

# ORLY : DE L'AGRÉGAT À LA VILLE

En menant un processus d'agrégation urbaine, à chaque fois réadapté aux nouveaux enjeux, la ville d'Orly a réussi à mêler les types d'habitat et à connecter les quartiers. Elle a introduit le Grand Ensemble dans l'échelle urbaine et développe un maillage urbain affirmé.



Boulevard des Saules, un tissu urbain consolidé.

Dans les années 1980, la ville d'Orly (21 400 h) a entrepris une stratégie d'agrégation de plusieurs blocs urbains d'ouest en est, du vieux village au Grand Ensemble (quartiers Pierre au Prêtre, Calmette, Aviateurs, Navigateurs, Lopofa, soit 51% de la surface de la commune). « Plusieurs zones d'aménagement concerté (Zac de l'Hôtel de Ville, du Fer à Cheval et des Saules) ont servi cette méthode permettant de combler les trous dans le tissu urbain, le long de la voie des Saules », explique Frédéric Winter, directeur du développement urbain à la mairie d'Orly. La greffe urbaine a réussi jusqu'à ébaucher une centralité au carrefour du Fer à Cheval. Aujourd'hui, une grande place accueille un centre culturel, quelques cafés et l'hypermarché Leclerc ; bien sûr, ce dernier donnerait plus d'aménité à l'ensemble en changeant ses murs clos pour des vitrines.

Toujours sur le boulevard des Saules, la Zac Calmette a amorcé en 1995 la stratégie de rénovation entreprise plus tard dans les conventions avec l'Anru : un maillage sud-nord, en profondeur. Avec cette Zac, l'Opac 94 (aujourd'hui groupe Valophis), propriétaire du Grand

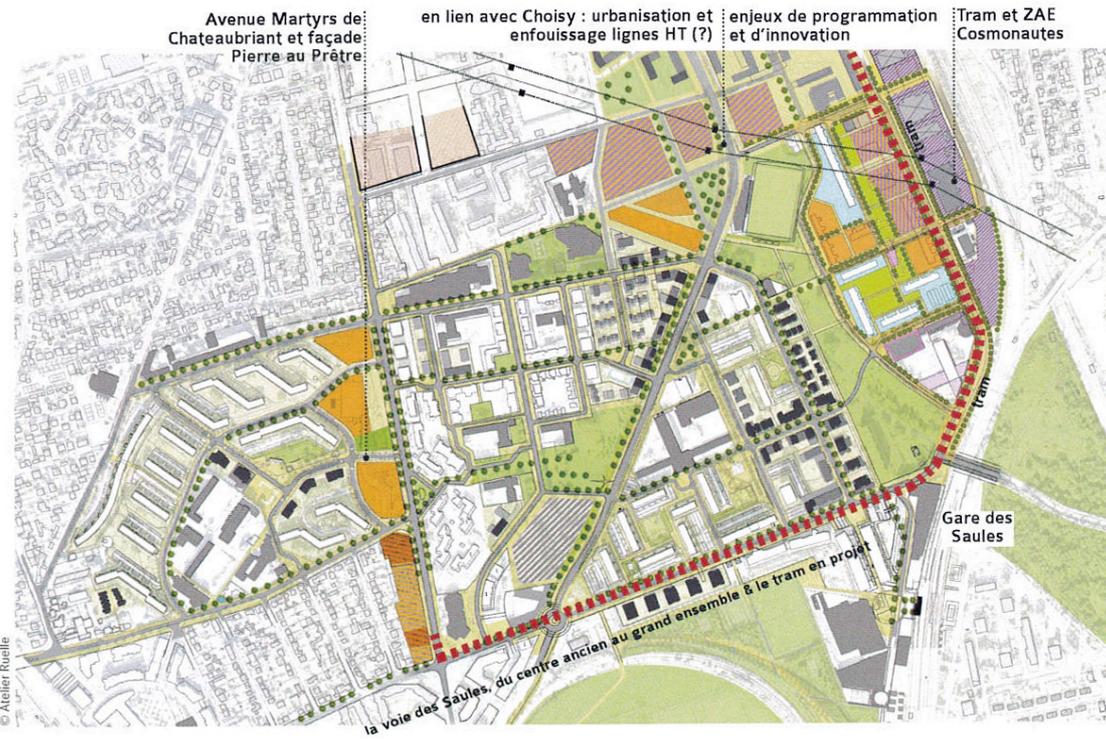
Ensemble et aménageur désigné par la ville, a entrepris la rénovation du quartier Calmette. Il a démoli plus de 600 logements « Millions » dans le but de les remplacer par 700, puis 1 000 nouveaux logements.

