

Ablon-sur-Seine

Alfortville

Arcueil

Athis-Mons

Boissy-Saint-Léger

Bonneuil-sur-Marne

Bry-sur-Marne

Cachan

Champigny-sur-Marne

Charenton-le-Pont

Chennevières-sur-Marne

Chevilly-Larue

Choisy-le-Roi

Créteil

Fontenay-sous-Bois

Fresnes

Gentilly

L'Haÿ-les-Roses

Ivry-sur-Seine

Joinville-le-Pont

Juvisy-sur-Orge

Le Kremlin-Bicêtre

Limeil-Brévannes

Maisons-Alfort

Mandres-les-Roses

Marolles-en-Brie

Morangis

Nogent-sur-Marne

Noiseau

Orly

Ormesson-sur-Marne

Paray-Vieille-Poste

Périgny-sur-Yerres

Le Perreux-sur-Marne

Le Plessis-Trévisé

La Queue-en-Brie

Rungis

Saint-Mandé

Saint-Maur-des-Fossés

Saint-Maurice

Santeny

Sucy-en-Brie

Savigny-sur-Orge

Thiais

Valenton

Villecresnes

Villejuif

Viry-Chatillon

Villeneuve-le-Roi

Villeneuve-Saint-Georges

Villiers-sur-Marne

Vincennes

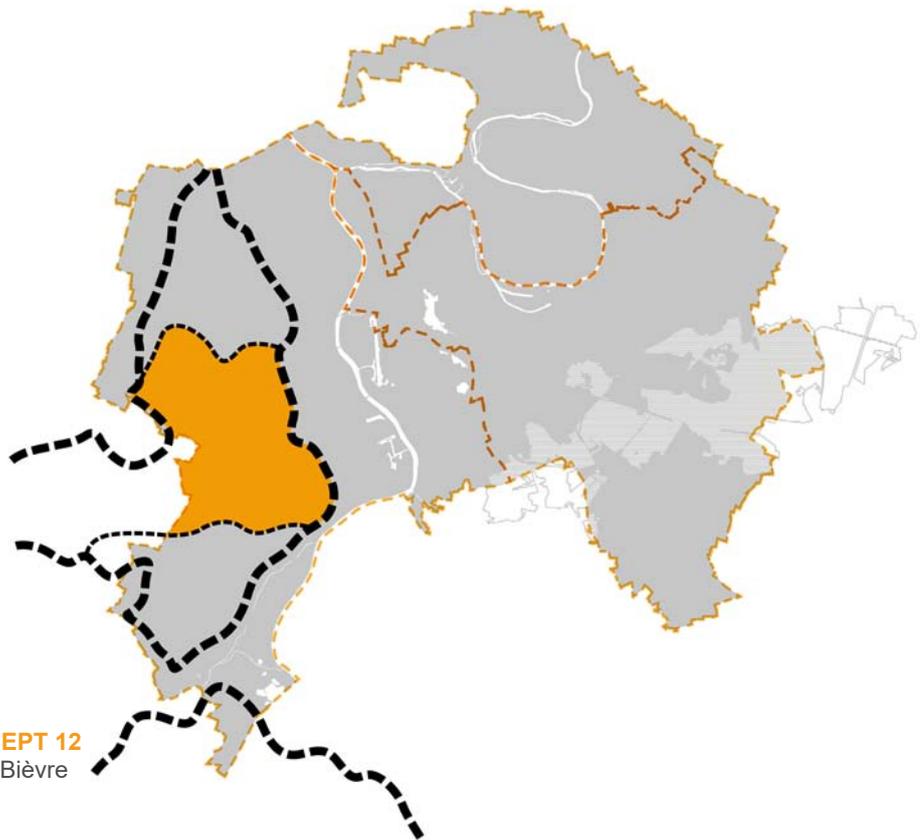
Vitry-sur-Seine

Unité 2.2

Le plateau d'Orly

Le plateau d'Orly se situe entre les vallées de la Seine à l'ouest et de la Bièvre à l'est. Cette unité est délimitée au nord par l'épaisseur de l'A86 adossée à de grands équipements (aéroport d'Orly, MIN de Rungis) et d'enclaves monospécifiques (centre commercial de Belle Épine, pôles multimodaux, cimetière de Thiais).

La RN7, axe historique, s'efface sous l'aéroport pour réapparaître au niveau de Paray-Vieille-Poste. Le paysage est marqué par une succession de plaques hermétiques. Ici l'espace est le plus souvent dévolu à la voiture.



9 communes sur l'EPT 12
Grand-Orly Seine Bièvre

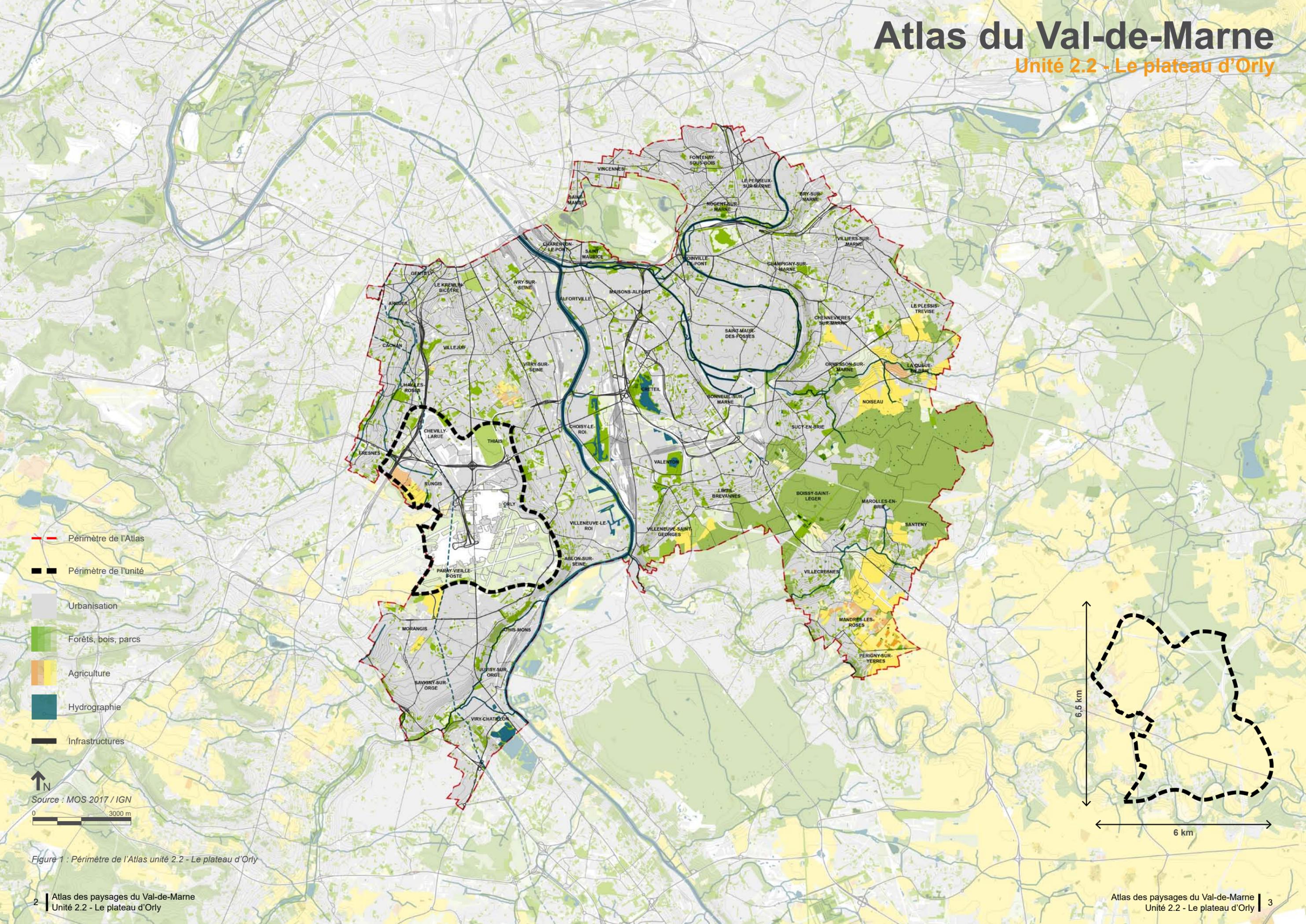


Figure 1 : Périmètre de l'Atlas unité 2.2 - Le plateau d'Orly

Unité 2.1

Le plateau d'Orly



RN7, colonne vertébrale à l'échelle du plateau de Longboyau qui disparaît partiellement sous l'aéroport d'Orly

MIN de Rungis enclave économique monofonctionnelle

Aéroport d'Orly, enclave logistique monofonctionnelle

Parc Gaston Jankiewicz, espace de respiration et belvédère sur les pistes

Centre-bourg de Rungis ambiance jardinée et caractère villageois rural

Cimetière de Thiais, enclave verte monofonctionnelle

Rebords de plateau soulignés par de l'habitat individuel (tissu pavillonnaire) et des activités formant la limite de l'unité

Tissus pavillonnaires en bande ou en étoile formant des secteurs homogènes sur l'ensemble de l'unité

Plaine de Montjean espace productif préservé, orienté vers la vallée de la Bièvre

L'A106, A6, A10, A86 forment des vallées infrastructurelles qui coupent le territoire

Zones d'activités, espaces économiques et de logistique qui s'accompagnent de nombreuses voies de desserte, d'accès, de retournement

Micro-quartiers résiduels de pavillons (lotissement / cité jardin)

