

JANVIER 2001

La Seine-Amont : un territoire en devenir

Confronté
à la désindustrialisation,
le secteur de la Seine-Amont
a plusieurs défis à relever :
réalisation de nouveaux axes
de communication, action en
faveur d'une plus grande
mixité sociale et fonctionnelle,
revalorisation de son image
grâce à une politique
environnementale améliorant
la qualité de vie.
Le contrat de plan
État-Région 2000-2006
qui retient la Seine-Amont
parmi ses territoires
prioritaires, permettra de
mettre en œuvre ces objectifs,
en s'appuyant sur une
coopération intercommunale.



L'identification de la Seine-Amont en tant que territoire apparaît au début des années 90 dans le cadre de la préparation du SDRIF (1994). Son périmètre comprend 12 communes du Val-de-Marne (Ablon, Alfortville, Charenton, Choisy-le-Roi, Ivry, Maisons-Alfort, Orly, Saint-Maurice, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, et Vitry) auxquelles il faut relier les 12^e et 13^e arrondissements parisiens.

La Seine-Amont dispose d'ouvertures sur la vallée de la Bièvre à l'ouest (Cachan, Gentilly, le Kremlin Bicêtre, Villejuif, et Arcueil), sur la Marne et Créteil à l'est, et enfin sur le pôle Orly-Rungis au sud-ouest.

Autour de la Seine et de la Marne, une histoire marquée par l'industrialisation

La topographie du secteur et l'histoire de son urbanisation permettent d'expliquer la configuration des axes de transport et la structure urbaine de la Seine-Amont.

La plaine de Seine-Amont est encadrée à l'ouest par le plateau de Vitry-Ivry, à l'est par le Mont-Mesly à Créteil, au nord par le bois de Vincennes et au sud par le bois de la Grange.

La Seine et la Marne sont les axes naturels qui la structurent et fondent son identité. La présence de l'eau et la perception du relief naturel, effet de

plaine cadrée par des coteaux boisés, maintiennent la présence de la nature dans ce secteur très urbanisé et industrialisé de l'agglomération.

Cette prédisposition géographique pour les axes Nord-Sud a été renforcée par l'utilisation de la Seine-Amont comme «arrière-cour» de la capitale et la réalisation, dès le XIX^e siècle, d'infrastructures de transports (routes et voies ferrées) qui suivent un tracé parallèle au fleuve, engendrant ainsi de nouvelles coupures de part et d'autre de la Seine en isolant les rives. L'armature urbaine se dessine dès le XVIII^e siècle. La majorité des communes sont traditionnellement implantées en coteau ou pied de coteau. Cette structure villageoise reste d'ailleurs gravée dans le tissu urbain de la Seine-Amont. Au XIX^e siècle, le développement de l'industrie et la création du chemin de fer vont conduire à l'urbanisation des alentours de gares sous forme de lotissements pavillonnaires destinés à loger les ouvriers. La présence de l'eau entraîne une partition de l'espace entre une zone inondable dévolue à l'activité industrielle et une zone «abritée» sur les franges de la vallée plus propice à l'habitat.

La partie nord de la plaine est la première à se développer dans la dynamique parisienne. Les grands ensembles de l'après-guerre sont construits le long des routes nationales dans des zones maraîchères résiduelles. Leur localisation loin des gares a donc amené les routes à

**La Seine Amont :
un territoire en devenir**

prendre le relais pour les déplacements. Utilisé comme territoire de services de l'agglomération parisienne, le secteur recense des équipements nuisants tels l'usine d'incinération d'Ivry et la station d'épuration de Valenton. Toutefois ces équipements ont fait l'objet d'efforts d'insertion.

**Un contexte
socio-économique
contrasté**

Fortement urbanisé et densément peuplé, le territoire de la Seine-Amont est très diversifié, voire même hétéroclite. On trouve à certains endroits un patrimoine de grande qualité (comme les bords de Marne) et à d'autres un paysage urbain industriel très dégradé (notamment en bord de Seine où se situent de nombreuses friches industrielles). Se mêlent dans ce secteur des communes essentiellement résidentielles à populations plutôt aisées et d'autres à tradition plus ouvrière et ayant un parc locatif social important. On recense, notamment sur ce territoire des Zones urbaines sensibles (ZUS) à Alfortville, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Orly, Valenton, Villeneuve-le-Roi, et Villeneuve-Saint-Georges.

