vastes emprises monofonctionnelles, représentant des surfaces importantes :

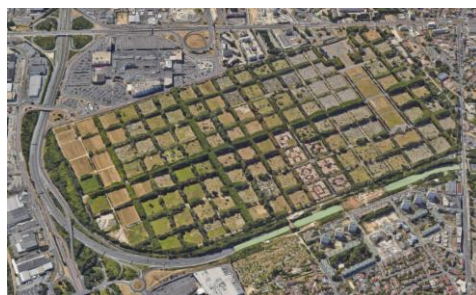
- La plateforme aéroportuaire d'Orly, qui s'étend sur 12,4 % du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre (environ 1 500 ha) et sur 5 de ses communes : Orly, Villeneuve-le-Roi, Athis-Mons, Paray-Vieille-Poste et Morangis ;
- Les emprises pour l'activité économique, qui peuvent être de natures différentes : zones d'activités économiques, plateformes et entrepôts logistiques, zones industrielles... Ces emprises sont principalement présentes le long de la Seine, renforçant par-là la rupture entre la ville et son fleuve, ainsi qu'au nord de l'aéroport d'Orly. Le MIN de Rungis et la plateforme logistique SOGARIS en sont des exemples ;
- Les grands équipements de santé, situés au nord du territoire, et dont certains (Institut Gustave Roussy, hôpital du Kremlin-Bicêtre) dépassent les 20 ha d'emprise.
- Certains services urbains, comme les usines de traitement des eaux localisées autour de la Seine (75 ha à Valenton, 55 ha à Orly, 16 ha à Choisy-le-Roi) ou les cimetières parisiens (103 ha à Thiais, 20,7 ha à Ivry-sur-Seine).

Leur marque dans le paysage et la structure urbaine est renforcée par certaines caractéristiques volumétriques (emprises bâties, hauteurs). Ainsi, la quasi-totalité des emprises monofonctionnelles présentent une surface bâtie supérieure à 1 000 m², tandis que les hauteurs dépassent rarement les 20 m.

Ces infrastructures peuvent être vécues comme des facteurs d'isolement à l'échelle locale, devenues au fil du temps d'imposantes barrières à la mobilité sur le territoire.



Plateforme logistique SOGARIS à Rungis. Source :
Source : vue Google Satellite



Cimetière parisien de Thiais. Source : Source : vue Google
Satellite



Station d'épuration Seine Amont à Valenton. Source : Source :
vue Google Satellite

VI. Fonctionnement du territoire

2. Coupures urbaines



La Seine sur la partie Nord du territoire. Source : Source : vue Google Satellite

La Seine

La Seine est un élément naturel agissant comme une forte coupure urbaine entre l'est et la grande majorité du reste du territoire. Large de 150 m à 200 m et formant un linéaire de plus de 20 km sur le territoire, elle constitue une coupure urbaine tant à l'échelle de Grand-Orly Seine Bièvre (Villeneuve-Saint-Georges et Valenton se trouvant isolé sur le versant Est) que du sud de l'agglomération parisienne en général. Il est aussi à noter que Choisy-le-Roi est la seule commune du territoire à ressentir cette coupure sur son territoire communal, traversé de part et d'autre par la Seine.

Le passage de la Seine constitue ainsi une coupure urbaine peu franchissable d'Est en Ouest, une situation initiale qui a été aggravée par le mode de développement de la région parisienne et la multiplication de grandes infrastructures ferroviaires et routières du nord au sud. Aux difficultés de franchissement de la Seine peuvent donc se rajouter des difficultés de franchissement des infrastructures de transport.

Il existe à ce jour 12 possibilités de traversée de la Seine, dont 2 pour les voies ferrées et 2 empruntables uniquement pour les piétons. On rencontre davantage de franchissements au nord du territoire, puisque 7 des 12 traversées se situent sur les communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi. Le nombre limité de franchissements existants est à l'origine de problèmes de saturation des axes routiers aux abords des franchissements, comme sur l'A86 au niveau de la Seine. Il faut parfois effectuer jusqu'à 6km entre 2 ponts, comme entre Juvisy-sur-Orge et Villeneuve-Saint-Georges.

Les autres cours d'eau du territoire, la Bièvre et l'Orge, ne forment pour leur part aucune coupure urbaine majeure. En effet, la Bièvre est en grande partie enterrée entre Antony et Paris, et l'Orge est traversée en de nombreux points en raison de sa faible largeur.

