

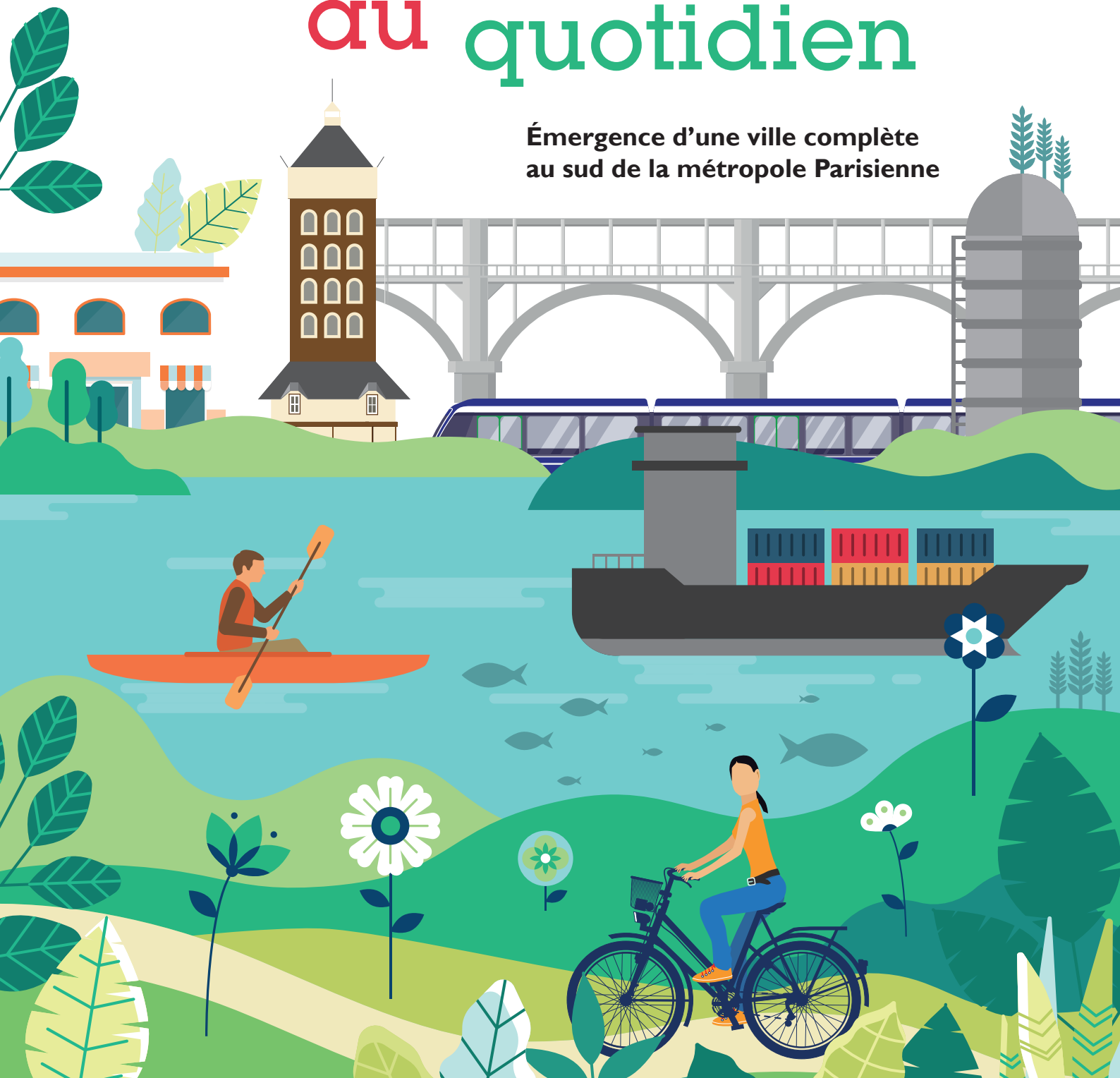
DOCUMENT DE CONTEXTE

Atelier Grand Paris Sud 2019

Vivre la Seine

au quotidien

Émergence d'une ville complète
au sud de la métropole Parisienne



les ateliers
maîtrise d'œuvre urbaine


Grand Paris Sud
Seine-Essonne-Sénart

Atelier International de maîtrise d'œuvre urbaine
Du 6 au 8 juillet 2019 à Grand Paris Sud
www.ateliers.org

LES ATELIERS INTERNATIONAUX DE MAÎTRISE D'OEUVRE URBAINE DE CERGY-PONTOISE

les ateliers

maîtrise d'œuvre urbaine

LEVERGER, RUE DE LA GARE
95000 CERGY

CONTACT@ATELIERS.ORG
TÉL : +33 | 34 41 93 91

CONTACT POUR L'ATELIER SEINE :
SEINE@ATELIERS.ORG

« Rares au monde sont ces espaces de liberté d'expression, de fécondation mutuelle et de partage des idées, de croisement des cultures et des disciplines, alliés à un vrai professionnalisme, pour penser ce lieu où de plus en plus d'habitants de notre planète vivent : la Ville. »

Pierre-André Périssol, Président des Ateliers

Les Ateliers, association à but non lucratif créée en 1982 par les urbanistes de la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise, organise en France et à l'international des ateliers de production collective au service du projet territorial, permettant de porter un regard nouveau, varier les échelles, oublier les frontières administratives, revisiter les territoires.

Ces ateliers réunissent des étudiants ou professionnels de toutes nationalités, sélectionnés avec une grande exigence, qui prennent part pendant plusieurs semaines à une réflexion en équipe au croisement de la planification et de l'architecture, en intégrant d'autres disciplines : géographie, économie, paysage, sociologie, art, ingénierie, environnement...

Au fil des ans, un réseau international s'est constitué autour des deux mille personnes qui ont déjà participé à l'un de nos ateliers : professionnels, universitaires et décideurs en matière d'aménagement urbain. La valeur ajoutée de ces ateliers réside d'une part dans la production d'analyses et d'idées originales, que la pression du quotidien et les rôles institutionnels ne permettent pas toujours de faire émerger, et d'autre part dans les rencontres et échanges informels des décideurs, acteurs et professionnels de l'urbain qui jalonnent le déroulement des ateliers.

Nos convictions

La fabrique de la ville est par nature collective. Autant l'architecture ou un ouvrage d'art sont des objets qui font appel à une conception individualisée et personnelle, autant le travail sur la ville ne peut pas être attribué à une personnalité qui dominerait tous les aspects d'une fabrique urbaine : celle-ci est par nature collective. La maîtrise d'œuvre urbaine intègre dans une logique de laboratoire les différents métiers qui interviennent sur la ville et ses interfaces. Ainsi, chaque atelier est un lieu de proposition libre, où l'émulation d'un travail collectif et bénévole permet de faire émerger des conceptions, des représentations et des projets innovants pour le devenir des espaces urbains en transition permanente.

L'EQUIPE DE L'ATELIER GRAND PARIS SUD 2019

PILOTES DE L'ATELIER

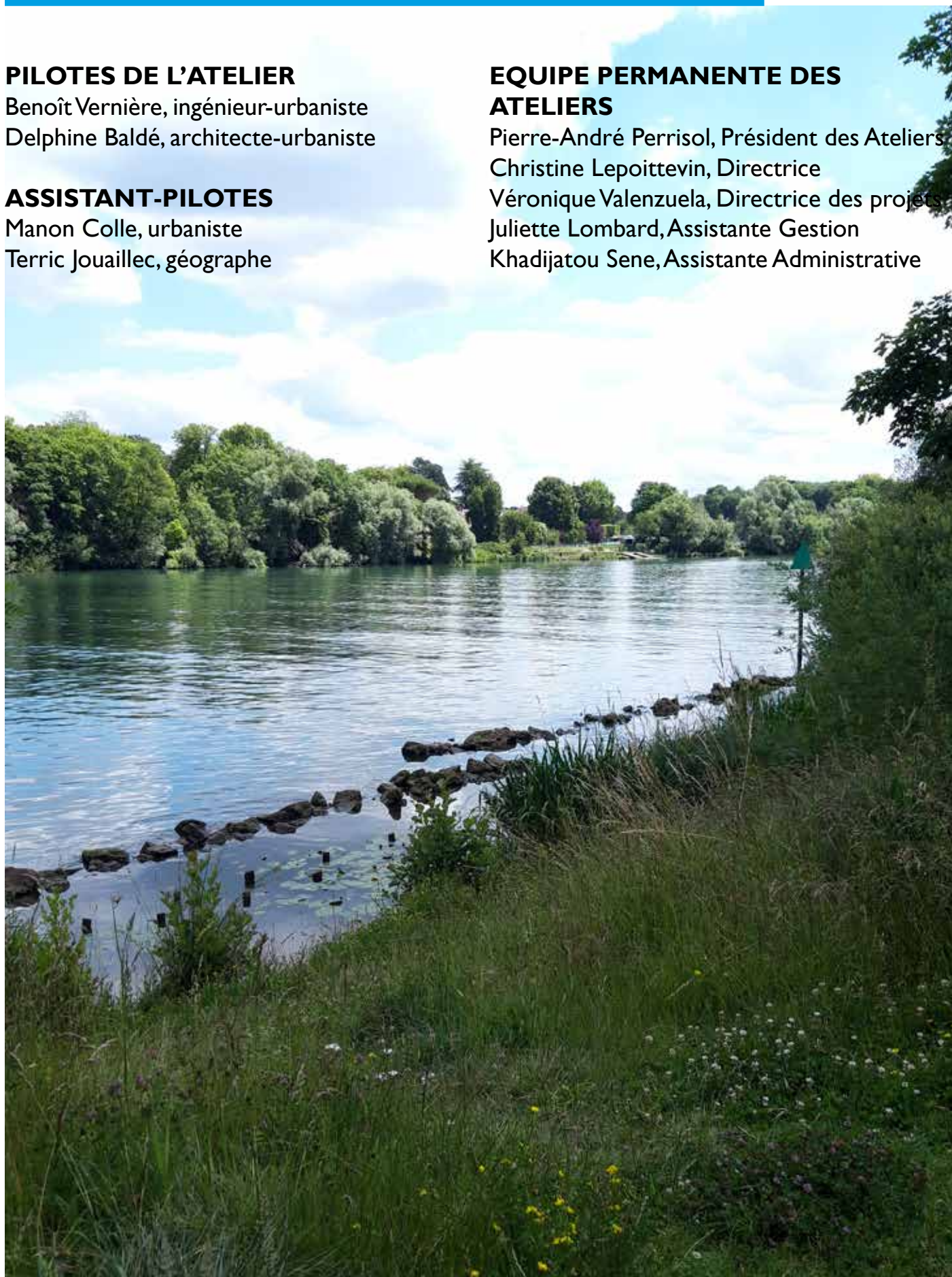
Benoît Vernière, ingénieur-urbaniste
Delphine Baldé, architecte-urbaniste

ASSISTANT-PILOTES

Manon Colle, urbaniste
Terric Jouaillec, géographe

EQUIPE PERMANENTE DES ATELIERS

Pierre-André Perrisol, Président des Ateliers
Christine Lepoittevin, Directrice
Véronique Valenzuela, Directrice des projets
Juliette Lombard, Assistante Gestion
Khadijatou Sene, Assistante Administrative



Préambule

Créée en 2016, l'intercommunalité Grand Paris Sud regroupe 23 communes situées de part et d'autre de la Seine. Cette structure est issue de la fusion de 4 intercommunalités et de Grigny. Du fait de ses compétences (aménagement, développement économique, environnement...), elle est aujourd'hui engagée dans l'élaboration d'une stratégie territoriale adaptée à ce nouveau périmètre.

Cette réflexion porte sur l'identité, les caractéristiques propres et la place de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart, dans la métropole francilienne. Elle doit également traiter une question nouvelle : la vallée de la Seine, qui autrefois était une limite entre différentes collectivités locales, se trouve désormais au centre. Il faut donc redéfinir un rôle pour cet espace : la communauté d'agglomération s'étant dotée de la compétence « Valorisation de la Seine et de ses berges » en 2018.

Même si le potentiel du fleuve est clairement identifié par de nombreux acteurs de l'aménagement, il n'existe aujourd'hui pas de synergie entre le territoire urbanisé, naturel et le territoire fluvial. Il est donc urgent de repenser l'interface entre la ville et le fleuve, cet espace au patrimoine méconnu.

Tout en gérant les risques d'inondation, il s'agit de pouvoir offrir de nouveaux usages aux habitants, de faciliter les franchissements, de développer des activités économiques, bref de se réappropriier les berges. Il est ainsi nécessaire de faire émerger une stratégie qui soit capable d'anticiper les conflits d'usage par un effort d'intégration et de réversibilité. La question posée est notamment de savoir comment articuler des intérêts économiques, urbains et écologiques ?