Avec l'apparition de nombreux centres commerciaux (Bercy 2 à Charenton, Grand-Ciel à Ivry, Créteil-Soleil et Belle-Épine à proximité), les centres villes traditionnels ne se sont pas développés et il n'existe pas véritablement de centralité forte et attractive.

Actuellement, le secteur est confronté au problème de la désindustrialisation et de la réduction de l'activité de l'aéroport d'Orly, responsables d'une perte d'emplois importante. Selon l'Enquête régionale sur l'emploi, la Seine-Amont a enregistré une perte

de 11 600 emplois entre 1990 et 1998 (hors arrondissements de Paris, avec une perte plus forte au sud qu'au nord et plus accentuée en rive gauche qu'en rive droite). D'une manière générale, on trouve une forte proportion de main-d'œuvre peu qualifiée et le niveau de ressources communales est inférieur à la moyenne régionale (avec, là encore, des situations locales très diverses). Une chute démographique amorcée depuis les années 70 n'a pas été enrayée (on compte -3 290 habitants entre 1990 et 1999).

**Un territoire
stratégique
pour un développement
régional équilibré**

Ces difficultés socio-économiques ont amené l'État à classer ce territoire pôle de redéveloppement dans le cadre du SDRIF (1994). Celui-ci fixe comme principal objectif la requalification urbaine et économique du secteur en vue d'un rééquilibrage de l'Île-de-France vers l'est. La mise en œuvre de ces orientations s'est traduite par la création par l'État d'une mission Seine-Amont et la conclusion de trois contrats de développement urbain et de trois contrats d'aménagement dans le cadre du contrat de plan État-Région 1994-1998. Dans cette dynamique, le contrat de plan État-Région 2000-2006 retient la Seine-Amont parmi les dix territoires prioritaires.

L'impact de ces politiques a souffert du défaut d'intercommunalité institutionnelle. Néanmoins, il existe désormais une communauté d'agglomération qui réunit Alfortville, Créteil et Limeil-Brévannes, ainsi que des habitudes de travail en commun et une volonté de s'associer autour de projets. Par exemple, les communes d'Ivry, Vitry et Alfortville ont préparé

Les activités économiques

Le territoire de la Seine-Amont développe une activité logistique importante et multimodale grâce à des infrastructures de transports remarquables. Néanmoins, l'acheminement par route est prédominant et le transport des marchandises par voie d'eau et ferrée demande encore à être amélioré. Cette activité peut s'appuyer sur la puissance de la diagonale de la logistique qui passe au sud de la Seine-Amont et relie le port de Bonneuil à Rungis (où se situent le chantier Novatrans, une gare de fret, et le MIN) en passant par le chantier multitechnique de Valenton et la plate-forme aéroportuaire d'Orly. Ainsi parle-t-on souvent du département du Val de Marne comme la «porte d'entrée logistique» de l'Île-de-France. Pour exploiter le potentiel économique offert par cette activité logistique, celle-ci doit être modernisée et doit s'adapter aux nouvelles technologies de communication ainsi qu'à la tertiarisation de cette activité.

Un certain nombre de projets en cours (comme la création d'un pôle de gérontologie sur le site de Charles Foix et un autre d'hygiène, qualité et sécurité alimentaire» à l'École Nationale Vétérinaire d'Alfort —ENVA—) témoignent de la volonté de créer un pôle des sciences de la vie et de la santé. Le secteur dispose de sérieux atouts dans ce domaine implantés en Seine-Amont ou à proximité (de nombreux laboratoires de recherche CNRS-INSERM, l'ENVA, le CHU de Charles Foix, l'université de Paris XII Créteil) qu'il faut encore valoriser en mettant en synergie les différentes activités liées à la santé (recherche, fabrication de produits pharmaceutiques, activité hospitalière). Enfin, l'ENVA est un des éléments de l'activité agro-alimentaire, une industrie fondamentale pour le département du Val-de-Marne.

conjointement leur candidature au Pic urbain (Programme d'Initiative Communautaire consacré aux zones urbaines en difficulté). Valenton-Villeneuve-st-Georges, Choisy-Orly-Villeneuve-le-Roi, Ivry-Vitry, ou encore les communes de Plaine Centrale

**La Seine Amont :
un territoire en devenir**

se sont associées dans le cadre des projets de contrats de ville intercommunaux. Par ailleurs, la communauté d'agglomération du Val de Bièvre, en marge du territoire, est susceptible d'avoir un effet d'entraînement sur le secteur.