FONCTIONNEMENT URBAIN

VI. Fonctionnement du territoire

2. Coupures urbaines

Les grands parcs et espaces verts structurants

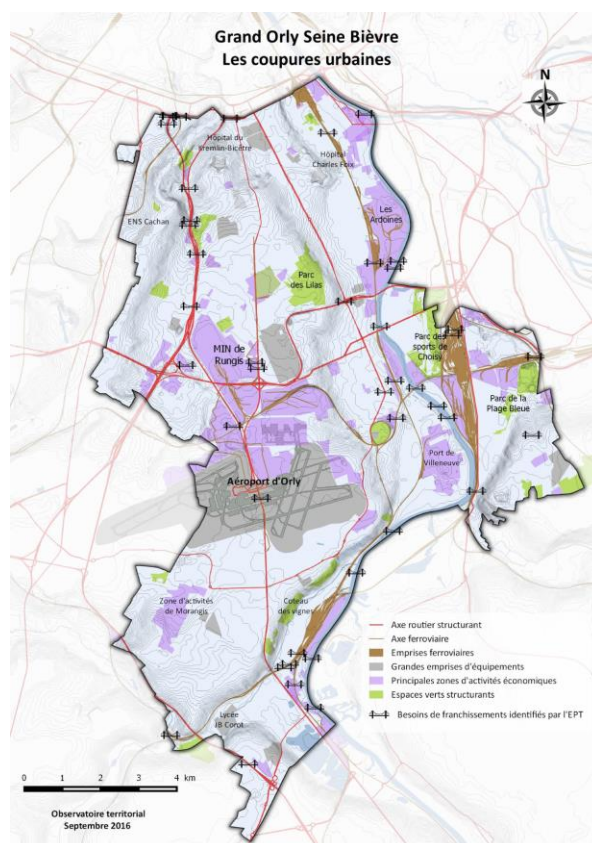
Certains grands espaces verts du territoire peuvent également agir comme des coupures urbaines. C'est notamment le cas du parc départemental des Lilas, du parc des Gondoles de Choisy-le-Roi ou encore du coteau des Vignes à Athis-Mons.



La Plage Bleue à Valenton. Source : APUR

La carte ci-contre permet de résumer les différentes coupures urbaines traversant le territoire, ainsi que des phénomènes de juxtaposition de certaines coupures propres à accentuer les difficultés de circulation aux abords de ces éléments :

- La présence combinée de la plateforme aéroportuaire d'Orly et de grandes emprises d'activités (dont le MIN de Rungis) crée, au centre du territoire, une vaste coupure de 6 km entre le nord et le sud et d'un peu moins de 4 km d'est en ouest ;
- Les bords de Seine sont, en plusieurs points, bordés par des zones d'activités aux emprises importantes, ou par des voies ferrées.



- Axe routier structurant
- Axe ferroviaire
- Emprises ferroviaires
- Grandes emprises d'équipements
- Principales zones d'activités économiques
- Espaces verts structurants
- ⇄ Besoins de franchissements identifiés par l'EPT

Source : Grand-Orly Seine Bièvre

VI. Fonctionnement du territoire

2. Coupures urbaines



Le secteur des 4 chemins entre Arcueil, Cachan et Villejuif, où se rejoignent les autoroutes A6A et A6B.

Les franges communales concernées par des coupures urbaines

Certaines coupures urbaines, de par leur positionnement, constituent des franges communales et contraignent de fait les échanges entre deux communes du territoire. Parmi les franges concernées, peuvent être citées :

- Une partie de l'interface entre Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine, en raison de l'existence du Fort d'Ivry
- L'interface entre Ivry-sur-Seine et du Kremlin-Bicêtre (cimetière parisien d'Ivry)
- Une partie de la frange entre le Kremlin-Bicêtre et Villejuif (fort de Bicêtre)
- Le secteur des 4 chemins (abords de l'A6A et B) entre Arcueil, Cachan et Villejuif
- Le secteur du domaine Chérioux entre Vitry-sur-Seine et Villejuif
- L'interface entre L'Haÿ-les-Roses et Fresnes (Centre pénitentiaire de Fresnes)
- L'interface entre L'Haÿ-les-Roses et Villejuif (passage de l'A6B)
- L'interface entre Chevilly-Larue et Rungis, dont les espaces d'habitat sont éloignés d'environ 1 km en raison de la présence du MIN de Rungis
- L'interface entre Thiais, Chevilly-Larue, et Orly en raison de l'existence de grandes zones d'activités (Sénia, Belle Épine...), de la RD7 ainsi que du cimetière de Thiais
- L'interface entre Paray-Vieille-Poste, Orly et Villeneuve-le-Roi (aéroport de Paris-Orly)
- L'interface entre Villeneuve-Saint-Georges, Villeneuve-le-Roi et Choisy-le-Roi en raison du passage de la Seine ainsi que de la gare de triage

La partie Nord et centre du territoire sont davantage impactées par des coupures urbaines en franges de commune, par rapport aux communes plus au sud dont les tissus urbains sont davantage connectés.