L'atelier « *Vivre la Seine au quotidien. Emergence d'une ville complète au sud de la métropole parisienne* » s'inscrit dans un ensemble de démarches en cours, auquel il n'a pas vocation à se substituer. Il doit permettre d'enrichir la réflexion en cours sur la stratégie générale en proposant, grâce à des regards extérieurs et décalés, des éléments de stratégie pour l'aménagement de la vallée de la Seine, au sein de Grand Paris Sud.

Ce document de contexte compile des informations, études et données pour donner aux participants de l'atelier une base commune d'information sur le territoire.

Le travail à mener pendant l'atelier du 5 au 8 juillet, partira des spécificités et dynamiques locales tout en se détachant des contraintes – administratives, politiques – pour tracer de nouvelles perspectives. Elle devra également articuler différentes échelles territoriales – la métropole, la Seine Amont et Aval, Grand Paris Sud, la vallée de la Seine dans Grand Paris Sud – pour poser correctement les questions de relations entre la vallée et les plateaux ainsi que les enjeux de développement durable.

Questionner, surprendre, changer les perspectives : ce sont là les objectifs de l'atelier ! Les propositions seront présentées et débattues avec les élus et décideurs concernés. Les participants devront donc proposer des visions de ce que pourrait être la vallée de la Seine dans Grand Paris Sud, donner des pistes de réflexion. La forme des propositions est absolument libre, charge aux différentes équipes de définir les éléments et la forme qui leur semble la plus adaptée pour faire passer leur message. L'atelier vise bien à être un moment de création collective, hors des cadres classiques des collectivités, pour enrichir la réflexion menée par l'ensemble des élus du territoire.

TABLE DES MATIÈRES

1. LA GRANDE ECHELLE TERRITORIALE 6

La métropole francilienne 7

La vallée de la Seine 10

2. GRAND PARIS SUD ET LE SUD DE LA METROPOLE 12

La structure paysagère 13

La structure urbaine 18

Les réalités humaines 20

Les activités économiques 22

3. LES VALLEES DANS GRAND PARIS SUD 24

Leur rôle dans l'histoire du territoire 25

La situation actuelle 26

La gestion des berges et de la vallée de la Seine 29



CHAPITRE I LA GRANDE ECHELLE TERRITORIALE

GRAND PARIS SUD PARTICIPE DU FONCTIONNEMENT DE LA MÉTROPOLE FRANCILIENNE TOUT EN AYANT SON IDENTITÉ ET SES PARTICULARITÉS PROPRES. DE MÊME, IL EST NÉCESSAIRE DE CONNAÎTRE LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DE LA SEINE DANS SON ENSEMBLE, POUR POUVOIR CARACTÉRISER PRÉCISÉMENT LA VALLÉE DE LA SEINE DANS GRAND PARIS SUD.

I. La métropole francilienne

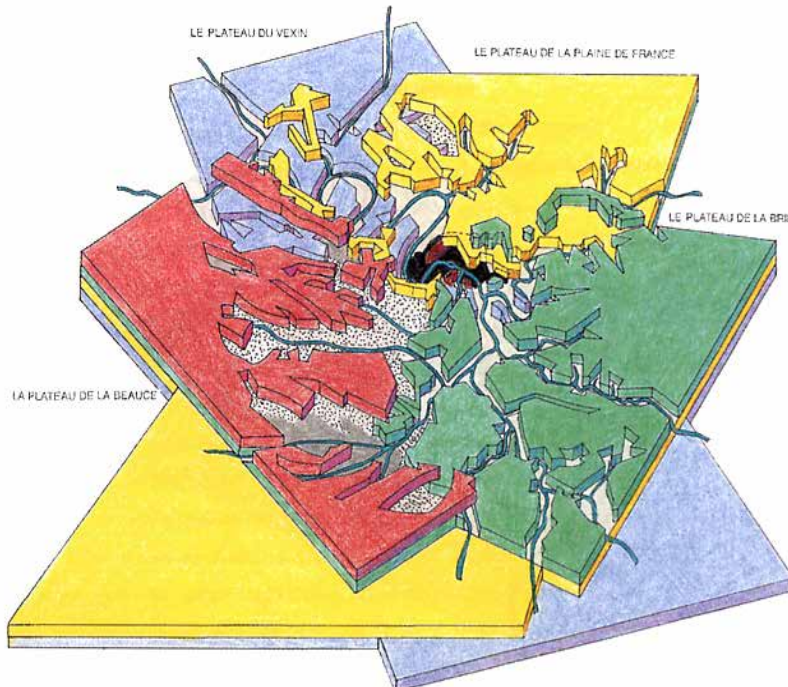


Figure 1 : La structure géologique et paysagère de l'Île de France.
Source : M. BELLIOU, IAU IDF

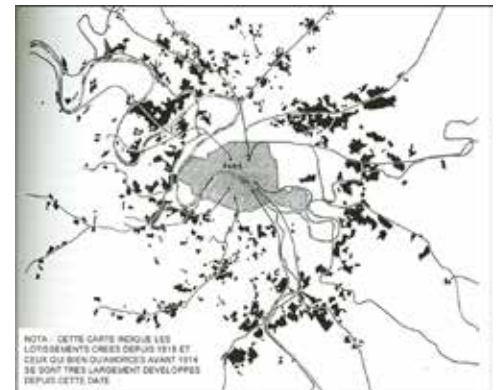


Figure 2 : Lotissements en Île-de-France créés entre 1918 et 1946

Aujourd'hui, la métropole parisienne correspond approximativement au périmètre de la Région Île-de-France : l'ensemble des analyses seront ainsi menées sur ce périmètre.

La Région Île de France est caractérisée, en termes de paysages, par la rencontre de quatre plateaux (Plaine de France, Vexin, Beauce et Brie), entaillée par le réseau hydrographique de la Seine et de ses affluents. L'Île-de-France présente ainsi un relief vallonné, caractérisé par la prédominance de surfaces quasi horizontales sur les principaux plateaux lorsque l'on s'éloigne des principales vallées et des confluences. Les principales vallées (Seine, Oise et Marne) sont caractérisées par de nombreux méandres (expliqués par la faible pente de ces rivières et fleuves).

Jusqu'au XIX^{ème} siècle, il n'existe pas de grandes villes fortement articulées avec Paris. Il existe cependant plusieurs villes historiques (Meaux, Corbeil-Essonne, Versailles) qui polarisent de grands espaces agricoles et forestiers.

L'arrivée du chemin de fer et la première révolution industrielle vont induire un développement urbain

qui se diffuse le long des vallées, autour des gares. Ce mouvement va s'intensifier au début du XX^{ème} siècle et notamment durant l'entre deux guerres.

L'activité industrielle se développe (chimie, automobile, aviation) ainsi, en proximité immédiate de Paris.

Les lotissements, eux, sont construits bien plus loin et vont constituer ce que l'on va désormais appeler la « banlieue » parisienne.

Après la deuxième guerre mondiale, Paris et sa Région continue son développement mais suivant de nouvelles modalités.

La route devient de plus en plus importante, tant pour le transport de personnes que pour celui de marchandises. Le réseau routier se développe en étoile autour de Paris, desservant désormais les plateaux d'Île-de-France.

La croissance urbaine est plus importante encore et l'État Français intervient de façon beaucoup plus directe dans l'aménagement de la Région Parisienne.

En 1965, le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (SDAURP) prévoit la création de quatre villes nouvelles et la mise en œuvre d'un réseau express régional (RER) pour polariser le développement et organiser une agglomération polycentrique.

Le développement de l'Ile-de-France est fort durant les années 70 et 80 et structuré par les orientations du SDAURP. L'extension spatiale de la métropole francilienne est ainsi structurée par les réseaux – routiers et ferrés – et polarisée par les villes nouvelles. En parallèle, la proche couronne parisienne commence à connaître un mouvement de fermeture de ces principales industries.

A partir des années 90, le développement urbain, en cohérence avec les orientations du nouveau schéma directeur régional (SDRIF de 1994) va connaître deux directions : poursuite de l'extension urbaine, suivant les axes routiers mais aussi re-développement de la proche couronne parisienne (mutations des friches urbaines, densification).

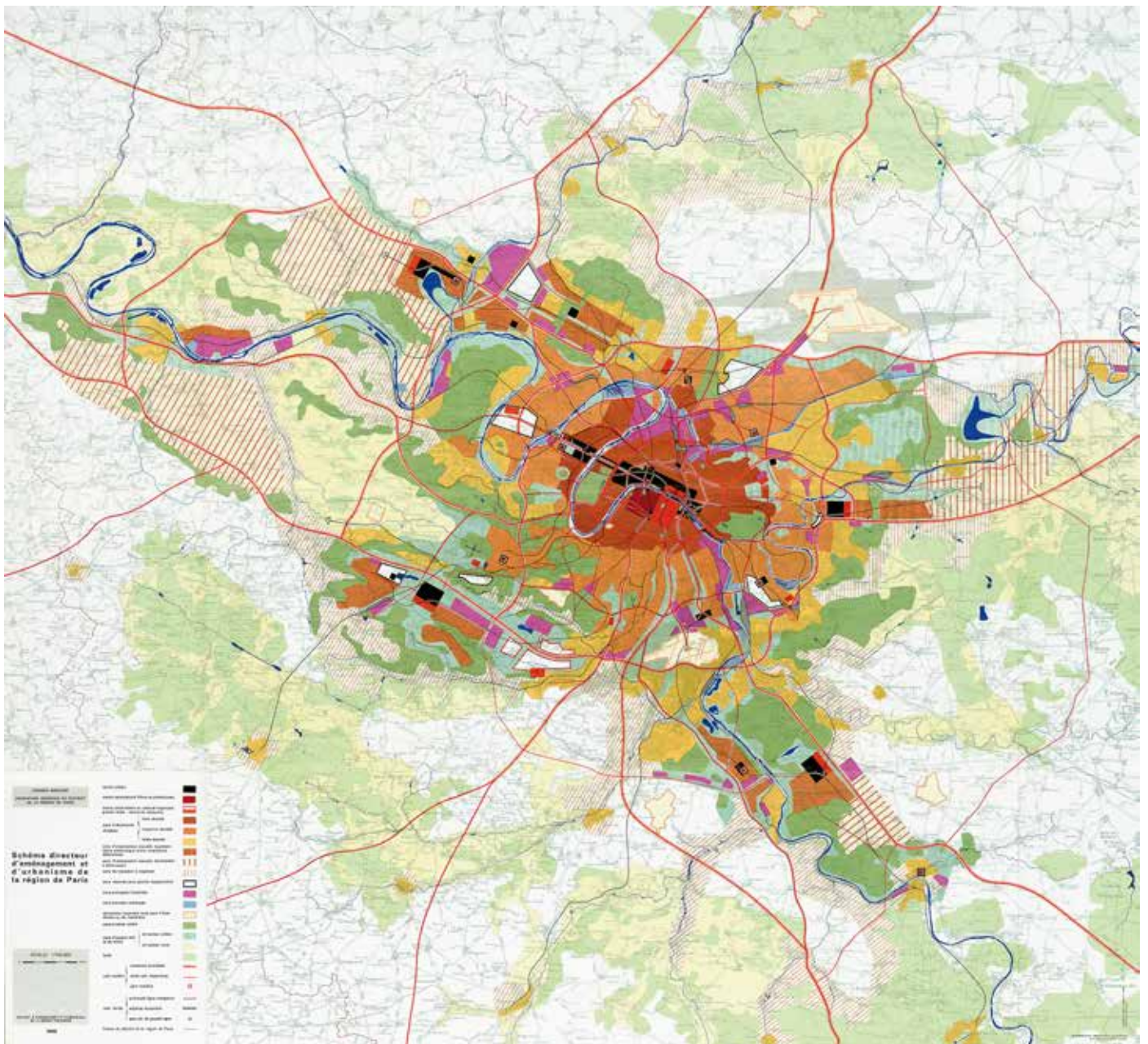


Figure 3 : SDAURP de la Région Ile-de-France de 1965

A la fin des années 2000, l'état engage la construction d'un nouveau réseau de transports en commun lourd, le Grand Paris Express. Ces nouvelles lignes de métro ont vocation à ré-organiser l'offre de transports pour l'adapter à la densification de la proche couronne.



Figure 4 : Réseau Grand Paris Express. Source : Société du Grand Paris

En 2013, la Région Île-de-France, qui en a désormais la compétence, a élaboré un nouveau Schéma Directeur (SDRIF) très différent de celui fait par l'État en 1994.