**Des objectifs
de développement
durable**

Préserver la diversité économique

Deux secteurs d'activité économique sont prépondérants en Seine-Amont : l'activité logistique et le domaine des sciences de la vie auxquels il faut ajouter l'agro-alimentaire. On observe par ailleurs une tertiarisation de l'économie qui peut s'appuyer sur les potentialités foncières du secteur, l'emploi industriel ne représentant plus que 11,3 % (ERE 1998) des effectifs. La tertiarisation est surtout concentrée sur les pôles d'Orly et de Créteil et, dans la continuité de Bercy, s'étend sur Ivry et Charenton. Elle recouvre des activités liées au commerce, aux services aux entreprises, et au transport-hôtellerie, mais il n'y a quasiment pas d'activités *high tech*.

D'un point de vue économique, la Seine-Amont se trouve face à une double nécessité : d'une part celle de la conversion et de l'adaptation au nouveau contexte économique et d'autre part celle de l'adéquation entre le niveau de qualification des emplois offerts et celui des actifs du secteur.

**Restaurer la qualité
environnementale**

Le développement des industries, des infrastructures et des équipements a parfois été préjudiciable à l'environnement en Seine-Amont. Aujourd'hui ce territoire concentre des nuisances (bruit à proximité de

l'aéroport d'Orly et des infrastructures routières et ferroviaires, odeurs engendrées par certains équipements industriels) et la dépollution des terrains industriels est un enjeu majeur, tout comme la gestion de l'eau. Les zones inondables empêchent la requalification urbaine de nombreux espaces mutables et nécessitent que soient mis en place des processus de lutte contre les crues. Le PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) a été approuvé le 28 juillet 2000. Le risque concerne 20 % de la superficie du département et 200000 habitants répartis dans 24 communes.

S'ajoutent à cela les zones à hauts risques technologiques (sept installations à hauts risques dont quatre dépôts d'hydrocarbures).

Toutefois il existe aussi des éléments naturels susceptibles d'être mis en valeur, comme la Seine et la Marne. Pour améliorer le cadre de vie en Seine-Amont, l'accent pourrait porter sur la mise en valeur des berges de ces cours d'eau, la réalisation de parcs urbains et en particulier d'une trame verte structurante.

Ce secteur doit donc se pencher sur la question de son image et de son attractivité, non seulement pour des raisons environnementales et de qualité de vie mais aussi parce que l'image négative qui lui est généralement accolée nuit à l'implantation

d'équipements et d'activités économiques nouvelles.

Repenser les liaisons transversales

La Seine-Amont a une position très favorable en terme d'axes de communication (routiers, fluviaux, ferroviaires et aériens). L'intermodalité doit être renforcée par la réalisation des pôles de Pompadour et Choisy. La prédominance des dessertes radiales engendre une saturation du réseau routier et des difficultés d'échanges inter-rives.

Les pôles d'emploi (Orly-Rungis, et Europarc à Créteil) sont insuffisamment desservis par les transports collectifs.

La réalisation de traversées de Seine, (six ponts pour un linéaire de 15 kilomètres), est déterminante afin de décroiser les deux rives et de favoriser l'accès aux pôles économiques de part et d'autre de la Seine.

Les axes de circulation douce sont à développer. La politique régionale dans ce domaine prévoit d'ailleurs d'améliorer l'accessibilité des gares, de la base de loisirs de Créteil, des bois et forêts, et de développer les liaisons entre les berges de la Seine et de la Marne.

Encourager la mixité

La répartition des logements sociaux est inégale sur le territoire de la Seine-Amont et des actions en faveur d'une

Le plan vert régional

Le Plan Vert régional élaboré par l'Aurif en 1995 concerne surtout la Seine-Amont sud (et plus précisément les communes d'Ablon, Choisy le Roi, Orly, Valenton, Villeneuve le Roi et Villeneuve St George). Ce secteur est touché par trois volets du Plan Vert: la trame verte d'agglomération, la ceinture verte et les vallées et liaisons vertes.

La trame verte de Seine-Amont s'organise suivant quatre liaisons longitudinales (le long des rives requalifiées de la Seine et la Marne, et aux bordures des coteaux: sur la rive gauche du parc des Cormailles au parc des Lilas et sur la rive droite du Bois de Vincennes à la Plage Bleue) et 3 liaisons transversales (au nord du fort de Bicêtre à la redoute de Gravelles à Vincennes, au centre du parc des Lilas au parc de Créteil, au sud le long de la ceinture verte et de "l'anneau vert" d'agglomération de Thiais à Valenton et au delà, le long de la coulée verte du TGV vers le Bois de la Grange). Différents objectifs ressortent du Plan Vert comme la protection et la mise en valeur du paysage, le développement de l'offre en espaces verts publics, la volonté de structurer le réseau et d'assurer une continuité et une liaison entre les espaces verts.

plus grande mixité sociale sont à envisager.