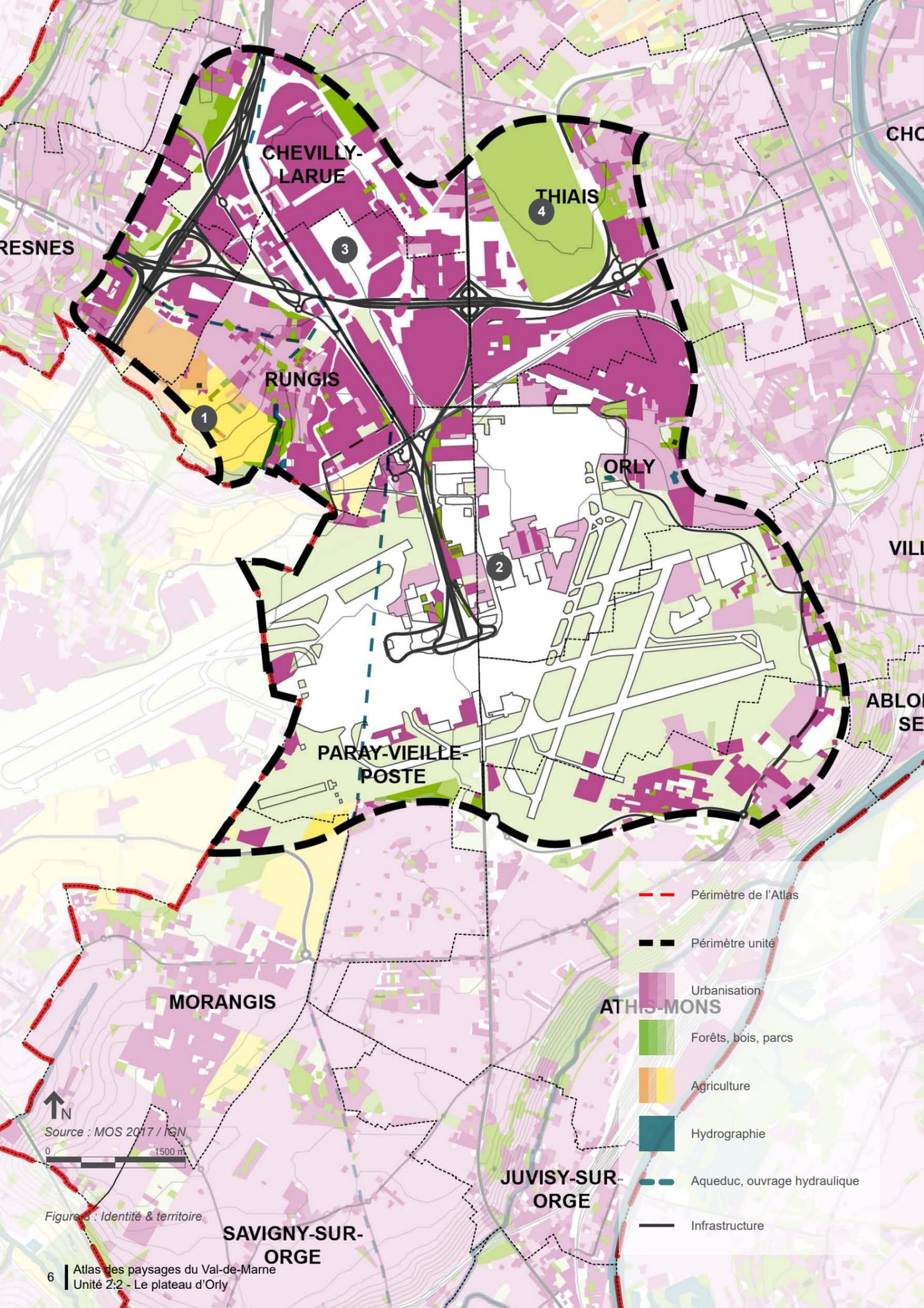
Vallée de la Bièvre

Coteau boisé, rencontre de l'Orge et de la Seine

Vallée de la Seine

Figure 2 : Croquis unité 2.2 - Le plateau d'Orly

Un plateau, anciennement agricole, aujourd'hui marqué par des équipements «hors sol»
Des grandes plaques monofonctionnelles



Le plateau d'Orly a été cultivé jusqu'à la moitié du 20ème siècle, autour des bourgs de Rungis et de Paray-Vieille-Poste. Ce grand plateau agricole traversé par la N7 (ancienne voie royale de Paris à Fontainebleau) de par sa position géographique, est devenu un lieu stratégique (militaire), avec l'implantation en 1918 d'un aérodrome préfigurant le devenir de ce plateau. Seuls subsistent le bourg rural de Rungis et ses extensions pavillonnaires des années 1980 ; les quartiers d'habitation établis ou construits en 1950 ont été absorbés par l'aéroport de Paris Orly.

1 Plaine de Montjean

Espace cultivé du plateau d'Orly, la plaine de Montjean fait figure d'enclave agricole préservée. Dans cette petite plaine rurale marquée par le ru de Rungis, l'agriculture reste le plus souvent sans interaction avec le milieu urbain attenant. Ce reliquat de l'agriculture constitue aujourd'hui un petit morceau de paysage singulier, en pente douce vers la vallée de la Bièvre est soulignée au nord par l'avenue de Fresnes ; le parc Colline Cacao la borde à l'est et les pépinières de la ville de Paris s'y sont installées.

2 Des équipements d'intérêt national : l'aéroport d'Orly de 1918 à 1961

Profitant d'une topographie propice et d'une proximité de Paris, le camp

d'aviation créé en 1918 servira de base aérienne aux alliés (français, américains, britanniques, belges) pendant la Première Guerre Mondiale. Il conservera sa vocation militaire mais accueillera un petit aéroport civil et un centre d'entraînement de pilotes à partir de 1921. Bombardé et occupé pendant la Seconde Guerre Mondiale, il est ensuite confié à l'aéroport de Paris, organisme créé en 1945 qui va se charger de le développer. Les infrastructures sont alors étendues à l'est de la RN7.

Dans les années 1960, la construction de l'aérogare sud (inauguré en 1961) nécessite l'annexion de nombreux terrains notamment de l'autre côté de la RN7, qui sera alors déviée vers l'ouest pour la faire passer sous Orly-Sud. Différents agrandissements de l'aéroport et des pistes se succèdent jusqu'à la configuration actuelle, qui se fige dans les années 1974-75. Le modèle architectural moderne et emblématique de l'aéroport, de ses aménagements et de son mobilier témoigne de l'esprit de son époque. L'A106 - axe structurant - longe l'aqueduc de la Vanne et relie l'aéroport à l'A6 et à l'A86.

3 Le MIN de Rungis et ses dépendances en 1969

Décidé en 1960, le transfert du marché des Halles et de la Villette de Paris vers Rungis sera effectif les 3 et 4 mars 1969 (ouverture officielle). La création

du marché d'intérêt national (MIN) va transformer le paysage du plateau d'Orly. Installé principalement sur les communes de Chevilly-Larue et de Rungis, les 234 hectares aménagés auront demandé de niveler des millions de mètres cubes de terre, de déplacer les aqueducs de la Vanne, du Loing et du Lunain et de regrouper une série de lignes EDF à haute tension, de même que de créer des kilomètres de voirie, de canalisation, ainsi que des hectares de parkings et de hangars.

4 Un cimetière enclavé d'échelle monumentale

Ouvert en 1929, le cimetière de Thiais est le deuxième plus vaste cimetière de la ville de Paris. Installé sur le rebord oriental du plateau d'équipements d'Orly, les 103 hectares sont organisés en 130 grands carrés bordés d'arbres de haute tige (érables, tilleuls, platanes, peupliers, pterocarya, frênes, marronniers, cerisiers, noisetiers...). Composé comme un quartier d'habitation avec ses rues et ses avenues, il constitue une enclave verte dont l'entrée principale se fait par la RN7, et offre un écrin de verdure contrasté avec les alentours dynamiques et bruyants.

Des connexions urbaines douces liées à Paris

Le plateau d'Orly est relié à Paris par un réseau composé du RER, du tramway, du prolongement de la ligne de métro 7, de la ligne 14 et de la ligne Orlyval. Pour ce maillage de desserte, l'axe central de la RN7 reste la principale ligne (métro / tram), complétée par le bouclage du RER (ligne C2). Les gares du Grand Paris viendront compléter ce dispositif.

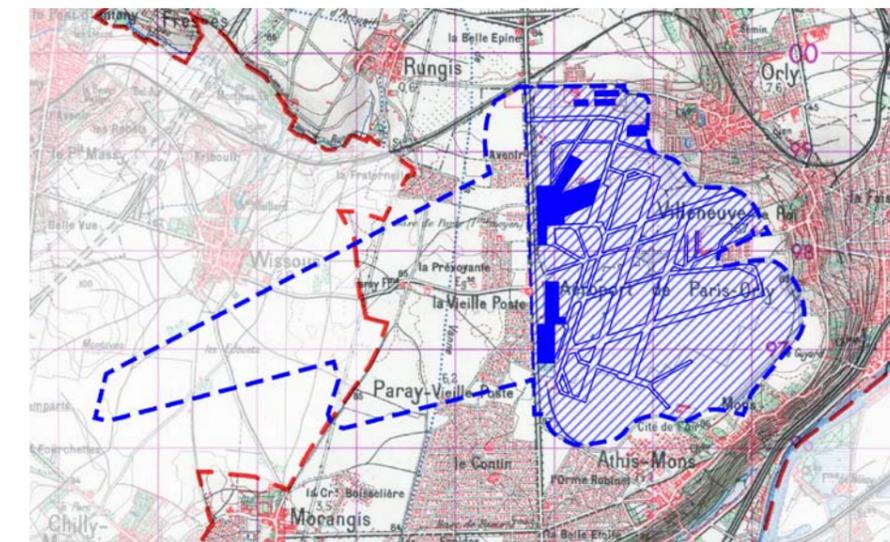


Figure 4 : Orly - Périmètre d'extension de l'aéroport superposé à la carte IGN 1950, un équipement qui a effacé les usages (source Géoportail)