FONCTIONNEMENT URBAIN

VI. Fonctionnement du territoire

2. Coupures urbaines

La résorption des coupures urbaines

À travers différents projets en cours en réflexion, la réduction des coupures urbaines et des nuisances existants sur le territoire, ainsi que l'ouverture des grandes emprises monofonctionnelles sur la ville sont des objectifs poursuivis par le territoire.

Les besoins de franchissement identifiés

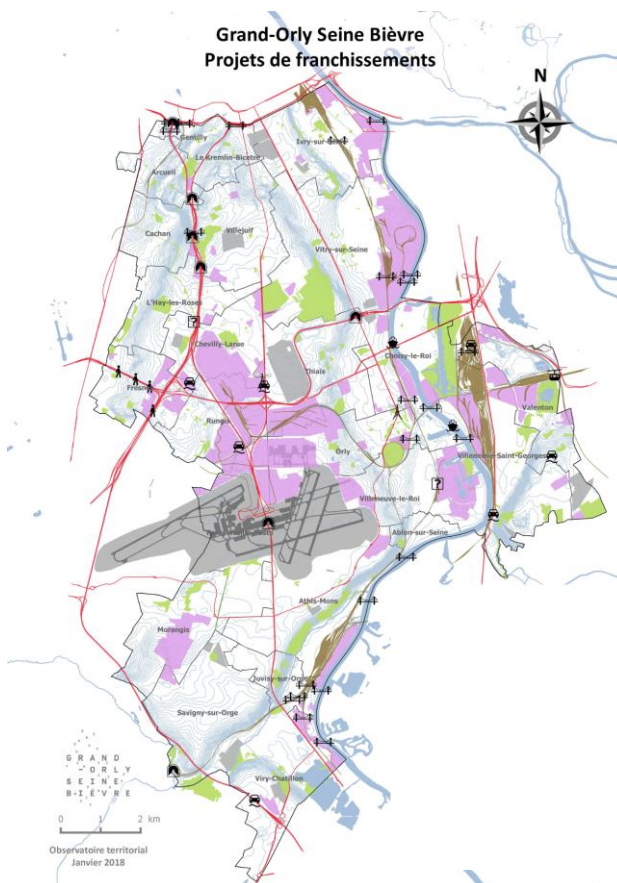
Ces coupures constituent effectivement un handicap pour le territoire, qui nécessite le rétablissement coordonné de continuités urbaines et la réalisation de nouveaux franchissements.

44 besoins de franchissement sur le territoire ont été identifiés :

- 17 sont pour le franchissement des infrastructures routières, via un pont, un tunnel, une requalification ou une création de nouvelle voie ;
- 12 sont liés aux infrastructures ferroviaires, sous forme de pont, de tunnel ou de téléphérique ;
- 11 sont pour franchir la Seine, soit avec un pont, soit une navette ;
- 2 sont liés à l'emprise aéroportuaire (contournement et tunnel) ;
- 2 pour enfouir les lignes à haute tension.

Ces projets d'ampleur nécessitent le travail conjoint de plusieurs acteurs, la Région Île-de-France, les départements du Val-de-Marne et de l'Essonne, la Métropole du Grand Paris, Grand-Orly Seine Bièvre ainsi que les différentes communes. La collaboration des différents acteurs a notamment permis la création d'une nouvelle passerelle piétonne entre Gentilly et Paris.

Parmi les projets de franchissement actés, peuvent être cités les deux ouvrages de franchissement prévus dans le quartier des Ardoines, à Vitry-sur-Seine, afin de réduire les coupures urbaines représentées par les voies ferrées et la Seine.