Par ailleurs, si des requalifications d'habitats dégradés sont nécessaires ainsi que la réhabilitation des logements sociaux, la construction de logements demande aussi à être relancée afin d'assurer un niveau raisonnable de desserrement et le renouvellement du parc obsolète.

Cependant la valorisation des logements ne se fera qu'en prenant en compte des éléments déterminants tels que le cadre urbain et la qualité des établissements scolaires à proximité. La plupart des communes de Seine-Amont sont susceptibles, à l'issue des négociations en cours, d'entrer dans un contrat de ville et des contrats de ville intercommunaux sont en préparation.

L'un des objectifs majeurs est de renforcer la mixité fonctionnelle en réintroduisant de l'habitat dans les sites dévolus à l'activité. Ainsi, le projet de ZAC départementale du Val Pompadour prévoit de réaliser un programme mixte combinant logement, activité, transports en commun, coulée verte régionale sur un espace industriel.

La reconquête des centres villes traditionnels en tant qu'élément structurant est également un enjeu d'aménagement important (le centre de Choisy est inscrit en Opération de Renouvellement Urbain par exemple).

Des atouts à exploiter

Des acteurs locaux

La mise en œuvre de ces stratégies de développement devra associer les villes, l'État, la Région, le Département, et s'appuyer sur les acteurs présents localement : la Mission Seine-Amont, les aménageurs (les SEM municipales, la SADEV 94, la SAERP),



les partenariats et réseaux existants (l'ARESA, Seine-Amont initiative, le Comité de bassin d'emploi sur le pôle Orly-Rungis, le Centre d'observation pour l'action économique du Val-de-Marne), les grands propriétaires institutionnels (Aéroport de Paris, Port autonome de Paris, SNCF, EDF).

Des pôles d'attraction

Des pôles attractifs et dynamiques sont situés en marge du territoire de la Seine-Amont et sont susceptibles d'y avoir un effet d'entraînement : la ZAC Seine rive gauche (avec notamment la Bibliothèque Nationale de France, la gare Austerlitz et le projet d'université), le secteur Bercy-gare de Lyon (avec la gare elle-même, le ministère des finances, le palais omnisport Paris-Bercy...), Créteil (où se situent la préfecture, l'université Paris 12, le centre commercial régional, le pôle d'emploi Europarc, la base de plein air et de loisirs, l'hôpital Henri Mondor), le Val de Bièvre (qui possède un pôle des sciences important et s'est constitué en communauté d'agglomération), le Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis et le Port de Bonneuil. Cependant, il ne s'agit pas de s'appuyer exclusivement sur ces dynamiques extérieures mais d'ouvrir les communes du secteur sur la Seine et de valoriser les pôles internes à la Seine-Amont.

Des équipements porteurs

L'activité économique du territoire bénéficie de la présence d'équipements porteurs dont il est indispensable d'assurer le dynamisme : l'aéroport international d'Orly (en 1997, 24 567 emplois directs — source ADP —), la diagonale de la logistique allant du pôle d'Orly-Rungis jusqu'au Port de Bonneuil, les établissements d'enseignement supérieur comme l'ENVA, le CHU d'Ivry, les pôles de recherche...