Si l'objectif de multi-polarité est toujours aussi fortement affirmé, la priorité est désormais donnée à la limitation de l'extension urbaine et à la préservation et à la valorisation des espaces naturels.

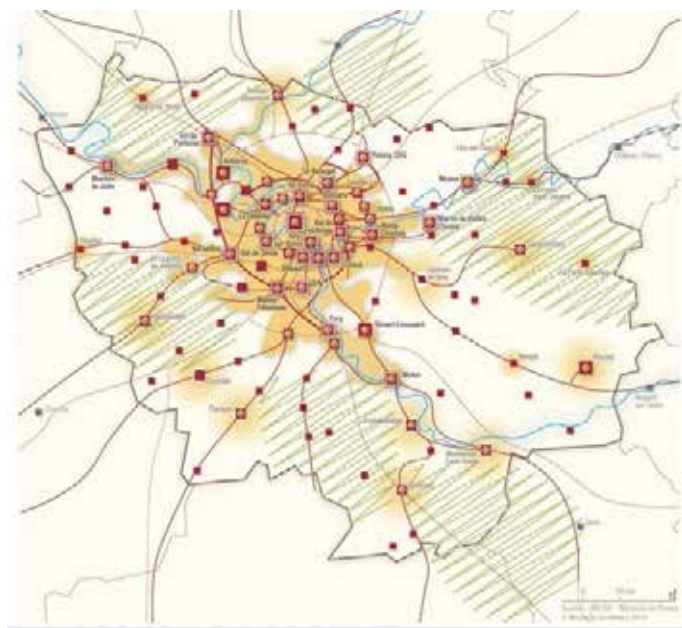


Figure 5 : carte du SDRIF sur les pôles principaux et leurs relations

La densification, la mutation des sites urbains est promu comme la solution principale pour poursuivre le développement de la métropole parisienne. Cette « construction de la ville sur la ville » doit également permettre de construire des centres urbains avec des usages mixtes (logements, commerces, équipements publics, activités économiques).

En parallèle, les fronts urbains (limite entre espaces urbanisés et espaces « naturels) doivent, le plus possible, être préservés. De plus, l'accent est très fortement mis sur la préservation et l'amélioration des continuités écologiques.



Figure 6 : carte du SDRIF sur les continuités écologiques

Enfin, la Vallée de la Seine est vue comme un espace stratégique, méritant une valorisation en tant que territoire dynamique et d'échanges avec des aménagements spécifiques.

On constate donc, depuis une décennie, une évolution dans la vision de la métropole francilienne et des évolutions souhaitables. La proche couronne parisienne, bientôt desservie par un réseau de type métro, connaît des évolutions fortes avec une densification de vastes zones. Les autres territoires – notamment autour des anciennes villes nouvelles – restent structurés par le réseau RER mis en œuvre dans les années 80 et par le réseau routier et connaissent des dynamiques qui sont moins fortes qu'il y a vingt ans. Ces évolutions interrogent évidemment les relations entre ce centre d'agglomération et les autres territoires de la métropole, notamment autour des villes nouvelles.

Les habitants de la métropole attendent un changement majeur annoncé en 2008 pour une livraison avant les JO2024, le projet du Grand Paris Express, plus de 200 km de lignes de métro qui prolongent des lignes existantes ou en créent de nouvelles. Par ailleurs sur les réseaux autoroutiers franciliens, on note moins de trafic, mais des autoroutes toujours congestionnées et des vitesses en baisse... Un constat qui pointe le phénomène d'autosolisme. Il est donc urgent d'agir sur les mobilités en Ile de France. Le réseau actuel est fortement polarisé vers Paris, les déplacements de banlieues à banlieues sont très complexes. Le nouveau système de transports en rocade vient inverser cette tendance.

L'impact de ce projet sur la métropole francilienne est multidimensionnel : le tracé du nouveau métro devrait définir les nouvelles zones de développement économique et modeler l'extension de la métropole.

Les pôles des nouvelles gares vont progressivement se densifier, pour contrer l'étalement urbain aujourd'hui à l'œuvre. Enfin, sur le plan environnemental, le GPE a aussi pour objectif d'améliorer la performance écologique globale de la région en diminuant les émissions de gaz à effet de serre. En revanche, ce

nouveau réseau du GPE ne dessert pas l'ensemble de la métropole et des secteurs comme l'agglomération de Grand Paris Sud sont en dehors de son accessibilité directe. Ce projet de transports n'apparaît donc pas comme une solution unique pour répondre aux besoins de mobilités des franciliens. Les réflexions sur la transformation des réseaux autoroutiers en Ile de France pour accueillir de nouvelles mobilités, plus collectives sont actuellement sur le devant de la scène.

Le Grand Paris (région, métropole, bassin géographique) a de nombreux défis à relever pour continuer à être attractifs pour des habitants qui sont de plus en plus nombreux à vouloir quitter cette région capitale pour d'autres métropoles. Le développement de cette métropole doit répondre à la fois aux besoins de l'agglomération urbaine – en termes d'offre de logements, d'accès à l'emploi, de facilitation des transports, mais aussi d'espaces de respiration – et à l'enjeu de limitation de la consommation des espaces. Ces enjeux de développement d'une métropole durable se déclinent à toutes les échelles pour une métropole plus inclusive, capable de réduire ses inégalités sociales et territoriales.

2. La vallée de la Seine



Figure 7 : La Seine et le bassin parisien. Source : IGN

La Seine avec l'ensemble de ses affluents définit un territoire plus large, celui du bassin parisien. C'est l'échelle de l'eau, de la géologie. Ce bassin de la Seine est marqué par une réalité géographique mais également des grands paysages communs, fait d'alternances de plateaux quasi horizontaux et de vallées marquées par des systèmes de méandres et des coteaux relativement marqués. Cette géographie a également marqué l'histoire de ce territoire. Le développement de Paris s'est ainsi fait en premier lieu avec la vallée de la Seine et le débouché maritime qu'elle permettait. De même, de nombreuses villes du bassin ont eu des inter-relations historiques entre elles et avec Paris. Par exemple, si le Roi résidait à Paris, il était consacré à Reims. Plus près de nous, le bassin Parisien, durant les années 50, s'est développé économiquement en profitant du « desserrement industriel » de Paris et de sa proche couronne¹.

Ces interdépendances ont été remises en lumière à l'occasion des réflexions menées dans le cadre du devenir de la métropole parisienne engagées en 2009². Antoine Grumbach a organisé sa contribution autour de l'idée de Seine Métropole. En insistant sur la nécessité, pour une métropole de rang mondial, de pouvoir s'inscrire dans les flux mondiaux, il proposait d'élaborer une stratégie d'aménagement à l'échelle de la vallée de la Seine (du Havre jusqu'à Paris) articulante transports, espaces naturels, développements urbains et complémentarités économiques.

Ces réflexions ont amené à un renforcement des coopérations autour de la vallée de la Seine avec le rapprochement des ports de Paris, de Rouen et du Havre (HAROPA, holding supervisant les trois ports) et le rapprochement des Agences d'urbanisme (Le Havre, Rouen, IAU Ile de France) pour mener des réflexions stratégiques à cette échelle et les partager avec les décideurs.

1 De nombreuses entreprises qui avaient des usines dans la proche couronne de Paris ont déménagé ces usines ou, pour répondre à une croissance de leur activité, ont créé des usines dans de grandes villes du bassin parisien. Ce mouvement a été fortement encouragé par l'État français.

2 L'État français a souhaité, dans le cadre du Grand Paris Express, nouveau système de desserte de l'agglomération parisienne, engager des réflexions sur le devenir de la Métropole parisienne. Dix groupements, rassemblant des architectes, des urbanistes, des experts, se sont regroupés au sein de l'Atelier du Grand Paris. Dix contributions ont ainsi été rendues publiques.



CHAPITRE II

GRAND PARIS SUD ET LE SUD DE LA METROPOLE

I. La structure paysagère

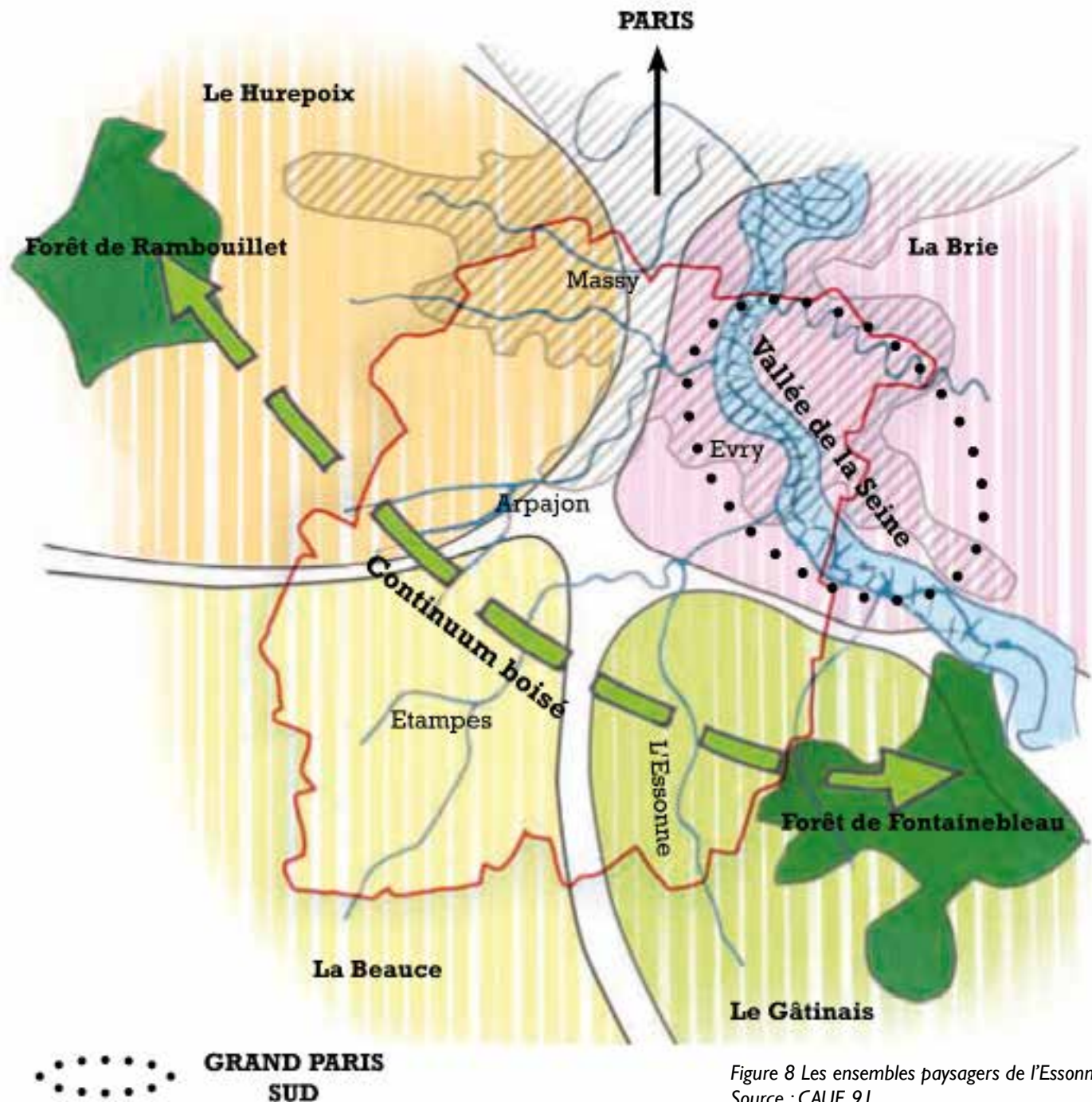


Figure 8 Les ensembles paysagers de l'Essonne.
Source : CAUE 91

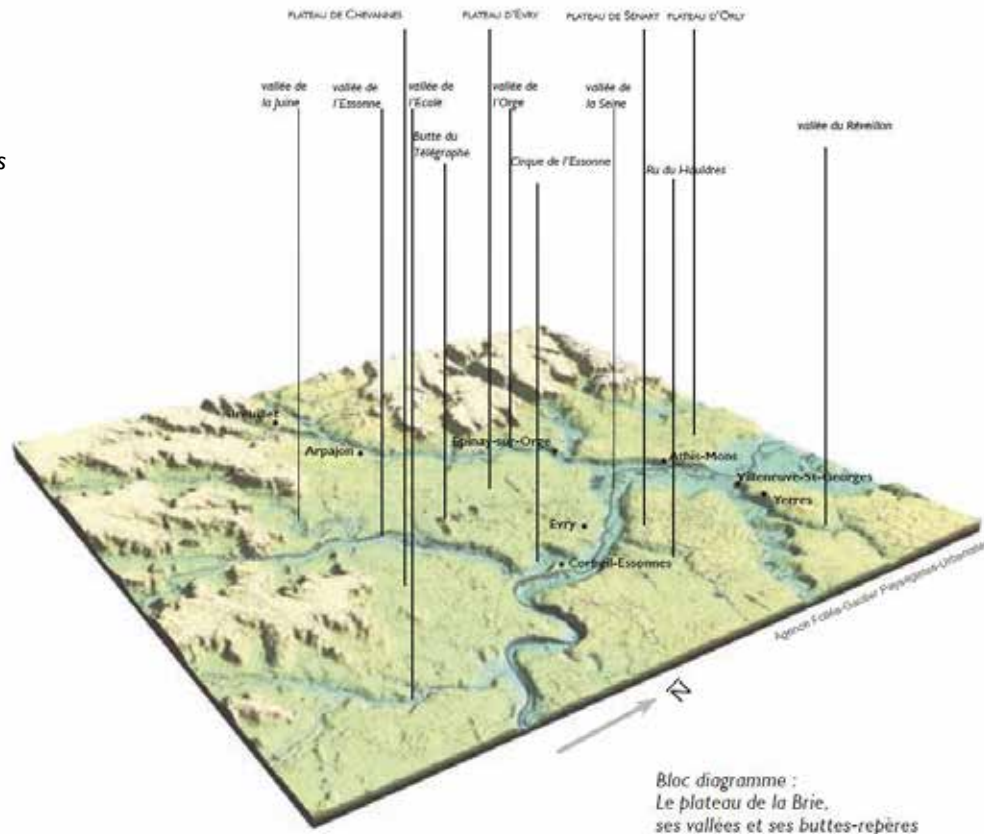
Les ensembles paysagers du Sud Francilien et de l'Essonne

