

# Diagnostic patrimonial de l'OIN Orly - Rungis Seine Amont

Les réseaux



# DIAGNOSTIC PATRIMONIAL DU TERRITOIRE DE L'OIN ORLY-RUNGIS SEINE AMONT

## LES RESEAUX

Etude réalisée par :

**Paul Damm**, conservateur du patrimoine, Région Île-de-France

**Stéphane Asseline**, photographe, Région Île-de-France

Sous la direction d'**Arlette Auduc**, conservatrice en chef du patrimoine, chef de service

Avec la participation de :

**Chloé Ariot, Sylvain Bouard, Emilie Gandon, Juliette Gardé**, stagiaires

**Jessica Bonin**, apprentie

Région Île-de-France

Conseil général du Val-de-Marne

Février 2014



RESEAU n.m<sup>1</sup>.

*Unité fonctionnelle et spatiale formée par les installations, bâtiments, canalisations, lignes électriques, etc., nécessaires au déplacement des personnes et des biens (canaux, chemins de fer, tramway, funiculaire, trolleybus, téléphériques, etc.) des véhicules (voiries), des fluides (eaux usées, eau potable, chauffage, etc.), de gaz, de l'énergie, des données.*

---

<sup>1</sup> Burgel Guy, sous la direction de Gauthiez Bernard, *Espace Urbain*, Principes d'analyse scientifique, vocabulaire et morphologie, éditions du patrimoine, 2003, p.88.