Des infrastructures majeures

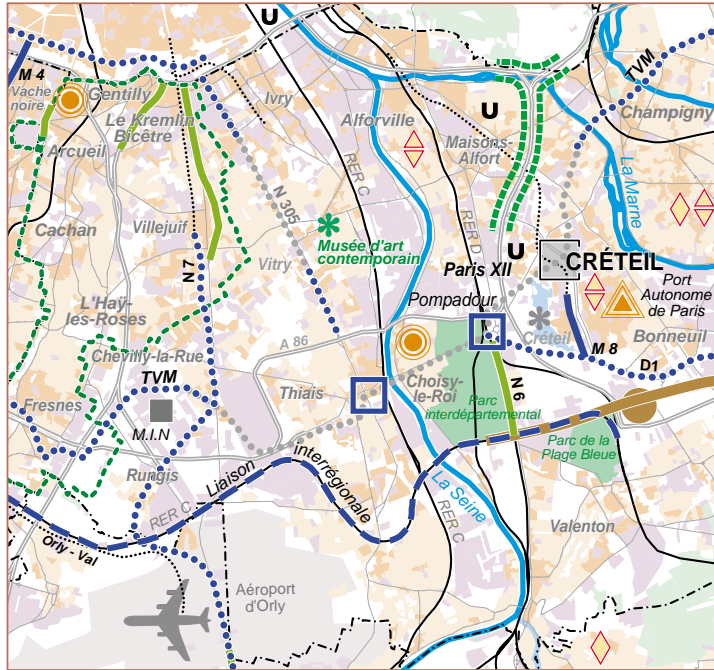
La Seine-Amont dispose d'infrastructures majeures : aéroport d'Orly, voies de communication routière (l'A4, l'A86, et l'A6, boulevard périphérique sud, réseau radial de nationales très important (N 7, 6, 19 et 305), transports en commun (RER C et D, lignes de métro 7 et 8). Par ailleurs, le Trans-Val-de-Marne (transport en commun en site propre) assure une mobilité interne au département. La présence du fleuve est aussi un point fort du territoire dont il faut tirer profit en développant le transport par voie d'eau.

Des potentialités foncières

Enfin, les friches industrielles du bord de Seine ont dégagé des potentialités foncières importantes et il existe de nombreux terrains mutables dans le secteur, situés principalement dans l'entre-deux ferroviaire.

Le SDRIF prévoit l'utilisation d'une partie de ces terrains pour la construction de logements et de locaux d'activité afin de renouveler le parc obsolète et d'accueillir des emplois et habitants supplémentaires. Dans ce domaine, il paraît indispensable de s'appuyer sur les actions foncières menées par le SAF (syndicat d'action foncière) et le comité de veille foncière constitué entre l'État, le conseil général du Val-de-Marne et

Vallée de la Bièvre et Seine-Amont (contrat de plan 2000-2006)



© IAURIF Carto-studio - février 2000

TRANSPORT

transport en commun

- TCSP
- nouveau service ferroviaire
- liaison rapide interrégionale
- restructuration de gare

routes

- couverture ou requalification urbaine de voie
- protection phonique

ENSEIGNEMENT

- U université

CULTURE / LOISIRS

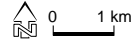
- * patrimoine / musée

SOLIDARITÉ

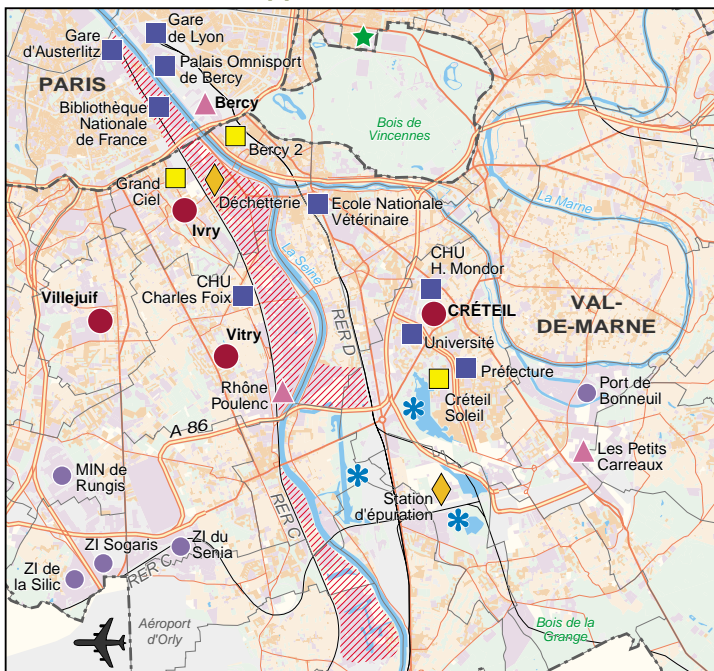
- ◇ personnes âgées
- ◇ handicapées

AMÉNAGEMENT / POLITIQUE DE LA VILLE

- Communauté d'agglomération de la vallée de la Bièvre
- ▲ grand projet de ville
- renouvellement urbain
- transport combiné
- chantier combiné
- valorisation des cours d'eau



Les leviers de développement en Seine-Amont



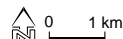
© IAURIF Carto-studio, DADT, LG - Octobre 2000

Pôles

- centre urbain
- ▲ pôle économique
- pôle logistique
- pôle commercial
- grand équipement
- ◇ installation de traitement des eaux et déchets
- ★ pôle touristique
- * base de plein air et de loisirs et autres zones de loisirs

Réseaux

- ▨ secteur de renouvellement urbain
- autoroutes
- routes



La Seine Amont :
un territoire en devenir

les communes d'Alfortville, Choisy, Ivry et Vitry en vue d'une maîtrise foncière à moyen terme et de la création de prix de référence.

