

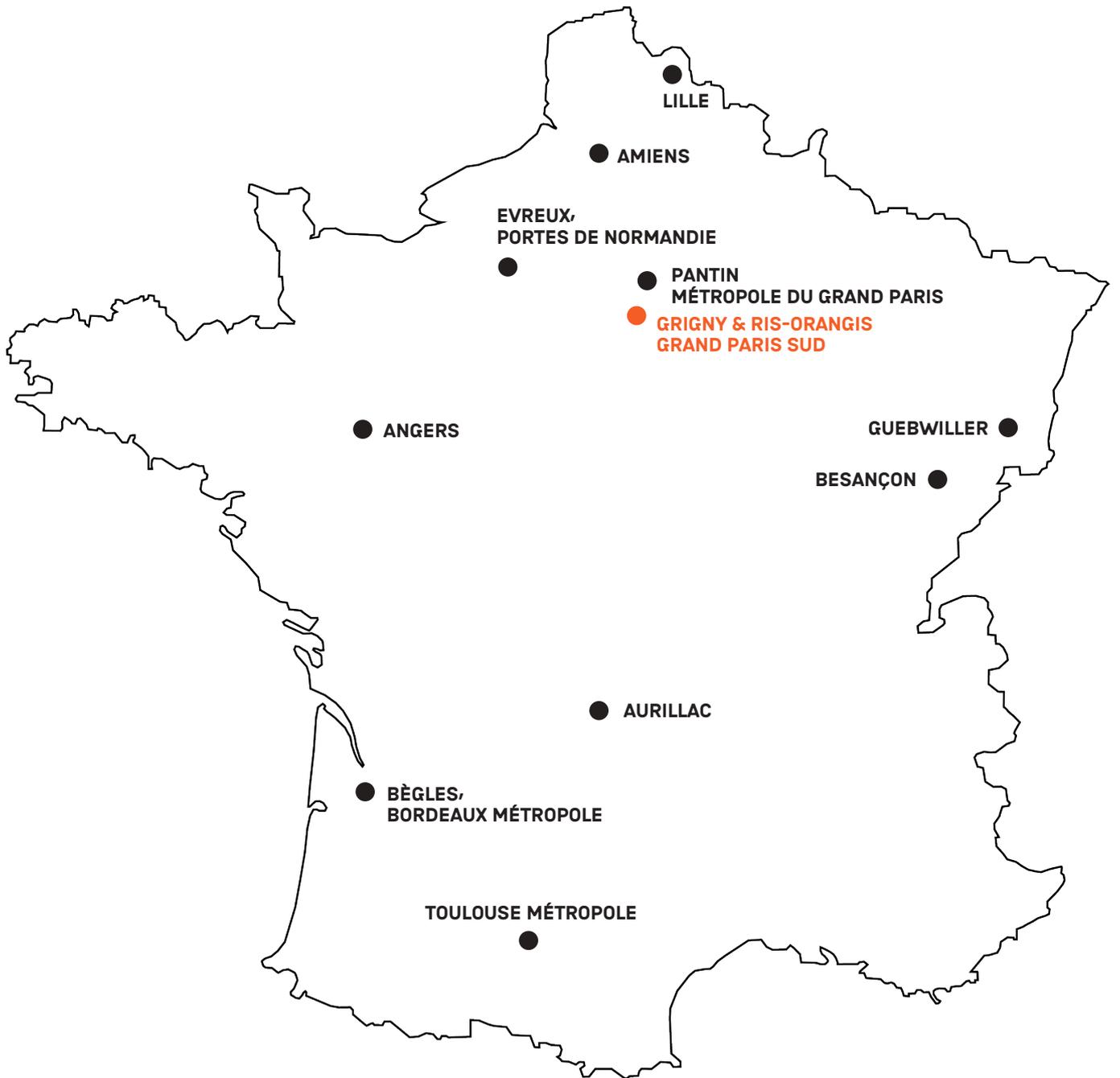
E U R FR
P A N
14

Villes
productives

GRIGNY & RIS-ORANGIS GRAND PARIS SUD

DESTINATION GRAND PARIS SUD !

Dossier de site



INFORMATIONS GÉNÉRALES

SITE PROPOSÉ PAR :

la ville de Grigny et la ville de Ris-Orangis en partenariat avec l'Établissement Public Foncier d'Ile de France

ACTEURS IMPLIQUÉS :

ville de Grigny et ville de Ris-Orangis, Établissement Public Foncier d'Ile de France, Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud, entreprises

REPRÉSENTANT DE L'ÉQUIPE :

architecte et/ou urbaniste et/ou paysagiste

COMPÉTENCES SOUHAITÉES AU REGARD DES ENJEUX ET CARACTÉRISTIQUES DU SITE :

architecture, urbanisme, paysage

COMMUNICATION :

communication des projets après le concours, le 1^{er} décembre 2017

JURY – 1ÈRE ÉVALUATION :

avec la participation des représentants de site

JURY – SÉLECTION DES PRIX :

sélection distinctive, avec lauréat (12.000€) / mentionné (6.000€) / mentions spéciales (pas de prix)

PROCÉDURES INTERMÉDIAIRES POST CONCOURS :

- rencontre des villes & des équipes organisée par le secrétariat European France à Paris en février/mars 2018
- rencontre in-situ des villes & des équipes organisée par les collectivités et leurs partenaires à partir de janvier 2018
- assistance et conseil d'European France auprès des collectivités et de leurs partenaires pour la mise en place des suites du concours

MISSION DONNÉE À LA (OU LES) ÉQUIPES SÉLECTIONNÉE(S) POUR LA RÉALISATION :

étude de faisabilité urbaine et architecturale, suites pré-opérationnelles en maîtrise d'oeuvre urbaine et/ou architecturale

LA BONNE SANTÉ D'EUROPAN *

Ce titre est celui d'un article paru dans la revue *Urbanisme* (1), au sujet du Forum Européen intersessions organisé par European en octobre 2016. Il souligne l'importance et la vitalité de ce concours original et unique qui fait se rencontrer des villes, des experts, et de jeunes candidats sélectionnés, de 15 pays différents. À cette occasion, lors de la journée consacrée aux sites de la 14^e session, beaucoup d'acteurs sont venus et se sont croisés, entre 'ville adaptable' et 'villes productives'.

La France présente cette année 11 sites aux candidats européens. Avant eux, en relais, ce sont les villes qui 'font' european, en équipe, avec des partenariats multiples et diversifiés ; la préparation des éléments du concours prend du temps, celui de la première année de la session. Le thème Villes Productives s'adresse à toutes les échelles du territoire et parties de la société, de notre culture européenne. Il est éminemment contemporain et d'actualité. Les attentes sont très ambitieuses, mais comme toujours dans un esprit d'ouverture, d'écoute, de découverte. Pour faire en sorte que des idées deviennent possibles, se poursuivent dans des actions, il faut déjà qu'elles soient exprimées et débattues en collège, entre représentants des sites, experts, membres du jury, au niveau national puis européen. Ce terreau fertile favorise et encourage les expérimentations in-situ après le concours pour les équipes sélectionnées. En France, trois équipes par site le seront.

« L'architecture est un moteur en capacité d'apporter les réponses idoines, ingénieuses, innovantes, aux questions d'avenir que pose la société contemporaine » (2)

DE LA VILLE ADAPTABLE À LA VILLE PRODUCTIVE, LE THÈME SUIT LE PRÉCÉDENT.

Villes productives s'inscrit dans la continuité de la ville adaptable avec l'accent mis sur la mixité des activités, de l'habitat et des modes de vie en cœur de ville ou en périphérie. Par production on entendra activités productives, et donc quelle place, quelle architecture, quelles interactions et associations urbaines, quelle production contemporaine de la ville. On entendra ainsi questionner la production artisanale et industrielle dont les origines et les aboutissements, et donc les formes, changent, mais encore les services et les activités au service de la connaissance. (3)
Plusieurs sites de la 13^e session Ville Adaptable ont révélé la nécessité de penser processus, structuration, négociations,

pour un maintien ou un renouveau de la production dans la ville. C'est ce que certains sites E14 proposent alors que d'autres se préoccupent de la part de ville dans des lieux dédiés à des productions monofonctionnelles en mutation. Cette idée de production et/ou de mixité que nous devons imaginer car elle a des visages très divers, sonne peut-être le renouveau de la forme urbaine, de sa typo-morphologie. Celle-ci se transforme, s'adapte aux modes de vie, aux formes hybrides de la vie sociale, abritant à la fois des formes de résistances et de résiliences, des événements, des transformations révolutionnaires.

La ville du 19^e siècle peut s'avérer adaptable, une exposition au Pavillon de l'Arsenal à Paris le démontre avec le modèle Haussmannien. De grands sites industriels aussi, comme celui de la Ruhr en Allemagne. Qu'en est-il des grands objets du 20^e et du 21^e siècle naissant ? Des zones, ZUP, ZAC, ZA, ZI, zones résidentielles, des lotissements (grands objets de petits éléments), des infrastructures ferroviaires et routières ?

Comme toujours European semble poser des questions simples à travers les thèmes et les sujets posés, des évidences diront certains. La question est plus complexe qu'il n'y paraît car elle remue à la fois la fondation culturelle urbaine et son devenir. Elle interroge deux siècles de construction et de développement des villes au service d'une industrie déterritorialisée et pour l'accompagner, une politique du logement en miroir.

Villes productives est en marche ! Bauwelt (4) a édité un numéro dédié à ce thème en septembre 2016, et Bozar à Bruxelles (5) y a consacré une exposition qui s'est terminée le 15 janvier 2017 car « Bruxelles et la Flandre sont ici les pionniers d'un tournant opéré dans l'aménagement et le développement urbains en Europe qui conduit de la ville postindustrielle à la ville productive ». Donc de nombreux projets commencent à faire exemple, tout reste néanmoins à faire dans un grand nombre de situations, partout en Europe. Les sites European en démontre la singularité.

11 SITES, DE L'INTÉRÊT DU NOMBRE ET DE LA DIVERSITÉ DES COLLECTIVITÉS ET DE LEURS PARTENAIRES

Le thème ville productive a attiré les collectivités confrontées à la mutation de leur territoire, de leur paysage et de leur savoir-faire. Le thème a résonné jusque dans les intérieurs des sociétés publiques et privées sollicitées par les collectivités. Une fois de plus nous confrontons les échelles, du micro au macro. Nous misons sur le terrain d'expérimentation des idées avec de multiples acteurs.

(1) * Urbanisme n° 403 p13

(2) Stratégie Nationale pour l'Architecture, octobre 2015

(3) Besson, R., 2014, capitalisme cognitif et modèles urbains en mutation. L'hypothèse des systèmes urbains Cognitifs, in Le Blanc A, Piermay J-L, Daviet S, Villes et industries. Lille : territoire en mouvement, n°23-24.

(4) Bauwelt n°211 die produktive stadt

(5) Atelier brussels, a good city has industry, Bozar

Décloisonnement et discussion pour faire apparaître en filigrane l'innovation architecturale et urbaine, ces deux dimensions inséparables, ces deux échelles propres à la création du concours européen en 1988.

Des artefacts métropolitains aux villes (motorisées) de la campagne, de nombreuses situations sont présentées et questionnées. Le thème permettra d'aller loin, avec des réponses que nous attendons à l'écoute des villes mais qui les surprennent, qui sachent s'inscrire entre les lignes parfois, extrapoler et proposer ce que nous n'avons pas encore pensé. Au plus près du réel dans une perspective d'avenir.

DES LIEUX COMMUNS, UNE COMMUNAUTÉ DE LIEUX

Les sites ont autant de points communs que de différences, de spécificités. Nous évitons les clichés, même si parfois les lieux sont archétypaux : zones commerciales bordées de lotissement, parkings à perte de vue, coupures urbaines infrastructurales, délaissés.

L'Europe péri-urbaine ressemble aux toiles de fond du cinéma de Ken Loach ou de Bruno Dumont. En opposition avec les centres villes où la rue est une déambulation animée et joyeuse? Pas toujours, parfois les centres villes se vident, vétustes, chers, inaccessibles. De grands équipements sont délocalisés, leur patrimoine devenant des coquilles vides en friche.

En même temps, les zones d'activités cherchent à sortir de leurs grandes enclaves, les études de marches montrant des clientèles en baisse et mouvantes. Les grandes surfaces commerciales tentent une fragmentation en centre-ville et de fait cherchent de nouveaux locataires ou preneurs pour les immenses assises foncières qu'elles occupent en entrée de ville. Les entreprises sont mobiles, on ne dénombre plus les «sans bureau fixe»(6) et en même temps que l'on désindustrialise, que l'on délocalise, « débureautise », on se demande où va le travail, car il est devenu une entité mobile, vaporeuse voire éphémère.

Toutes les entreprises n'ont pas disparu, certaines ont encore des activités industrielles, ou bien font le choix d'en développer de nouvelles, comme à Bègles. Car la période charnière a quelque chose de très prometteur dans les possibilités qui s'offrent de recyclage, transformation, réutilisation, régénération, création. Du travail en perspective. Et des espaces, des lieux qui sont à prendre, à partager, car la ville est un marché. Faire venir la ville auprès de, voire dans, la source de production, et vice-versa. Des entreprises cherchent à rester sur site d'origine

(6) Bruno Marzloff, sans bureau fixe

tout en régénérant leurs activités comme à Amiens, à Guebwiller, à Angers. Renouveau, résilience, mais aussi résistance (rester !) L'entreprise a besoin comme la ville de symbolique et d'imaginaire. Inventer de nouveaux produits ou transformer ses activités, revenir à la production dans la ville a besoin de s'appuyer sur des stratégies urbaines (déplacement, accès, proximité, centralité, circuits courts, etc...) et sur une représentation architecturale, artistique, culturelle. (Le premier film du cinéma, des frères Lumières, montre la sortie des usines ...Lumières ! (7) Valorisation de l'image autant que fonctionnalité et performance énergétique, recherche autant que développement.

La production a besoin de s'appuyer sur les habitants, « de multiplier les points de contact avec la société, avec l'activité vivante »(8). La production a besoin de la connaissance. Quoi de plus fertile par exemple qu'un campus universitaire, des lieux de résidence pour les étudiants, dès lors qu'ils sont reliés au centre de la ville par un transport urbain performant comme à Besançon ?

« chérissez la générosité des bâtiments industriels et des infrastructures » (5)

Les zones d'activités en périphérie ou en entrée de ville sont des lieux accessibles car peu chers. Et parfois il suffirait de peu pour une mise en situation urbaine tant elles ont été rattrapées par la ville. On découvre les avantages des infrastructures dès lors qu'elles mutent et s'adaptent, accueillent les voies vertes, un tramway, le covoiturage. On découvre un vrai potentiel d'espaces, parfois très proches de la campagne ou d'espaces naturels, comme à Angers, ou à Lille sur les rives de la Deûle, ou encore à Toulouse aux portes métropolitaine Est.

La place de la voiture et la nécessité des déplacements se questionnent. On doit pouvoir aller partout ; la voiture est à la fois une contrainte environnementale et encore un atout ; son usage évolue et se partage, et avec elle, le statut des parkings. Comment faire en sorte qu'elle ne grève ni ne détériore l'espace public, et qu'elle soit un facteur de transformation? Cette question est posée à Aurillac, ville phare dans un bassin de vie rural. Elle est aussi posée à Pantin avec la mutation productive des concessionnaires automobile.

La gare parce qu'elle est l'entrée d'une ville et le lieu des échanges et des rencontres, des croisements, est un lieu potentiellement productif, et peut générer un renouvellement urbain par des activités de production et de services, toutes générations et catégories sociales confondues. La question se pose à Evreux. À Grigny-Ris-Orangis, l'enjeu est de réparer, relier, créer une continuité urbaine dans les interstices des grands projets.

(5) Atelier brussels, a good city has industry, Bozar

(7) https://www.senscritique.com/film/La_Sortie_de_l_usine_Lumiere_a_Lyon/470793

(8) Boutang, Y-M 2008, le capitalisme cognitif : la nouvelle grande transformation, paris :Editions Amsterdam, coll Multitude/Idées, p245 ; cité par Raphaël Besson, introduction à la journée de lancement européen 14 en France,15 février 2017.

LES ATTENTES DU CONCOURS EUROPAN

« Deux siècles après la révolution industrielle, la notion de développement durable ouvre un nouveau cycle de la fabrique de la ville et de l'évolution des territoires urbains, ruraux ou métropolitains. Cette mutation nécessite de mobiliser les pratiques architecturales pour offrir plusieurs vies aux édifices et aux ensembles urbains aux équipements et aux espaces publics.

Prendre conscience de l'héritage architectural, tout particulièrement des XX^e et XXI^e siècles, afin de concilier architecture et patrimoine : l'architecture intervient en priorité sur le cadre existant, qu'elle fait évoluer, car transformer, c'est préserver ».(2)

Qualité du cadre de vie, rayonnement intellectuel et économique des villes au plan international, inscription dans l'expérience partagée d'une culture européenne, d'une culture de la ville dont les exemples du monde entier viennent nous enrichir. Ces enjeux portés par la Direction de l'Architecture (9) et la DGALN (10), nous les partageons avec les représentants des villes.

Le concours Europan associe Recherche & Expérimentations, politiques publiques et sites réels qui sont présentés par les collectivités en association avec des partenaires publics et privés.

Cela fait beaucoup de monde, et c'est sa force. Les dossiers de site reflètent le travail effectué avec les collectivités et leurs partenaires, de longue haleine dans un court laps de temps. Problématiser une situation, un propos tenu par une ville demande du temps et de la distance. Ce travail vient en marchant. Nous incitons à une réponse claire créative et étayée tout en démontrant une grande complexité qui dépasse la plupart du temps la temporalité du concours. Aucun dossier de site n'est parfait, il manquera toujours quelque chose, parfois il reflète énormément de questions en attente, et parfois certains critères se télescopent apportant des controverses intéressantes.