## Un maillage en profondeur

Cependant, affirme Frédéric Winter, « cette Zac menée à un rythme lent a été rattrapée par le PRU [programme de rénovation urbaine] des quartiers Pierre aux Prêtres et Aviateurs, situés de part et d'autre ». La Ville et Valophis ont donc décidé de réadapter le plan masse et le programme élaboré par Serge Dollander, architecte-coordonateur de la Zac. Cette évolution s'appuie sur le schéma directeur réalisé pour le dossier de convention Anru par l'Atelier Ruelle, à qui Valophis a ensuite confié le suivi de la Zac Calmette. Dans le cadre du PRU, l'Atelier assure également celui des Zac Pierre au Prêtre et Aviateurs et la première phase d'aménagement des Navigateurs. Pour la Ville, il réalise les esquisses et études d'avant-projet des espaces publics →



Tissage et continuité urbaine selon l'Atelier Ruelle : les projets engagés.



Projets de transformation de la ville sur elle-même à plus long terme.

→ - traités en régie - et l'étude de programmation du parc Mermoz (quartier Aviateurs), sous maîtrise d'œuvre de la paysagiste Florence Mercier. Cette assistance par l'Atelier Ruelle permet un ajustement permanent du maillage viaire et de l'armature verte inter-quartiers. Schéma directeur et plans masse évoluent en fonction des nouvelles données. Parmi celles-ci, la reconstruction du collège Desnos et l'arrivée du tramway avec l'intégration de la station terminus. La Ville a décidé d'installer le nouveau collège vers le carrefour du Fer à Cheval, secteur plus central. « Le positionnement de ce dernier à l'emplacement des logements prévus par Valophis permet de faire du parc

Marcel Cachin un lieu moins confidentiel. Nous l'avons allongé vers l'ouest et ouvert sur les écoles. Nous en profitons pour mieux le relier aux autres parcs de la ville », explique Véronique Navet, de l'Atelier Ruelle. Par ailleurs, la démolition de l'ancien collège va libérer du foncier pour plus de 400 logements au nord du quartier. L'Atelier a donc adapté le maillage de ce secteur de la Zac.

En face, dans le quartier des Aviateurs, Valophis va construire une résidence pour jeunes travailleurs sur une parcelle en friche. L'ensemble donnera sur l'avenue Marcel Cachin, qui sépare les deux quartiers. L'Anru a souhaité une réflexion sur cette rue jugée stratégique. La Ville

a donc mené une étude (cofinancement Anru, Valophis, Ville) avec l'Atelier Ruelle. Ce dernier propose d'élargir le périmètre à l'avenue des Martyrs de Chateaubriand, qui sépare la Zac Calmette du quartier Pierre au Prêtre, tout en améliorant les traversées est-ouest entre les deux axes. « Pour l'avenue Marcel Cachin, nous proposons de rester dans l'emprise actuelle en aménageant un stationnement latéral et des pistes cyclables. Mais nous renforçons son côté parc. Reste qu'il s'agit d'une départementale et que le Conseil général n'a pas prévu de budget la concernant », précise Véronique Navet.

Avec l'avenue des Martyrs de Chateaubriand, la ville va poursuivre le maillage sud-nord. L'Atelier Ruelle a suggéré une mutation du bâti sur sa rive ouest, côté Pierre au Prêtre. La partie la plus au sud peut évoluer dans un premier temps par la mutation d'un garage, d'une chaufferie, d'un immeuble de logements et d'un centre commercial. La ville a mis en place un périmètre d'études pour travailler sur les parcelles.

Plus à l'est, au-delà des Aviateurs, le maillage en profondeur passe par le quartier des Navigateurs. L'Atelier Ruelle a préparé son évolution dans le cadre d'un avenant au PRU. La ville a utilisé le Plan de relance (2008-2009) pour une première intervention, mais elle compte présenter un dossier de candidature pour le PNRU 2. Ce dernier comprendrait la rénovation des Navigateurs et la démolition des 250 Lopofa (logements pour familles) voisins.

Deux éléments peuvent toutefois gêner l'évolution de ce secteur de la ville : le passage d'une ligne à haute tension et l'hypothétique création du centre de maintenance du tramway dans la ZAE des Cosmonautes. Le premier rend difficile la valorisation du foncier pour du logement, car l'enfouissement de la ligne coûterait environ 10 millions d'euros. Le second compromet également cette valorisation, car à supposer que l'on utilise ce foncier sous haute tension pour de l'immobilier d'activités, le face-à-face avec le centre de maintenance situé dans ZAE des Cosmonautes sera-t-il « vendeur » ?