L'intervention régionale

Pour valoriser le territoire, la région développe une politique d'intervention en Seine-Amont au travers du contrat de plan État-Région.

Le XI^e contrat de plan avait classé la Seine-Amont parmi les pôles de développement (article 12). Dans le cadre du contrat d'aménagement, ont été amorcés l'aménagement de l'île du Martinet à Charenton, l'aménagement des espaces publics du centre ville de Villeneuve-Saint-Georges et la réalisation de liaisons urbaines entre Paris-rive gauche et Ivry. L'aménagement de l'avenue du Mal de Lattre de Tassigny sur les communes de Charenton et de Saint-Maurice a été réalisé. Enfin, des acquisitions foncières ont été entreprises concernant la ZAC multisites d'Alfortville et la ZAC du Port à Choisy.

Le volet territorial du XII^e contrat de plan retient la Seine-Amont au titre des dix territoires prioritaires auxquels il affecte 1705 MF (705 MF proviennent de l'État et 1 000 MF de la Région). Les modalités de l'intervention régionale et les projets pouvant être soutenus restent maintenant à déterminer en concertation avec les différents acteurs intéressés.

Une politique à long terme pour un projet de territoire partagé

À l'heure de la désindustrialisation, qui a ôté à la Seine son rôle d'épine dorsale du territoire (déclin du trafic fluvial et ferroviaire face au développement du trafic aérien et routier) et alors que l'on assiste à la montée en puissance de pôles en marge du territoire (Créteil et la plaine centrale en rive droite, le pôle Orly-Rungis en rive gauche, ZAC. Seine rive gauche ou nord), l'objectif est de redonner au fleuve son rôle d'axe structurant. Ce dernier pourrait devenir le support d'une urbanisation nouvelle permettant d'encourager la mixité fonctionnelle.

Le développement de la Seine-Amont doit passer par une requalification globale incluant la réalisation de nouveaux axes de communication en rocade, mais aussi par une action en faveur d'une plus grande mixité sociale et urbaine, ainsi que la revalorisation de son image et le renforcement de son identité. Cet effort de requalification, indispensable pour que s'enclenche le processus de redéveloppement du secteur, doit être basé sur le long terme. Il devra s'appuyer sur une volonté locale de travailler ensemble à l'émergence et l'aboutissement d'un projet de territoire ambitieux, partagé par tous les niveaux de collectivités.

Crédits photographiques

- ① Charenton (Val-de-Marne), Documentation française, Médiathèque Iaurif
- ② Maisons-Alfort (Val-de-Marne), Christian Lebon, Médiathèque Iaurif
- ③ Secteur de Bercy, Paris, Documentation française, Médiathèque Iaurif
- ④ ENVA de Maisons-Alfort (Val-de-Marne) Christian Lebon, Médiathèque Iaurif

Les actions répertoriées
au contrat de plan 2000-2006

Transports

- Prolongement de la ligne 8 au sud de Créteil : 400 MF.
- Établissement d'une correspondance à la gare de Pompadour entre la ligne D du RER (radiale) et le TVM (rocade) Sucy-Bonneuil : 350 MF.
- Site propre sur la RN 305 : section nord et points durs : 130 MF ; section sud : 176 MF.
- Pôle intermodal à Choisy : 54 MF
- Pôle intermodal de Pompadour : 80 MF.
- Études pour la déviation de Villeneuve St Georges.
- Requalification de la RN6 à Villeneuve et Valenton.
- Troisième voie sur la liaison Sucy-Valenton pour développer le transport de fret par fer : 333 MF.

Enseignement supérieur

- Contribution au développement de l'ENVA : 75 MF et des pôles de recherche du secteur.

Qualité de vie

- Reconquête des berges de la Seine et lutte contre les inondations.
 - Constitution d'une trame verte structurante.
 - Protections phoniques à Maisons-Alfort, Saint-Maurice et Créteil à hauteur de l'A86 et l'A4 : 100MF.
 - Lutte contre les pollutions et les risques industriels.
 - Musée d'art contemporain de Vitry : 100 MF.
- Politique de la ville
- GPV de Créteil.
 - ORU de Choisy -le -Roi.
 - Sites en contrat de ville.