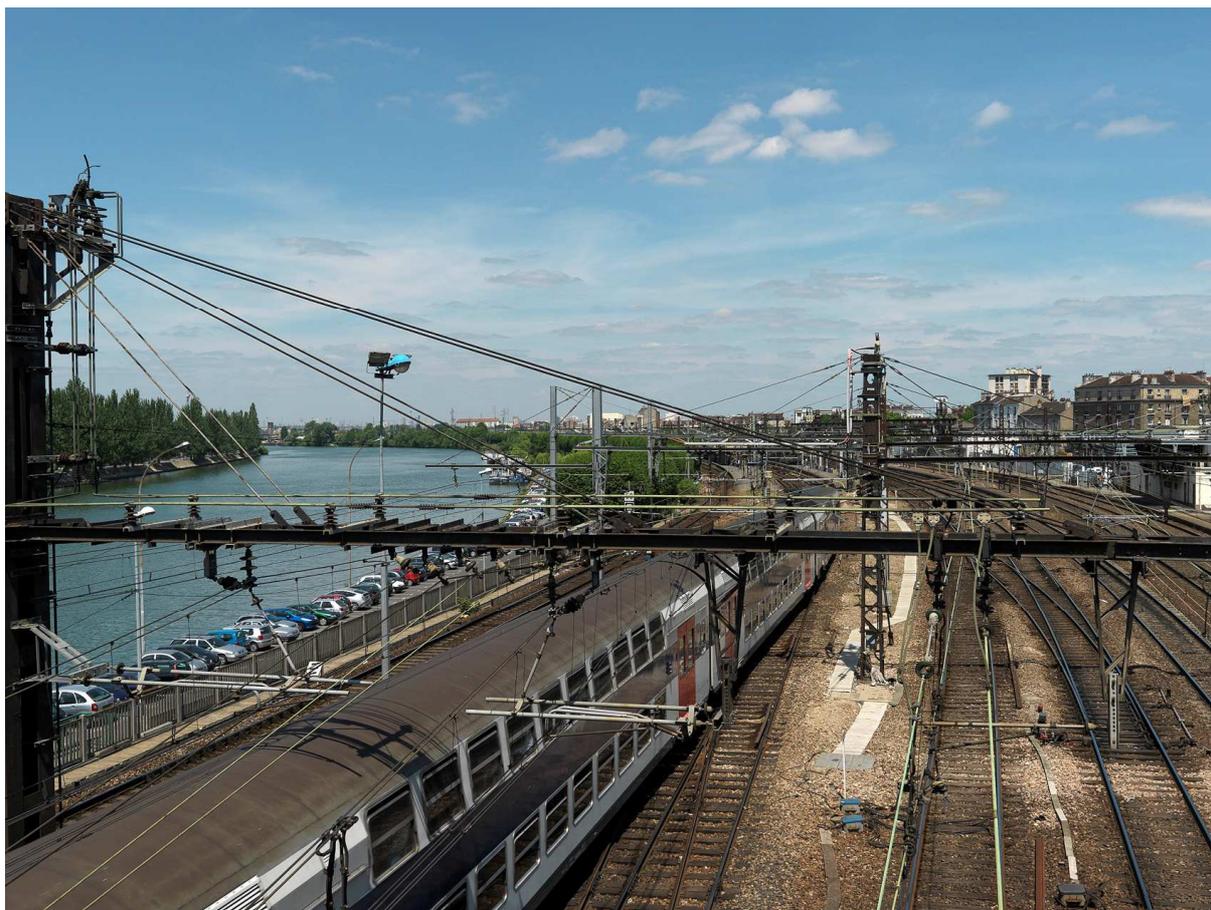
## SOMMAIRE

LE PATRIMOINE DES RESEAUX .....	8
1. Tentative de définition .....	9
2. Méthodologie .....	10
3. Cartes et photographies aériennes .....	11
Le territoire de l'OIN ORSA .....	12
Le carrefour de la Belle Epine .....	16
DE NOUVEAUX TERRAIN D'ETUDE .....	28
1. La trame viaire .....	28
2. L'aéroport.....	28
3. Le réseau ferré.....	28
4. Le réseau routier.....	29
5. De l'espace urbain au paysage du réseau.....	30
ANNEXE .....	34
Liste des fiches recensant le patrimoine des réseaux par commune.....	36



## LE PATRIMOINE DES RESEAUX

La méthode du diagnostic a dessiné les cadres de notre étude sur le patrimoine des réseaux : un an d'étude, étude du terrain limitée à l'espace public, pas de recherche en archive. Pour comprendre cette méthode, il est important de garder à l'esprit la finalité opérationnelle du diagnostic impliquant de faire coïncider le temps de la recherche avec celui de l'aménagement du territoire. A ces limites ce sont ajoutés les cadres habituels des études d'inventaire, l'aire d'étude : les 12 communes de l'OIN et les bornes chronologiques de l'an 400 ap. J.C. à 30 ans avant la réalisation de l'étude, 1982 dans notre cas<sup>2</sup>.



Villeneuve-Saint-Georges, la Seine, la Gare.

---

<sup>2</sup> *Principes, méthodes, et conduite de l'inventaire général du patrimoine culturel*, documents & méthodes, n°9, édition du patrimoine, 2001 p.12.

# 1. Tentative de définition

La véritable difficulté de notre étude fut de définir les limites du sujet en s'appuyant sur une définition du patrimoine des réseaux. Un important travail de clarification épistémologique a donc été entrepris pour proposer une définition du patrimoine des réseaux sur laquelle fonder notre étude. Cette approche conceptuelle s'est faite, d'une part à partir de la définition de réseau proposée dans *Espace urbain* (citée en introduction), d'autre part à partir des résultats des études de l'Inventaire déjà entreprises sur le territoire, et enfin à partir d'une analyse cartographique du territoire.



Villeneuve-le-Roi, dépôt pétrolier.

Les contraintes opérationnelles liées à la méthode du diagnostic évoquées plus haut nous ont obligé à restreindre notre étude aux réseaux ferrés et aux réseaux routiers. Nous avons toutefois dérogé à cette règle en incluant dans nos résultats finaux l'aéroport d'Orly et l'aqueduc Médecis.

Rapidement, deux grands types d'objets ont émergé de ce croisement : les gares et les ouvrages d'art. L'enquête de terrain a, de plus, fait émerger une série de bâtiments dont la fonction est intrinsèquement liée aux réseaux et qui dépassant les limites proposées par la définition de Bernard Gauthiez. Il s'agit d'éléments dont la fonction est liée aux déplacements des personnes, des objets ou des marchandises comme les hôtels, ou les

centres commerciaux. Enfin, il fallait rendre compte de l'idée même de réseau et montrer comment celle-ci appartenait à l'histoire du développement urbain en Île-de-France. Pour ce faire, nous avons combiné l'analyse cartographique et l'étude de photographies aériennes. Nous avons ainsi organisé le patrimoine des réseaux autour des dénominations suivantes :

**Gare :** *édifice où s'arrêtent les trains pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs et des marchandises*<sup>3</sup>. Le territoire de l'OIN ORSA présente une grande variété de gares tant du point de vue de la forme architecturale que de la fonction : gare de voyageurs, gare de triage, gare de marchandise. Ces gares sont situées sur les trois grands réseaux ferroviaires traversant le territoire Paris-Orléans, Paris-Lyon, Grande ceinture.