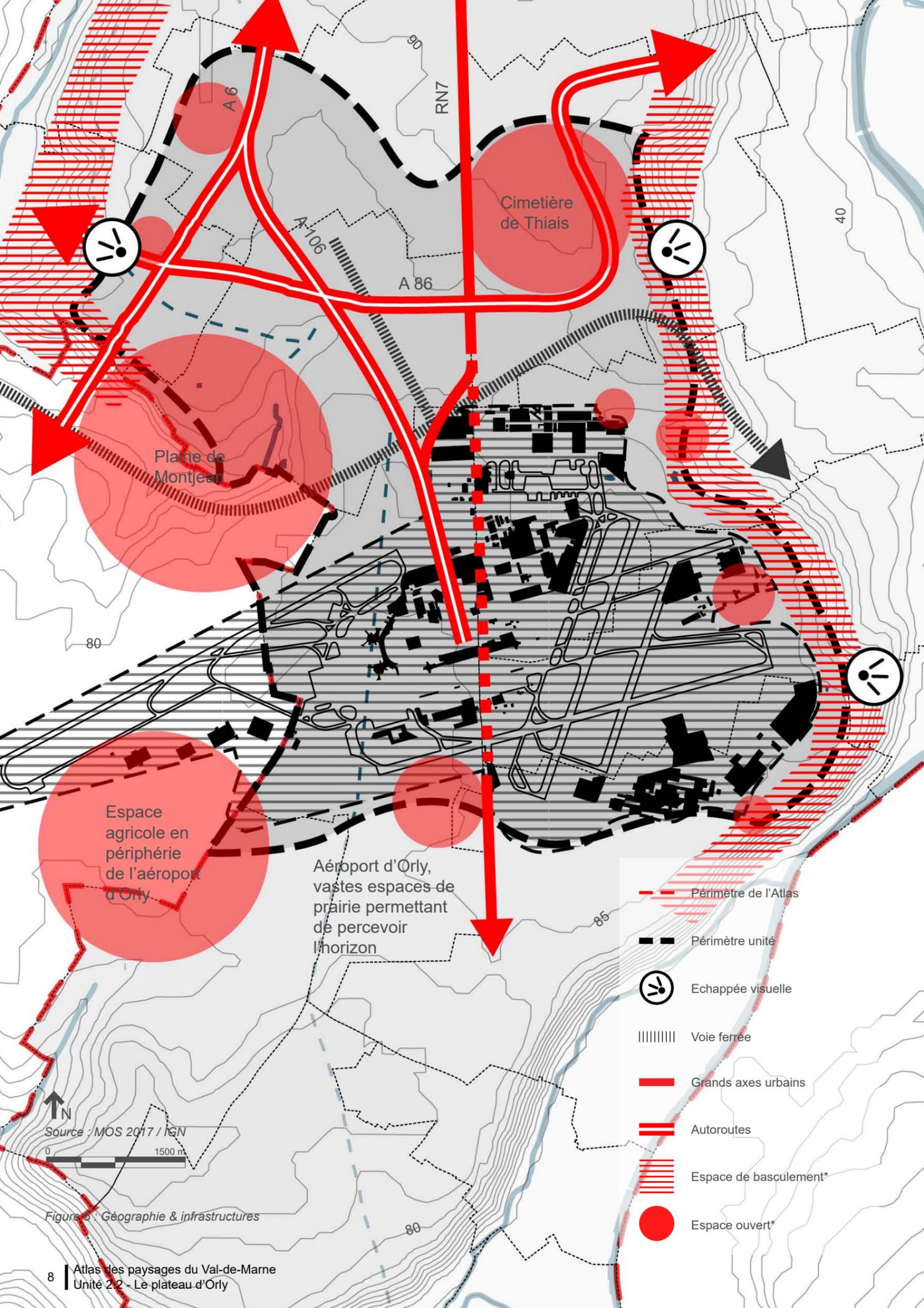
Synthèse

Cette unité paysagère se caractérise par le développement de grands tènements dont la fonction de niveau métropolitain induit une rupture dans les usages urbains et paysagers du territoire.

Valeurs clés des paysages

Géographie & infrastructures

Un rapport au ciel, des horizons lisibles
Des grands axes de déplacements métropolitains



Des connexions viaires à la grande échelle : une route nationale historique qui disparaît

Le plateau d'Orly est marqué par la présence de nombreuses routes au tracé ondulé et normalisé : trois autoroutes le traversent et le desservent par des nœuds routiers successifs. L'ancienne route historique N7 disparaît sous l'aéroport d'Orly qui s'accompagne de nombreuses voies de desserte, d'accès, de contournement etc. Cet équipement d'échelle nationale amplifie et complexifie le territoire : il est difficile de se repérer pour qui ne connaît pas les lieux.

Les grands axes routiers (A86, A6, A106...)

Les routes sont généralement des lieux de découverte, d'arrivée et de mise en scène du territoire. Or, l'A6, l'A86 et l'A106 - qui traversent le plateau - sont soit en contrebas, soit en tunnel, soit en surplomb. À chaque fois, les accotements sont largement plantés et pour atténuer l'impact sonore, la ville est en retrait, délimitée par des murs. Ces axes de déplacement sont donc déconnectés du territoire et offrent peu de vision sur le plateau.

Toutefois, le basculement vers la vallée de la Bièvre à l'ouest permet une échappée visuelle sur le coteau d'en face depuis l'A86. Dans une moindre mesure, l'A106 présente un côté magistral « d'avenue » qui met en scène l'arrivée sur l'aéroport, effet souligné par la présence de l'aqueduc de la Vanne.

L'aéroport d'Orly et ses grandes prairies

Les contraintes aéroportuaires permettent une perception du plateau d'Orly et de ses horizons lointains qui sont rendus possibles sur les grandes plaines.

Cependant si les paysages y sont ouverts, c'est-à-dire libres de tout obstacle visuel, ils restent refermés sur eux-mêmes, inaccessibles, sans rapport avec le reste du territoire, par des effets de buttes, de talus et de tranchées qui constituent la majeure partie des limites du site.

La plaine de Montjean et les espaces agricoles le long des pistes d'Orly

Ils provoquent un effet de surprise dans le territoire alentour, marqué par de grandes plaques à vocations logistiques et économiques.

L'espace agricole en bout de piste est également un lieu d'ouverture du paysage, dans le prolongement des grandes prairies aéroportuaires. Il permet des vues sur l'horizon, marqué par la saison de production.

Richesses

Les échappées visuelles apparaissent comme des lieux-clés de compréhension de l'histoire et des usages de ce territoire. Quelques horizons dégagés, panoramiques mettent en valeur les espaces préservés agricoles et naturels.

Faiblesses

La pression foncière sur les respirations agricoles est forte. Elle se traduit par une régression des espaces agricoles, un cloisonnement des espaces: effets de grignotage, de cloisonnements et de fermetures.

Problématiques

L'agriculture encore présente sur le territoire

Les ouvertures sur les grands paysages, une alternative à la fragmentation du territoire

Le tracé conjoint de l'aqueduc de la Vanne et de l'A106 qui joue un rôle marquant sur le territoire