Il faut donc inventer, oser, faire des choix, exprimer un propos clair, en resonance avec les attentes et savoir exprimer ce qui n'est pas dit. Par conséquent les propositions attendues ne sont pas de l'ordre du catalogue ; le jury d'europan 13 avait souligné cette nécessité de mettre en garde sur la tentation pour les candidats de répondre à tous les points posés par les dossiers de site. Les propos développent de façon maximale les enjeux et les attentes. Les candidats doivent faire des choix théoriques et pratiques. L'économie, si elle est questionnée, n'est

pas une science exacte, Villes Productives n'est pas un exercice de programmation économique. Le concours est toujours un appel à l'imagination, l'intuition, l'intelligence des situations, voire des synchronicités. Il fait appel à une culture architecturale et urbaine et à une réflexion sur les grands enjeux de notre société. Il est un appel à la capacité des jeunes architectes urbanistes paysagistes de s'impliquer dans la pensée contemporaine de la ville avec l'architecture, la nature, le paysage, les infrastructures en pleine conscience des conséquences environnementales, sociales, humaines. La valeur économique culturelle et sociétale de l'architecture est interrogée, en tant que création et facteur d'innovation, une stratégie d'innovation globale.

LES SUITES DU CONCOURS

L'originalité des propositions associées aux attentes des villes et d'Europan seront révélées lors de l'analyse des projets puis par le jury. Les idées auront alors vocation à trouver situation, forme et expérimentation, à faire exemple, à se réaliser dit on a europan.

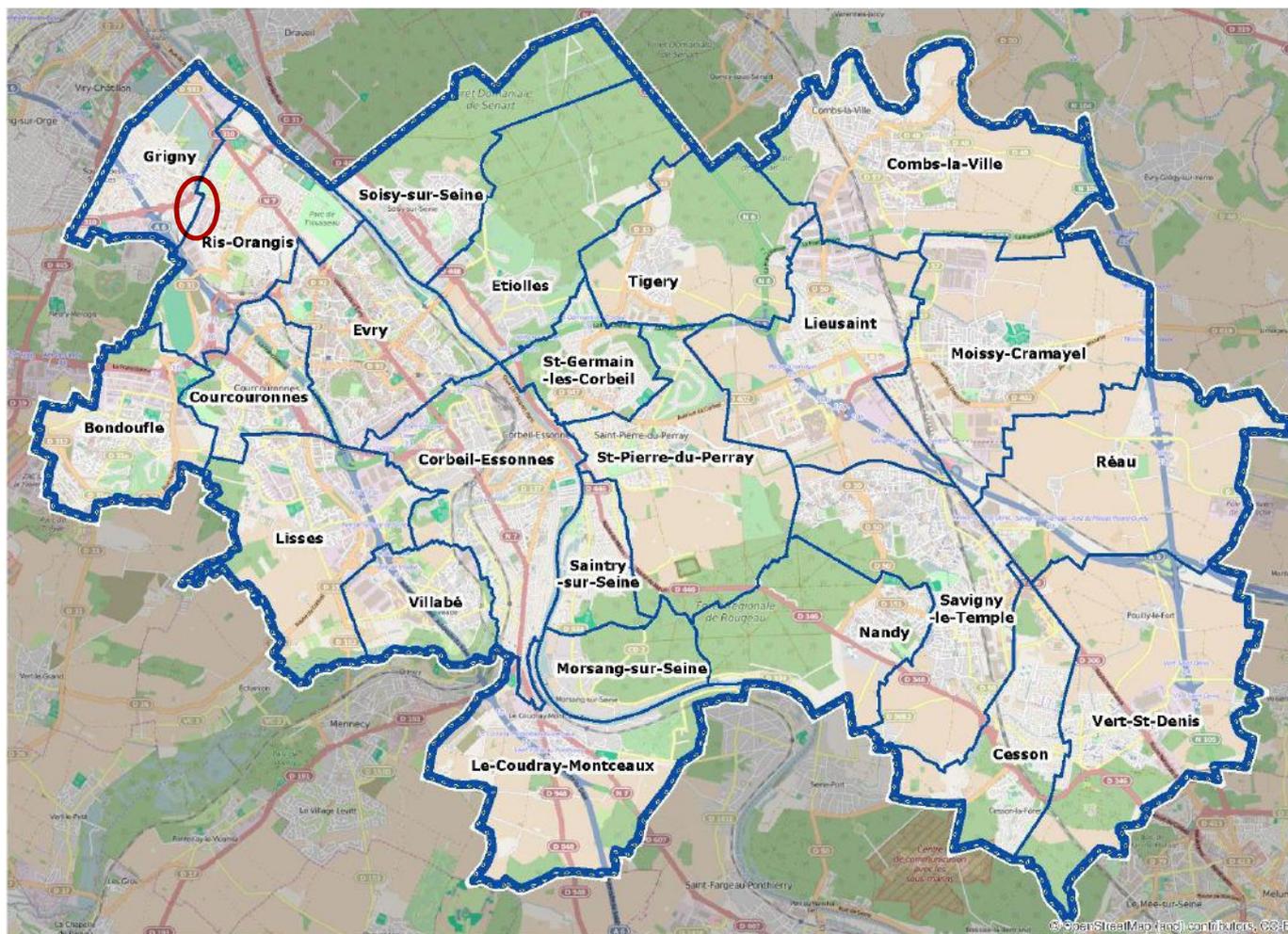
Différentes étapes de présentation des projets, hors contexte, et in situ seront organisées par Europan avec les collectivités et leurs partenaires. En France, en fonction des projets et des propositions, des suites à plusieurs scénarios peuvent se déployer. En général, Europan préconise que les 3 équipes sélectionnées par site puissent travailler ensemble, avec des missions distinctes. on préconise qu'il n'y ait pas de mise en concurrence immédiate pour que puisse se mettre en place un travail collaboratif et productif, à la fois pour les équipes et pour tous les acteurs, et même plus. Ainsi peut se construire le programme pré-opérationnel. Ensuite il est possible de faire des choix, ou plusieurs choix.

7 sites sur 10 ont entamé un travail constructif avec les équipes Europan. Nous espérons et attendons que l'implication des partenaires aux côtés des collectivités permette d'aller plus loin et de réaliser l'utopie concrète tant attendue.

(2) Stratégie Nationale pour l'Architecture, octobre 2015

(9) Ministère de la Culture et de la Communication

(10) Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature



La Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud

Périmètre de réflexion European

RELATION AU THÈME "VILLES PRODUCTIVES"

UN TERRITOIRE DE GRANDS PROJETS

Participer au concours European sur le thème « Villes productives » arrive à point nommé pour les villes de Ris-Orangis et de Grigny dans l'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart. C'est un site complexe aux enjeux forts. Il articule diverses échelles stratégiques et de réflexions. Il pose la question de l'identité d'un territoire en pleine régénération urbaine au sein d'une métropole. Tout cela dans le cadre d'un contexte social et multiculturel au cœur d'un site au fort potentiel paysager : les coteaux de la vallée de Seine.

Le territoire est en situation particulière de « grands projets » imposant une hiérarchie et une gouvernance multiple. Ainsi, deux grands projets vont orienter l'aménagement futur de ce grand territoire : le futur stade de rugby et une opération de requalification des copropriétés dégradées sur l'ensemble immobilier de Grigny 2 (nommée ici ORCOD-IN). Le concours European est également porté par l'EPFIF (Etablissement Public Foncier d'Île-de-France) qui est mandaté directement par l'Etat pour la gestion de cet ORCOD. L'EPFIF est un partenaire d'European sur de nombreux sites de la région parisienne en raison de son rôle de porteur de stratégies foncières.

ARTICULER L'AIRE MÉTROPOLITAINE ET LE LOCAL

Le site de réflexion choisi pour le concours se trouve à la rencontre de deux grandes ambitions pour le territoire.

La première ambition est de créer une véritable destination métropolitaine autour du futur stade de rugby de la fédération française de rugby, c'est-à-dire espace de vie animé tout le long de l'année, même en dehors des grands jours d'évènement au sein du stade. Ce pôle de destination reposera sur deux piliers à la programmation complémentaire : un pôle dédié aux loisirs-commerces d'une part et un pôle d'excellence dédié à l'économie du sport (cluster sport) d'autre part.

Cette ambition concerne directement le site de réflexion d'European. En effet, les futurs usagers du stade et/ou du pôle de destination traverseront, pour un certain nombre d'entre eux, le site de projet depuis la Gare de Grigny-

centre pour s'y rendre. Comment va-t-il devenir attractif et productif pour ces usagers de passage ? Comment les amener à pratiquer le territoire, l'enrichir et participer à la création d'une qualité urbaine au profit des habitants ? La seconde ambition est l'ORCOD-IN de Grigny 2 situé dans le site de réflexion. Cette copropriété souvent stigmatisée comme quartier « difficile », en proximité du quartier de logements sociaux de la Grand Borne est aussi caractérisée par une quasi mono-fonctionnalité. L'un des enjeux de cette opération est la diversification des fonctions urbaines à proximité.

Comment cette ambition de requalification et de régénération sociale va rayonner sur l'ensemble du territoire ? Comment redonner du sens et s'appuyer sur la population, sur les multiples cultures, l'économie présente pour augmenter la qualité de vie des habitants ?

Entre ces deux ambitions, l'une métropolitaine et l'autre intercommunale, les candidats vont devoir s'appuyer sur les ressources existantes du territoire et articuler les échelles productives en pratiquant un aller-retour entre local et global. C'est la question de la superposition de ces échelles qui est au cœur de la problématique. L'une des équations à résoudre est de rendre ce territoire productif pour les usagers de passage et pour les habitants en termes d'activités économiques, de qualité de vie et d'environnement exceptionnel.

Cela devra se faire dans une logique de maillage et de lien entre tous les grands éléments urbains environnants. En effet, le site de projet constitue la limite « en épaisseur » des deux communes inscrites dans le grand paysage. Cette limite est un atout pour réfléchir aux enjeux de productivité et une opportunité de maillage manquant entre les deux villes. Le développement urbain des deux communes s'est longtemps fait indépendamment, sans connexion, ni lien. Il y a donc un projet à mener de « maillage et d'ancrage de territoire ». Ce territoire s'est fait dans une logique de zoning, propre à l'histoire des villes nouvelles en France (planification territoriale et grandes infrastructures) qui ont peu laissés de place aux liens urbains et paysager. Il faudra donner un sens à ces liens créés.

1 FR-GrignyRisOrangis-C-APo3

2 FR-GrignyRisOrangis-C-Mo2



Ecoquartier Les Docks de Ris-Orangis



Les jardins familiaux de l'Orme-Pomponne

PARTIR DES RESSOURCES VERS UN PROCESSUS PRODUCTIF

L'une des thématiques proposées dans l'énoncé du thème sur ce site par European est « de la zone d'activités au quartier vivant ». Le site de réflexion est constitué d'un tissu de PME et de PMI qui créent un vivier d'emplois en hyper proximité urbaine. La situation des terrains à l'interface directe de zone d'habitations et à proximité de pôles de transport structurants permet d'imaginer le développement du tissu industriel, artisanal, commercial et économique à proximité de zones habitées. Cela permettrait de développer de nouvelles activités économiques pour et avec les habitants.

Le concours European est aussi une occasion de réfléchir à la ville récente vieillissante pour en faire une ville imaginative. Il s'agit aussi de proposer plus de mise en réseaux des habitants et des futurs usagers du site : partage, relation, mutualisation, mixité des usages de l'espace.

La jeunesse multiculturelle est un atout pour le territoire productif. Par rapport à d'autres territoires franciliens, le taux de motorisation ici est faible. La mise en place d'un vivier économique à petite échelle et la création d'une filière allant de la formation à la production, la vente et le recyclage intéresse fortement les municipalités. Cette production pourrait aussi être culturelle, génératrice de cohésion et de lien social entre les habitants. Il pourrait s'agir d'établir un cercle vertueux, auto-productif, et attractif au-delà du territoire pour son excellence.

Dans la politique des deux communes, tenir compte du « déjà-là » dans les nouveaux projets est fondamental. Que ce soit concernant le patrimoine bâti, humain, ou naturel, chacun est important. Il faudra prendre en compte l'héritage architectural des XXème et XXIème siècles et développer l'intervention architecturale expérimentale pour valoriser et transformer le cadre bâti existant. Dans cet enjeu de production et de mixité, le bâti doit intégrer de nouveaux usages, qu'ils soient privés, publics ou partagés adaptés aux différents rythmes.

« Une ville productive est une ville intelligente. »

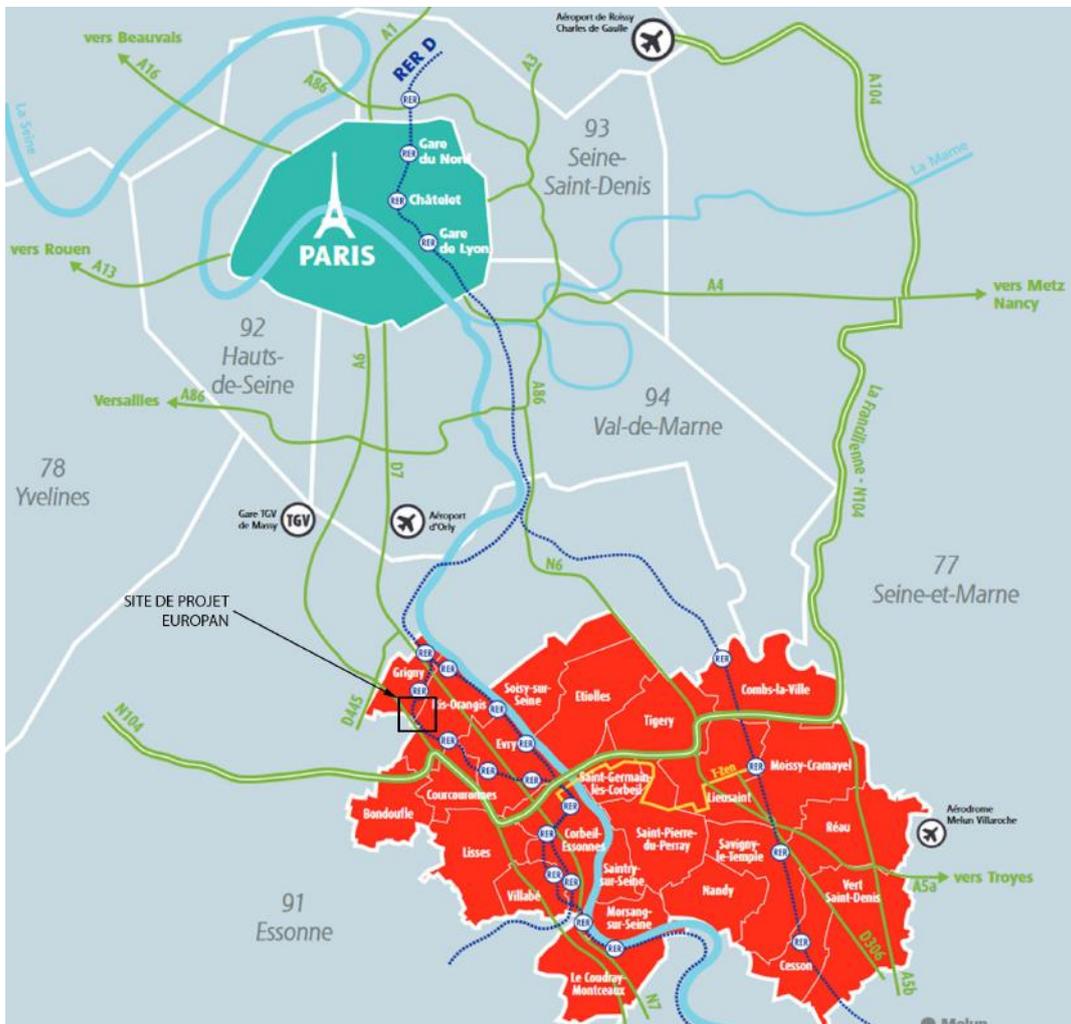
Stéphane Raffalli, Maire de Ris-Orangis.