Grand Paris Sud se situe dans le quart sud-Est de la métropole, à l'articulation entre des zones denses plus au Nord et des zones plus naturelles et Agricoles au sud.

Ce territoire se situe à la rencontre des deux grands plateaux de la Beauce et de la Brie, qui dessinent les grands reliefs du département. Ces plateaux sont entaillés par la vallée de la Seine et ses affluents : l'Essonne, la Juine, l'Orge, la Rémarde, l'Yvette et la Bièvre.

Le paysage du sud francilien est ainsi composé d'éléments naturels structurants tels que le réseau hydraulique, les corridors écologiques et les espaces forestiers. Sur cette structure paysagère, l'urbanisation s'est d'abord développée dans les vallées et les coteaux, avant de se diffuser sur les plateaux, en suivant les nouvelles infrastructures de transport.

Figure 9 : le plateau de la Brie, ses vallées et ses buttes-repère.
Source : CAUE 91



3 sous-ensembles paysagers peuvent être distingués sur le territoire intercommunal.

Le plateau de Centre-Essonne

Coupé par la vallée de l'Essonne (confluence avec la Seine à Corbeil) et celle de l'Orge-Yvette (confluence avec la Seine à Juvisy-sur-Orge), il est marqué par plusieurs pôles urbains importants, dont le principal est Évry-Courcouronnes. Son urbanisation a été rapide, liée au développement des infrastructures routières et ferroviaires (RN 7, A6, RER D) et à une planification de la part de l'État (ville nouvelle d'Évry). Le plateau est désormais organisé en grandes zones monofonctionnelles (pavillons, grands ensembles, zones d'activité, espaces industrialo-portuaire), ce qui affaiblit la lisibilité du paysage.

La Vallée de la Seine

La Seine forme un axe majeur pour les reliefs du territoire, avec ses confluences. Sa vallée reste relativement étroite sur le territoire de Grand Paris Sud. Elle s'élargit à la confluence de l'Orge, formant une vaste plaine alluviale jusqu'au resserrement de Villeneuve-Saint-Georges.

Les coteaux sont ici réguliers et relativement abrupts, plus accusés en rive gauche qu'en rive droite ; ils soulignent très clairement les paysages de la vallée.

Contrairement à l'aval (Val de Marne), la vallée n'accueille pas des infrastructures routières importantes. Elle est ainsi moins urbanisée que plus en aval, avec une ambiance plus naturelle (avec des secteurs urbanisés cependant comme à Ris

Orangis ou le centre-ville de Corbeil). La vallée est ainsi reconnue, dans les documents de planification régionale (SDRIF notamment) comme important en termes paysagers et environnementaux. Ce dernier souligne les continuités à préserver et valoriser et notamment les liens à préserver entre les plateaux et la vallée.

Par ailleurs, elle abrite des sites urbains intéressants comme le centre de Corbeil ou Ris-Orangis (Ecoquartier) que le SDRIF souhaite voir densifiés.

Enfin, la vallée est marquée par les traversées de la Seine (quatre ponts sur le territoire) qui ont des rapports différents au nivellement : pont de Corbeil qui est au niveau des berges d'un côté et pont de l'A104 de l'autre qui relie les deux plateaux.

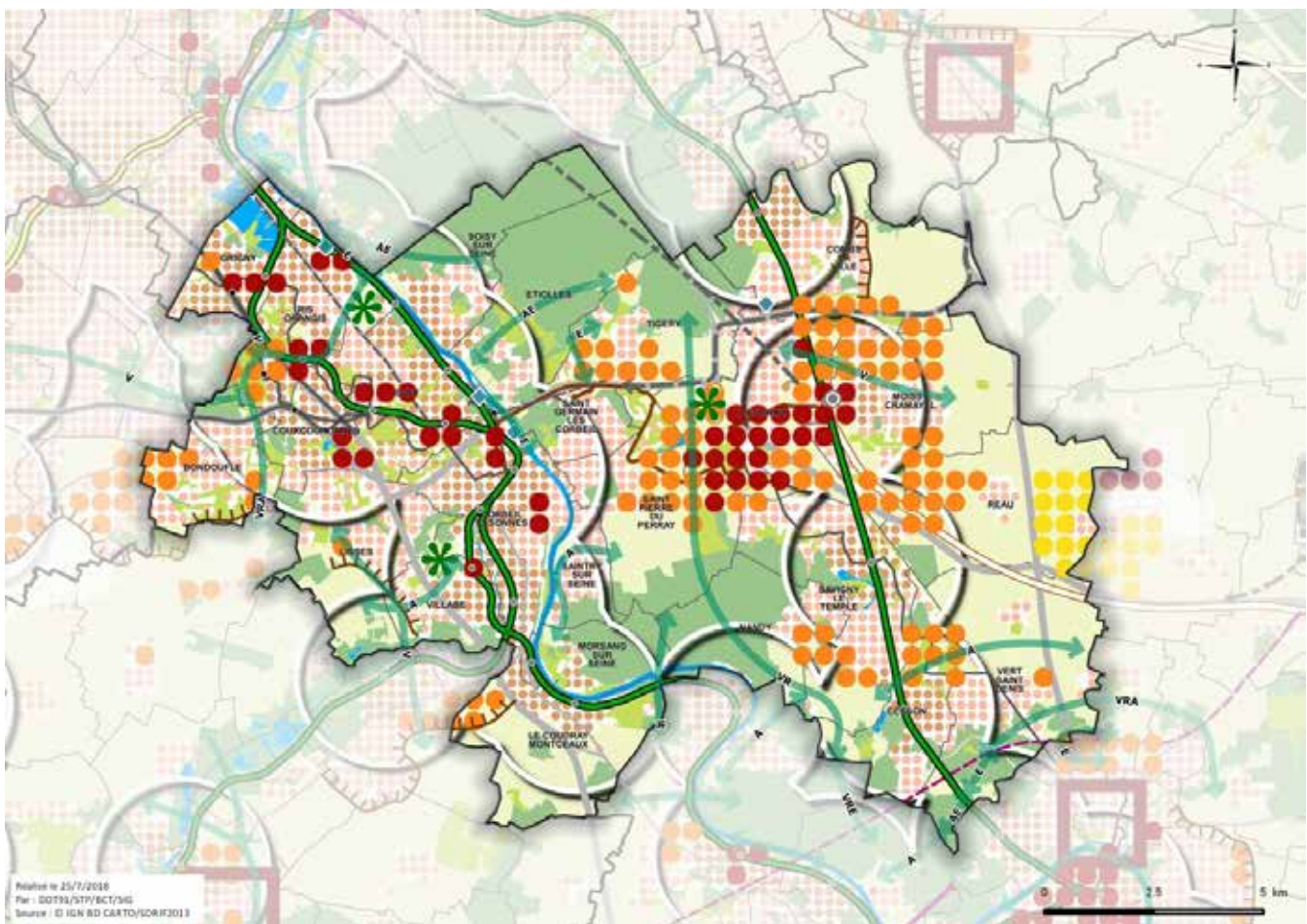


Figure 10 : Le enjeux du SDRIF sur le territoire de GPS
Source : GPS

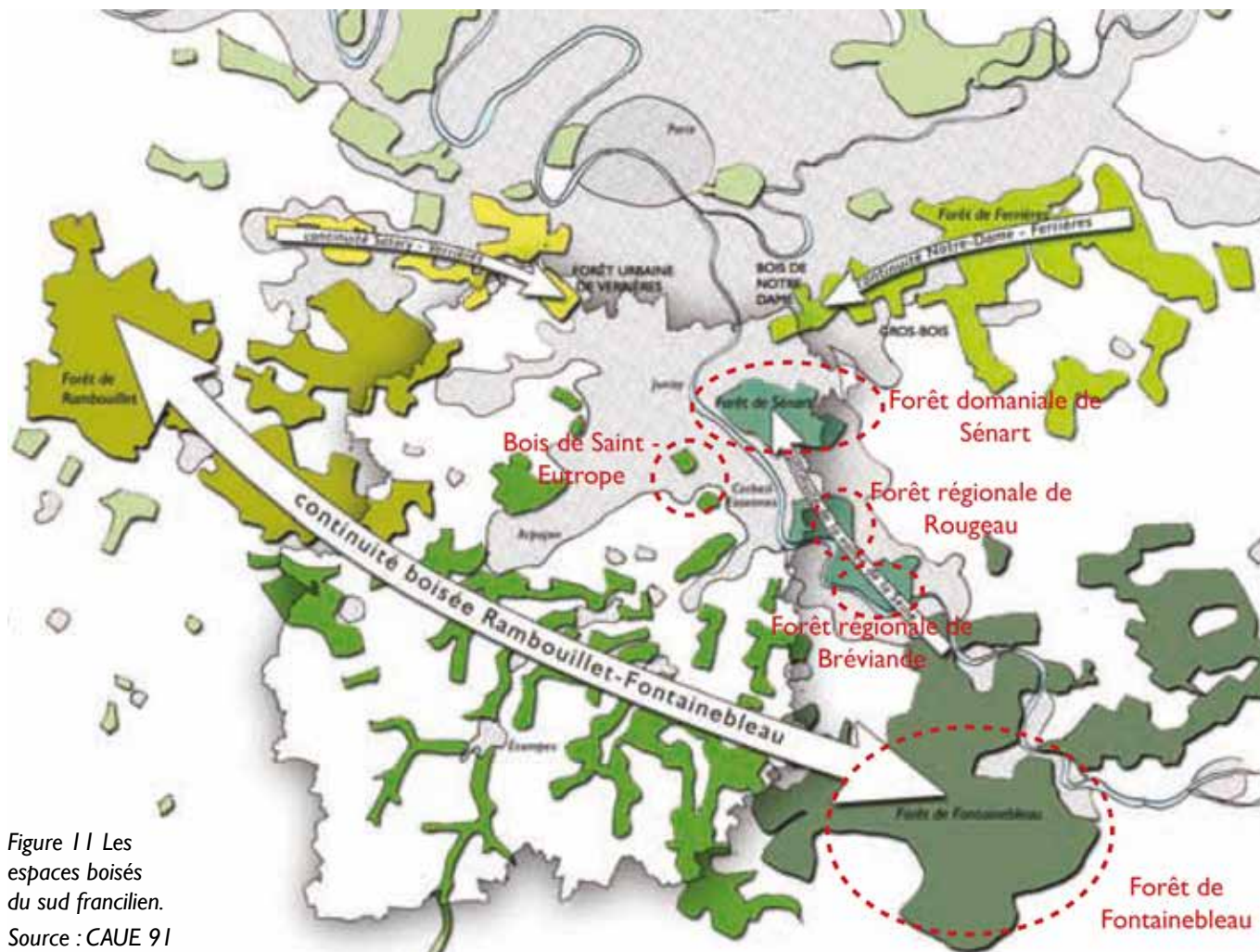


Figure 11 Les espaces boisés du sud francilien.
Source : CAUE 91

Le Plateau de Sénart

Le plateau de Sénart est marqué par des ensembles forestiers importants, à proximité de la vallée de la Seine, et par de grands ensembles ouverts, agricoles ou urbanisés.