Wissous :
Aéroport d'Orly

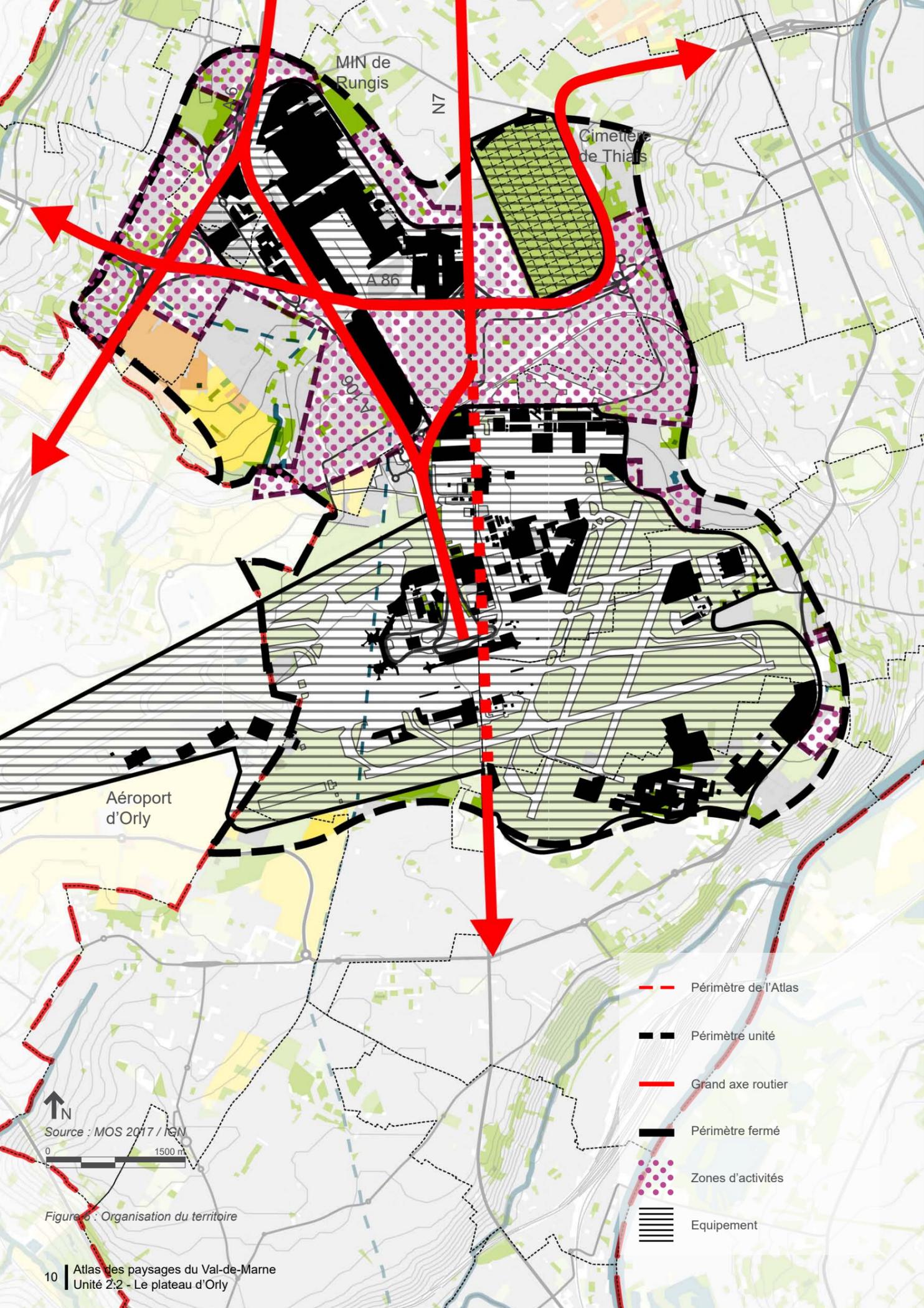


Rungis :
Plaine agricole de Montjean

Valeurs clés des paysages

Organisation du territoire

Des grandes plaques juxtaposées et actives
Une perception d'isolats



Des zones d'activités greffées sur les grands axes autoroutiers

Le développement successif de l'aéroport et du MIN a nécessité le déploiement des routes d'accès et des infrastructures adaptées. L'A6, l'A86 et l'A106 sont venues compléter la trame de desserte du plateau de la RN7 et de la voie ferrée, créant de vastes interstices territoriaux. C'est dans ce dispositif que les zones d'activités ont été développées, renforçant ainsi le caractère fermé de ces espaces.

Cinq éléments territoriaux de grande envergure et étanches

L'organisation du plateau d'Orly peut se résumer à cinq ensembles constitués :

- l'aéroport d'Orly et ses prairies ouvertes
- le MIN de Rungis
- les cimetières et plus spécifiquement celui de Thiais
- les zones d'activités et commerciales
- les espaces agricoles.

Les ensembles logistiques et économiques d'échelle extraterritoriale sont caractérisés par des ambiances de paysages « hors sol ». Inversement le cimetière de Thiais et les espaces agricoles (comme la plaine de Montjean) sont caractérisés par une forte présence végétale.

Des lisières et des limites

Le passage d'un ensemble à l'autre s'opère sans transition, créant des ruptures d'échelle liées à des logiques qui s'ignorent.

Clos de murs (cimetière, autoroutes), bordés de clôtures (aéroport, zones d'activités), de talus et merlons enherbés, les « frontières » accentuent les effets de discontinuité. L'absence de liaison entre chaque typologie, les ruptures soulignées par les dispositifs de séparation renforcent les effets de cloisonnement.

Les horizons sont masqués, les activités sont déconnectées du territoire, la perception des paysages est altérée.



Thiais : Lisières, limites des zones d'activités et axes de déplacement.



Rungis : Ligne de tramway T7 - quartier R. Schuman

Les zones d'activités et commerciales

Secteurs à usage unique, ces zones sont marquées par la constante présence de la voiture et du camion ; des nappes de stationnement ou de voie de desserte laissent peu de place à la nature et à l'homme.

Des paysages de fonctionnalité

Peu d'expression d'espace public se manifeste dans ces secteurs qui sont généralement réduits à l'utilitaire. Il est délimité par une multitude de clôture, mur, portail d'accès, infrastructure, bordure haute... ce qui renforce l'impression d'isolat urbain et fonctionnel.

Richesses

Les zones d'activités économiques et logistiques possèdent des espaces publics et des délaissés mutables pouvant être végétalisés
Des enclaves bordées d'espaces à reconquérir avec une importante présence de végétation interstitielle, et qui restent des refuges pour la biodiversité sur ces terrains peu fréquentés

Faiblesses

Des espaces d'activités d'échelle métropolitaine, accessibles exclusivement en voiture
La juxtaposition des plaques monofonctionnelles

Problématiques

Le potentiel paysager et environnemental des franges des grands équipements

La requalification paysagère des transitions entre les espaces d'activités et de logistique

Les ruptures d'échelle dans les espaces publics

Valeurs clés des paysages

Typologies urbaines

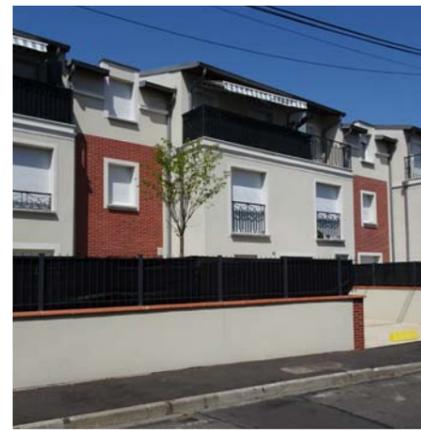
Des typologies urbaines homogènes
Un tissu pavillonnaire et des jardinets de banlieue



1 Rungis : Résidences semi-ouvertes



2 Rungis : Maisons groupées



3 Athis-Mons : Maisons groupées



4 Athis-Mons : Aéroport d'Orly



5 Thiais : MIN de Rungis



6 Orly : Zone d'activités



7 Rungis : Cœur de village ancien



8 Rungis : Place Louis XIII



9 Orly : Quartiers jardinés



10 Rungis : Quartiers pavillonnaires



11 Rungis : Quartiers pavillonnaires



12 Rungis : Zone tertiaire

Trois typologies urbaines marquées

Le plateau équipé d'Orly affiche une dualité de typologies architecturales homogènes : les zones d'activités et de logistique et les espaces pavillonnaires qui gravitent autour.

Le centre ancien de Rungis et ses extensions, tournés vers la plaine de Montjean, sont enserrés par les grands axes autoroutiers et les espaces économiques.

Centres-bourgs anciens et noyaux villageois

(Photographie n°7 et 8)

Une ambiance jardinée et un caractère rural qui perdure.

Les bâtisses anciennes côtoient des constructions plus récentes et les espaces publics sont ponctués de places et placettes largement plantées. Cette forte présence du végétal privé et public ainsi que la hauteur des logements qui varie faiblement de R+1 à R+4, donnent l'unité de ce tissu.

Les zones industrielles, artisanales, commerciales et tertiaires

(Photographie n°4, 5, 6 et 12)

Entre bâtiments de bureaux, hangars, appentis et structures de commerce, les formes et les couleurs sont d'une grande variété. Seule la hauteur est relativement constante (entre 5 et 8 mètres environ). Leur implantation en recul, souvent au centre de la parcelle, laisse place aux engins, aux voitures, aux camions, aux clôtures, à des avants adressés et des arrières délaissés.

L'espace public est globalement réduit à des infrastructures peu qualifiées bien que la nature s'invite parfois de façon surprenante : alignements de peupliers, plantations spontanées des friches, accotements ou encore parkings plantés très ponctuellement.

Des secteurs d'activités tertiaires (comme le parc Paris Orly-Rungis) ont fait l'objet d'une qualification des espaces publics ; la voiture y reste prédominante mais une ambiance plus urbaine s'y dégage grâce à la place importante laissée au piéton, à la végétation, et aux espaces souvent engazonnés qui précèdent les bâtiments, qui gommant les limites.