« Une ville productive est une ville apprenante, une ville qui se forme. »

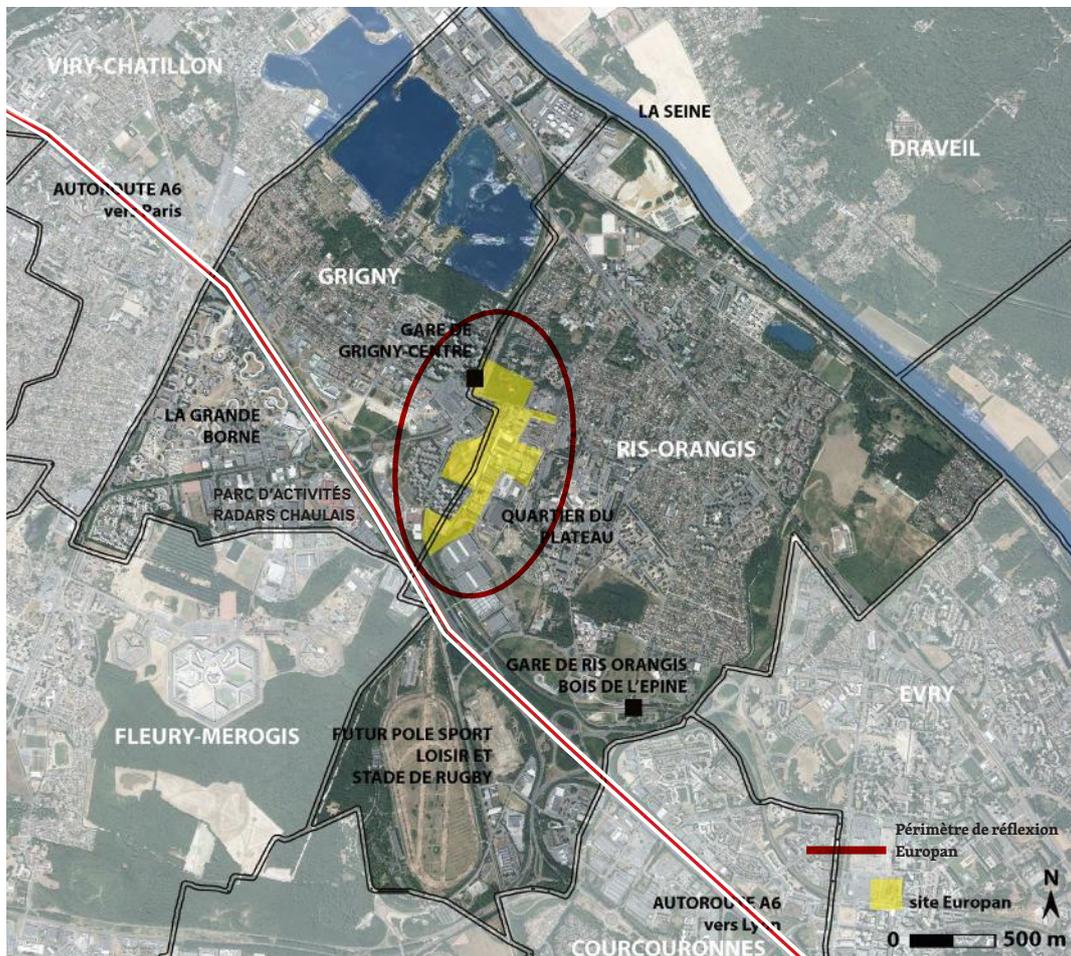
Philippe Rio, Maire de Grigny.

1	FR-GrignyRisOrangis-SS-AP05
---	-----------------------------

2	3	FR-GrignyRisOrangis-C-AP12	FR-GrignyRisOrangis-SS-P23
---	---	----------------------------	----------------------------



Un site de réflexion accessible depuis Paris



Un site de réflexion entre Grigny et Ris-Orangis

SITE DE RÉFLEXION

ARTICULER LE PROCESSUS URBAIN ET LE PROJET MICRO-LOCAL EXPERIMENTAL

Sur l'intégralité du site de réflexion, les candidats devront proposer de mettre en place une ville fluide pour réparer les fractures et envisager des continuités. La proposition urbaine et architecturale s'appuiera sur les espaces publics et les espaces communs. L'un des enjeux urbains consiste à générer de nouvelles activités économiques, sociales et culturelles sur cet axe Grigny / Ris-Orangis d'une part et l'axe Lacs de Grigny / Grand stade d'autre part. La question d'un urbanisme évolutif dans le processus pourrait être envisagé.

UN SITE FRAGMENTÉ EN RECHERCHE DE LIENS

Le site de réflexion défini par Europan est l'échelle urbaine sur laquelle il est possible d'intervenir. Il se situe entre la centralité rissoise du « Plateau/Moulin à Vent » et le centre-ville de la commune de Grigny. À cette échelle, Europan demande aux candidats d'avoir une approche permettant d'articuler le processus urbain entre grande échelle et micro-local, de manière fine et évolutive. Le centre du site de réflexion s'appelle la zone d'activités des Terres Saint-Lazare.

La connexion viaire entre les Terres Saint-Lazare et Grigny est quasiment inexistante hormis par la route de Corbeil. L'ensemble de ce territoire est à mailler pour constituer une ensemble cohérent avec les grands éléments urbains environnants. On y retrouve notamment au Sud-Ouest, l'autoroute A6 (axe Paris-Lyon) et une zone de plateformes logistiques, l'Orme Pomponne. Elle consomme beaucoup d'espace, en laissant des espaces verts en friche. Plus au Sud, se trouvent 6 hectares de jardins familiaux.

À l'Est, le site est directement jouté par le quartier du plateau, centre dynamique de Ris-Orangis où l'on retrouve la majorité des équipements de la commune. Au Nord, la route de Corbeil coupe le site de réflexion séparant le parc de la Theuillerie (un parc forestier de 4 hectares en friche) des Terres Saint-Lazare.

À l'Ouest, il est cerné par l'ensemble de la copropriété Grigny 2, par le centre-ville de Grigny et par la gare RER D de Grigny-centre. Au Sud-Ouest, se trouve la zone d'activités des Radars Chaulais dédiée notamment à l'agro-alimentaire. (Entreprise coca-cola 150 emplois, et

des entreprises agro-alimentaires notamment Bergam's - entreprise de sandwiches livrant toute l'Île-de-France, 300 emplois). Sur cette Zone d'aménagement Concerté (ZAC) et dans les centres-villes, il y a aussi un fort tissu de PME (Petites et Moyennes Entreprises). C'est ce qui caractérise ce territoire : un plateau économique le long de l'A6 et des axes routiers constitués à la fois de grande entreprises et de PME/PMI (Petites et Moyennes Industries) qui trouvent ici des conditions foncières acceptables et compatibles avec leurs activités.

Plus au Sud, de l'autre côté de l'autoroute A6, s'installera le site du grand stade. À l'inverse, au Nord, dans la vallée de la Seine s'étend un espace naturel exceptionnel, les lacs de Grigny.

Enfin, la route départementale RD310 est aujourd'hui une voirie présentant un environnement routier scindant la continuité urbaine entre Ris-Orangis et Grigny, par un profil ne reprenant pas le terrain naturel : tout d'abord en tranchée, elle éloigne la ville de ces abords.

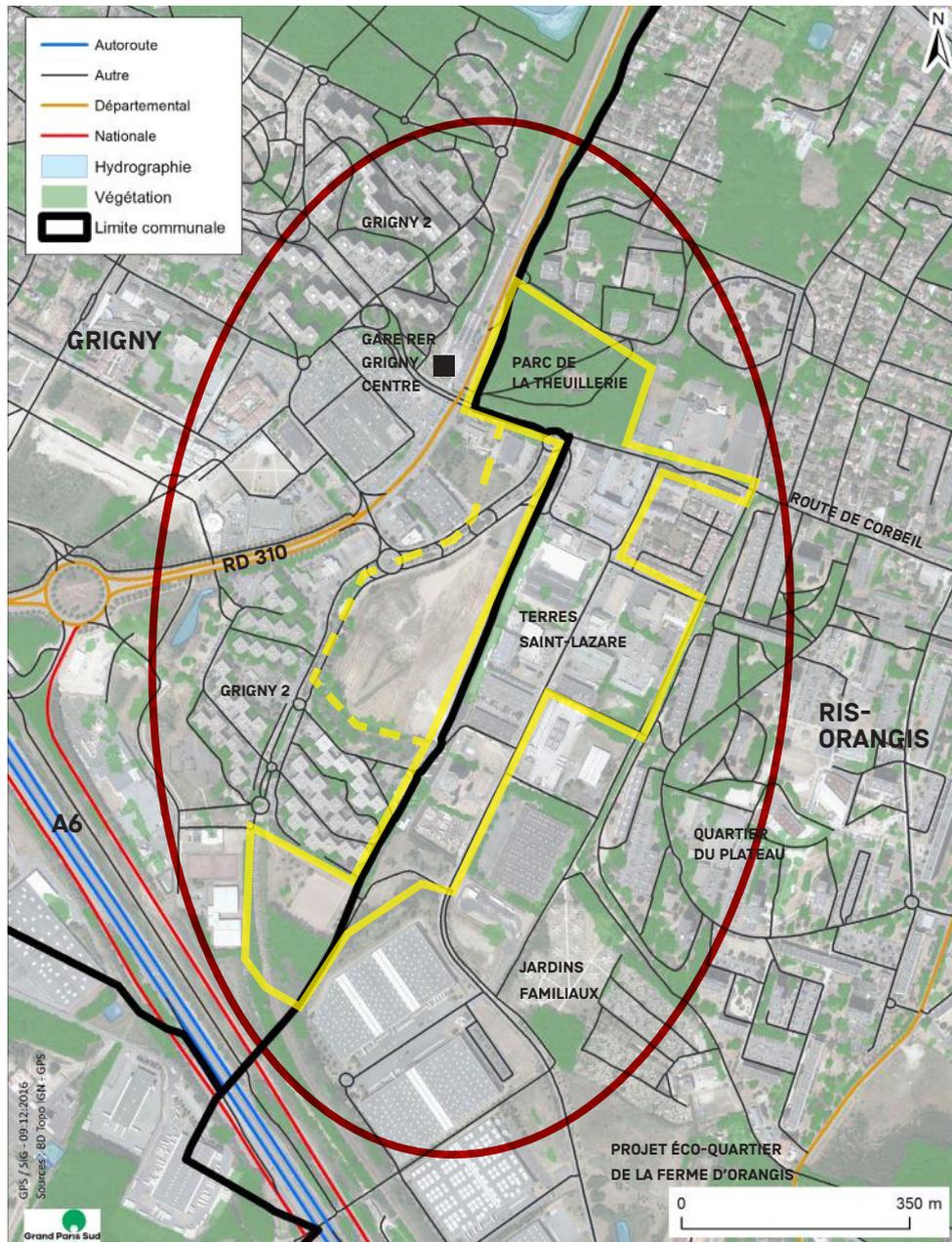
UN TERRITOIRE DE RESSOURCES

Le site de réflexion possède des fractures urbaines : l'autoroute, la route de Corbeil, les limites communales fortes, la RD310 descendant dans la vallée. Il possède aussi des ressources qui doivent être révélées : il est attendu des candidats des propositions pour identifier, exploiter les richesses, créer de la valeur, contribuer à fabriquer le patrimoine urbain et architectural de demain. Il faut regarder ce territoire d'un œil nouveau plus uniquement là pour réparer les erreurs commises par le passé.

Comment peut-on enrichir ce site ? Il faut identifier ce qui fait économie sur le territoire et prendre comme un atout les habitants. La diversité culturelle et sociale existante sur le site, notamment grâce aux populations de Grigny 2, est peu exploitée dans le tissu économique actuel. Il faut parvenir à définir une production non délocalisable : toute la chaîne de production peut être intégrée. L'idée est de s'appuyer sur le développement d'une économie présentielle voire circulaire.

1 FR-GrignyRisOrangis-C-Mo1

2 FR-GrignyRisOrangis-C-APoz



Un site en recherche de liens



Les jardins familiaux de l'Orme Pomponne à Ris-Orangis

ARTICULER L'ÉCONOMIE « DE MASSE » AVEC UNE ÉCONOMIE LOCALE SOCIALE ET SOLIDAIRE.

Au sein de la zone d'activités des Terres saint Lazare une économie de plus petite taille existe. Elle génère moins d'emplois mais pourrait favoriser les initiatives personnelles et collectives. Les bases de l'économie locale sociale et solidaire sont là. La présence d'une ressourcerie, le tissu social dense et multiculturel, le micro-foncier composé de petites entreprises, et l'arrivée d'une puissance économique importante (le pôle de destination du grand stade) sont autant d'éléments permettant d'imaginer la création de valeurs économiques productrices sur ce territoire.

ÉNERGIES ET EAU : LES RESSOURCES DU SOUS-SOL

« Nous avons des ressources sous nos pieds, pour boire et se chauffer, nous avons tout localement, la ville productive d'aujourd'hui n'est pas celle qui pollue, la production de demain doit être propre »

Philippe Rio, maire de Grigny

La notion de villes productives veut dire producteur de richesses mais aussi d'énergies, qui est l'une des valeurs de l'avenir. Le sous-sol est riche (géothermie, passage de l'aqueduc de la Vanne...) Il y a donc ici une capacité à produire sa propre énergie pour garantir une autonomie. C'est le cas avec le nouveau puits de géothermie en cours de forage à Grigny. L'aqueduc de la Vanne, qui sert à l'adduction d'eau de la ville de Paris passe le long du site. Il est à la fois un élément patrimonial, une servitude urbaine (inconstructibilité) et une liaison douce favorisant le lien. Un réseau d'eau partant de l'aqueduc et mis temporairement en attente pourrait être réactivé et servir à terme pour l'adduction de la ville. Il relie l'aqueduc au château d'eau situé au milieu des Terres Saint-Lazare. Pour la gestion de l'eau potable, la ville de Grigny est en concession jusqu'en 2018 : à ce terme, l'eau pourrait éventuellement retourner en régie d'agglomération.

AGRICULTURES URBAINES ET CIRCUITS COURTS

Le projet de l'éco-quartier de la ferme d'Orangis jouxte le site de réflexion au Sud-Est. Il se trouve dans la continuité des jardins familiaux (250 parcelles) et pourrait entrer en dynamique avec celui-ci. Il s'agit d'un secteur d'environ 10 ha à la limite de la zone urbanisée de Ris-Orangis, desservi par l'A6 et la gare RER D Ris-Bois de l'Épine. Ici, la ville peut reconquérir le patrimoine naturel et historique de la Ferme et du Château d'Orangis. C'est un Patrimoine local (bâti, naturel, historique et humain) plus perceptible dans le paysage urbain. Il s'accompagne d'un projet d'agriculture urbaine, allié à une offre nouvelle de logements.

Quatre enjeux sont ainsi portés dans le projet :

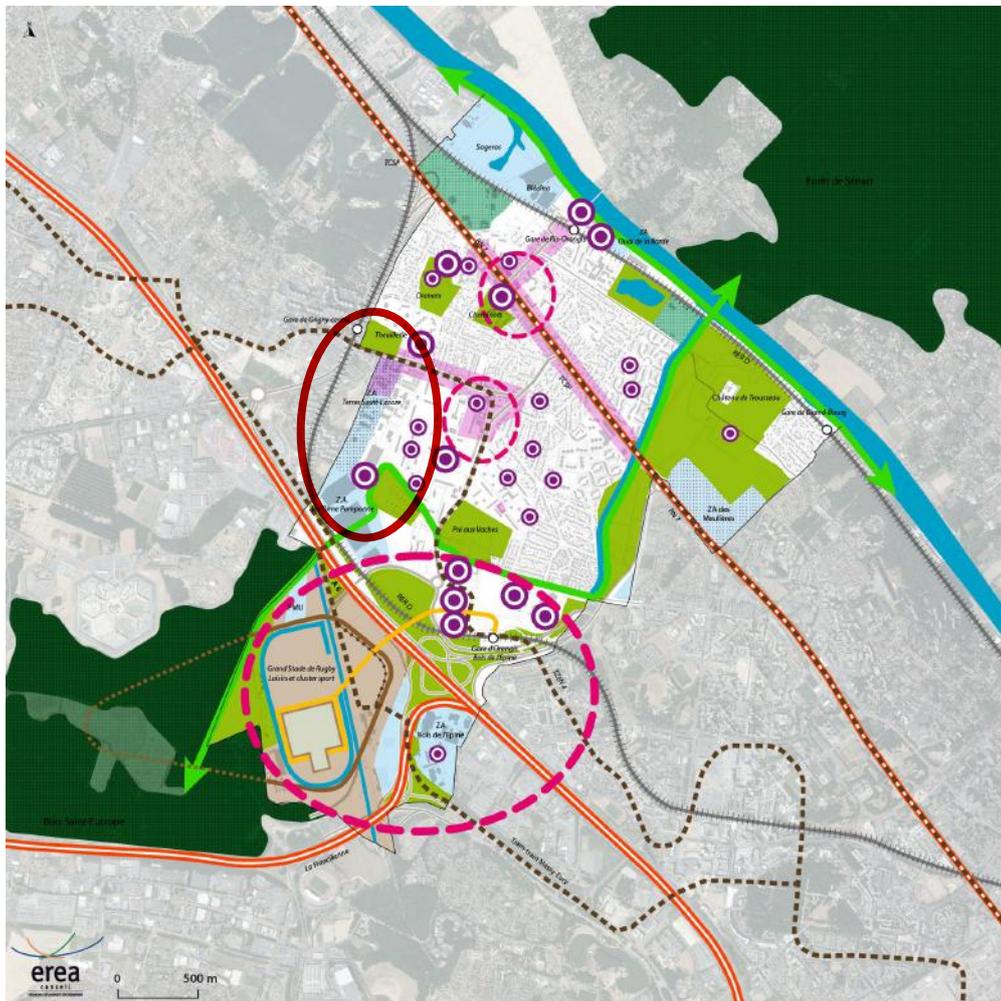
1. De la friche à la création d'un nouveau quartier répondant aux besoins de logements, proche des services et des transports en commun.
2. Constituer une identité patrimoniale forte dans un écrin agricole : créer une véritable synergie entre le projet urbain et le projet agricole.
3. Une stratégie énergétique basée sur le recours aux énergies renouvelables, une gestion sobre des bâtiments et une gestion alternative des eaux.
4. Des espaces publics favorisant le lien social : créer des espaces de qualité et conviviaux.

Ce projet permettra de développer les circuits courts en proximité d'ensemble de logements denses. Il pourra rentrer en résonance avec les propositions des candidats par la création de points de vente et de lieux de transformation de produits ou d'une production supplémentaire. Les communes souhaitent fournir la restauration collective des écoles de production biologique et local venant du territoire.

En parallèle, la ville de Grigny vient de signer un contrat avec le chef-cuisinier étoilé Thierry Marx. Il reprend la cuisine centrale à proximité de la copropriété Grigny 2 et y installe une école de cuisine avec une formation rapide dans les métiers de la restauration. Ce chef vient également d'installer, une brasserie dans une gare parisienne : « L'idée est de ramener de l'artisanat, de la vie dans les gares », souligne-t-il.