Le principal massif forestier est la forêt de Sénart qui joue un rôle important, en terme de biodiversité et d'agrément, dans un ensemble relativement urbanisé. Il existe ensuite un ensemble de forêts, suivant la vallée de la Seine avec la forêt de Rougeau, dont le Nord est plus aménagé que le sud, le bois de Saint-Eutrope et la forêt de Bréviande.

Ces « forêts urbaines » offrent une continuité d'espaces naturels dans un espace relativement urbanisé. Elles organisent des continuités écologiques, reconnues dans le Schéma Régional des Continuités

Ecologiques (SRCE), suivant un axe Sud Est – Nord Est et faisant également parties de continuités Est-Ouest, liées aux plaines herbacées et reliant les deux grands plateaux du territoire.

L'activité agricole occupe une partie importante sur le plateau de Sénart. Les sols limoneux, favorables à la grande culture, profitent à la culture du blé, colza, maïs, betterave...). Ces espaces à fort potentiel agronomique, stratégiques à proximité de centres urbains importants, sont une ressource non renouvelable, qu'il importe de préserver (création d'une charte agricole de Sénart).

Enfin, le plateau est marqué par les activités urbaines avec la présence forte de grandes infrastructures routières (autoroutes A5 et A105, N104, N6, routes départementales), une urbanisation importante avec notamment de grandes zones économiques.

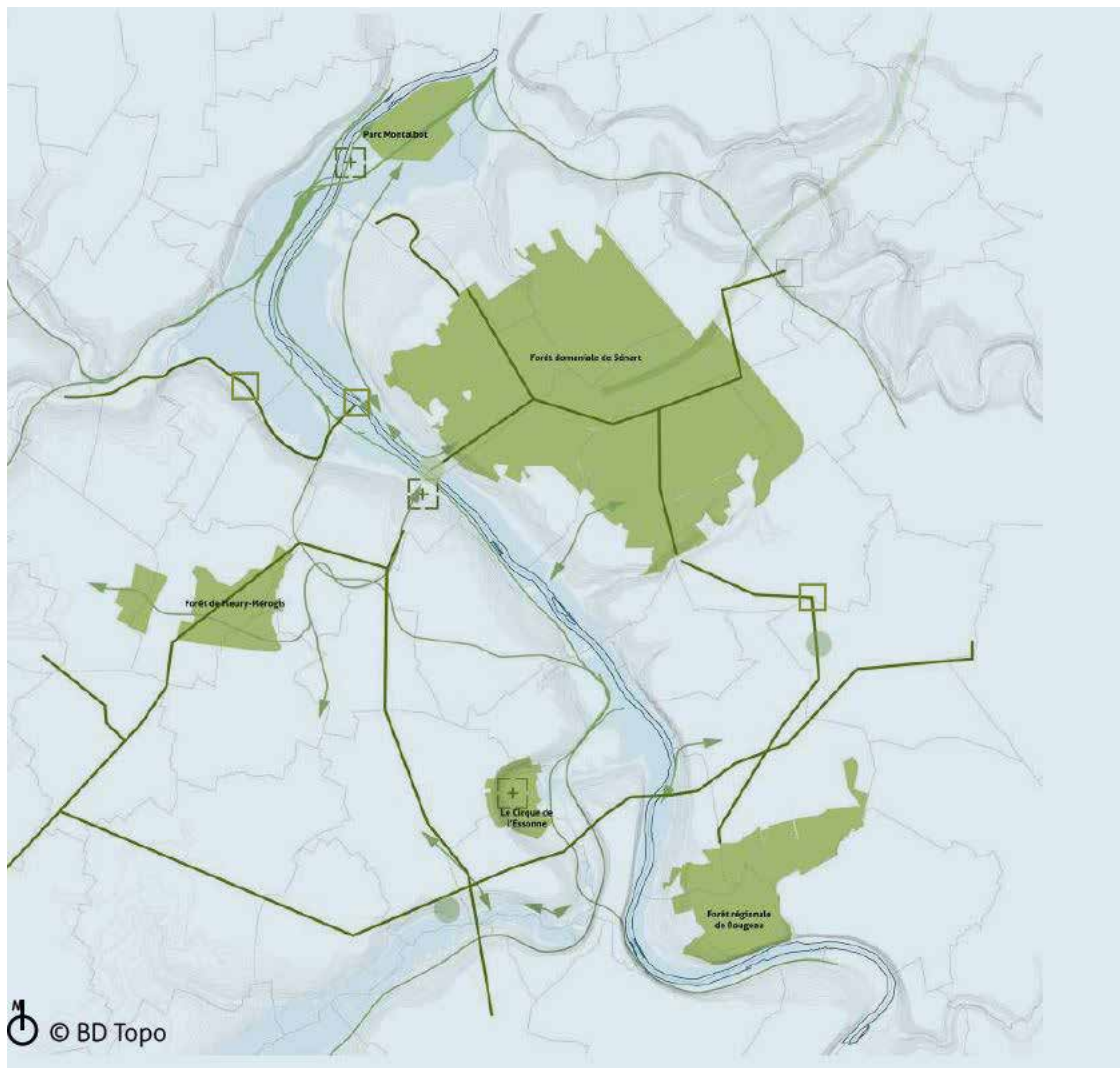
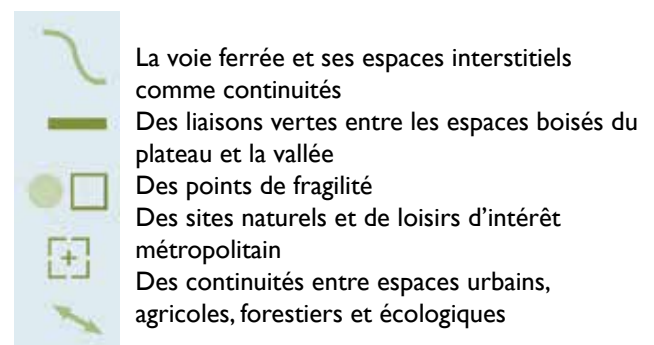


Figure 12 : les enjeux concernant les continuités écologiques sur GPS
Source : CAUE 91



Ces trois sous-ensembles paysagers accueillent enfin de nombreuses réserves de biodiversité dont la préservation et la mise en réseau constituent un enjeu important. Plusieurs de ces espaces font l'objet d'une gestion spécifique, grâce à leur classement en espaces naturels sensibles (ENS).

Ainsi, le Cirque de l'Essonne, situé sur les communes de Corbeil-Essonnes, Lisses et Villabé, présente un relief en amphithéâtre d'une superficie de 134 hectares sculpté par un ancien méandre de la rivière Essonne. On peut également citer le site des Canardières, situé en rive droite d'une boucle de la Seine, connecté au massif forestier de Rougeau, de Morsang-sur-Seine et Saintry-sur-Seine. Des connexions boisées le relient au massif de Rougeau.

Ces différents sites remarquables participent de la biodiversité mais également de la qualité paysagère de Grand Paris Sud.

2. La structure urbaine

Jusqu'au XIX^e siècle, le sud francilien est un territoire agricole structuré par les villes historiques d'Arpajon (à l'Est) et de Corbeil-Essonnes, les routes nationales (la RN 20 ou la RN 7) et la Seine qui organisent notamment les échanges avec Paris.

Une première urbanisation s'engage au milieu du XIX^e siècle avec notamment l'arrivée du chemin de fer : Ligne Paris-Corbeil inaugurée en 1840, ligne Paris-Etampes achevée en 1843. Le réseau ferré se développe très rapidement et l'Essonne est bientôt traversée par des lignes nationales. Juvisy-sur-Orge accueille ainsi la fourche des lignes Paris-Orléans et Paris-Lyon-Marseille.

Le train entraîne le développement urbain des secteurs qu'il dessert et modifie en profondeur le fonctionnement du territoire. La vallée de la Seine et ses côteaux connaissent ainsi un fort développement résidentiel (construction de lotissements) et industriel, même si les dynamiques y sont moins fortes qu'à proximité immédiate de Paris. L'urbanisation importante modifie le rapport aux berges, même si l'accès à ces dernières reste continu sur la rive gauche, en raison de la présence du chemin de halage¹.

La deuxième moitié du XX^e est une nouvelle phase pour l'urbanisation de Grand Paris Sud avec le développement de deux villes nouvelles : Evry et Sénart.

Elles sont programmées, ainsi que le RER, dans le SDAURP de 1965 avec un objectif simple : lutter contre la croissance radio-concentrique et polariser l'extension de l'agglomération parisienne.

Il s'agissait de créer des agglomérations de 400 000 à 1 000 000 d'habitants, dotées d'une certaine autonomie et de constituer de réelles centralités urbaines afin de limiter les trajets domicile-travail et garantir une qualité de vie à ses habitants.

Sur le Sud Francilien, de nombreux débats ont lieu, tant sur la localisation des villes nouvelles que sur leur rapport au fleuve. Il est finalement décidé de faire 2 villes nouvelles : Evry et Sénart sont installées sur les plateaux, afin de préserver la vallée.



Figure 13 : Villes nouvelles en Ile-de-France



Figure 14 : La ville nouvelle d'Évry, construction du quartier des pyramides

Le SDRIF de 1994 poursuit cette stratégie de développement du polycentrisme, en engageant également le redéveloppement des anciens territoires industriels proches de Paris. Evry et Sénart sont alors encore en phase de développement et profitent de nouvelles infrastructures de transport (A104 appelée Francilienne). Elles constituent déjà des polarités structurant un territoire large.

¹ Syndicat Intercommunal d'Aménagement, de Rivières et du Cycle de l'Eau (SIARCE)

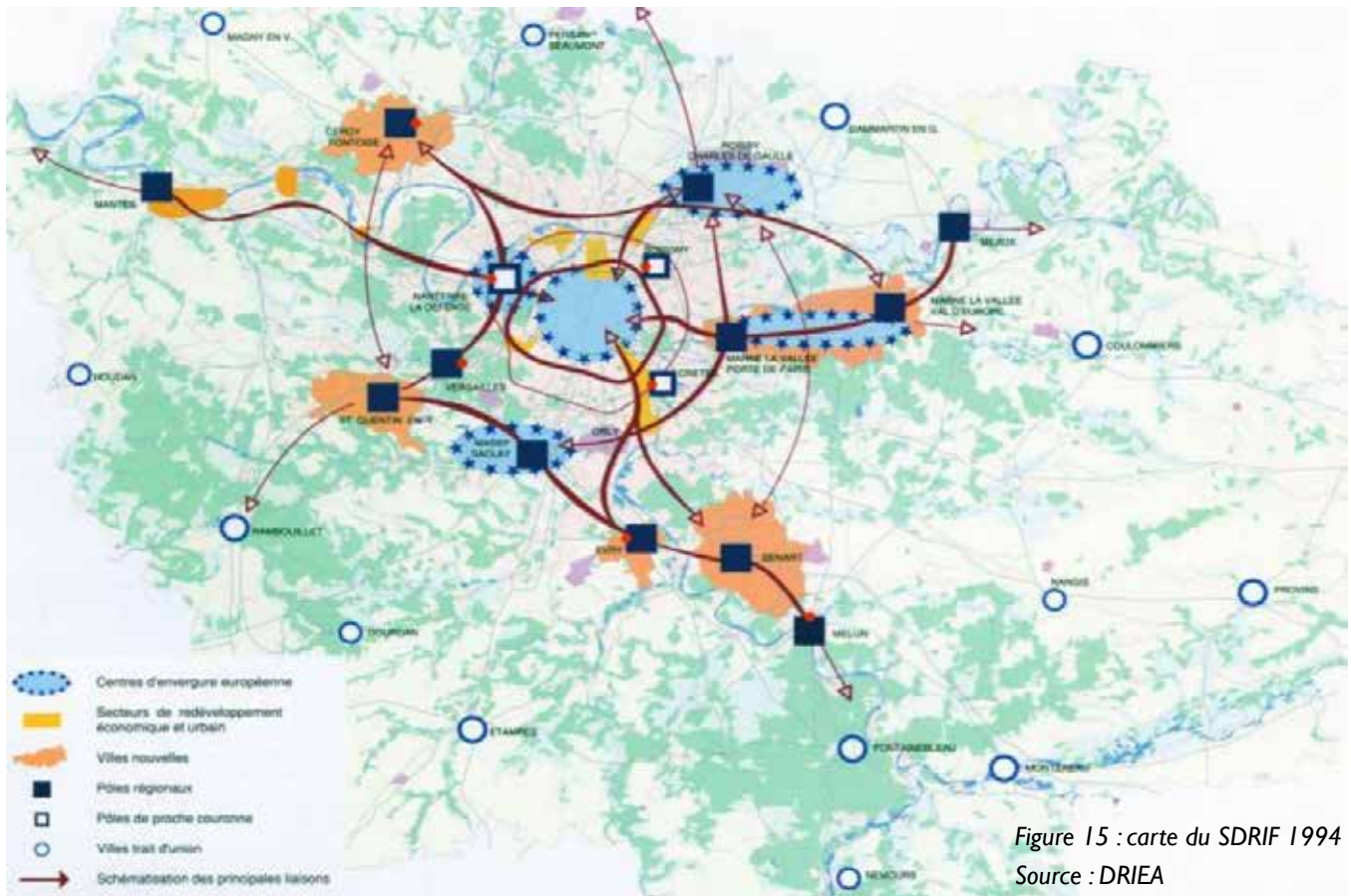


Figure 15 : carte du SDRIF 1994
Source : DRIEA

Au cours des années 2000, l'aménagement régional connaît des inflexions avec la décision de créer un nouveau réseau de transports desservant la proche couronne parisienne (Grand Paris Express). Les villes nouvelles, jusqu'alors aménagés par des structures particulières, rentrent dans le droit commun des collectivités territoriales. La question de leur identité, de leur rapport à la métropole parisienne deviennent structurantes.