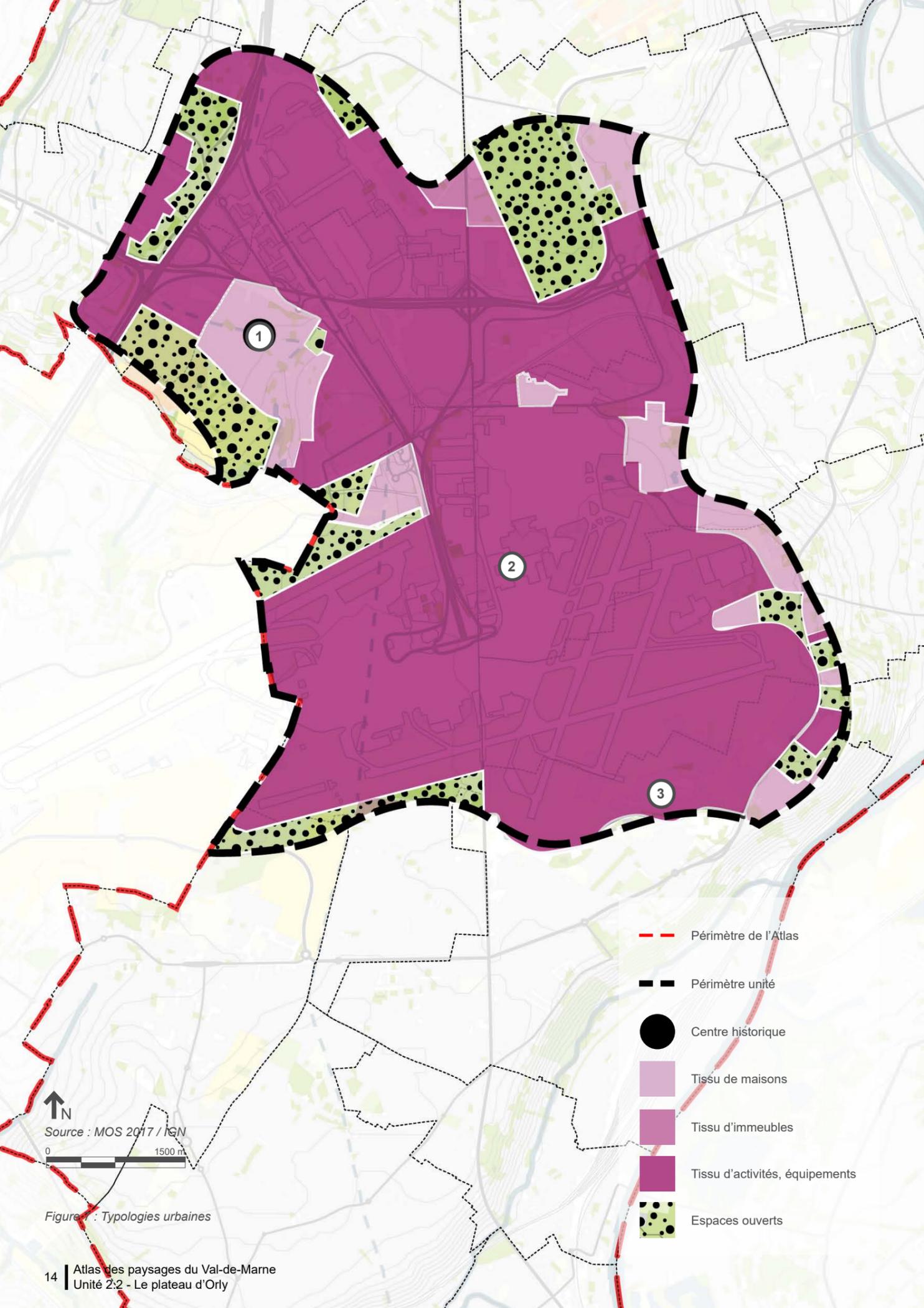
Quartiers pavillonnaires en bande

(Photographie n°9, 10 et 11)

En bande, en étoile cette typologie caractérise l'ensemble des tissus urbains présents autour de l'aéroport et en contact avec les zones d'activités.

Les maisons prennent place au milieu de la parcelle, à l'arrière un jardin, à l'avant un jardinet qui anime les rues rectilignes. La végétation devant la façade des maisons joue un rôle important dans la perception domestique de ces voies très minérales.

Quelques poches urbaines (constituées entre 1930 et 1950) forment des micro-quartiers résiduels, disséminés en limite de la plateforme aéroportuaire ou des zones d'activités. Il s'y dégage une ambiance pavillonnaire classique avec des rues en impasses qui viennent butter contre un mur ou une clôture.



Source : MOS 2017 / IGN
0 1500 m

Figure 7 : Typologies urbaines

Valeurs clés des paysages Typomorphologie*

Une juxtaposition de tissus monofonctionnels



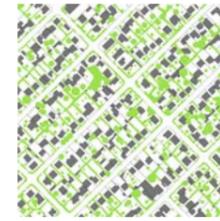
1

1- Tissus anciens hérités du passé agricole :
- de centres-bourgs anciens et noyaux villageois



2

2- Tissus d'activités et d'équipements composés :
- de zones d'activités industrielles et artisanales
- de zones d'activités commerciales et tertiaires
- de grands tènements d'équipements territoriaux



3

3- Tissus de maisons individuelles composés :
- de quartiers pavillonnaires en bande

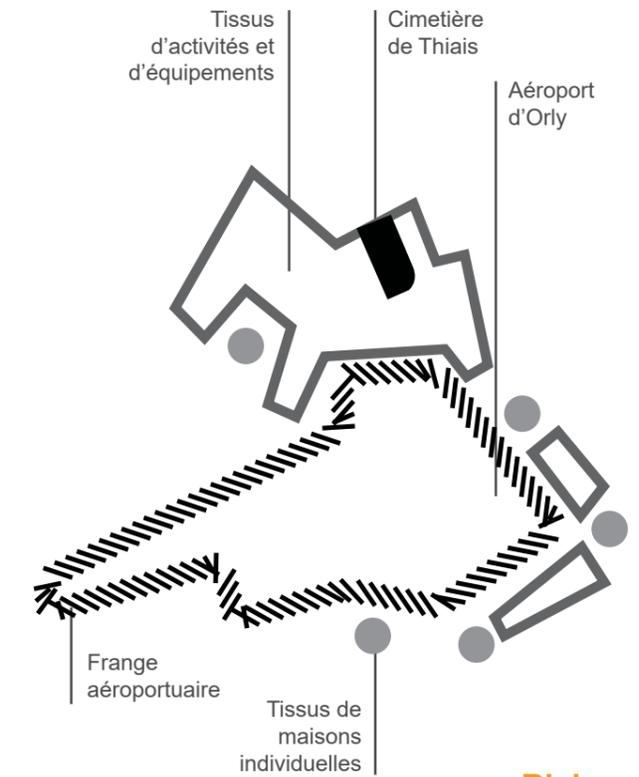


Figure 8 : Schéma simplifié des typomorphologies*

Sur le plateau d'Orly, les espaces habités sont en frange de l'aéroport sous la forme de petites poches insérées entre les grands tènements du plateau et qui ponctuent le territoire.

Richesses
Des tissus de grandes tènements à l'échelle du territoire déconnectés des tissus urbains
Les zones d'activités économiques et logistiques possèdent des espaces publics et des délaissés mutables qui présentent un fort potentiel d'amélioration par la présence de végétation et de plantations

Faiblesses
Un territoire fragmenté par des enclaves constituées (aéroport, MIN*, cimetière).
Une juxtaposition souvent brutale entre habitat, activité, agriculture et espace de déplacement
Des limites hermétiques, tant visuelles (murs) que physiques (clôtures hautes)
Une présence de la voiture omniprésente ne laissant pas de place au piéton

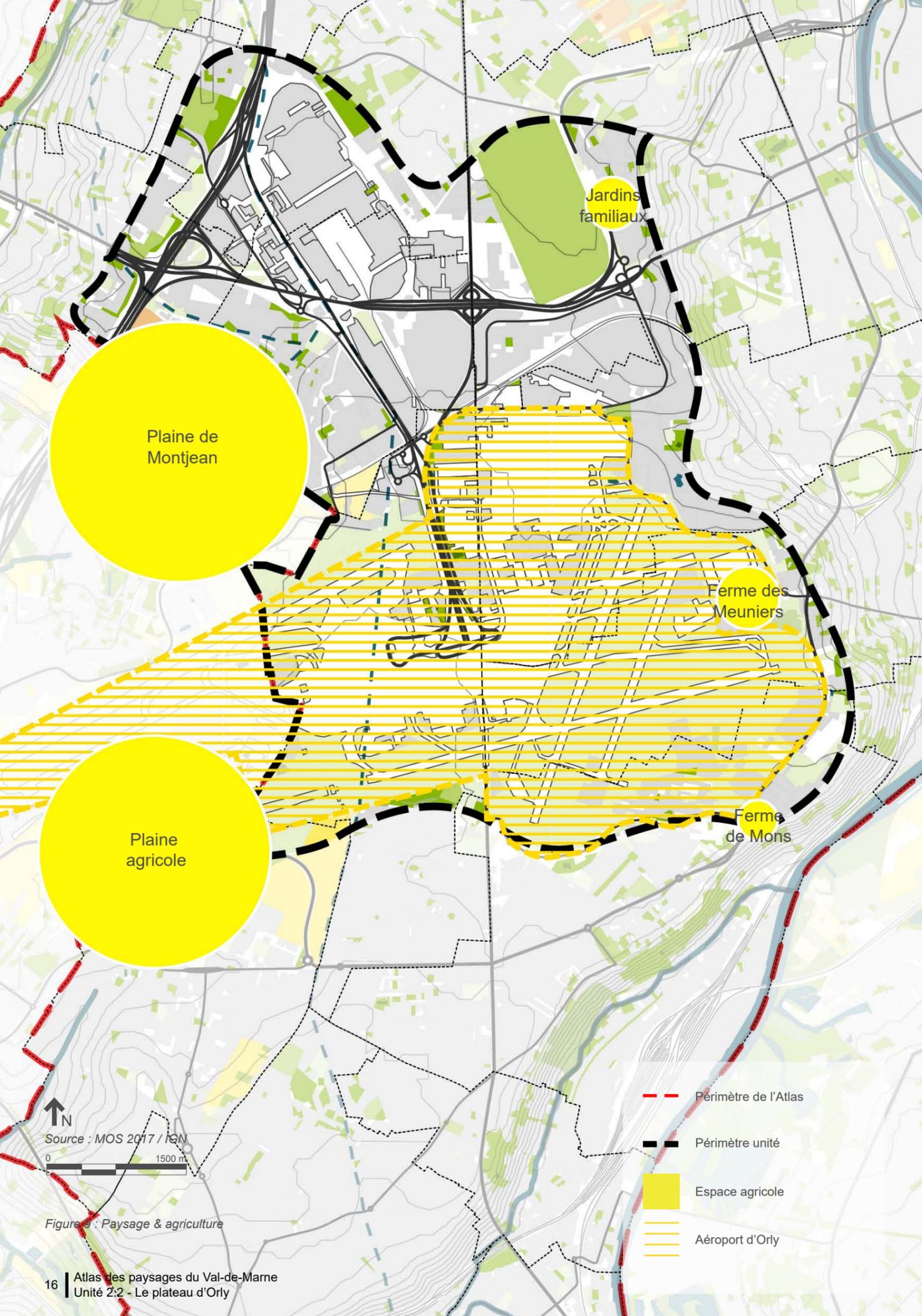
Problématiques

L'ouverture de passage dans les grands tènements
Les continuités entre les autres tissus urbains
L'aménagement de franges aéroportuaires par des liaisons en modes de déplacements doux et actifs
Le développement d'un certain type de «nature» adaptée à la situation du plateau

Valeurs clés des paysages

Paysages & agriculture

Une agriculture encore présente



Des parcelles de production : pépinière, maraîchage et monoculture

La plaine de Montjean accueille la production d'une grande partie des végétaux qui sont plantés à Paris. Cet espace de campagne (sous serre, à l'air libre, hors sol, sur bêche et en pleine terre...) s'étend sur environ 40 hectares.