L'Atelier Ruelle a fourni des études tenant compte de tous ces éléments. Le tout s'intègre dans le plan directeur de juin 2012. « Il résulte de l'étude menée sur les abords de l'avenue Marcel Cachin, mais associe dans un même mouvement les différents Zac et le PRU des Navigateurs », indique Véronique Navet. « Il propose des ajustements allant vers une appartenance plus affirmée des différents quartiers à la ville. Les propositions s'accompagnent d'un phasage à plus ou moins long terme pour des interventions sur les entre-deux, qui permettraient d'aller au-delà du PRU. Il s'agit bien d'une remise à jour du schéma directeur réalisé pour la convention Anru ».

## Ouverture pour les Vœux

Le centre de maintenance du tramway pourrait aussi s'installer à l'est des Vœux, site de 80 ha, à l'extrême est d'Orly, entre la Seine et la gare des Saules (RER C), abritant l'usine des eaux de la Sagep et appartenant à la Ville de Paris. La ville préfère cette option, qui pourrait entraîner l'investissement dans le désenclavement de ce secteur très isolé d'Orly. La commune souhaite récupérer les 20 hectares situés au sud du réservoir d'eau pour y bâtir un quartier. « Nous souhaitons construire tout en préservant la qualité paysagère et la biodiversité », explique Frédéric Winter. « Nous visons un projet exemplaire pour une image très valorisante de la ville. Mais les Vœux sont isolés par des voies ferrées. Seul un étroit passage permet de passer en-dessous. Par ailleurs, la proximité de la Seine demande une révision du PPRI [plan de protection contre les risques d'inondation]. Il faut aussi envisager celle du périmètre de protection du captage d'eau ».

## Une rénovation urbaine réussie

Orly fait partie de ces villes où l'impact positif du PRU (216 M€) est indéniable. La partie du Grand Ensemble rénové offre un nouveau visage, notamment sur le quartier des Aviateurs (1464 logements, 17 ha) qui fait l'objet de l'intervention la plus lourde. Il offre aujourd'hui une trame urbaine plus classique, de nouveaux espaces verts, un nouveau centre commercial, des réhabilitations et des résidentialisations sobres et rationnelles. Le maintien de quelques tours (avec réhabilitation) permet de conserver un bâti diversifié. Les logements en accession se sont bien vendus, pour un tiers à des Orlysiens. Avec 641 démolitions dans le quartier des Aviateurs pour 682 constructions et 139 démolitions dans le quartier Pierre au Prêtre (1 038 logements, 18 ha) pour 102 constructions, la ville n'a pas réduit le nombre de logements. Mais avec les programmes d'accession à la propriété, la part de logements sociaux passe de 100 % à 84 % aux Aviateurs. Les nouveaux logements ont été construits près du nouveau parc public de 3,8 ha (parc Mermoz).

Pour les Navigateurs (763 logements), non compris dans le PRU initial, un avenant à la convention Anru (51 M€) permet d'intervenir dès 2013. Le groupe Valophis démolira 241 logements, et reconstruira. Pour sa part, la ville bâtira une nouvelle crèche et interviendra sur l'espace public.

Avec l'urbanisation des Vœux, la gare des Saules prendrait de l'importance. Et Orly, qui tourne le dos à la Seine, gagnerait 30 ha de berges. Reste à convaincre la ville de Paris de vendre. Elle a accepté en décembre de constituer un groupe de travail avec la Ville d'Orly, l'EPA ORSA (Etablissement public d'aménagement Orly Rungis - Seine Amont) et le Conseil général du Val-de-Marne.

A l'opposé des Vœux, à l'ouest du vieil Orly, la ville veut faire évoluer la zone d'activités Senia (100 ha). Sa mutation va commencer par les 6 ha du Chemin des Carrières qui devraient constituer une Zac. Début janvier, l'EPA ORSA a lancé un appel d'offres pour une mission d'assistance à la concertation préalable à la création d'une Zac et un autre pour une mission de conception urbaine. Il a déjà mené plusieurs études sur la zone Senia, jusqu'à la gare RER Pont-de-Rungis. Christian de Portzamparc, Castro-Denissof-Cassi, Paola Vigano et Bernardo Secchi et l'Arep se sont penchés sur ce territoire qui fait d'ailleurs l'objet d'une ZAD (zone d'aménagement différé) et de l'intervention de l'EPF d'Ile-de-France. Mais ce dernier ne porte le foncier que sur cinq ans. Or la mutation de cette zone vieillissante en un quartier urbain demandera vingt ou trente ans, surtout si l'arrivée de la ligne 14 à la gare Pont de Rungis (RER C) est retardée. Reste que la création de quartiers à l'ouest de la ville pourrait jouer en faveur du prolongement du tramway vers l'aéroport. Un élément essentiel dans la stratégie de « conquête de l'Ouest ». Pour l'heure, le tramway doit s'arrêter carrefour du Fer à Cheval, au cœur d'Orly.

*Nora Hachache*