À noter que l'Essonne possède un terroir de proximité important (safran et miel du gâtinais, cressonnière, et une production agricole et maraîchère de qualité (voir le Triangle vert de l'Essonne, les potagers de Marcoussis...)).

1	FR-GrignyRisOrangis-SS-Mo1
2	FR-GrignyRisOrangis-SS-P24



Carte des polarités urbaines

- Polarités et aménités urbaines**
- Pôle de centralité
 - Pôle de destination à l'échelle nationale / internationale
 - Double polarité loisirs et cluster sport
 - Pôle et linéaire commercial
 - Pôle d'activités
 - Pôle d'activités avec mixité fonctionnelle
 - Polarité d'équipements à l'échelle intercommunale
 - Polarité d'équipements de proximité
 - Equipement sportif de plein air
 - Trame verte structurante
 - Coulée verte / berges de Seine
 - Seine, ru l'Ecoute s'il Pleut, lac des Docks, canal, aqueduc
- Axes de desserte structurants**
- Axes routiers**
- Autoroute et Francilienne
 - RN7
 - Liaisons d'échelle communale
- Transports en commun**
- Voies ferrées RER D
 - Projets de transports TZEN4, TCSP sur la RN7 et TTM (DUP)
 - TTME (Projet de modification)
- Périmètre de réflexion Europan

Carte des polarités urbaines , carte de synthese issue du PADD (Projet d'aménagement et de développement durable) de Ris-Orangis

Source : ville de Ris-Orangis



Ecoquartier Les Docks de Ris-Orangis

LES ENJEUX DU SITE DE RÉFLEXION

Proposer une mutation progressive du territoire.

Il s'agira d'articuler les échelles de production par la mise en place d'un processus associant contraintes, enjeux et gouvernances variés sur le site. Les candidats devront proposer des solutions innovantes mais aussi singulières pour faire de ce territoire un lieu « pionnier » dans son approche de la production urbaine. Le processus urbain pourrait être décliné dans un document prenant la forme d'une feuille de route accompagnée d'une boîte à outils. Il permet la mise en place d'actions coordonnées au gré des opportunités et de leur mise en forme spatiale.

Favoriser la liaison structurelle, urbaine, sociale et économique entre les territoires des deux villes.

Le site de réflexion (périmètre rouge) permettra de définir comment installer la stratégie urbaine de reconquête et de lien entre les deux communes. Le site de projet (périmètre jaune) verra la mise en œuvre du processus.

Prendre en compte l'impact du projet de pôle de destination autour du grand stade dans toutes ses composantes

(urbaine, économique, sociale, environnementale) pour favoriser son accroche à la ville au travers de l'aménagement du territoire des terres Saint-Lazare. La traversée des terres Saint-Lazare par les usagers du stade et/ou du pôle de destination autour de l'équipement, doit pouvoir favoriser l'attractivité urbaine et économique du site pour les habitants. « La gare de Grigny est la première gare du stade de rugby » Les candidats sont attendus sur cette approche articulée entre une entrée vers le grand stade et des « évènements » locaux entre la gare et le stade. Il faut répondre à une mixité de fonction, provoquer des aménités urbaines, des focales sur le parcours.

Penser une vision de la ville du XXIème siècle qui va se superposer à celle du XXème siècle.

Le paysage naturel a longtemps été submergé par des « objets » urbains hors d'échelle de la ville : les grandes infrastructures, les enclos de grandes tailles (industrie...), les espaces de logistiques, les grands ensembles de logements. Et pourtant c'est ici que l'on vient implanter à nouveau de grands équipements dans ces territoires de villes nouvelles inachevées. Mais cette identité de « grands objets » n'est peut-être pas qu'une contrainte, c'est aussi un atout. Il faut aujourd'hui reconquérir les interstices.

En parallèle, la place de l'utopie architecturale dans les villes nouvelles était très importante. Des architectes comme Andrault & Parat, ou Emile Aillaud dans le secteur de la Grande Borne ont profité des villes nouvelles comme d'un champ d'expérimentation sur les formes architecturales et sur l'urbanisme. Comment régénérer cette vision urbaine? que faut-il en garder, que faut-il transformer ? où est la qualité urbaine et architecturale de ces espaces ? A l'heure où l'Etat s'apprête à réinvestir par le biais d'un grand équipement national mais aussi par le biais de l'ORCOD, cette thématique est au cœur des réflexions. Quelle nouvelle forme de ville ancrée dans notre siècle pourrait en découler?

1

FR-GrignyRisOrangis-C-Mo6

2

FR-GrignyRisOrangis-C-AP11



SITES DE PROJET

DES LIEUX D'EXPÉRIMENTATIONS URBAINES ET ARCHITECTURALES

LES SITES DE PROJET

Europarc a défini un périmètre de projet dans lequel sont identifiées des parcelles potentiellement opérationnelles. Dans ces territoires, les candidats apporteront des réponses architecturales. Ils devront repenser le mode de vie quotidien des habitants. La population étant peu mobile pour l'instant, celle-ci a des besoins de proximité : se loger, travailler, avoir accès à la culture, accéder à l'éducation, améliorer les déplacements. Les candidats pourront s'accrocher aux nouveaux modes de vie pour créer du lien social en rapprochant lieu de vie, lieu de travail et lieux culturels. Il s'agira de partir des richesses actuelles pour aller vers les richesses futures. La ville fertile s'appuie sur le potentiel et l'imagination. Comment toutes ces ressources ou projets peuvent rentrer dans une dynamique supérieure, qui rassemble ? Comment ces éléments peuvent être intégrés à un maillage plus large ? comment développer l'intervention architecturale pour valoriser et transformer le cadre bâti existant ?

1. LE PARC DE LA THEUILLERIE

La présence de la nature et de l'eau sont des éléments extrêmement importants sur ce territoire, ainsi que l'a révélé l'étude Arc Sud francilien de la ville de Ris-Orangis (cf. le paragraphe études urbaines) : la Trame verte et bleue des lacs de Grigny le long de la Seine vers le Parc des Loges à Evry passe par le site d'Europarc. Elle englobe les espaces interstitiels, l'agriculture urbaine et le parc de la Theuillerie. Il se situe le long de la route de Corbeil et fait le lien entre plusieurs entités : la gare de Grigny, la résidence de la Theuillerie sur le coteau, les terres Saint-Lazare et le quartier du plateau : « *Il ne faut pas craindre l'ouverture du parc qui ne profite à personne pour le moment...* » dit Stéphane Raffalli. Constitué de grands arbres et de clairières, il sert principalement de liaison piétonne et pour le moment n'est pas encore valorisé.

C'est un lieu naturel au cœur de l'activité urbaine des deux communes qui pourrait devenir un lieu productif. Il s'agit donc de considérer la nature comme ayant également une valeur ajoutée économique et culturelle.

2. LES TERRES SAINT-LAZARE : LA FRICHE LIDL ET LES SERVICES MUNICIPAUX

Le site de projet se concentre principalement sur la zone d'activités des Terres Saint-Lazare, un secteur de 19 hectares, désigné comme l'un des trois secteurs à enjeux dans l'étude urbaine de l'Arc Sud de l'AUC. Cette zone est morcelée par des bâtiments d'activités, zones commerciales et par de petites zones de résidences pavillonnaires introverties. Il est constitué d'un réseau de PME déjà existant, ainsi que de plusieurs enseignes de distribution agro-alimentaire. Le foncier est à 80 % privé sur ce site. Plusieurs entités ont néanmoins été identifiées par la mairie de Ris-Orangis comme pouvant être directement opérationnelles. L'ancien magasin LIDL inoccupé et qui s'est déplacé sur une parcelle voisine en laissant un espace en friche ; mais aussi les bâtiments obsolètes des services techniques municipaux de la ville qui seront déplacés eux aussi. Comment requalifier ces espaces bâtis ? Il s'agira ici d'expérimenter des projets architecturaux comme des « exemples exploratoires » du processus urbain à mettre en œuvre sur le site de réflexion. Ces projets, support d'innovation, ont une valeur culturelle pour le territoire, créatrice de patrimoine.

Les problématiques du parc d'activités sont :

- Vieillesse des espaces publics
- Cheminements piétons et cyclables de mauvaise qualité
- Activités peu qualitatives et parfois peu soucieuses de leur aspect
- Présence de friches
- Isolement urbain, fermeture sur les quartiers d'habitations voisins

Les enjeux sont la mise en place d'une veille de maîtrise et d'intervention foncière, pour réguler les mutations et saisir d'éventuelles opportunités : favoriser un effet de levier pour redynamiser le secteur.

1 FR-GrignyRisOrangis-SS-AP01

2 FR-GrignyRisOrangis-SS-AP03



Le parc de la Theuillerie



Terrain de l'Orme Pomponne

3. TERRAIN VIERGE DE L'ORME POMPONNE

Ce terrain public n'a pour le moment aucune affectation déterminée. Il est traversé par un cheminement piéton entre Grigny2 et les Terres Saint-Lazare. C'est le seul terrain qui se situe à l'interface entre les deux villes. Il constitue pour le moment un interstice naturel, un délaissé urbain dont les habitants s'emparent pour des usages multiples.

Il faut noter qu'une ligne électrique haute-tension traverse le site d'Est en Ouest. Le terrain de l'Orme Pomponne se prolonge par la parcelle occupée par le château d'eau de la ville en lien direct avec l'aqueduc de la Vanne.

4. ROUTE DE CORBEIL

La route de Corbeil constitue l'un des axes historiques majeurs qui relie les villes de Grigny, Viry-Châtillon, Ris-Orangis. Cet axe met en lien les noyaux villageois anciens. Il axe pourra être le support d'un réseau de liaisons intercommunales, de desserte des quartiers d'habitat et d'activités, et de rabattement vers la gare pour les modes doux.

Actuellement, la route de Corbeil est l'artère routière entre Ris-Orangis et Grigny sur le plateau. Elle crée le lien entre les deux communes. Ce lien en fait un espace public qui pourrait devenir le support à la création d'une continuité urbaine plus forte, renforçant les usages piétons et la qualité des mobilités douces. Sa position stratégique entre les terres Saint-Lazare et le parc de la Theuillerie en fait un élément essentiel à prendre en compte.

5. AVENUE PAUL LANGEVIN

Les terres saint-Lazare sont desservies par l'avenue Paul Langevin, du Nord au Sud. C'est ce que l'on pourrait appeler une voirie « active » en plein centre de l'ilot. Exagérément large, elle sert surtout d'axe routier pour les camions des entrepôts à proximité.

6. LE CHEMIN RURAL DE L'ORME POMPONNE

En parallèle de l'avenue Paul Langevin, le chemin rural de l'Orme Pomponne n'est pas valorisé, et totalement privatisé. Il s'agira de le prendre en compte dans la création des liaisons et du maillage créé dans le site.

7. UNE PARCELLE À PART DANS LE SITE DE PROJET : LE TERRAIN DE LA FOLIE

Au Nord-Ouest, sur la ville de Grigny, se trouve le terrain de la Folie actuellement en friche, propriété de la mairie et bientôt détaché du foncier de la grande copropriété de Grigny 2. L'intégration du terrain dans le périmètre de projet est pertinente pour travailler sur la relation entre le site et la commune limitrophe.

Au titre de l'ORCOD-IN, l'agglomération et l'EPFIF engagé, parallèlement au concours Européen, une étude urbaine sur le périmètre de Grigny 2, y compris sur le terrain de la Folie (dans le cadre du Nouveau Programme de Rénovation urbaine). Au regard de l'avancement des travaux et des orientations étudiées par l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine, l'EPFIF se réserve la possibilité de solliciter, en accord avec les collectivités, les équipes lauréates pour leur demander d'affiner leurs travaux, en lien étroit avec l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine.

Ce terrain de 7 hectares est l'une des franges urbaines de la ville support d'enjeux également liés à la gare. Il pourrait faire l'objet d'un processus d'urbanisme temporaire et d'implication citoyenne sur un principe pouvant être de l'acupuncture ou le déplacement de lieux d'émulation économique territoriale.

ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES

Les candidats devront se positionner sur un développement urbain pouvant aller jusqu'à la démonstration opérationnelle via un travail sur la forme architecturale : cette démonstration pourra avoir lieu sur les sites de projets opérationnels détaillés ci-dessus.

Comment peut-on se saisir de l'archéologie vivante de la ville du 20ème siècle ? Il s'agira de créer la régénération d'un tissu urbain basé sur la création d'une économie locale, productive et solidaire. Cette approche pourra être menée dans un tissu mixte alliant espaces collectifs et lieux communs, dans une logique d'hybridation. Ces lieux pourront être associés à d'autres éléments de programmes : des lieux de partages et/ou des lieux d'habitat sous toutes ses formes innovantes (logement, habitat participatif, résidence, accueil temporaire, intergénérationnel, mixte) prenant en compte les spécificités d'un territoire de seconde couronne.

1	FR-GrignyRisOrangis-PS-P45
2	FR-GrignyRisOrangis-PS-P13



Avenue Paul Langevin



Le terrain de la Folie



Vue semi-aérienne sur le terrain de la Folie

L'identification de lieux collectifs permettra la pratique de micro-économies dans une logique de mutualisation. La question des filières, de la cohérence entre les diverses micro-économies pourra être traitée.

La programmation architecturale et urbaine n'est pas arrêtée. Les équipes European peuvent explorer plusieurs pistes de programmation au regard des enjeux décrits ci-dessus tout en s'inscrivant dans la mobilisation possible des acteurs du territoire :

- des programmes économiques : activités liées aux ressources du territoire, humaines, économiques, environnementales et touristiques, services aux entreprises et aux habitants, bureaux et commerces de proximité.
- des programmes des lieux d'habitat sous toutes ses formes innovantes et mixtes au regard d'un contexte urbain particulier (grande Borne, Grigny 2)
- des espaces culturels restant ancrés dans les pratiques de la ville quotidienne, mais aussi dans l'espace public. Occupation temporaire, redécouverte d'espaces urbains par la culture et l'associatif.
- Des équipements publics innovants, attachés au développement économique, social, touristique et environnementale du territoire

Enfin, les équipes European pourront inscrire le paysage comme l'une des composantes du projet, en s'appuyant sur les études urbaines existantes qui révèlent des continuités paysagères particulièrement intéressantes sur le grand territoire. Dans tous les cas, il s'agira d'avoir une démarche expérimentale et de revendiquer sa valeur culturelle. Pour augmenter la qualité de l'architecture et des espaces publics il faut penser en amont l'évolution de la programmation dans la transformation de la ville.

Il n'est pas demandé aux candidats d'apporter des réponses sur tous les sites de projet il faut faire des propositions dans le cadre d'un propos nettement explicité à l'échelle du secteur de réflexion, en fonction du parti pris des candidats. Ils décideront d'une ou plusieurs applications sur les sites de projets en fonction de phasages ou de processus.

LES ATTENDUS ET SUITES DU CONCOURS

Les candidats devront articuler toutes les échelles de productivité depuis la stratégie urbaine jusqu'à la forme architecturale et typologique sur les secteurs de projet.

À l'échelle territoriale, les candidats sont invités à instaurer une transition urbaine productive. Ici, la gestion foncière fait partie du sujet : il faut prendre conscience que cette évolution concerne de multiples propriétaires publics et privés. Leurs enjeux économiques doivent également orienter la gestion transitoire du site. Les réponses iront vers un processus à long terme et vers la possibilité d'un nouvel urbanisme des mutations. Comment traverse-t-on ce territoire ? Comment sont créées de nouvelles structures urbaines qui permettent l'installation de lieux en dynamique ?

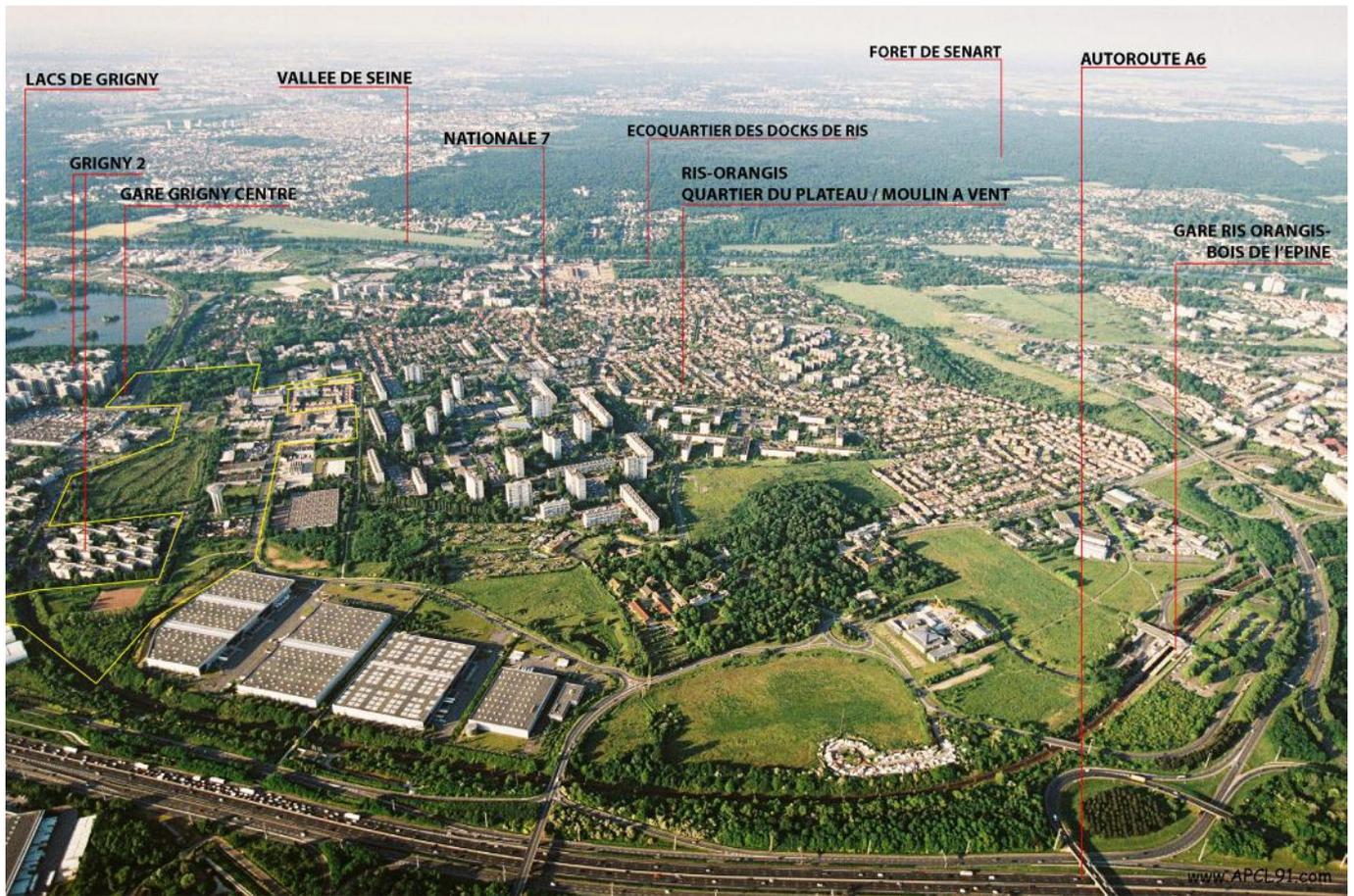
RÉPONDRE À L'ENJEU D'ARCHITECTURE(S) EXPLORATOIRE(S)

European attend des candidats une recherche architecturale sur la question de la forme, de la typologie pour des programmes, mutables et mixtes. Tout cela devra être en rapport avec l'évolution et l'économie de la ville. Qu'est-ce qu'une architecture hybride et productive ?