Grand Paris Sud est donc marqué par une histoire urbaine riche qui a organisé des « strates » successives. Il peut ainsi être vu comme un « musée » urbain, composé de villes historiques, des grands lotissements du début du XX^{ème} siècle, des grandes opérations d'aménagement pilotées par l'Etat, marquées à Evry par des partis pris fonctionnalistes marqués (séparation des flux, plan urbain en X, bâtiment contemporain à l'instar de la cathédrale de la Résurrection d'Evry¹) et à Sénart par un souci de la composition paysagère. Cet ensemble est donc organisé autour des polarités historiques : Melun et Corbeil-Essonnes, des polarités plus récentes

¹ Cathédrale de la Résurrection d'Evry dont l'architecte est Mario Botta

: Evry et Sénart et par des polarités relativement récentes comme Ris Orangis et Grigny. Ces centralités polarisent des territoires plus vastes et plus résidentiels.

Enfin, il faut souligner l'importance des infrastructures, notamment routières, sur Grand Paris Sud. Elles marquent le paysage et ont façonné l'urbanisation de ce territoire, notamment avec la création de grands linéaires commerciaux sur les grands axes reliant le territoire à Paris.

Le territoire de Grand Paris Sud a une desserte en transports en commun essentiellement assurée par la ligne D du RER francilien, ainsi que le TZEN 1. Trois projets pour améliorer ce réseau : le Tram 12 express qui reliera Evry à Massy en 39 mn et le TZen 4 dès 2020, puis le TZen 2 en 2023. Les TZen sont des lignes de bus en site propre. La connexion avec Massy permettra aux habitants de rejoindre le réseau du métro express du Grand Paris. Dans l'attente du développement de ses nouveaux transports en commun, les déplacements sont sur une part modale automobile très importante et donc les infrastructures routières très encombrées.

3. Les caractéristiques socio-économiques

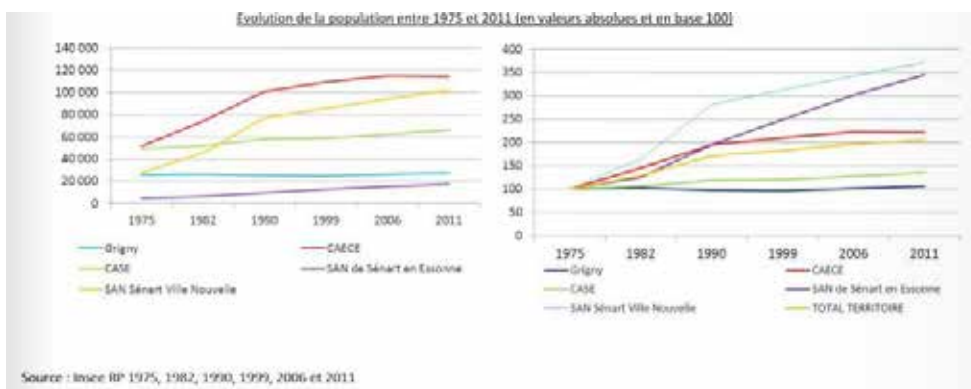


Figure 16 : évolution de la population entre 1975 et 2011. Source : agence AUDES0

Grand Paris Sud a connu une croissance démographique de grande ampleur en passant de 50 000 à 350 000 habitants en 40 ans. La dynamique a été de grande ampleur durant les décennies 70 et 80.

La production intensive de logements qui se concentrent sur les villes nouvelles implique une augmentation démographique (+266 % pour Sénart et +121 % pour Evry entre 1975 et 2011) générée par l'arrivée de nouvelles populations.

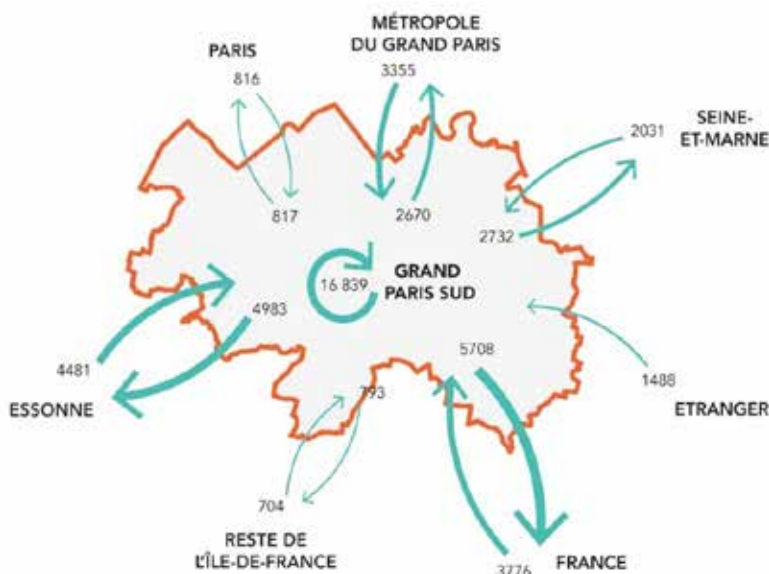


Figure 17 : migrations résidentielles au cours de l'année 2013 Source : GPS

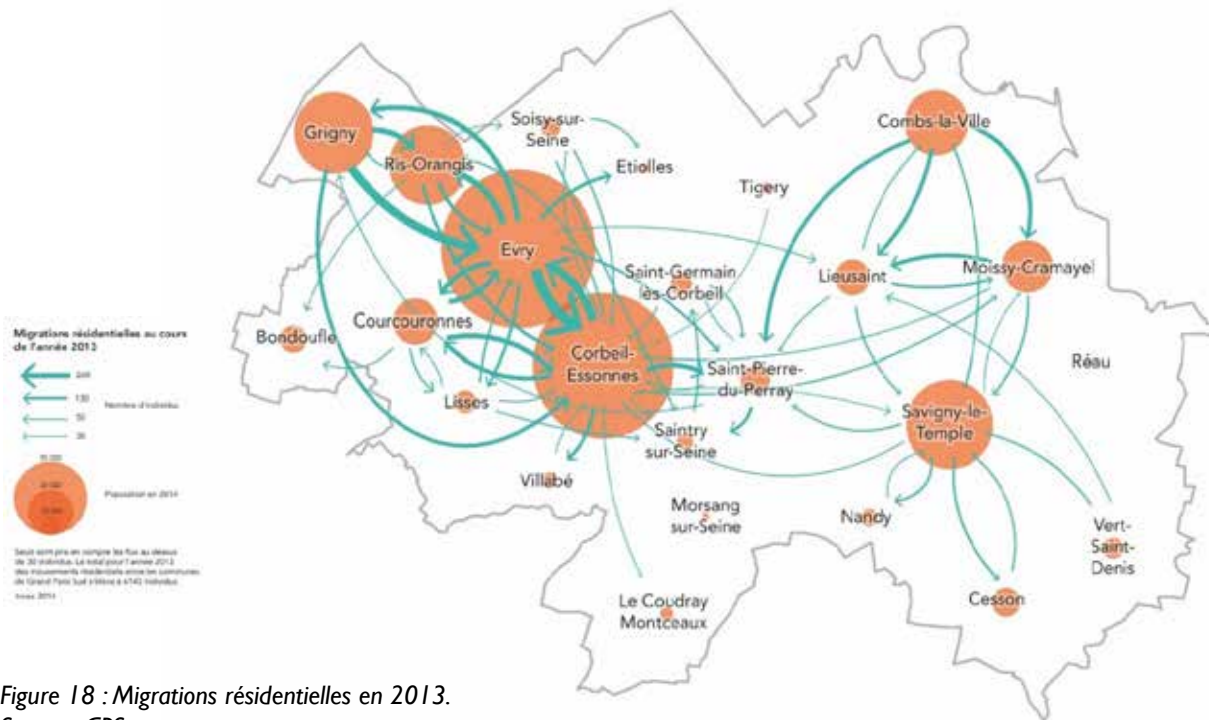
Depuis quelques années, les dynamiques démographiques se sont transformées : la croissance est désormais plus faible (1,5% de croissance annuelle entre 2011 et 2016) et surtout, elle est portée par le solde naturel (1,35% entre 2011 et 2016), le solde migratoire étant peu élevé (+ 0,12 % par an entre 2011 et 2016). Le territoire attire désormais moins de personnes de l'extérieur.¹

(+3,7% pour Evry-Courcouronnes entre 2014 et 2019²) tandis que plusieurs communes de la rive droite, avec un caractère résidentiel affirmé, continuent à accueillir une croissance soutenue (34,8% à Tigery entre 2014 et 2019).

Grand Paris Sud n'est cependant pas homogène : les principaux centres urbains de la rive gauche connaissent un affaiblissement de leur croissance

1 Le solde migratoire de GPS reste toutefois plus élevé que celui de l'IDF, de l'Essonne et de la Seine-et-Marne

2 Corbeil-Essonnes reste une exception avec 17 % de croissance entre 2014 et 2019



Cette différence, entre les centres urbains et les espaces résidentiels de part et d'autre du fleuve, existent ainsi sur les évolutions mais également sur les caractéristiques des populations résidentes.

Les centres urbains – au premier rang desquels les pôles urbains de la rive gauche – accueillent des populations modestes, avec des revenus moyens des ménages par unité de consommation inférieurs à 17 756 euros ; tandis que la rive droite, plus résidentielle avec un habitat individuel, abrite des revenus moyens des ménages par unité de consommation entre 21 909 et 24 743 euros, et au-delà. Le reste du territoire, résidentiel, accueille principalement des classes moyennes.

Grand Paris Sud représente donc un territoire avec une dichotomie entre la rive gauche (poids démographique et économique) et la rive droite, plus verte et moins dense.

Légende

■ Revenu < 10% du revenu médian français
■ Revenu 10% à 20% du revenu médian français
■ Revenu 20% à 30% du revenu médian français
■ Revenu 30% à 40% du revenu médian français
■ Revenu > 40% du revenu médian français
■ Limite Grand Paris Sud

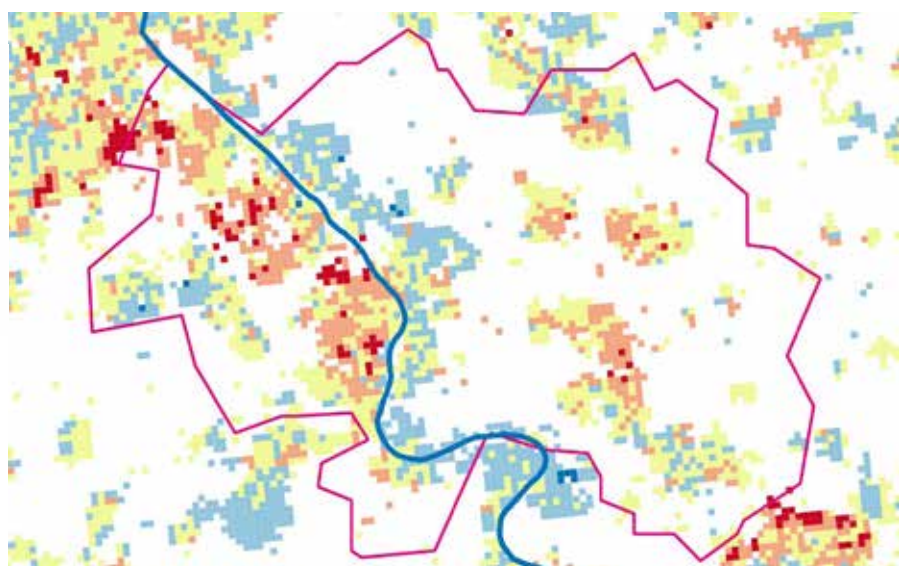


Figure 19 : Part des ménages à bas revenus. Source : Source : GPS

4. Les activités économiques

Le territoire de Grand Paris Sud présente de nombreux atouts économiques, qui peuvent participer à la formation d'une agglomération complète, participant à la métropole parisienne.