Il faut par ailleurs mentionner dans cette dénomination une sous catégorie particulière : l'aéroport, *édifice regroupant les installations nécessaires au trafic aérien : aérodrome, aérogare, ateliers, etc.*<sup>4</sup>, qui répond aux mêmes fonctions que la gare pour le trafic aérien.



Choisy-le-Roi, l'ancienne gare.

**Ouvrage d'art :** *construction nécessaire à la réalisation des équipements d'un pays (voies de communication, aménagements hydrauliques, portuaires, énergétiques, etc.)*<sup>5</sup>. Les ouvrages d'art se divisent en deux sous-catégories : les ouvrages liés au trafic ferroviaire et les ouvrages liés au trafic routier. Ils répondent principalement à une

<sup>3</sup> *Thesaurus de l'architecture*, documents & méthodes, n°7, édition du patrimoine, 2000 p.124.

<sup>4</sup> *Id.*, p.123.

<sup>5</sup> Définition tirée du dictionnaire de français de Larousse.

problématique simple : le franchissement des obstacles naturels ou artificiels (ponts, tunnels, échangeurs). A ces deux grands types d'ouvrage d'art, nous avons tenu à ajouter une œuvre d'art financé dans le cadre du dispositif du 1% artistique.



Le viaduc de l'A86 entre Vitry-sur-Seine Alfortville.

#### Éléments dont la fonction est générée par les réseaux :

Pour les anciennes routes royales :

- les hôtels de voyageur : *édifice commercial destiné à loger des voyageurs. Il peut comprendre un restaurant<sup>6</sup>. Les hôtels que nous avons retenus ne se limitent pas à la période de l'ancien régime.*
- Les auberges : *édifice commercial destiné à loger les voyageurs et éventuellement à les nourrir<sup>7</sup>.*

Pour le chemin de fer :

- les triages : *Gare spécialisée chargée de recevoir les trains de marchandises provenant de diverses directions, de trier les wagons par direction de destination, de former de nouveaux trains et de les expédier. (On dit aussi gare de triage.)<sup>8</sup>*
- les ateliers de réparations

Pour les autoroutes et la route :

- les garages de réparation automobile : *édifice où s'effectuent l'entretien, les réparations et éventuellement la vente des véhicules automobiles.<sup>9</sup> Ils sont très importants sur le territoire de l'OIN ORSA notamment pour les camions autour du MIN de Rungis.*
- Les centres commerciaux : *ensemble regroupant des magasins de détail comprenant généralement un magasin à grande surface et divers services (tels*

*poste, banque, etc.), et accompagné d'un ou plusieurs parcs de stationnement, dans une zone urbaine ou à proximité.<sup>10</sup>*

- A cette occasion nous aurions pu ajouter les stations services présentes en nombre sur le territoire, mais elles se sont révélées trop récentes pour pouvoir figurer dans cette étude

## 2. Méthodologie

Le travail d'étude du diagnostic a été effectué à partir des enquêtes déjà réalisées par l'inventaire sur le territoire de l'OIN ORSA :

- L'enquête réalisée de 1991 à 1997 par Véronique Belle
- L'étude réalisée sur le patrimoine du fleuve par Isabelle Duhau en 2009
- L'étude réalisée par le CAUE 94 en 2007 en vue de la rédaction du PLU

Ce travail d'analyse a été complété par une phase de terrain et une étude cartographique. La phase de terrain avait un double objectif : voir l'évolution des bâtiments sélectionnés dans les années 1990 et de faire état du patrimoine des réseaux à partir des types d'éléments issus des définitions du patrimoine des réseaux.



Villeneuve-le-Roi, dépôt pétrolier.

<sup>6</sup> Ibid., p.90.

<sup>7</sup> Ibid., p.89.

<sup>8</sup> Définition tirée du dictionnaire de français de Larousse.

<sup>9</sup> Ibid., p.94.

<sup>10</sup> Ibid., p.89.

### 3. Cartes et photographies aériennes

L'étude cartographique s'est faite à partir des cartes historiques<sup>11</sup> disponibles sur le *Géoportail*<sup>12</sup> de l'IGN. Elle s'est révélée nécessaire pour rendre compte des réseaux dans leur ensemble. Elle a été complétée par l'analyse des photographies aériennes réalisées au XXème siècle dans le secteur du carrefour de la Belle Epine également disponibles sur le site de l'IGN.