Loin de l'architecture « spéculative », c'est la question de la formalisation et de la matérialisation de projets architecturaux en lien avec le « commun », avec l'espace public. Une architecture qui réponde à des usages productifs, adaptables, mutables. C'est une architecture dite « incarnée » : Comment répondre à un processus productif par de vraies dispositions architecturales fabricant la ville ?

Hormis le site de la Folie, lié à l'ORCOD-IN, les autres sites identifiés dans le périmètre de projet sont tous en position potentiellement pré-opérationnels. Les Terres Saint-Lazare constituent un ensemble sur lequel sont attendus des dispositifs innovants en matière de montage foncier. Les villes et l'agglomération et l'EPFIF pourront proposer aux candidats des suites pré-opérationnelles en maîtrise d'œuvre urbaine ou en montage d'opérations architecturales.

1	FR-GrignyRisOrangis-PS-P29
2	FR-GrignyRisOrangis-PS-P09
3	FR-GrignyRisOrangis-PS-AP03



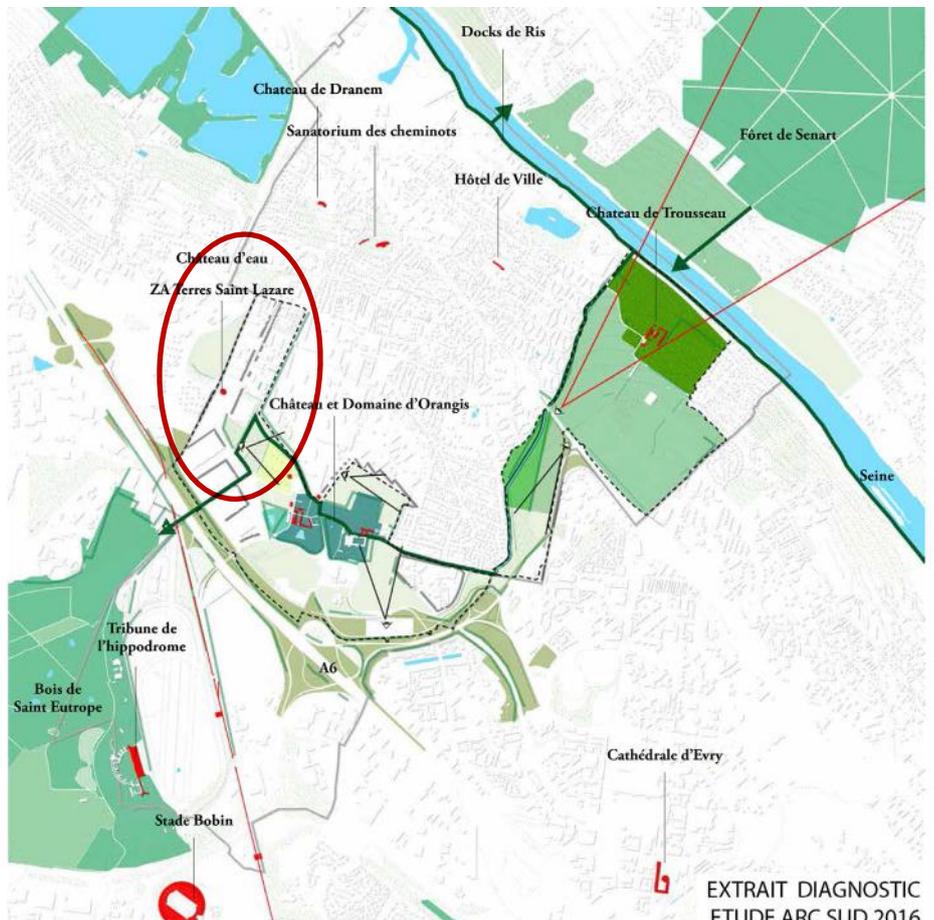
DIAGNOSTIC PARTAGÉ

PAYSAGE ET GEOGRAPHIE DE L'ARC SUD

Le site est à la croisée d'influences variées, de l'Hurepoix et de la Brie, lui conférant un potentiel d'espaces riches et diversifiés. L'Arc-Sud de Ris-Orangis concentre des unités de paysage typiques du centre Essonne : un paysage urbanisé associé à un patrimoine architectural et urbain avec notamment la présence de l'aqueduc sur sa frange ouest, du Bois de St Eutrope à l'Ouest (235 ha), de la Forêt de Sénart (3000 ha) en rive droite de la Seine.

50 mètres de dénivelé sont présents entre la vallée de la Seine et la RN7, créant de nombreux points de vue remarquables en direction de Champrosay et de la Forêt de Sénart. La Ferme Lot et les propriétés de part et d'autre de l'Avenue de l'Aunette dans l'ancien hameau d'Orangis ainsi que le Parc Trousseau constituent le patrimoine architectural et paysager majeur du site.

Excepté pour le secteur nord, la Z.A. des Terres St Lazare et du Plan II, l'Arc Sud est aujourd'hui urbanisé sur son pourtour. Les espaces centraux sont composés de friches herbacées autour de la gare du Bois de l'Épine, sur l'emprise dite de l'Aunette et des 60 Arpents. L'échelle des espaces ouverts et les dégagements visuels associés constituent une des spécificités de l'Arc Sud. Le Ru de l'Écoute s'il pleut longe la façade urbaine nord-est de la commune et constitue une liaison piétonne entre la vallée de Seine et le quartier du Plateau, prolongé par une liaison douce jusqu'au Bois de St Eutrope via les jardins familiaux.



EXTRAIT DIAGNOSTIC ETUDE ARC SUD 2016

GÉOGRAPHIE : UN TERRITOIRE EN BALCON SUR LA VALLÉE DE LA SEINE

Ris-Orangis et Grigny sont installées dans un paysage façonné par la Seine. La plaine, des coteaux boisés rencontrent le plateau du Hurepoix, riche et fertile. Les deux communes ont connu un développement qui rejoint beaucoup celui d'autres communes franciliennes s'accrochant ainsi aux coteaux de la Seine.

À l'origine, les bourgs s'installent sur les coteaux, pour profiter de la ressource en eau s'écoulant de la couche d'argile du plateau. On retrouve les bourgs de Ris, d'Orangis, et de Grigny, qui se situent sur la crête. Leurs limites administratives sont définies « en lanières » du plateau aux rives de Seine, de sorte que chaque commune possède un peu de chaque territoire : accès à la voie de navigation et la Seine, aux terres fertiles de la plaine alluvionnaire, aux coteaux boisés, et aux plateau céréalier.

HISTOIRE : DE LA VILLE NOUVELLE À LA VILLE CONSTITUÉE

Mais la construction commune des villes s'arrête là. Très vite, les deux histoires urbaines deviennent distinctes malgré leur proximité géographique immédiate.

La ville de Ris-Orangis, 27 300 habitants, s'est donc développée à partir de la nationale 7, à partir des coteaux de la Seine, et dans la plaine où l'on retrouve un fort patrimoine industriel, des zones principalement résidentielles, jusqu'au plateau. Celui-ci a été urbanisé à partir des années 50, dans le cadre de la politique de construction de grands ensembles associés aux usines LU et Danone aujourd'hui disparues. Le quartier du plateau, qui jouxte au Sud le site de projet est l'un des plus anciens grands ensembles : c'est l'un des quartiers qui concentrent la plupart des équipements de la ville dont une médiathèque et une école de musique. Ce quartier est l'une des polarités les plus fortes de la ville et il attire de nombreux habitants de Grigny venant à pied en empruntant la route de Corbeil.

Actuellement, la ville mène une politique urbaine ambitieuse, portant sur la reconquête de ses friches urbaines, alliant innovation, approche culturelle, mixité et reconquête d'espaces naturels délaissés (cf. le projet des docks de Ris en bordure de Seine).

La ville de Grigny, 26 637 habitants, est longtemps restée un village. C'est avec le 20ème siècle que la commune connaît vraiment son développement et cela dès les années 60. Grigny se retrouve alors au cœur des politiques publiques de la construction massive des grands ensembles. C'est le cas avec le quartier de logements sociaux de la Grande Borne, inscrit au patrimoine architectural du XXème siècle puis de la copropriété Grigny 2 de 45 hectares. Grigny 2 est l'un des plus grands ensembles privés d'Europe. On peut la considérer comme une véritable « ville privée dans la ville ».

La ville se retrouve ainsi construite comme une grande succession d'entités urbaines plus ou moins étanches, venant directement des politiques de l'Etat. La cohésion urbaine n'y est pas assurée. Seul le projet de centre-ville entamé en 1998 créé un lieu commun à tous les Grignois et progressivement une interface entre tous les quartiers. Le concours Européen devrait amener à réfléchir sur la régénération de ces territoires. Comment faire de cette opportunité un lien permettant à toutes ces entités de se connecter et participer ainsi à créer une ville cohérente et régénérée ?

Aujourd'hui économiquement, Ris-Orangis est une ville tournée vers les services, Grigny possède une économie plus jeune, tournée vers l'industrie entre autres agro-alimentaire.

Les infrastructures de transport de la fin 19ème et du 20ème siècle ont marqué le territoire de cicatrices dans les deux villes, séparant les quartiers et les entités les unes des autres : dans la vallée, le chemin de fer, et sur le plateau, l'autoroute et les voiries transversales. C'est aussi le cas de la RD310. Parallèlement à la Seine, le territoire est donc aussi structuré par de grandes artères de transports : l'autoroute A6 et la route de Corbeil, sur le plateau, la nationale 7 qui arrive de Paris dans la vallée, les voies ferrées Nord et Sud du RER D.

Toutes ces étendues et infrastructures urbaines sont bordées de zones tampons qui ont mis à distance les transports, et ont créé des espaces naturels interstitiels conséquents. Dans la vallée de Seine, l'exploitation des carrières et des sablières s'est arrêtée tardivement, dans les années 50. Les deux communes possèdent ainsi une armature paysagère solide révélée dans toutes les dernières études urbaines sur les communes (AUPA et la Fabrique urbaine sur Grigny et l'AUC sur Ris-Orangis.)

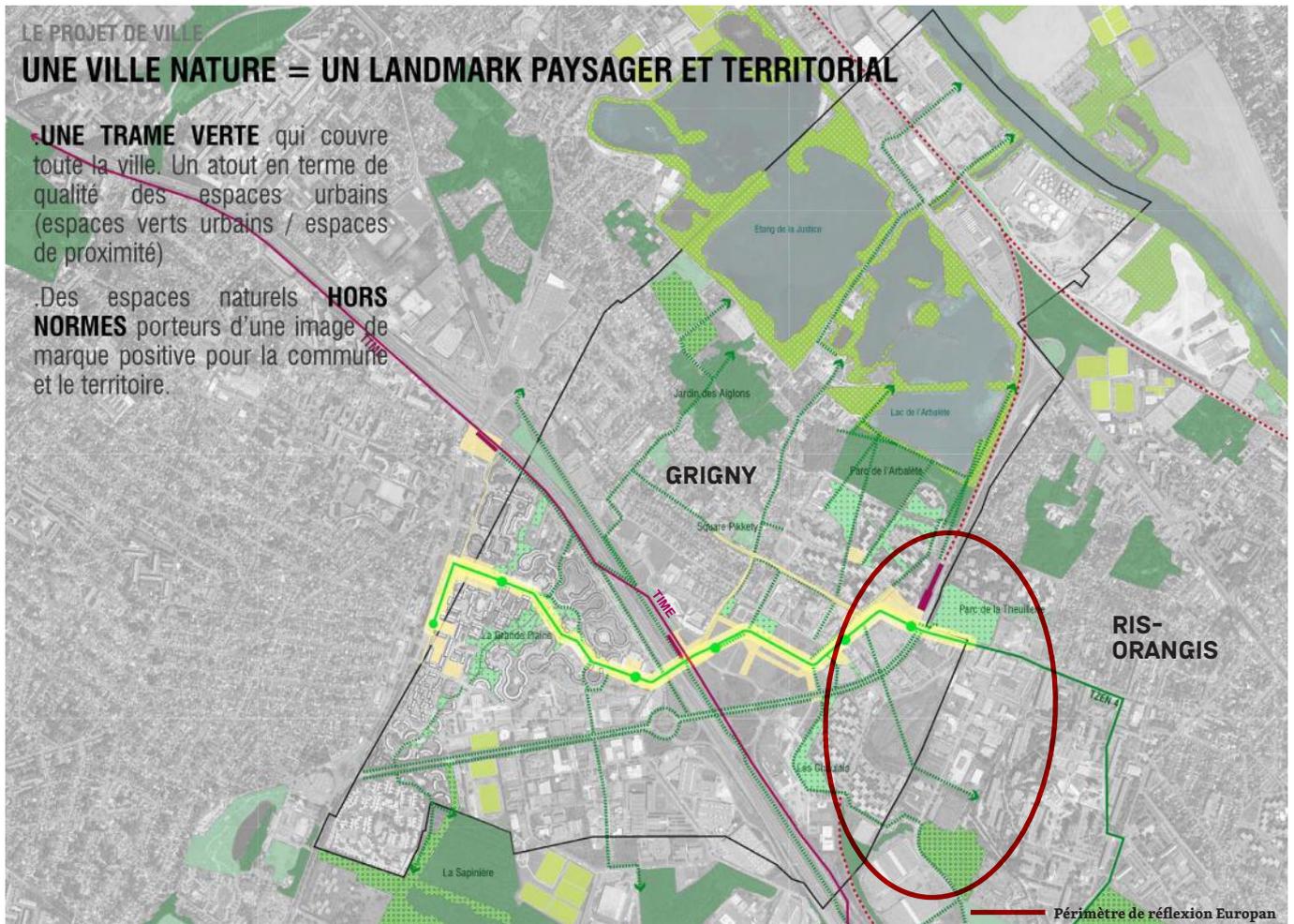
1	FR-GrignyRisOrangis-C-AP05
2	FR-GrignyRisOrangis-C-M03

LE PROJET DE VILLE

UNE VILLE NATURE = UN LANDMARK PAYSAGER ET TERRITORIAL

UNE TRAME VERTE qui couvre toute la ville. Un atout en terme de qualité des espaces urbains (espaces verts urbains / espaces de proximité)

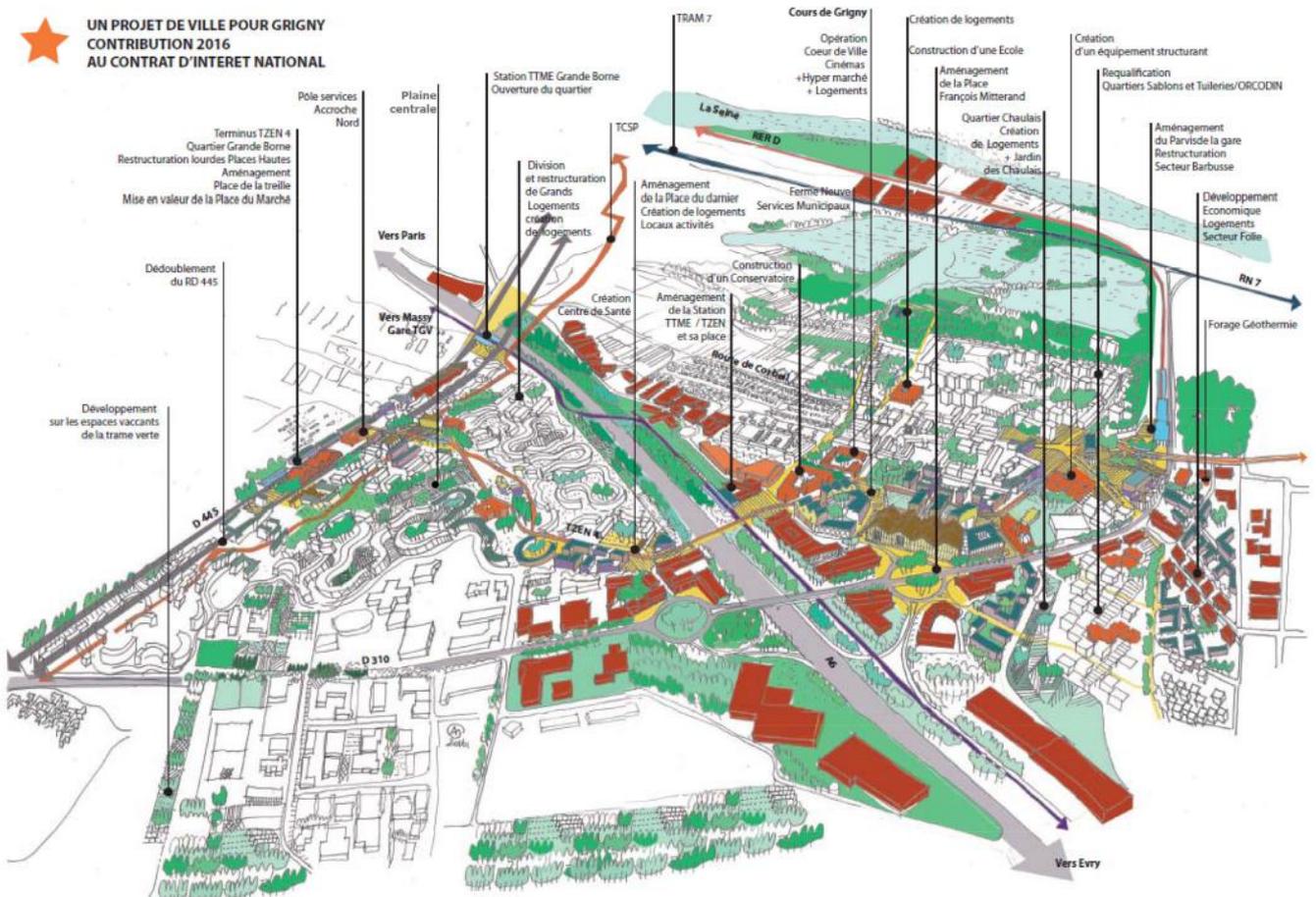
Des espaces naturels **HORS NORMES** porteurs d'une image de marque positive pour la commune et le territoire.