Lieu de production intensive, de gestion raisonnée ou de pratique écologique expérimentale, la plaine de Montjean est orientée vers la vallée de la Bièvre. Elle jouxte les grands espaces libres et agricoles attenants à l'aéroport. Il s'en dégage une ambiance particulière, un paysage d'openfield* aux horizons encombrés où activités maraîchères et monocultures se côtoient, bien loin de l'agitation bruyante à proximité. Ces espaces de respiration sont relativement fermés et sans interaction avec l'habitat.



Athis-Mons :
Ferme de Mons entrée depuis la rue Robert Schuman



Orly :
Ferme des Meuniers, des espaces agricoles à vocation pédagogique

Des espaces pédagogiques

La ferme du parc des Meuniers, espace pédagogique, éducatif et associatif principalement à destination des enfants, propose des activités culinaires, de jardinage, de tonte de moutons, de vannerie...

Cet espace d'accueil en plein air, limitrophe des espaces aéroportuaires, constitue une frange productive et paysagère en construisant une lisière active.

Ce lieu d'animation s'inscrit dans une logique locale et sociale, de circuit court, d'économie circulaire témoin vivant de l'histoire agricole du plateau.

Des jardins vivriers

La ferme de Mons et les jardins partagés attenants forment une petite respiration d'agriculture de proximité.

Liés aux habitations, insérés dans le tissu urbain, ils sont associés aux usages domestiques des riverains dans le prolongement du coteau boisé de la Seine.

On retrouve également le long de l'A86 des jardins familiaux et collectifs à proximité des grands ensembles en rebord de plateaux.

Richesses

Une agriculture témoin de l'identité du plateau à valeur productive et écologique. Des espaces de découverte à vocation pédagogique.

Faiblesses

Une pression foncière importante qui fragilise ces espaces convoités. Des espaces parsemés, fragmentés qui restent le plus souvent enclavés.

Problématiques

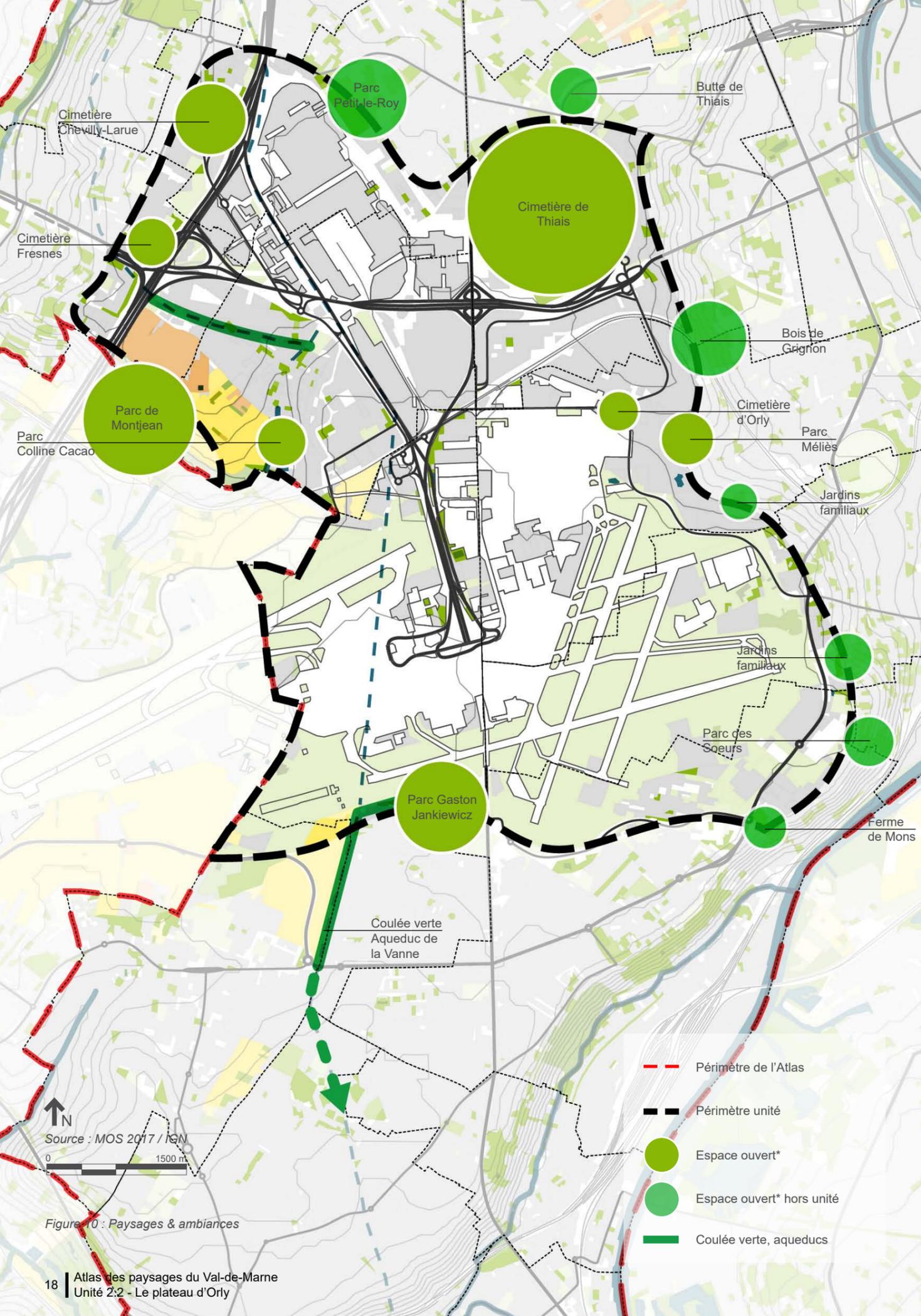
La diversité des pratiques de la monoculture au jardin vivrier, une présence importante sur le territoire

Le caractère rare et précieux des espaces ouverts* comme valeur essentielle du territoire

Valeurs clés des paysages

Paysages & ambiances

Des espaces de nature en satellite de l'aéroport
Un aqueduc effacé



Des espaces verts constitués en satellite de l'aéroport

Sur le plateau d'Orly, les « reliquats » de territoire constituent de petites enclaves paysagères autour des grandes plaques monofonctionnelles et disséminées autour de l'aéroport ; on trouve le parc de la coulée verte Gaston Jankiewicz avec un belvédère sur les pistes d'envol et de multiples espaces constitués de merlons, de prairies ou de mails d'arbre qui tentent d'adoucir les ruptures d'échelle entre habitats et aéroport.

Des parcs « nature »

Le parc de Montjean, sous la forme d'un petit bois, est installé dans un vallon frais à l'ouest de la plaine de Montjean. Il est composé d'une chênaie, d'une charmaie fruticée, d'aubépines, de pommiers, d'espaces en friche.

Face à lui, le parc Colline Cacao à l'est est installé sur une ancienne carrière d'argile qui a servi par la suite de zone de dépôt des déchets de cacao provenant d'une usine de médicaments dans les années 1930.

Le parc Georges Méliès à Orly est plus urbain. Ancienne propriété privée, le château au milieu de son parc est devenu mairie de 1936 à 1997 ; le domaine se voit amputé de son verger et de ses serres à la place desquels ont été installés un stade et une école numérique. L'ensemble du parc a été requalifié et inauguré en 2020.

Des cimetières

Le cimetière parisien de Thiais, monument vert délimité par ses murs d'enceinte, est coupé du reste du territoire et forme une enclave urbaine. Ses dimensions et sa canopée lui confèrent une présence qui n'est perceptible que depuis les rues dans la ville et les espaces en belvédère comme le centre commercial (Thiais Village). Les cimetières d'Orly, de Fresnes et de Chevilly-Larue sont de plus petite échelle, tous clos et aménagés, positionnés à l'écart de la ville.

Des lisières de l'aéroport

Souvent traitées en « merlons verts » surplombées d'une clôture défensive, ces franges constituent un ruban vert dans le territoire qui met à distance l'aéroport et

ses abords. Ponctuées d'une végétation éparsse, parfois d'un alignement d'arbres, elles restent généralement aménagées en prairie et supports de circulations douces.

Des aqueducs

Invisibles et cachés, deux aqueducs traversent le plateau d'Orly :
- du sud vers le nord pour l'aqueduc de la Vanne, sa présence peut se deviner dans le tracé de la rue de Champagne à Savigny-sur-Orge ou encore le long de l'A106 à Rungis.
- de l'est vers l'ouest pour l'aqueduc de Médicis dans le bourg de Rungis, aménagé en chemin de promenade, à l'instar de la promenade du Château et du carré des eaux.