La logistique représente une filière économique importante, en lien avec la densité du réseau routier et le caractère des plateaux. Les grandes installations destinées à l'innovation logistique se situent à Moissy-Cramayel / Réau (hub logistique de Zalando ; plateforme de Sarenza ; Cdiscount) et Evry / Corbeil-Essonnes avec l'arrivée d'UPS (leader mondial de la messagerie).

Grand Paris Sud s'affiche comme le 2ème pôle aéronautique francilien, fruit d'une histoire qui a commencé dans les années 1930. Safran, leader mondial de moteurs civils, militaires et spatiaux, est implanté sur deux lieux industriels employant 9000 personnes du territoire : Evry / Corbeil-Essonnes

et Réau. Le territoire a ainsi accueilli des activités de production mais aussi de développement, avec la présence du CNES (Centre National d'Etudes Spatiales), parti du territoire depuis 2011.

Le Génopôle situé à Évry-Courcouronnes est le premier pôle européen en santé et innovation, premier Biocluster français en génomique et biotechnologie ; il est composé de plusieurs laboratoires de recherche, entreprises de biotechnologies et plate-formes technologiques.

Grand Paris Sud accueille ainsi des secteurs économiques importants, pleinement intégrés dans le fonctionnement de la Métropole Francilienne. Historiquement, Grand Paris Sud a accueilli le desserrement de certaines activités hors de la proche couronne parisienne. Le territoire a cependant aujourd'hui une identité économique qui lui est propre.

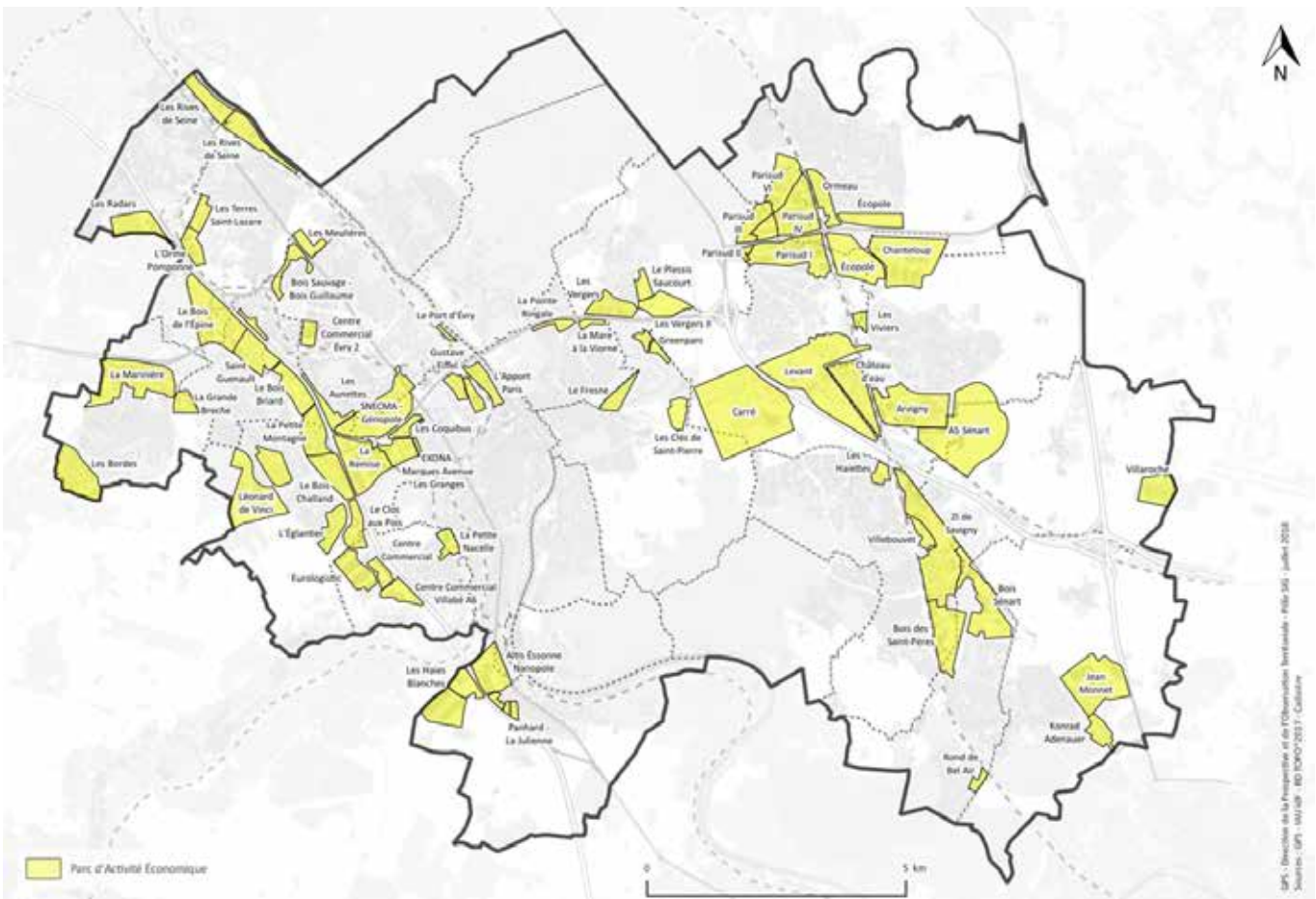


Figure 20 : Parcs d'activité économique sur le territoire de GPS. Source : GPS

« Une stratégie de développement économique ne peut pas uniquement reposer sur des sièges sociaux, administratifs et des centres de recherches, tous les acteurs de la chaîne participent à la vitalité économique des territoires, y compris l'industrie et la logistique... Or en Ile-de-France, celles-ci sont repoussées toujours plus loin à la lisière, en grande périphérie. Ces activités gourmandes en foncier (artisanat, traitement des déchets, tissu de PME/PMI, parcs d'activités), considérées comme nuisibles contribuent cependant au bon fonctionnement de la ville, et seront d'autant plus nécessaires demain considérant les objectifs en matière de construction de logements et de création d'emploi dans le Grand Paris. »



Figure 21 : catégorie socio-professionnelles des emplois. Source : GPS

L'EMPLOI

Les emplois sur Grand Paris Sud sont, globalement, moins qualifiés qu'à l'échelle de la Région Ile-de-France. On compte ainsi 21 % de cadres supérieurs et 18 % d'ouvriers tandis qu'au niveau de l'Ile de France la proportion est de 29 % de cadres et 13 % d'ouvriers.

45% des emplois de GPS sont principalement occupés par les habitants de GPS, puis par les habitants des départements de l'Essonne et de Seine-et-Marne (40% en dehors de Grand Paris Sud). Les déplacements domicile-travail se font en majorité au sein du territoire ou dans une proximité immédiate. Ces constats indiquent une réalité du territoire : GPS est un territoire vécu, on y travaille, on y habite, on y circule.

LA FORMATION

Le territoire d'étude dispose d'un écosystème de formation et recherche important, lui permettant de développer des coopérations interdisciplinaires et de s'inscrire dans l'arc universitaire du sud-francilien (Créteil, Evry et Saclay). On compte 14 établissements d'enseignement supérieur (IUT, sciences de l'ingénierie, santé, environnement...) regroupant plus de 20 000 étudiants et plusieurs entreprises et laboratoires de recherche recouvrant des champs disciplinaires variés (aéronautique-aéroportuaire, robotique, santé, logistique/e-commerce, biotechnologies, numérique...). Cet état de l'existant concentre un potentiel important dans la structuration identitaire de l'agglomération et dans le devenir d'une possible centralité dans la métropole du Grand Paris.

.....

• Dans l'ensemble, le territoire de Grand Paris Sud dispose déjà de nombreux attributs d'une agglomération : sa démographie, sa géographie sociale, ses emplois, ses équipements... Mais ce dernier n'est pourtant pas perçu comme tel. Comment arriver à un fonctionnement plus proche de celle d'une agglomération ?

.....



CHAPITRE III

LES VALLEES DANS GRAND PARIS SUD

I. Leur rôle dans l'histoire du territoire

Au XIX^{ème} siècle, le territoire départemental connaît une véritable révolution liée au développement du réseau ferré, qui permet l'urbanisation des vallées.

Ces dernières deviennent ainsi des axes de transport (trafic de marchandises par la voie d'eau et le réseau ferré, transport de personnes par le train) qui vont structurer le développement urbain. La vallée de la Seine perd alors son caractère viticole ainsi que ses espaces boisés. Elle devient plus urbaine, les berges accueillant des activités de loisirs (restaurants et guinguettes).

Corbeil et Essonnes vont ainsi fortement croître. Corbeil voit le développement de l'industrie textile mais également de la métallurgie, de la papeterie ainsi que des tanneries, du fait de sa position stratégique sur la Seine et des facilités de transport. Les deux villes connaissent une croissance démographique inédite (leur population double entre 1872 et 1912)

Ces développements concernent notamment les principaux secteurs déjà urbanisés comme Saint-Fargeau-Ponthierry¹ où s'ouvrent des usines de papier peint en 1912.

La seconde moitié du XX^{ème} siècle est, comme cela a été décrit précédemment, marquée par le développement du réseau routier et, conséquemment, des plateaux. La vallée de la Seine, contrainte et sujette aux inondations, devient moins porteuse des développements urbains et économiques (le transport fluvial devient, notamment dans cette partie de la Seine ne pouvant recevoir de bateaux à grand gabarit, peu compétitif par rapport au transport routier).

La perception de la vallée de la Seine change ainsi dans les années 1960 : elle devient un espace de respiration, avec des espaces naturels à préserver (le SDAURP prévoit les villes nouvelles sur les plateaux justement pour pouvoir préserver la vallée de la Seine!). Cette perception de la vallée, associée à la réglementation pour gérer les inondations, explique en partie la fin du développement engagé au début du XX^{ème} siècle.



Figure 22 : Les grands moulins et leurs magasins sur la Seine, à Corbeil-Essonnes



Figure 23 : Usines Leroy à Saint-Fargeau-Ponthierry



Figure 24 : Vue sur la vallée de la Seine depuis Seine-Port. Source : SIARCE

¹ Commune limitrophe au Coudray-Montceaux, hors périmètre Grand Paris Sud

2. Situation actuelle

L'histoire urbaine explique la diversité des situations dans la vallée sur Grand Paris Sud. Avant de revenir sur les systèmes de gestion actuelle de l'espace de la vallée, il est nécessaire de présenter les différentes séquences de la vallée dans Grand Paris Sud.

Le Coudray-Montceaux – Morsang-sur-Seine

La vallée présente un caractère naturel, avec des paysages préservés, bien marqués par les coteaux, et des noyaux urbains rappelant l'importance de la Seine comme voie de communication (autour du bief du Coudray, un village autour de l'activité de Batellerie). Les espaces bâtis et espaces cultivés sont en contact. En rive droite, au niveau du méandre de Morsang-sur-Seine, la plaine est préservée puis les coteaux davantage urbanisés, avec une densité de construction générale mais une forte présence boisée.



Corbeil-Essonnes Sud – Saintry-sur-Seine

La vallée s'élargit, notamment en rive droite. Les coteaux restent raides et continus. La vallée est plus urbanisée que dans la séquence I mais avec une ambiance générale encore fortement naturelle grâce à de grands espaces préservés en fond de vallée et une urbanisation moindre que dans le sud de la vallée, se distinguant par un habitat individuel assez peu dense (notamment des zones de lotissements).



Corbeil-Essonnes centre – Saint-Pierre-du-Perray et Saint-Germain-les-Corbeil

Cette séquence se caractérise notamment par le centre urbain historique de Corbeil-Essonnes, avec des façades urbaines aussi bien en rive droite qu'en rive gauche du fleuve. La ville constitue un des rares exemples à présenter une interface ville-fleuve, même si ses activités et infrastructures industrielles la coupent du fleuve. La traversée de ce secteur mêle donc une temporalité variée d'espaces : des espaces industriels (moulins de Corbeil, port, cimenterie...), des espaces de loisir, une urbanisation mixte relativement monospécifique (tissu ancien, habitat individuel et collectif). Néanmoins, en dehors du centre urbain, on retrouve une ambiance plutôt naturelle, avec des horizons boisés (à l'instar de la forêt de Sénart) et des alternances entre rive gauche et rive droite.