La trame verte de la ville de Grigny

Source : Plan guide de renouvellement et de développement urbain - contribution au contrat d'Intérêt National, ville de Grigny - GIP Grigny, étude réalisée par AUPA / LA FABRIQUE URBAINE

UN PROJET DE VILLE POUR GRIGNY
CONTRIBUTION 2016
AU CONTRAT D'INTERET NATIONAL



Un projet de ville pour Grigny

Source : Plan guide de renouvellement et de développement urbain - contribution au contrat d'Intérêt National, ville de Grigny - GIP Grigny, étude réalisée par AUPA / LA FABRIQUE URBAINE

FABRIQUER UNE CENTRALITÉ POUR LA MÉTROPOLE SUD FRANCILIENNE

Le contexte institutionnel pose les premières bases de réflexion, à grande échelle. En 2015, la France a mis en œuvre une politique de réforme territoriale dense qui a vu le regroupement des régions, la création de métropoles administratives et de nouveaux regroupements extra-communaux.

Avec la réforme, Ris-Orangis et Grigny sont devenues membres d'une nouvelle entité administrative de 337 000 habitants et de 222 km² : l'agglomération Grand Paris-Sud Seine-Essonnes -Sénart. Cette agglomération englobe 24 communes. Ainsi constituée, elle n'appartient pas à l'entité administrative de la métropole du Grand Paris.

Aujourd'hui, Grigny et Ris-Orangis se situent donc dans l'aire urbaine de Paris, mais en dehors de la métropole, en entrée Sud du Grand Paris. Cette proximité est une force et se concrétise par le développement du grand projet métropolitain en marge de l'autoroute. Le stade de rugby et son quartier connexe vont accompagner la redynamisation d'un territoire.

Ce nouveau regroupement communal pose la question du positionnement de cette agglomération au sein de la nouvelle donne territoriale. Aussi, les élus du territoire cherchent à affirmer une position métropolitaine. Quelle attractivité et quel rôle le territoire pourrait jouer ? Mais surtout : comment devenir une polarité et concilier un projet métropolitain avec le développement d'une vie locale de proximité ?

Le 24 juin 2016 la communauté d'agglomération a signé, en partenariat avec l'Etat, les conseils départementaux et l'agglomération Cœur d'Essonne, le Contrat d'Intérêt National (CIN) Porte Sud du Grand Paris par lequel elle revendique sa place dans la construction métropolitaine en tant que pôle majeur du développement métropolitain. Quatre priorités sont déclinées : l'offre de transport, le développement économique, le logement et le cadre de vie.

1

FR-GrignyRisOrangis-C-M13

2

FR-GrignyRisOrangis-C-M14

UNE POPULATION JEUNE ET MULTICULTURELLE

A Grigny, 50% de la population habite la commune depuis au moins 10 ans. Les revenus nets déclarés moyens sont de 1252 / mois / foyer* soit 1500 euros de moins qu'en IDF et 700 euros de moins qu'en France. 50 % de la population se déplace en transport en commun et seul 40 % des habitants sont motorisés. La population est très jeune : 1 personne sur 2 a moins de 25 ans. Cette population connaît un fort décrochage scolaire. Il est nécessaire de lui offrir une vraie qualité de vie attractive et créer une économie de proximité. Pour cela, le tissu des PME/PMI est très attractif.

UNE ACTUALITÉ DE GRANDS PROJETS

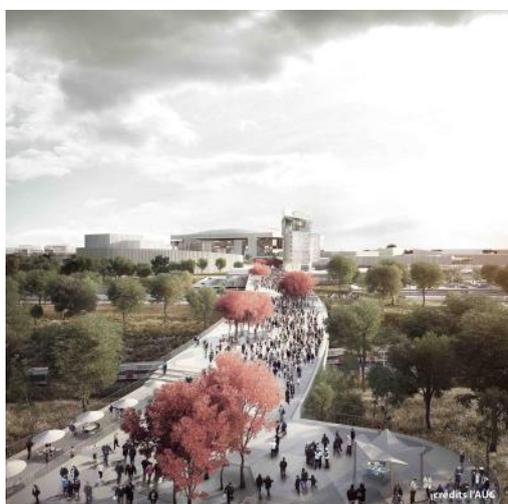
Toutes les opérations urbaines de Ris-Orangis tentent de se raccrocher à l'identité géographique du territoire. Les deux communes cherchent à innover dans leur stratégie de régénération urbaine (Ris-Orangis) et à réparer les fractures urbaines (Grigny). À l'image de l'éco-quartier des Docks en lien avec le développement de lieux culturels.

A Ris-Orangis, la réflexion porte principalement sur la mutation de friches industrielles et commerciales et la régénération de site occupé. Cernée par Grigny, Evry et la Seine, la ville applique ainsi depuis 20 ans, une stratégie de reconquête de « la ville sur la ville » qui s'illustre à travers divers projets. Ris-Orangis veut être un laboratoire d'innovation urbaine. Par conséquent le maire est très ouvert aux architectes qui expérimentent, on retrouve aux docks de Ris par exemple un immeuble de logements collectifs en structure bois.

À Grigny, il s'agira de réfléchir au renouvellement de la ville sur la ville, du fait d'une image très dégradée, et à la valorisation autour de la gare. En effet, la ville dispose d'un foncier mutable maîtrisé : des terrains à bâtir situés en plein cœur de ville dans la ZAC Centre-Ville, le terrain de la Folie et le secteur mutable de la dalle Barbusse situé au pied de la gare et occupé par une quasi-friche commerciale. Ce sont près de 12ha à proximité immédiate de la gare. Des commerces subsistent mais la « coque » commerciale doit disparaître d'ici à 5 ans. Si le concours Européen n'a pas vocation à proposer la restructuration du quartier autour de la gare, ce secteur doit constituer un point d'appui dans la réflexion des candidats.



Etude urbaine sur le projet du stade de rugby @ AUC



Etude urbaine sur le projet du stade de rugby @ AUC

DEUX GRANDS PROJETS STRUCTURANTS

Un pôle de destination métropolitaine autour du Grand Stade de la Fédération Française de Rugby

La Fédération Française de Rugby va construire une aréna ultramoderne et multifonctionnelle de 82 000 places. Le grand stade va drainer une population venant de toutes les horizons. L'équipement de la FFR est inscrit au sein d'un périmètre de projet urbain beaucoup plus large. En parallèle des études menées en vue de la création du pôle d'excellence dédié à l'économie du sport sur le secteur au sud-est du stade, un dispositif d'AMI* (appel à manifestation d'intérêt) a été lancé en octobre 2016 par l'agglomération Grand Paris Sud pour un secteur de 48ha situé au nord du futur stade. Ce dispositif souple permettra aux acteurs du monde économique, investisseurs et/ou opérateurs, de proposer des projets de développement en co-construction avec le territoire, en faveur notamment d'une programmation de loisirs-commerces innovante et attractive.

Aux abords du site de projet Europan, le projet du stade et du pôle de destination auront un effet levier considérable notamment sur l'amélioration des transports structurants et le développement de l'emploi sur ce secteur.

Bien que la programmation urbaine du pôle de destination ne se précisera que dans le courant de l'année 2017, à l'issue de la démarche d'AMI notamment, la vision du territoire est très claire quant à l'ambition urbaine portée pour ce site, en vue de créer un véritable collecteur métropolitain, vecteur d'une urbanité nouvelle en lisière d'un bois de 250 ha. Les candidats pourront y voir un enjeu pour leur projet : comment faire de l'arrivée d'un stade et d'une pôle de destination d'échelle métropolitaine une opportunité pour créer une vraie urbanité au bénéfice des habitants ?

Une opération étatique sur la copropriété Grigny 2 nommée « ORCOD-IN »

Ce que l'on appelle ici « ORCOD-IN » correspond à une opération d'intérêt national de requalification d'une copropriété dégradée. C'est une dispositif porté et financé par l'Etat inscrit dans la géographie prioritaire de la politique de la ville. Il doit permettre de gérer les enjeux majeurs en matière d'habitats dégradés.

Grigny 2, avec ses tours, rassemble 5.000 logements. Elle est « paralysée par les dettes » (les charges de copropriété

sont de 61euros/m²/an contre 48€/m²/an moyenne francilienne) et est devenue une porte d'entrée sur le territoire français (fonction de territoire d'accueil de populations étrangères). Des dérives en matière d'habitat existent notamment une présence importante de marchands de sommeil qui rachètent des appartements à bas prix qu'ils louent chambre par chambre à des familles vulnérables. Les voiries de la copropriété ne sont pas rétrocedées à la ville entraînant de nombreuses dégradations par manque d'entretien régulier et de réelles difficultés de gestion au quotidien.

La lecture de Grigny 2 comme un ensemble immobilier en difficulté doit être dépassée au profit d'une projet urbain valorisant ces secteurs intégrés autour de la gare et d'un projet social mené en complémentarité des actions urbaines.

Cette opération est la seconde de ce type en France. C'est à la fois une intervention immobilière, juridique et sociale mais aussi une intervention urbaine de grande ampleur pour casser la spirale de la paupérisation des habitants et de requalifier ce quartier. Elle concerne donc avant tout les habitants des deux communes, en donnant à ce quartier des conditions urbaines et un cadre de vie de qualité.

Enfin, une étude générale sur Grigny

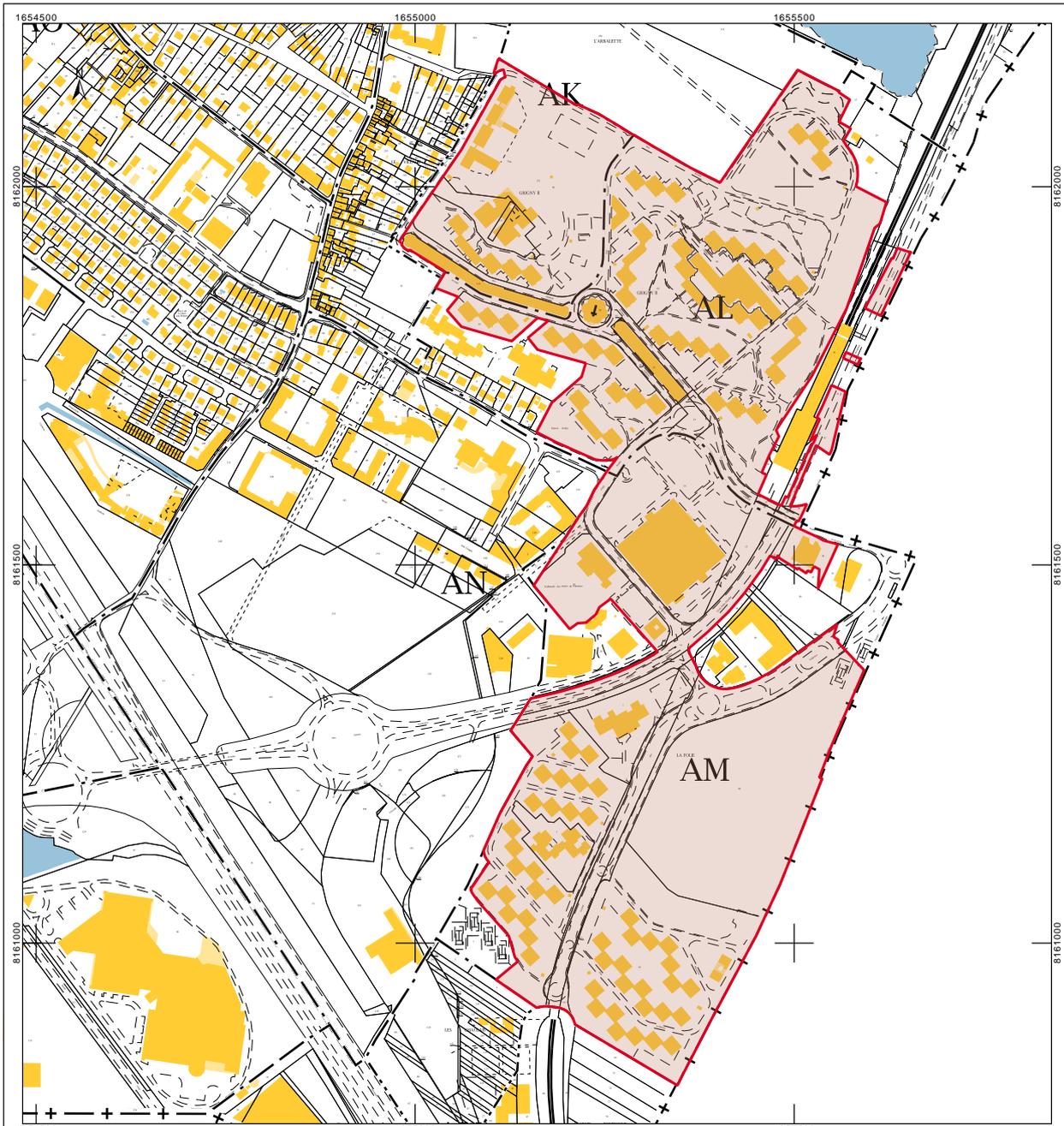
Dans le cadre du protocole de préfiguration des Nouveau Programme National de Renouvellement urbain (NPNRU) de Grigny et Viry-Châtillon et des Opérations d'Intérêt National de Grigny, (ORCOD et OIN Aménagement Grigny/Viry-Chatillon dans le cadre du Contrat d'Intérêt National Portes Sud du Grand Paris), l'agglomération va lancer, en lien étroit avec la commune, une étude ensemblière stratégique touchant plusieurs domaines (plan guide urbain, habitat, développement économique, commerce, transport, services publics). Cette étude portera sur l'ensemble du territoire de la ville de Grigny. Elle prendra également en compte l'environnement immédiat (Ris-Orangis, Evry).

Cette étude est directrice des opérateurs que sont l'EPFIF et Grand Paris Aménagement qui déclineront de manière opérationnelle la programmation sur la base du plan stratégique global. L'EPFIF a en charge de mandater une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine afin de préciser, sur le périmètre de la copropriété Grigny 2, les orientations inscrites dans le plan guide, et d'anticiper au mieux le démarrage opérationnel des premières opérations.

1	FR-GrignyRisOrangis-C-APo8
2 3	FR-GrignyRisOrangis-C-APo9

FR-GrignyRisOrangis-C-AP1o

Département : ESSONNE Commune : GRIGNY	DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES ----- EXTRAIT DU PLAN CADASTRAL -----	Le plan visualisé sur cet extrait est géré par le centre des impôts foncier suivant : Corbeil 75-79 rue Feray 91107 91107 Corbeil-Essonnes Cedex tél. 01 60 90 51 00 -fax 01 60 90 51 28 cdf.corbeil@dgfip.finances.gouv.fr
Section : AM Feuille : 000 AM 01 Échelle d'origine : 1/1000 Échelle d'édition : 1/5000 Date d'édition : 19/07/2016 (fuseau horaire de Paris) Coordonnées en projection : RGF93CC49 ©2016 Ministère des Finances et des Comptes publics	Légende : 	Cet extrait de plan vous est délivré par : cadastre.gouv.fr



Le périmètre ORCOD

EPFIF ORCOD

Les opérations de requalification des copropriétés dégradées (ORCOD) sont un nouvel outil qui vise à lutter contre les facteurs de dégradation des copropriétés.