Richesses

Une diversité d'ambiances, d'ouvertures et de fermetures constitutives d'un tissu présent sur l'ensemble du territoire
Une coulée verte (aqueduc) et des grands parcs formant de véritables « poumons verts » dans la ville

Faiblesses

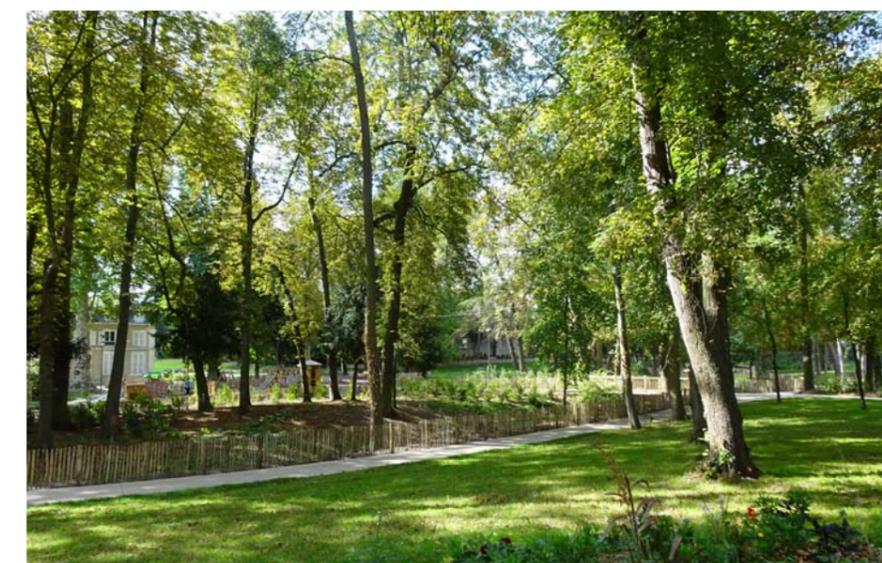
La végétation au sein de l'unité, trop souvent réduite à une place d'accessoire et de décoration
Des limites d'aéroport d'ordre fonctionnel et sécuritaire
Une lisière aéroportuaire hétérogène

Problématiques

La place des espaces verts, les espaces de nature dans le cadre de vie

La nature dans la ville, en pleine terre, quels que soient le tissu et le foncier (privé ou public)

L'aqueduc, un lien à l'échelle du territoire

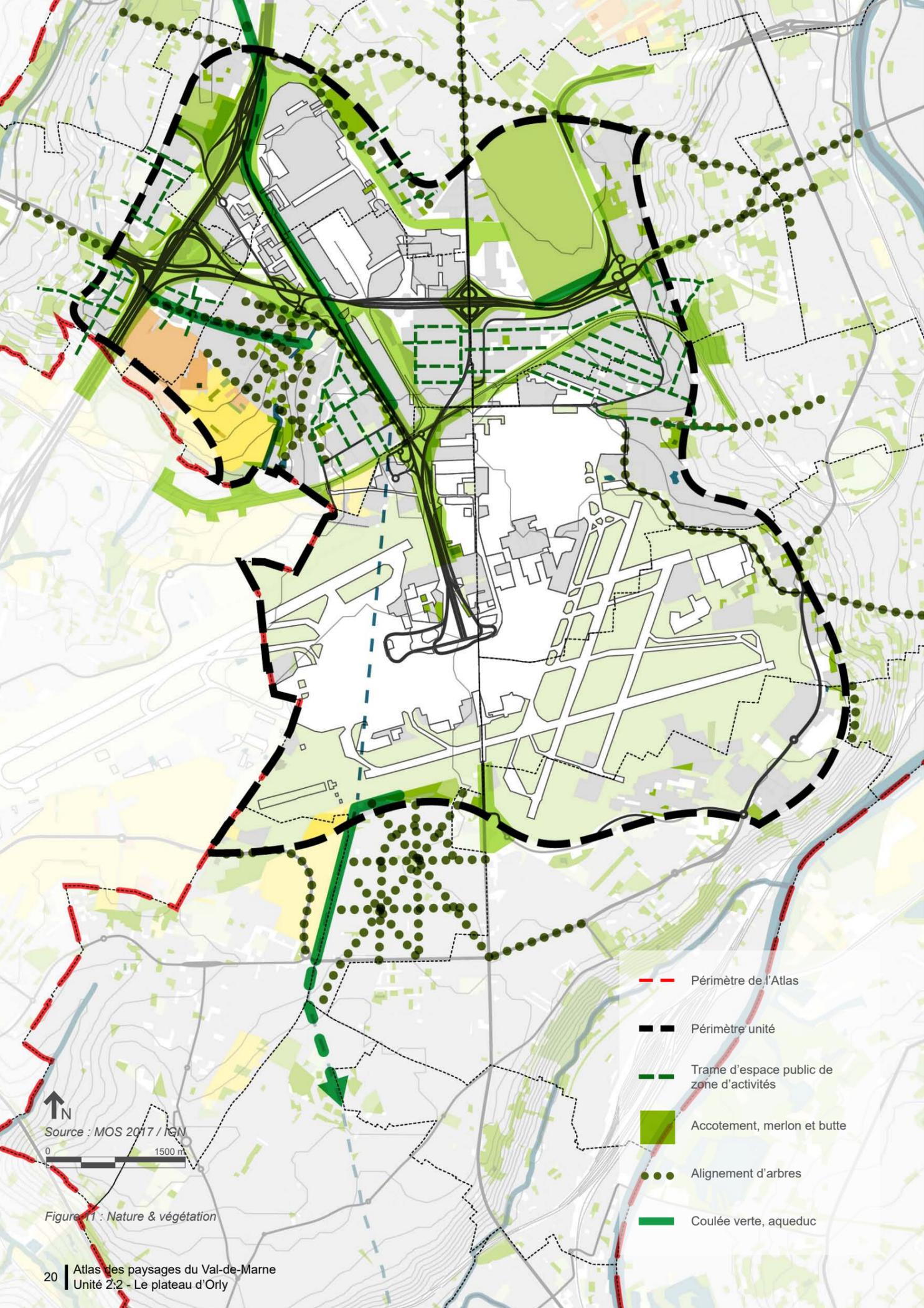


Orly :
Parc Méliès

Valeurs clés des paysages

Nature & végétation

Des espaces verts mutables



La nature sur le plateau : une végétation diffuse dans tous les tissus

L'organisation du plateau en grandes plaques monospécifiques repousse la nature dans les limites, les refuges, les interstices que les ouvrages auront bien voulu laisser.

Dans les grandes ouvertures que propose l'aéroport, cette nature se présente sous la forme de prairies, d'alignements d'arbres et de grandes prairies.

Dans les tissus urbains, elle accompagne le bâti avec une strate arborée, quelques parcs, squares et bosquets qui ponctuent et animent l'espace public villageois et les franges de l'aéroport. Les coulées vertes, les petits bois sont également de la partie en rebord de plateau vers la Bièvre ou la Seine.

Les accotements des infrastructures très présentes sur le territoire (autoroutes, voies ferrées), majoritairement traités en talus (en déblai ou en remblai) sont également le support d'une présence végétale.

Quelques plaques monofonctionnelles se caractérisent par une artificialisation presque totale comme le MIN, le centre commercial Belle Epine, la plateforme SOGARIS. Les zones d'activités accueillent quelques grands arbres et le cimetière de Thiais constitue une véritable canopée.

Cette nature fabrique une trame végétale à la grande échelle qui fait le lien entre les différentes plaques artificielles du plateau où la nature fait figure de masque en comblant les vides.

Quelle place donner à la nature sur le plateau d'Orly ?

Pour atteindre une qualité paysagère sur le plateau équipé d'Orly, il manque une dimension de nature souhaitée à toutes les échelles.

Par exemple, si la végétation de masse qui habille les accotements d'infrastructures est très présente, celle des rues et des voies habitées fait souvent défaut.

Dans les tissus constitués de zones d'activités et commerciales (d'échelle territoriale), la végétation est réduite au maximum, arborant un rôle supplétif.

Paradoxalement, le territoire s'articule autour de plusieurs lieux d'intervention qui maillent l'ensemble du territoire :

- les infrastructures
- les coulées vertes matérialisées par les aqueducs
- la trame mutable formée d'espaces publics et délaissée des zones d'activités et commerciales
- la rue, le parc, le square
- les alignements d'arbres
- les jardins domestiques / privés

Chaque espace a sa place et son rôle pour contribuer activement à la qualité urbaine du cadre de vie.

Stratégie de mise en oeuvre

Sur le plateau, une matrice de nature existe grâce aux grandes infrastructures et de façon plus résiduelle par poches autour de l'aéroport. Elle est aujourd'hui reléguée au second plan.

Elle pourra être confortée :

- Par le répertoriage et la qualification des strates existantes de plantation (inventaire) pour les conforter comme continuité écologique.
- Par la réappropriation du tracé des aqueducs pour installer des parcs linéaires supports d'usages et de connexions douces.
- Par la valorisation et le soutien de l'agriculture de proximité et des jardins familiaux comme lien social.
- Par le travail de reconquête des espaces publics (quartiers d'habitation, zones d'activités, zones commerciales etc.) pour y réintroduire de la nature et des usages.
- Par la valorisation des franges aéroportuaires



Villeneuve-le-Roi : Abords de l'aéroport
Alignement d'arbres

Richesses

Une forte présence du végétal sur le plateau sous forme de linéaires et de poches fragmentées, dispersées. Des continuités existantes présentes à l'échelle de l'unité qui maillent le territoire accotements, coulée verte (aqueducs). Rungis, un caractère de village fortement végétalisé (privé et public)

Faiblesses

Des espaces de nature fortement contraints, non structurés par une vision d'ensemble. Une absence de végétation dans les tissus urbains (cadre de vie et de travail quotidien) à l'exception du village de Rungis.