Projets de franchissements de l'EPT

- Pont
- Tunnel
- Requalification de voie ou voie nouvelle
- Navette
- Enfouissement de lignes à haute tension
- Téléphérique
- Liaison douce
- Modalités non connues
- Axe routier structurant
- Axe ferroviaire
- Espaces verts
- Zones d'activités économiques
- Grandes emprises d'équipements

Source : Grand-Orly Seine Bièvre

VI. Fonctionnement du territoire

2. Coupures urbaines



Perspective de l'aménagement de la RD 7. Source :
Département du Val de Marne



Perspective de l'aménagement de la RD 920. Source :
Département du Val de Marne

La requalification des grands axes routiers

La requalification en boulevard urbain des axes nationaux (RD 5, RD 7 et RD 920) témoignent d'une volonté de pacifier les relations entre mobilités de transit, et mobilités locales. Ces projets ont souvent pour point de départ l'arrivée d'une ligne de transport en commun structurante :

- La requalification de la RD 7 a été initiée à l'occasion de l'arrivée du Tramway T7, mis en service en 2013. Il a été le point de départ de travaux visant à réduire la place de la voiture le long de cet axe (réduction de 2x3 voies à 2x2 voies) au profit du tramway et des mobilités piétonnes et cyclables (pistes cyclables, trottoirs élargis, franchissements piétons...). Certains tronçons sont toujours en cours d'aménagement, comme entre Chevilly-Larue et Orly ;
- La requalification des abords de la RD 5 a elle aussi pour point de départ l'arrivée d'un tramway, le Tramway T9. Elle a donné lieu à la création de pistes cyclables et de trottoirs élargis ;
- La RD 920 fait l'objet d'un projet de requalification achevé au printemps 2022 et touchant notamment les communes de Cachan et d'Arcueil. L'objectif est ici aussi de transformer la RD 920 en boulevard urbain sécurisé et aux mobilités partagées.

D'autres tronçons routiers ont également connu des travaux de requalification dans l'objectif de réduire les nuisances liées au trafic et y faciliter les mobilités douces (Gentilly, Ablon-sur-Seine...). Ces travaux participent également à la réduction des coupures urbaines.

VI. Fonctionnement du territoire

2. Coupures urbaines



La ZAC Gare Ardoines. Source : EPA ORSA



La plateforme SOGARIS-Rungis. Source : SOGARIS

La mutation et la modernisation des enclaves monofonctionnelles

Plusieurs réflexions concernant l'intégration urbaine des emprises monofonctionnelles sont en cours, au bénéfice de la résorption de ces coupures urbaines et de réduction des nuisances qu'elles peuvent causer aux communes qui les accueillent. Il s'agit ainsi de favoriser l'ouverture, sous de multiples formes, de ces vastes emprises urbaines sur la ville, tout en conservant généralement tout ou partie des activités installées. Cela représente également une opportunité de diversifier les activités présentes, de les intégrer davantage au fonctionnement urbain ainsi que d'améliorer l'acceptation de ces grandes emprises.

Grand-Orly Seine Bièvre est, en la matière, un territoire d'expérimentation. Les principales emprises monofonctionnelles engagent des démarches pour s'ouvrir, selon des degrés et des processus différents. On peut ainsi citer :

- La reconfiguration du quartier des Ardoines, à Vitry-sur-Seine, par la diversification des activités, le démantèlement de certaines activités et le reformatage des emprises ferroviaires. Cette restructuration, qui concerne 300 ha au total, est l'un des projets les plus stratégiques de la Métropole du Grand Paris, et se couple avec l'arrivée d'une gare du Grand Paris Express et de différentes lignes de transport structurantes (Ligne 15 du métro, RER C, Tzen) ;
- L'évolution de la plateforme logistique SOGARIS, à Rungis, vers une diversification des activités en direction de la transition écologique et le numérique ;
- La restructuration du pôle Orly-Rungis, notamment dans un objectif d'amélioration de son accessibilité ;
- Les réflexions concernant l'ouverture de l'hôpital du Kremlin-Bicêtre ;
- Les réflexions portant sur la requalification de la zone d'activités de Morangis.

Les enjeux

Un territoire qui dispose d'une offre d'équipements de proximité dense et diversifiée mais parfois vieillissante, et de quelques équipements d'envergure métropolitaine notamment dans les domaines de la santé et de la culture.

- Une **accessibilité aux équipements à assurer dans le temps**, face à la hausse attendue de la population dans la prochaine décennie ;
- Un **enjeu d'adaptation des équipements existants**, afin de les faire évoluer au grés des besoins de la population ;
- Une réflexion à mener sur la **mutualisation des équipements d'échelle intercommunale**, afin de garantir une offre maillée et diversifiée dans certains équipements plus spécifiques.