Ce nouveau dispositif permet d'intensifier et de mieux coordonner l'intervention publique. Il articule les actions nécessaires au redressement d'un quartier :

- Un dispositif d'intervention immobilière et foncière (acquisition, travaux, portage de lots de copropriété)
- Un plan de relogement et d'accompagnement social des occupants ;
- La mobilisation des dispositifs coercitifs de lutte contre l'habitat indigne ;
- La mise en œuvre d'une Opération d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) ou d'un plan de sauvegarde ainsi que de la procédure d'administration provisoire renforcée ;
- La mise en œuvre d'actions ou d'opérations d'aménagement.

Les ORCOD peuvent être déclarées d'intérêt national dans les cas les plus complexes, présentant des enjeux majeurs en matière d'habitat dégradé, une complexité de traitement particulière, lourdeur des investissements, etc. L'Etat en confie alors la responsabilité et le pilotage à un EPF et met en place sur le périmètre de l'ORCOD une Opération d'Intérêt National (OIN) au sens du code de l'urbanisme.

Ce dispositif d'Etat est récent et très exceptionnel. Il doit permettre de traiter les enjeux majeurs en matière d'habitats dégradés, de scission, d'endettement et suppose pour ce faire de lourds investissements des partenaires de l'opération.

Pour les ORCOD d'intérêt national (ORCOD-IN) franciliennes, l'EPFIF est le pilote de l'opération, et assure la direction de projet : coordination des partenaires, définition et mise en œuvre de la stratégie et du projet urbain d'ensemble, etc.

ÉTUDE URBAINE

L'ARC SUD FRANCILIEN : UNE ENTITÉ PAYSAGÈRE FORTE

Afin de mettre en cohérence et en synergie les lisières urbaines délaissées de Ris-Orangis, la ville a commandé une étude urbaine pré-opérationnelle auprès de l'agence AUC sur l'Arc Sud de la commune. L'étude délimite trois sites de projet pour la commune de Ris-Orangis et propose la construction d'une armature spatiale par le paysage à l'échelle de la commune. Les Terres Saints-Lazare y ont été défini comme un secteur de projet.

LA GARE DE GRIGNY-CENTRE : UN ENJEU URBAIN, TYPOLOGIQUE ET PROGRAMMATIQUE

La ville de Grigny a lancé il y a quelques années une réflexion sur la reconquête du pôle Gare. Véritable atout, notamment pour la copropriété de Grigny, la gare de Grigny-centre souffre en effet de sa situation au bord de la RD310. Sa restructuration doit permettre de sortir de la logique d'urbanisme de « dalle » qui empêche que la ville et la gare dialoguent en réelle harmonie. A l'heure actuelle, la gare ne joue pas ce rôle de lieu d'échange et de productivités économiques et sociales. Le parking en silo en-dessous appartient au même registre.

Les objectifs :

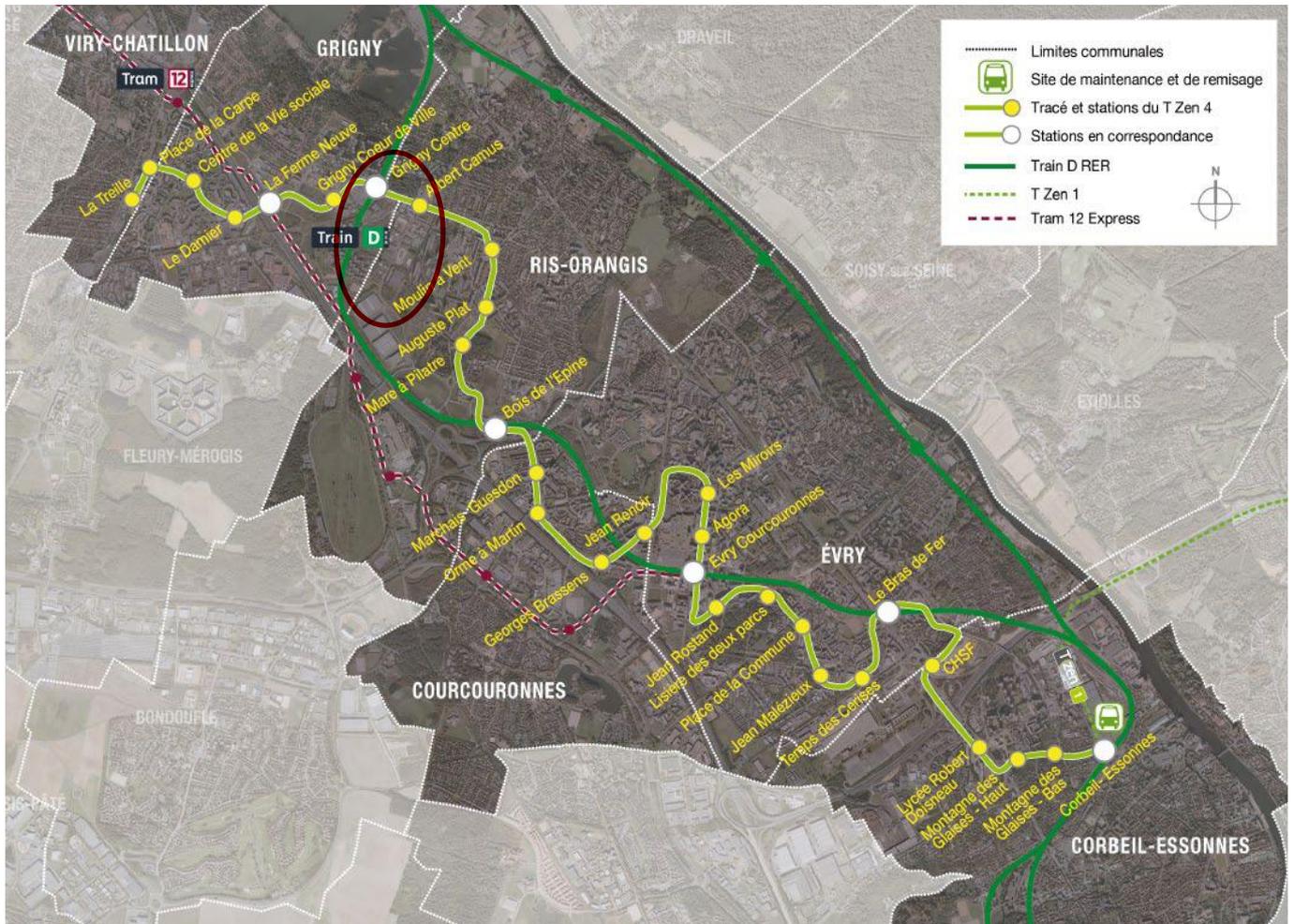
- Développer des continuités piétonnières entre le parvis de la Gare RER et l'entrée du projet cœur de ville en interrogeant le mode de traversée du quartier de Grigny 2
- Mettre en scène le parvis de la Gare RER. Il comprendrait l'ensemble des fonctions d'un pôle gare contemporain (arrêt du TZEN4, et des bus, Taxi, dépose minute, parkings Vélos...)
- Création d'un parvis de gare « continu » pour faciliter le lien entre les opérations à venir sur le quartier de Grigny 2 et la commune de Ris-Orangis.

Cette gare est en effet une polarité importante entre le centre-ville, le terrain de la Folie et l'accès au Grand stade de rugby.

Grand Paris Sud

Seine - Essonne - Sénart

Les axes structurants



Les projets de la ligne de tramway TZEN4 et de tram-train Massy - Evry (Tram Express Sud ou ligne 12 Express) Source : TZEN4.com

LES ACTEURS PRÉSENTS SUR LE TERRITOIRE

Le territoire sud-francilien possède une gouvernance complexe. À côté des communes de Ris-Orangis et de Grigny, la nouvelle agglomération du Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart, est compétente en matière d'aménagement du territoire, mais l'intérêt communautaire sera précisé à la suite de la fusion des intercommunalités. L'Etat, au travers des OIN, s'est engagé aux côtés des collectivités pour soutenir et accélérer le développement du territoire.

D'autres acteurs existent : un tissu associatif fort, par exemple la mission locale chargée d'aider les jeunes à se réinsérer dans la vie active. Il sera demandé aux candidats de ne pas oublier la ressource que ce réseau d'acteurs peut permettre de mettre en place en élaborant un principe de « bottom-up » sur la conception du projet.

MOBILITÉ : UN SITE CONNECTÉ AVEC LA MÉTROPOLE

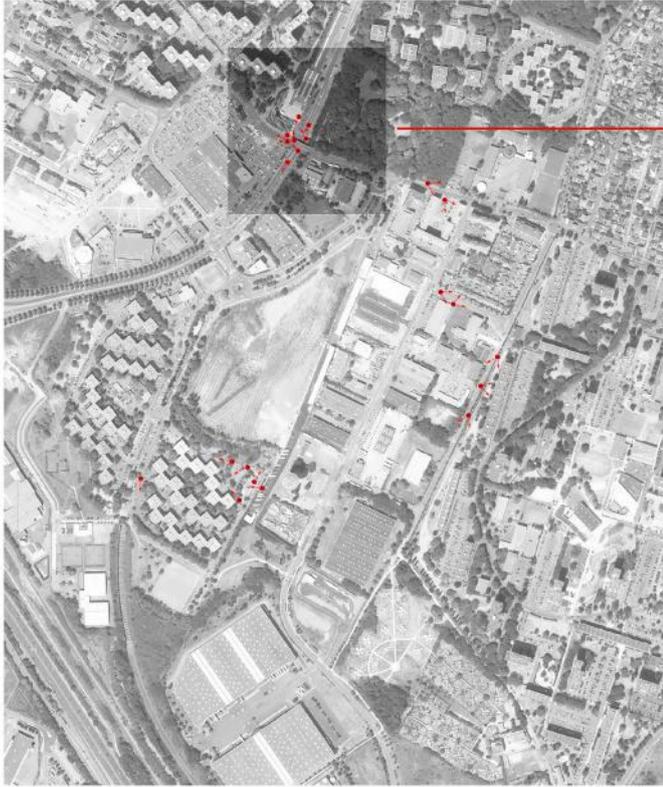
Le territoire du projet Europan bénéficie d'une large desserte et de réelles opportunités liées à de nouvelles infrastructures en cours de réalisation. Outre la connexion routière directe avec l'A6 axe Paris-Lyon, qui relie Paris en moins de 25 minutes, le développement des transports en commun connaît une réelle expansion sur ce territoire et ce en complément de la ligne du RER D. Ainsi un tramway et un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) vont arriver sur le territoire : le Tzen et tram-train. La création du tram-train entre Massy et Évry (Tram Express Sud ou ligne 12 Express) a pour principal objectif de renforcer l'offre de transport dans le département de l'Essonne entre les pôles stratégiques de Massy-Palaiseau et Évry-Courcouronnes.

47 000 voyageurs seront ainsi attendus chaque jour sur le T Zen 4. Pour répondre aux besoins de déplacements du territoire centre-essonien et accompagner son développement économique et social, le T Zen viendra remplacer un bus entre Viry-Châtillon au Nord et la gare RER D de Corbeil-Essonnes plus au Sud. Le Tzen s'arrêtera plusieurs fois sur le territoire de Grigny, quatre fois à la Grande Borne, permettant de

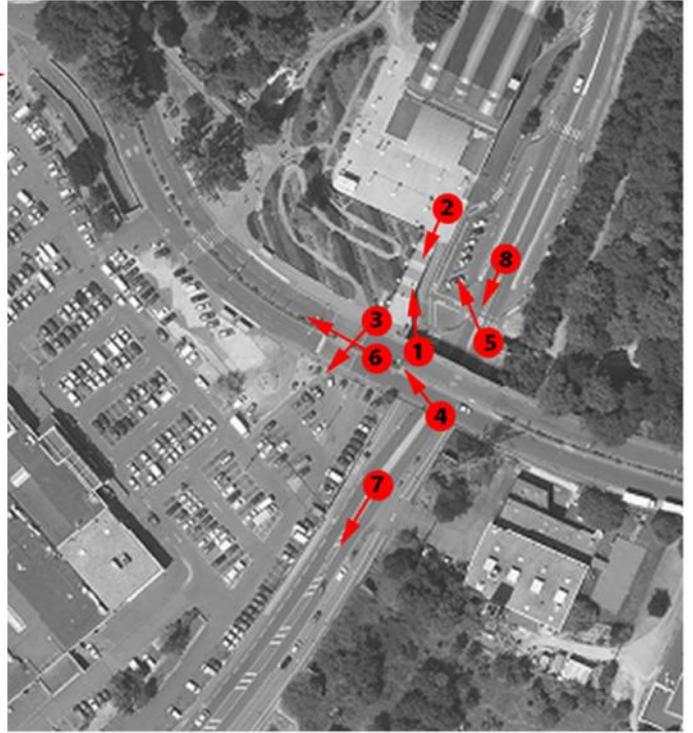
désenclaver le site déconnecté de la Ville par le passage de l'autoroute et trois arrêts au centre et à la gare. Il reliera aussi le site du Grand stade. Sur ce territoire où le taux de motorisation est bas, cette concentration de mobilité est un réel atout pour développer des projets économiques autour de ces espaces polarisants une concentration de passage.

L'autoroute A6 a une sortie qui se situe en connexion directe avec le site d'Europan. Le territoire ne possède pour le moment que de peu d'espaces destinés aux mobilités douces. Le vélo pourrait pourtant trouver également son développement et notamment sur l'axe de la route de Corbeil.