Manon Colle



Manon Colle

Evry – Saint-Germain-les-Corbeil – Etiolles

La vallée s'ouvre sur une démarcation claire entre la rive gauche et la rive droite : la rive droite présente un cadre naturel avec des espaces boisés sur les coteaux (espaces forestiers et patrimoine architectural) tandis que la rive gauche mêle un tissu plus mixte avec équipements urbains (port, usine de traitement des eaux) créant des coupures entre le fleuve et les coteaux (station d'épuration). Puis, la rive gauche se rétrécit avec un aspect naturel plus marqué, en bordure de la voie ferrée du RER.



Manon Colle



Manon Colle

Evry – Soisy-sur-Seine

La rive gauche est moins aménagée, à mesure que l'on quitte le centre urbain. Elle retrouve un caractère naturel avec des espaces naturels préservés et un tissu résidentiel de moins en moins dense. L'horizon boisé est toujours prégnant, de chaque côté du fleuve. La rive droite reste marquée par des coteaux boisés et une densité de construction peu importante, elle est donc caractérisée par une continuité dans son linéaire sur cette séquence.



Ris-Orangis – Soisy-sur-Seine

Le fleuve s'ouvre sur la rive droite avec le noyau villageois de Soisy-sur-Seine. En rive gauche, l'abandon de l'activité industrielle (ancien Dock des Alcools à Ris-Orangis) dans les années 1980 a permis la reprise d'une dynamique urbaine et environnementale : construction d'un éco-quartier sur les quais et aménagement des berges de Seine.



Viry-Châtillon (hors GPS)

Le caractère industriel reste ici très marqué, avec une densité de construction sur les berges. Au cours du siècle dernier, d'importantes carrières d'extraction d'alluvions (sablères et gravières) ont été créées le long de la Seine, comme à Viry-Châtillon. La N7 et la zone industrielle coupent la ville du fleuve.

3. La gestion des berges et de la vallée de la Seine

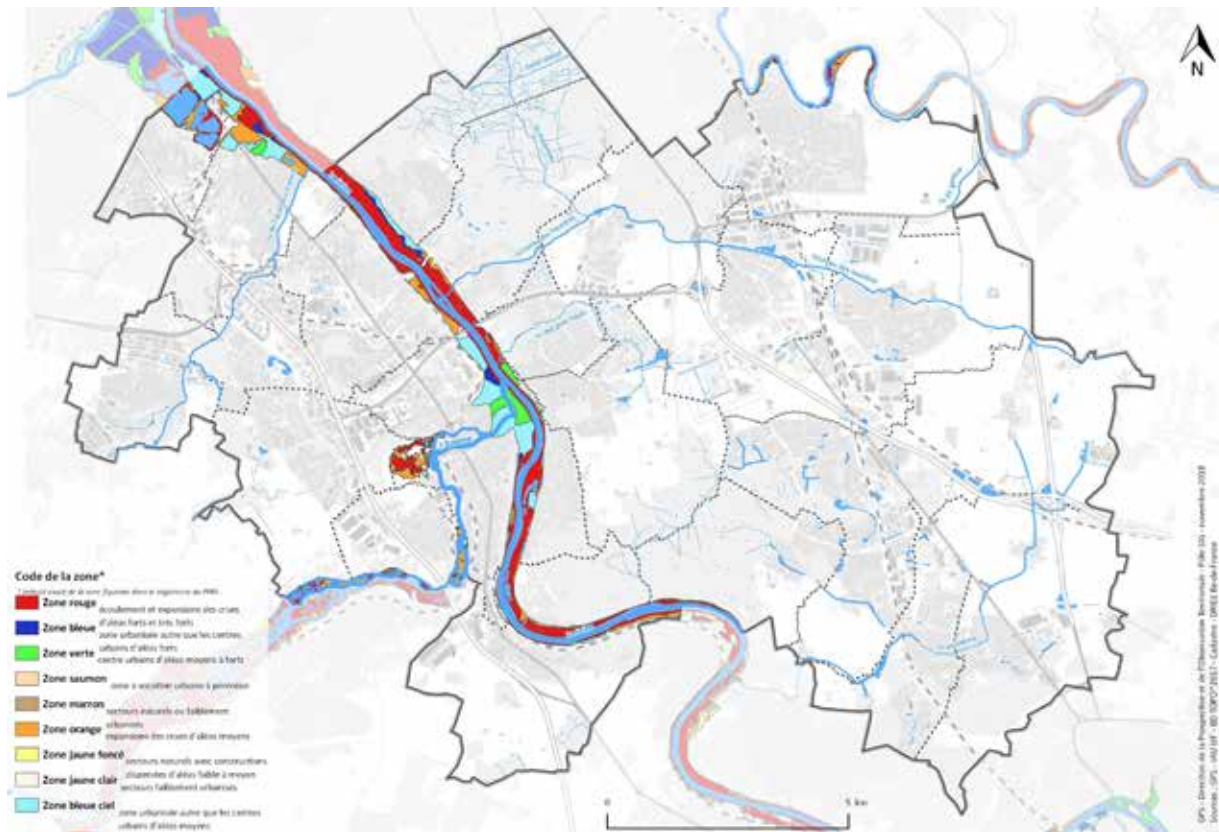


Figure 26 : PPRI et zonage sur le territoire de GPS. Source : GPS

L'aménagement des espaces riverains au fleuve, en tant qu'ils sont considérés comme des zones inondables, sont soumis à un document de réglementation : le Plan de Prévention des Risques Inondation. Il a pour objet principal de limiter et conditionner les constructions, suivant les enjeux hydrauliques.

La vallée de la Seine est ici relativement contrainte au pont de vue hydraulique. En amont immédiat de Villeneuve Saint Georges – où la confluence avec l'Yerres coïncide avec un resserrement de la vallée – qui représente un « goulot d'étranglement » pour la Seine en situation d'inondation, l'enjeu hydraulique est de préserver les capacités d'écoulement pour ne pas dégrader la situation actuelle.

C'est pourquoi le premier objectif du PPRI est de limiter la construction et la densification des zones où se font les plus forts écoulements.

Cet objectif est mis en relation avec l'objectif de mieux reconstruire les logements et plus généralement de permettre une évolution raisonnée des zones urbaines inondables.

Articulant les enjeux urbains et les enjeux hydrauliques, le PPRI permet, sur les centres urbains,

des évolutions en les conditionnant à un maintien ou une amélioration des conditions d'écoulement en cas de crue.

Cette mise en relation entre enjeux urbains et enjeux hydrauliques, se traduit par des zonages différenciés :

ZONE ROUGE

- Interdire les nouvelles constructions et ne pas créer de nouveaux logements
- Réduire la vulnérabilité des enjeux existants
 - Permettre les transformations de l'existant qui améliorent la situation

ZONE VERTE

- Préserver leurs capacités de stockage et d'expansion
 - Ne pas implanter de nouvelles activités ou de nouveaux logements
- Réduire la vulnérabilité des enjeux existants
- Permettre la poursuite de l'activité agricole existante

ZONE BLEUE

- Permettre la poursuite de l'urbanisation de manière limitée et sécurisée
 - Permettre les transformations de l'existant qui améliorent la situation
- Réduire la vulnérabilité des enjeux existant

Sur les milieux déjà largement urbanisés, le PPRI est basé sur un processus de concertation entre les différentes collectivités permettant de définir, à l'échelle du département et des intercommunalités, des zones au sein desquelles la densification est très limitée, voire interdite, et des zones dans lesquelles la densification est possible.

C'est ainsi que le centre de Corbeil mais également les berges de Ris-Orangis, identifiés comme des secteurs urbains à enjeux, disposent de capacités d'évolution, au contraire des espaces ouverts présents en rive gauche.

De façon plus générale, la vallée de la Seine et son aménagement dépendent de nombreuses politiques publiques, portés par différentes entités publiques, qui peuvent générer des contradictions.

En tant que voie navigable, le fleuve dépend de VNF (Voies Navigables de France) et Ports de Paris pour la gestion, l'exploitation et la modernisation des voies navigables et des ports associés. En tant que ressource en eau comme vecteur d'inondation mais également comme vecteur de biodiversité, la Seine dépend de l'Agence de l'Eau, du SIARCE (Syndicat Intercommunal d'Aménagement, de Rivières et du Cycle de l'Eau) et de Grand Paris Sud. En tant qu'espace de loisirs pour les nouveaux usages autour

de l'eau, le fleuve relève de la Région Ile-de-France, du département de l'Essonne et enfin de l'agglomération Grand Paris Sud.

Le fleuve et sa vallée est enfin un espace de loisirs. Dans ce cadre, GPS a lancé un Plan Vélo concernant les berges de la Seine avec notamment l'Eurovélo 3, dite aussi la Scandibérique, itinéraire cyclable de Trondheim à Saint-Jacques-de-Compostelle, qui parcourt les 22 km de Seine de Grigny au Coudray-Montceaux ainsi que des liaisons entre la vallée et les plateaux.

De même, le département de l'Essonne a lancé un projet de reconquête de la baignade sur le fleuve pour poursuivre le développement de nouveaux usages d'un tourisme fluvial participant de la vie locale.

L'aménagement de la vallée de la Seine est donc géré par de nombreux acteurs qui gèrent, chacun une problématique particulière : ressource en eau, inondation, loisirs, pratique du vélo, transports des marchandises etc...L'un des enjeux est donc de définir une stratégie qui intègre l'ensemble de ces dimensions.

Le page suivante résume les responsabilités des différentes entités intervenant sur l'aménagement de la vallée de la Seine.

L'aménagement de la vallée de la Seine

Etat

(préfectures de l'Essonne et de la Seine-et-Marne, préfecture de la Région Ile-de-France)

Gestion des risques d'inondation

Région Ile-de-France

Planification stratégique en matière d'environnement (SRCE sur les continuités écologiques), d'aménagement (SDRIF), de développement économique, tourisme, culture et sport

Départements (Essonne et Seine-et-Marne)

Schéma des berges, gestion des espaces naturels sensibles, routes départementales

Intercommunalité (Grand Paris Sud)

Economie, aménagement de l'espace, voirie, eau et assainissement, cadre de vie et environnement, équipements culturels et sportifs, GEMAPI

Communes (12 communes limitrophes)

Action sociale, enseignement, voiries, urbanisme, culture et sport...

Syndicat Mixte (SIARCE)

Aménagement et entretien des berges nécessaires à l'accessibilité et à l'ouverture au public. Prévention et défense contre les inondations, Protection et la restauration des sites naturels, des écosystèmes aquatiques et des zones naturelles humides ainsi que des formations boisées riveraines.

Établissements Publics de l'Etat (VNF, Ports de Paris, AESN)

VNF : gestion, exploitation et modernisation des voies navigables

Ports de Paris : gestion et développement des ports

AESN : Lutte contre la pollution, protection des milieux aquatiques, limiter développement économique, préserver la ressource en eau

BIBLIOGRAPHIE

Diagnosics

A grande échelle : axe Seine

Schéma environnemental des berges des voies navigables d'Île-de-France, IAU – 2012

Le fleuve en Île-de-France : la reconquête des berges, un enjeu majeur, IAU – 2010

Dossier axe Seine, « une vision partagée », APUR, 2012

Seine Métropole : Paris, Rouen, Le Havre, Antoine GRUMBACH & associés, 2009 (scénarios prospectives)

A petite échelle : territoire de GPS et alentours

Diagnostic du territoire (Contrat de bassin Essonne Aval), Syndicat Intercommunal d'Aménagement, de Réseaux et de Cours d'Eau, 2015

Dossier Berges de Seine : Etude de définition d'un programme pluriannuel opérationnel d'aménagement et de valorisation des berges de Seine, Syndicat Intercommunal d'Aménagement, de Réseaux et de Cours d'Eau, Phases 1, 2 et 3 et fiches, 2015

Document DATA, CAUE 91, *en cours*

Planification et prospective

SDRIF, 2013

SRCE, 2013

Projet de territoire GPS *en cours*

Plan Vélo GPS *en cours*

SCOT GPS *en cours* (fiches)

Schéma stratégique de la Vallée de la Seine, projet de développement à l'horizon 2030

Ville de Ris-Orangis : schéma directeur d'aménagement et de programmation de l'Axe Seine, 2018 (diagnostic et scénarios programmatiques)

Démarche de Valorisation touristique de la Grande Confluence, document du Val de Marne (CDT94)

Articles

La Ville fluviale, document produit par le mastère AMUR, ENPC

Cahiers de l'IAU, un système, des territoires, des acteurs