Un territoire disposant d'une offre commerciale importante, accueillant à la fois des grands commerces et un tissu commercial de proximité, sources d'emplois et d'animation locale. Ce tissu est confronté à différents enjeux :

- **Le maintien du tissu commercial de proximité**, notamment des commerces de bouche, et la **consolidation de leur attractivité** vis-à-vis des grandes surfaces ;
- **Le développement d'une offre commerciale de proximité dans les projets où cela s'y prête**, dans un objectif de mixité fonctionnelle et de qualité de vie ;
- **L'adaptation de l'offre commerciale, notamment de grande surface, à la conjoncture et aux nouveaux modes de consommation** afin de maintenir une offre aux plus près des besoins et conserver la compétitivité des pôles commerciaux à toute échelle (interdépartementaux, intercommunaux, locaux...).

Au sujet du réseau routier du territoire, un double enjeu de **fluidification du trafic à toutes les échelles** (projets de franchissement, requalification de voies, partage de la voirie avec les aménagements doux...), et de **lutte contre les nuisances** induites par ces grandes infrastructures (bruit, pollution, saturation...)

Un territoire jouissant de la présence de plusieurs infrastructures de transports lourds, et qui seront complétées à court et moyen termes par des projets de prolongation ou de nouvelles lignes. Dans le même temps, certains secteurs et quartiers sont encore trop peu desservis par les transports en commun.

- Un enjeu **d'accompagnement de l'arrivée des futures gares et lignes du Grand Paris Express** et d'optimisation du fonctionnement du **réseau ferré existant**
- La **diversification des modes de rabattement** (bus de ville, transports collectifs en site propre, aménagements cyclables...) **en direction des gares**
- La **réduction des disparités d'accessibilité** de la population aux transports en commun, en travaillant la desserte locale

Les enjeux

Une mobilité cyclable contrainte, par l'absence d'itinéraires longs et continus ainsi que par des difficultés de franchissement autour des grandes coupures du territoire (grandes emprises monofonctionnelles, Seine...). **L'aménagement de nouveaux itinéraires doux constitue ainsi un enjeu fort du territoire**, notamment cyclables dans une optique de maillage du territoire et de comblement des discontinuités, de même que la **création de franchissements praticables pour les mobilités douces**.

Une analyse de la mobilité appelant plusieurs constats :

- Des actifs fortement mobiles dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail, avec une part relativement importante de ces mobilités contenue au sein du territoire de Grand-Orly Seine Bièvre ;
- D'importants flux de mobilités actives qui se déploient également en direction de Paris, 1^{er} pôle d'attraction des actifs du territoire ;
- Un recours aux transports en commun et aux modes doux fortement dépendant du positionnement géographique de la commune et des quartiers (proximité à une gare, mixité fonctionnelle...).

En réponse à ces constats, les enjeux se focalisent sur la desserte en transports en commun, avec la **poursuite du maillage du territoire en transports en commun structurants** afin de faciliter ces mobilités et d'assurer des alternatives davantage écologiques que la voiture ; mais également la **valorisation des pôles gares actuels et à venir comme lieux multifonctionnels** afin de favoriser le développement et l'émergence de pôles d'emplois et de vie sur le territoire, accessibles en transports en commun.

En termes de stationnement, **des espaces publics à libérer** de la présence marquée des véhicules motorisés, en **organisant le stationnement en fonction des différents types de besoin** (aires de livraison, création de parkings relais, stationnement de courte durée, payant...).

Un territoire marqué par d'importantes coupures urbaines de natures diverses et qui ont un impact sur la mobilité des usagers, tant à l'échelle des communes que du territoire. Ces éléments de coupure, se retrouvent également en frange du territoire, et viennent contrarier l'accessibilité à Grand-Orly Seine Bièvre depuis les communes et territoires voisins.

- Une situation créant des **difficultés à prendre en compte et à palier** (création de franchissements, diversification des emprises monofonctionnelles...) ;
- Un **équilibre à trouver** entre un **territoire « utile »** à la Métropole du Grand Paris, tout en pénalisant au minimum le **fonctionnement urbain et le cadre de vie** des habitants ;
- **Renforcer les liens qu'entretient Grand-Orly Seine Bièvre** avec les territoires voisins en agissant également sur les coupures urbaines en frange de territoire.