1	FR-GrignyRisOrangis-C-M11
2	FR-GrignyRisOrangis-C-M15



GARE DE GRIGNY CENTRE



Plan de repérage des photographies de la gare RER de Grigny centre

00a	FR-GrignyRisOrangis-SS-Pooa-GARE
-----	----------------------------------

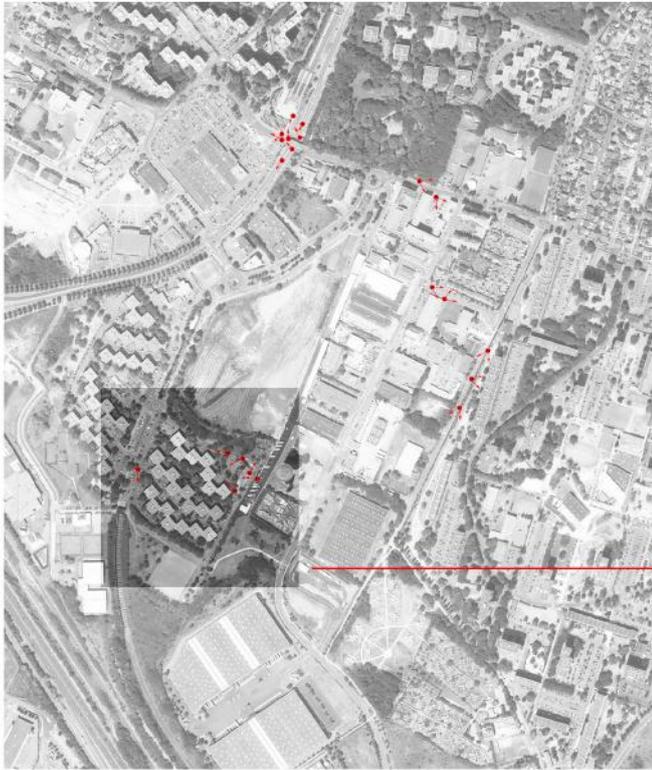
01	02
03	04
05	06
07	08

FR-GrignyRisOrangis-SS-Po1 À FR-GrignyRisOrangis-SS-Po8

PHOTOGRAPHIES - SITE DE RÉFLEXION

GARE DE GRIGNY CENTRE





GRIGNY 2



Plan de repérage des photographies de la copropriété Grigny 2

00b	FR-GrignyRisOrangis-SS-Pooa-GARE
-----	----------------------------------

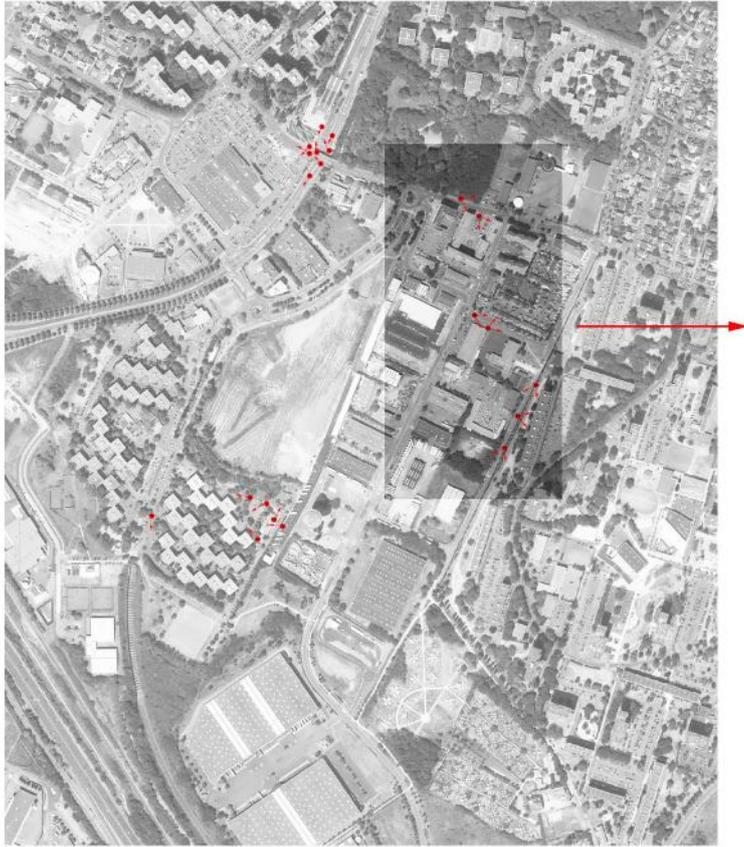
09	10
11	12
13	14

FR-GrignyRisOrangis-SS-Po9 À FR-GrignyRisOrangis-SS-P14

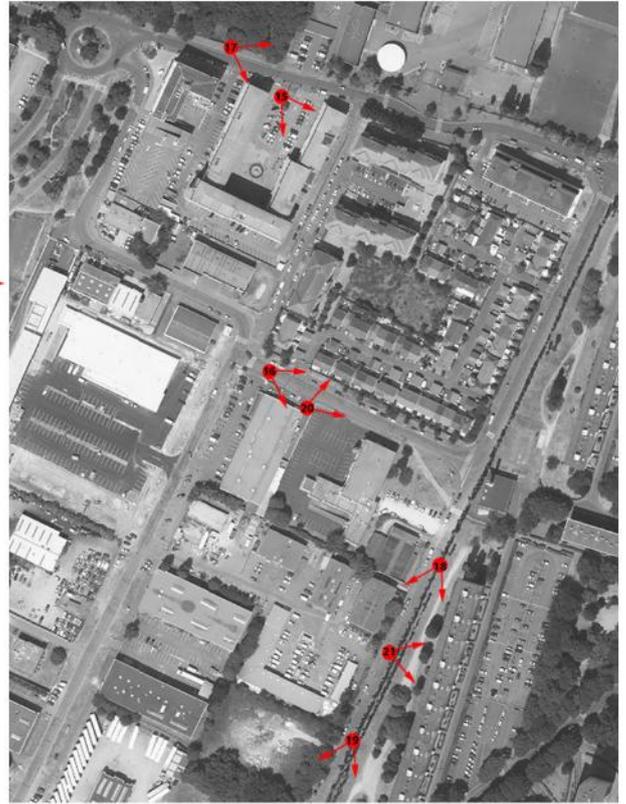
PHOTOGRAPHIES - SITE DE RÉFLEXION

GRIGNY 2





PLATEAU / MOULIN A VENT



Plan de repérage des photographies du Plateau - Moulin à vent

00c	FR-GrignyRisOrangis-SS-Pooc- PLATEAU
-----	---

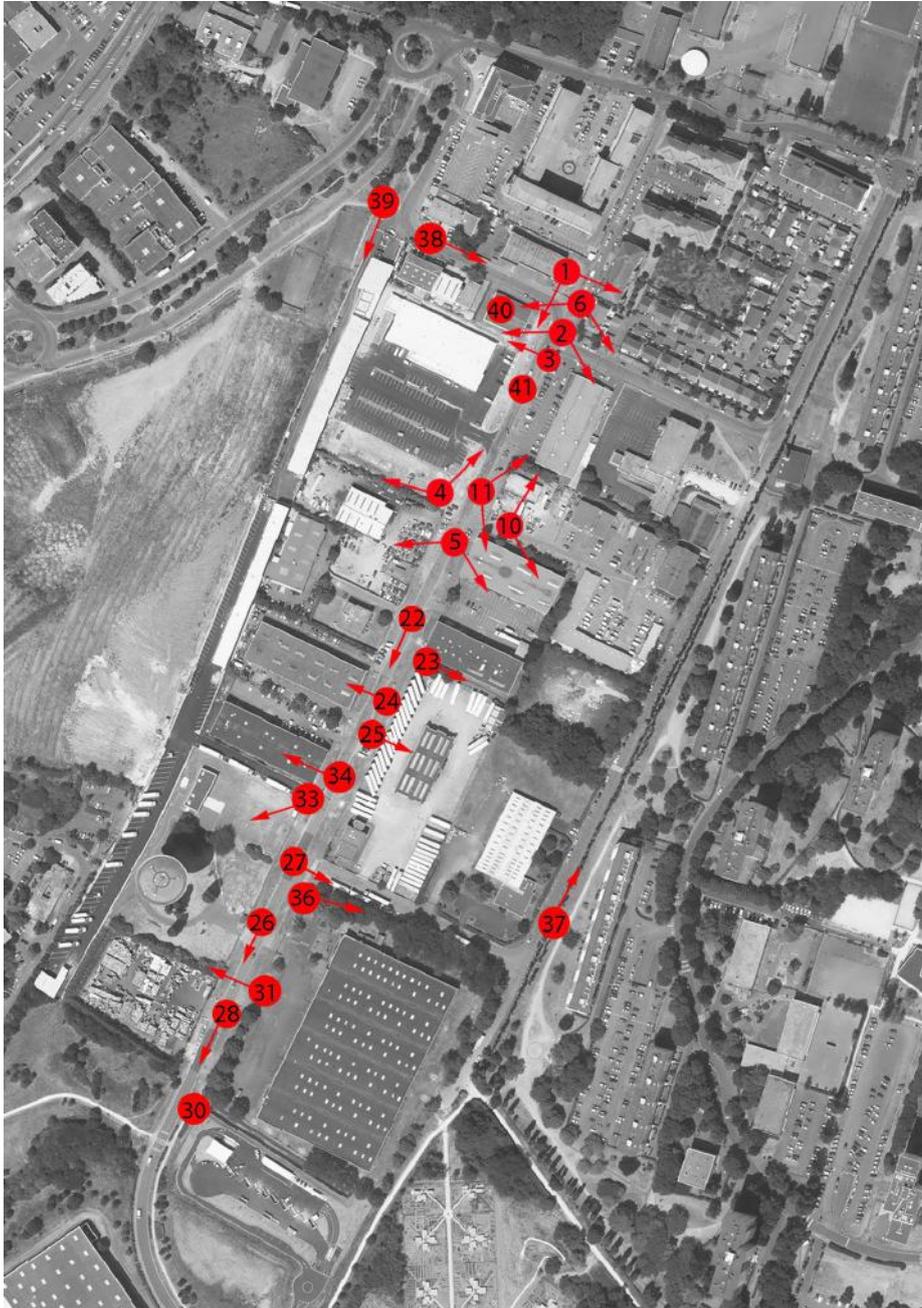
15	16
17	18
19	20
21	

FR-GrignyRisOrangis-SS-P15 À FR-GrignyRisOrangis-SS-P21

PHOTOGRAPHIES - SITE DE RÉFLEXION

PLATEAU / MOULIN À VENT





Plan de repérage des photographies de la zone d'activité des Terres Saint-Lazare

00 FR-GrignyRisOrangis-PS-Pooa-TERRES ST LAZARE

01	02
03	04
05	
06	

FR-GrignyRisOrangis-PS-Po1 À FR-GrignyRisOrangis-PS-Po6

PHOTOGRAPHIES - SITE DE PROJET

TERRES SAINT-LAZARE





10	11
23	24
25	26
27	28

FR-GrignyRisOrangis-PS-P&o à FR-GrignyRisOrangis-PS-11

FR-GrignyRisOrangis-PS-P23 à FR-GrignyRisOrangis-PS-28



29	30
31	32
33	

FR-GrignyRisOrangis-PS-P29 à FR-GrignyRisOrangis-PS33



34	35
36	37
38	

FR-GrignyRisOrangis-PS-P34 à FR-GrignyRisOrangis-PS-38



39
40
41

FR-GrignyRisOrangis-PS-P39 à FR-GrignyRisOrangis-PS41



Plan de repérage des photographies du terrain de la Folie et de l'Ormes Pomponne

00 FR-GrignyRisOrangis-PS-APoo-FOLIE ET ORMES

07	02
09	
10	11

FR-GrignyRisOrangis-PS-Po7 À FR-GrignyRisOrangis-PS-P11

PHOTOGRAPHIES - SITE DE PROJET

TERRAIN DE LA FOLIE





12	
13	14
15	

FR-GrignyRisOrangis-PS-P12 à FR-GrignyRisOrangis-PS-15

PHOTOGRAPHIES - SITE DE PROJET

ORME POMPONNE



16	
17	18
19	

FR-GrignyRisOrangis-PS-P16 à FR-GrignyRisOrangis-PS19



Plan de repérage des photographies du parc de la Theuillerie

00 FR-GrignyRisOrangis-PS-APoo-PARC

42	43
44	45
46	47
48	49

FR-GrignyRisOrangis-PS-P42 à FR-GrignyRisOrangis-PS49

PHOTOGRAPHIES - SITE DE PROJET

PARC DE LA THEUILLERIE



LEXIQUE

SNCF	Société Nationale de Chemins de Fer
RFF	Réseau Ferré de France. Récemment fusionné avec SnCF Infra pour créer SNCF RESEAU.
STIF	Réseau des transports d'Ile de France
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens
EPFIF	Établissement Public Foncier d'Ile de France
ORCOD-IN	
GIP	
OIN	
AMI	
NPNRU	Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine
PLU	
PME PMI	
TVB	
ENS	
EBC	
ZA	
RER D	
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté

AGGLOMÉRATION - ÉCHELLE TERRITORIALE

FR-GRIGNYRISORANGIS-C-AP01.JPG	Photographie aérienne de l'agglomération
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-AP02.JPG	Photographie aérienne et situation du site de projet dans l'agglomération
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-AP03.JPG À	Photographies semi-aériennes de l'agglomération
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-AP07.JPG	
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-AP08.JPG	Perspective semi-aérienne du projet du stade de rugby
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-AP09.JPG	Perspective du projet du stade de rugby
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-AP10.JPG	Perspective du projet du stade de rugby
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-AP11.JPG	Perspective semi-aérienne du projet des Docks de Ris
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-AP12.JPG	Photographie du projet des Docks de Ris
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-M01.JPG	Plan de situation de l'agglomération Grand Paris Sud avec Paris
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-M02.JPG	Carte de la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-M03.JPG	Paysage et Géographie de l'Arc Sud - extrait de l'étude Arc Sud 2016, AUC
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-M04.JPG	Accessibilité et polarités urbaines - extrait de l'étude Arc Sud 2016, AUC
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-M05.JPG	Mode d'occupation des Sols Grand Paris Sud - sources IAU 2012
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-M06.JPG	Carte des polarités urbaines - PADD de Ris-Orangis, réalisé par EREA Conseil
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-M07.JPG	Carte de la trame verte et bleue - PADD de Ris-Orangis, réalisé par EREA Conseil
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-M08.PDF	Carte des principaux équipements - Grand Paris Sud
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-M09.PDF	Carte de la répartition de la population - Grand Paris Sud
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-M10. ET M11. PDF	Carte des axes structurants - Grand Paris Sud
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-M12.JPG	Une ville mixte, équilibrée et active - extrait du Plan guide de la ville de Grigny
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-M13.JPG	Une ville nature - extrait du Plan guide de la ville de Grigny
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-M14.JPG	Axonométrie - extrait du Plan guide de la ville de Grigny
FR-GRIGNYRISORANGIS-C-M15.JPG	Carte du projet de tramway TZEN4 et du Tram-Train Massy - Evry

SITE DE RÉFLEXION - ÉCHELLE URBAINE

FR-GRIGNYRISORANGIS-SS-AP01.JPG	Photographie aérienne des périmètres European
FR-GRIGNYRISORANGIS-SS-AP02.JPG	Photographie aérienne
FR-GRIGNYRISORANGIS-SS-AP03.JPG À	Photographies semi-aériennes
FR-GRIGNYRISORANGIS-SS-AP07.JPG	
FFR-GRIGNYRISORANGIS-SS-M01.DXF	Cadastre du site de réflexion
FR-GRIGNYRISORANGIS-SS-M02.JPG À	Plans du site de réflexion
FR-GRIGNYRISORANGIS-SS-M05.JPG	
FR-GRIGNYRISORANGIS-SS-M06.PDF	Plan de la copropriété Grigny 2

LISTE DES DOCUMENTS À TÉLÉCHARGER

FR-GRIGNYRISORANGIS-SS-M07.PDF	Périmètre ORCOD
FR-GRIGNYRISORANGIS-SS-P00A.JPG	Plan de repérage des photographies de la Gare de Grigny Centre
FR-GRIGNYRISORANGIS-SS-P01 À P08.JPG	Photographies de la Gare de Grigny Centre
FR-GRIGNYRISORANGIS-SS-P00B.JPG	Plan de repérage des photographies de la copropriété Grigny 2
FR-GRIGNYRISORANGIS-SS-P09 À P14.JPG	Photographies de la copropriété Grigny 2
FR-GRIGNYRISORANGIS-SS-P00C.JPG	Plan de repérage des photographies du Plateau
FR-GRIGNYRISORANGIS-SS-P15 À P21.JPG	Photographies de la Gare de Grigny Centre

SITE DE PROJET - ÉCHELLE ARCHITECTURALE

FR-GRIGNYRISORANGIS-PS-AP01.JPG	Photographie aérienne du site de projet
FR-GRIGNYRISORANGIS-PS-AP02.JPG	Photographies semi-aériennes du site de projet
FR-GRIGNYRISORANGIS-PS-AP03.JPG	
FR-GRIGNYRISORANGIS-PS-M01.DXF	Cadastre du site de projet
FR-GRIGNYRISORANGIS-PS-M02.PDF	Plans du site de projet
FR-GRIGNYRISORANGIS-PS-M03.PDF	
FR-GRIGNYRISORANGIS-PS-M04.JPG	Analyse foncière - extrait de l'étude Arc Sud 2016, AUC
FR-GRIGNYRISORANGIS-PS-P00A.JPG	Plan de repérage des photographies des Terres Saint-Lazare
FR-GRIGNYRISORANGIS-PS-P01 À P06 ET DE P23 À P41.JPG	Photographies des Terres Saint-Lazare
FR-GRIGNYRISORANGIS-PS-P00B	Plan de repérage des photographies de l'Orme Pomponne et terrain de la Folie
FR-GRIGNYRISORANGIS-PS-P07 À P19.JPG	Photographies de l'Orme Pomponne et terrain de la Folie
FR-GRIGNYRISORANGIS-PS-P00C	Plan de repérage des photographies du Parc de la Theuillerie
FR-GRIGNYRISORANGIS-PS-P42 À P49.JPG	Photographies du Parc de la Theuillerie
FR-GRIGNYRISORANGIS-T.PDF	Dossier de site
FR-GRIGNYRISORANGIS-T-ANNEXE 1.PDF	Plan guide de renouvellement et de développement urbain - contribution au contrat d'Intérêt National Sources : ville de Grigny - GIP Grigny, réalisé par AUPA / LA FABRIQUE URBAINE
FR-GRIGNYRISORANGIS-T-ANNEXE 2.PDF	Feuille de route partagée pour le développement de Grigny - Contrat d'Intérêt National Porte Sud du Grand Paris - Convention d'application du contrat de ville Sources : ville de Grigny, Grand Paris Sud, Préfecture de l'Essonne

INFORMATIONS GÉNÉRALES	3
AVANT - PROPOS	5
RELATION AU THÈME "VILLES PRODUCTIVES"	9
UN TERRITOIRE DE GRANDS PROJETS	9
ARTICULER L'AIRE MÉTROPOLITAINE ET LE LOCAL	9
PARTIR DES RESSOURCES VERS UN PROCESSUS PRODUCTIF	11
SITE DE RÉFLEXION	13
UN SITE FRAGMENTÉ EN RECHERCHE DE LIENS	13
UN TERRITOIRE DE RESSOURCES	13
ARTICULER L'ÉCONOMIE « DE MASSE » AVEC UNE ÉCONOMIE LOCALE SOCIALE ET SOLIDAIRE.	15
ENERGIES ET EAU : LES RESSOURCES DU SOUS-SOL	15
AGRICULTURES URBAINES ET CIRCUITS COURTS	15
SITES DE PROJET	19
LES SITES DE PROJET	19
1. LE PARC DE LA THEUILLERIE	19
2. LES TERRES SAINT-LAZARE : LA FRICHE LIDL ET LES SERVICES MUNICIPAUX	19
3. TERRAIN VIERGE DE L'ORME POMPONNE	21
4. ROUTE DE CORBEIL	21
5. AVENUE PAUL LANGEVIN	21
6. LE CHEMIN RURAL DE L'ORME POMPONNE	21
7. UNE PARCELLE À PART DANS LE SITE DE PROJET : LE TERRAIN DE LA FOLIE	21
ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES	21
LES ATTENDUS ET SUITES DU CONCOURS	23
RÉPONDRE À L'ENJEU D'ARCHITECTURE(S) EXPLORATOIRE(S)	23

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE.....	25
GÉOGRAPHIE : UN TERRITOIRE EN BALCON SUR LA VALLÉE DE LA SEINE	25
HISTOIRE : DE LA VILLE NOUVELLE À LA VILLE CONSTITUÉE	25
FABRIQUER UNE CENTRALITÉ POUR LA MÉTROPOLE SUD FRANCILIENNE	27
UNE POPULATION JEUNE ET MULTICULTURELLE	27
UNE ACTUALITÉ DE GRANDS PROJETS	27
DEUX GRANDS PROJETS STRUCTURANTS	29
ÉTUDE URBAINE	31
L'ARC SUD FRANCILIEN : UNE ENTITÉ PAYSAGÈRE FORTE	31
LA GARE DE GRIGNY-CENTRE : UN ENJEU URBAIN, TYPOLOGIQUE ET PROGRAMMATIQUE	31
LES ACTEURS PRÉSENTS SUR LE TERRITOIRE	33
MOBILITÉ : UN SITE CONNECTÉ AVEC LA MÉTROPOLE	33
PHOTOGRAPHIES - SITE DE RÉFLEXION	
GARE DE GRIGNY CENTRE	35
GRIGNY 2	37
PLATEAU / MOULIN À VENT	39
PHOTOGRAPHIES - SITE DE PROJET	
TERRES SAINT-LAZARE	41
TERRAIN DE LA FOLIE	47
ORMES POMPONNE	49
PARC DE LA THEUILLERIE	51
LEXIQUE	53
LISTE DES DOCUMENTS À TÉLÉCHARGER	55



FR
EUROP
14

Grigny
VILLE POUR LA PAIX


RIS-ORANGIS


Grand Paris Sud
Seine-Essonne-Sénart

epf
ILE-DE-FRANCE