Problématiques

La végétation spontanée des délaissés et friches
La valorisation de ces espaces par de nouveaux usages

La reconquête paysagère des espaces publics dans les tissus urbains, d'activités et d'équipements grâce au végétal

Les lisières et les limites comme espaces de transition

Source : MOS 2017 / IGN

Figure 1 : Nature & végétation



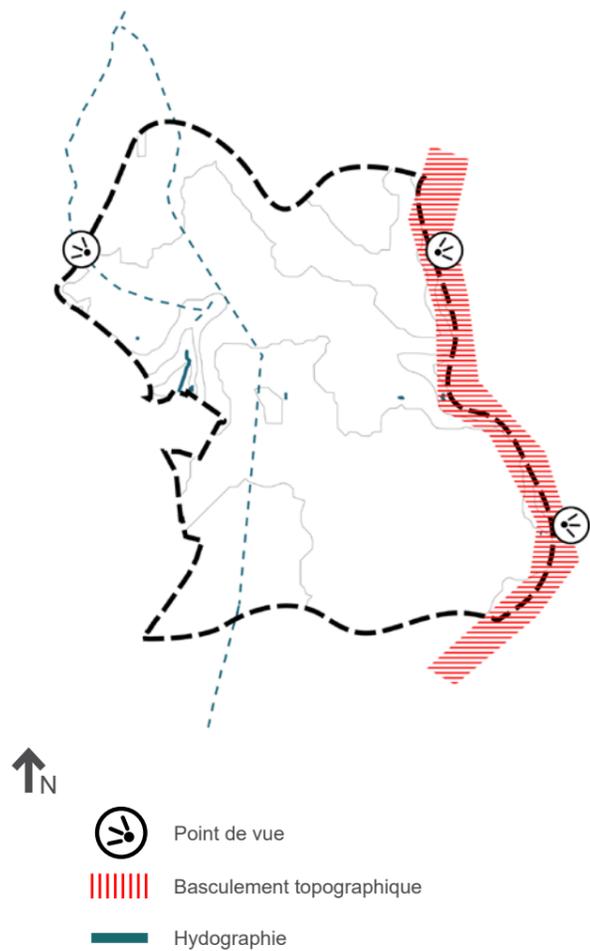


Figure 12 : Socle géographique

Des repères géographiques de compréhension du territoire

- Répertoire et valoriser au sein de l'unité les vues (statistiques et cinétiques) intérieures et extérieures qui aident à comprendre les paysages.

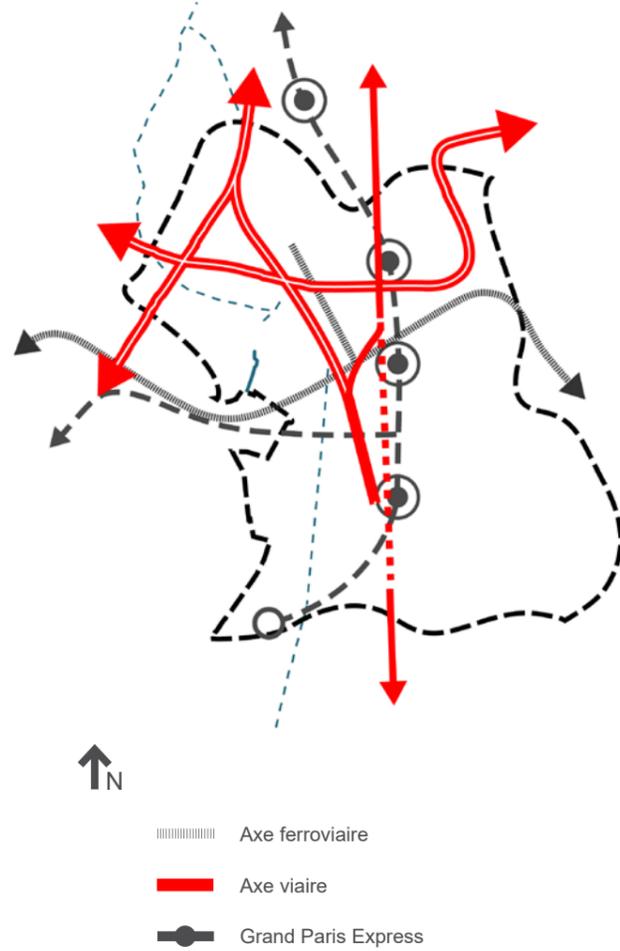


Figure 13 : Axes de composition

Les limites des plaques monofonctionnelles (franges, accotements...)

- Établir une stratégie pour aménager les structures paysagères liées aux franges des grandes plaques multifonctionnelles et infrastructurelles.
Exemple : requalification des accotements en lien avec les continuités de déplacements (doux / actifs).

- Mettre en scène le passage de la N7 et de l'aqueduc, fils conducteurs urbains et paysagers à l'échelle du territoire et comme porte d'entrée de la métropole parisienne.

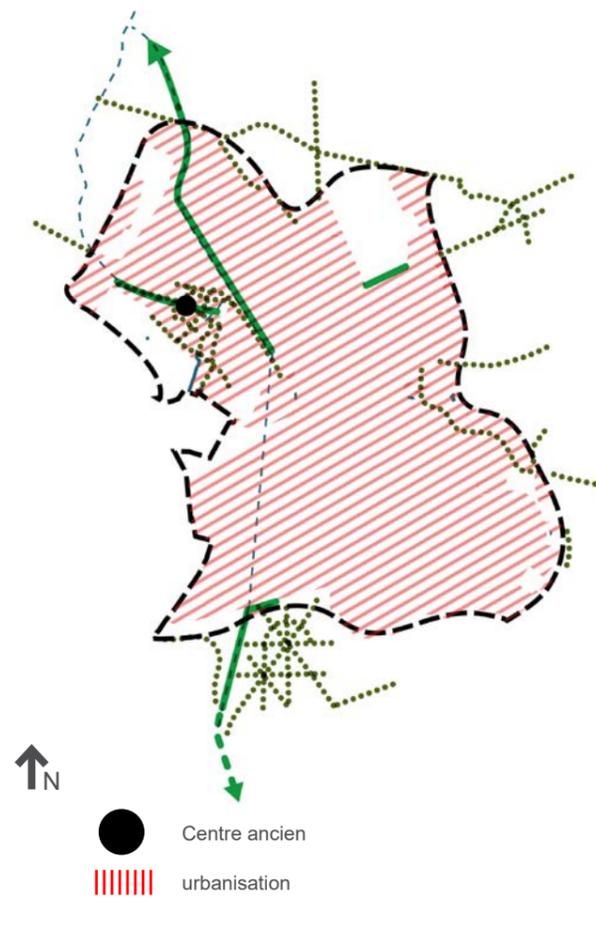


Figure 14 : Espaces urbains

Un maillage vert, support de continuités douces dans les tissus urbains

- Relever l'ambition de qualité paysagère, urbaine et architecturale des zones multifonctionnelles en confortant les dispositifs de végétation dans l'espace public et privé (chartes de qualité, prescriptions d'aménagements, désimperméabilisation des sols, pleine terre pour les végétaux, îlot de fraîcheur, infiltration de l'eau pluviale etc.).

Quatre enjeux majeurs Porteurs de projet

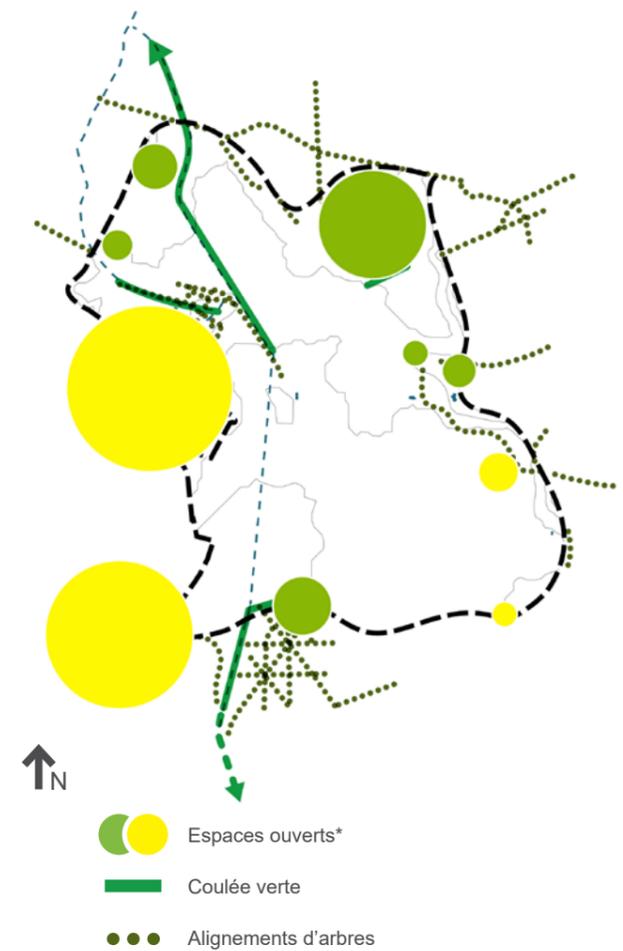


Figure 15 : Espaces paysagers

Les aqueducs, l'agriculture périurbaine et les accotements, composantes territoriales

- Promouvoir et accompagner le maintien des filières agricoles urbaines et périurbaines dans le territoire comme support de la trame paysagère.
Exemple : relier les espaces agricoles à la vie des quartiers.

L'index des figures répertorie l'ensemble des illustrations. Chaque figure est numérotée, nommée et référencée par page.

P2

- Figure 1 : Périmètre de l'Atlas unité 2.2 - Le plateau d'Orly

P4

- Figure 2 : Croquis unité 2.2 - Le plateau d'Orly

P6

- Figure 3 : Identité & territoire

P7

- Figure 4 : Orly - Périmètre d'extension

P8

- Figure 5 : Géographie & infrastructures

P10

- Figure 6 : Organisation du territoire

P14

- Figure 7 : Typologies urbaines

P15

- Figure 8 : Schéma simplifié des typomorphologies*

P16

- Figure 9 : Paysage & agriculture

P18

- Figure 10 : Paysages & ambiances

P20

- Figure 11 : Nature & végétation

P26

- Figure 12 : Socle géographique
- Figure 13 : Axes de composition

P27

- Figure 14 : Espaces urbains
- Figure 15 : Espaces paysagers



ATLAS DES PAYSAGES VAL DE MARNE

Version numérique
Dépôt légal : Mai 2024
N°ISBN : 978-2-11-172439-6