*Le carrefour de la Belle, le centre commercial.*

L'étude des cartes historiques du territoire de l'OIN ORSA a permis de mettre en lumière plusieurs caractéristiques des réseaux :

1. Le territoire de l'OIN ORSA n'est qu'une portion de la trame viaire francilienne organisée autour de Paris. On ne peut le comprendre que dans son interaction avec Paris.
2. La trame du réseau viaire du territoire de l'OIN ORSA est issue d'un processus historique dont le dessin s'est fait à partir de la topographie et du tracé des grandes routes royales qui partaient de Paris pour desservir Fontainebleau, Lyon, le sud de la France et l'Italie.
3. Les modes de transport : traction animale, chemin de fer, automobile, puis avion ont déterminé l'évolution des réseaux. Cette évolution est caractérisée par trois aspects :
  - un cloisonnement de l'espace de plus en plus important

<sup>11</sup> Liste des cartes historiques utilisées :

- Carte de Cassini, dernier quart du XVIIIème siècle
- Carte de l'Etat major environs de Paris, 1818 1824
- Carte de l'Etat major, de 1820 à 1866
- Carte topographique des environs de Paris, 1906
- Carte IGN, 2013

<sup>12</sup> <http://www.geoportail.gouv.fr>

- une disparition progressive des anciens paysages de réseaux caractérisés par les alignements d'arbres au profit de nouveaux paysages
- un « raccourcissement » de l'espace, dû à des modes de transport de plus en plus rapide, dont la cartographie ne rend malheureusement pas compte.

## Le territoire de l'OIN ORSA

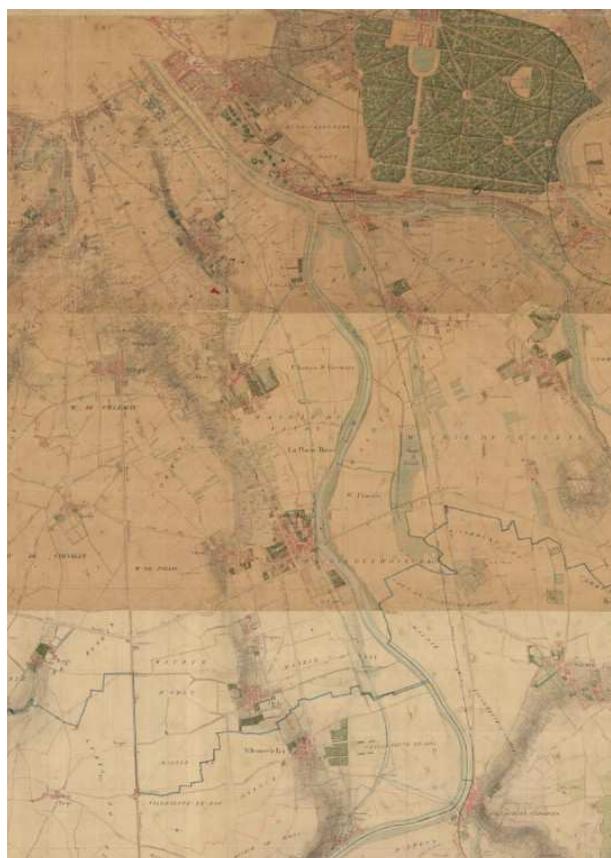


*Le territoire de l'OIN ORSA, carte de Cassini, deuxième moitié du XVIIIème siècle<sup>13</sup>*

Réalisée à la fin du XVIIIème siècle la carte de Cassini nous donne une image précise du réseau des routes royales traversant le territoire de l'OIN. Celles-ci s'inscrivent dans une trame plus large qui relie la capitale aux grandes régions françaises et au reste de l'Europe. Ces tracés étroitement liés à la topographie naturelle dessinent le territoire francilien. Le réseau est organisé autour de l'axe nord-ouest-sud-est avec la route de Fontainebleau et la route de Villeneuve-Saint-Georges, et de l'axe est-ouest avec la route qui relie Versailles à Choisy-le-Roi. La plupart des villages sont situés à l'écart de ces grands axes.

On peut noter que l'absence de pont sur la Seine coupe le territoire en deux sauf au niveau de Choisy-le-Roi où la présence d'un bac peut être décelée par le prolongement de route royale sur la rive droite.

La qualité paysagère de ces tracés est figurée sur la carte par un rideau d'arbre stylisé.



*Le territoire de l'OIN ORSA, carte de l'état-major - environs de Paris (1818 - 1824)<sup>14</sup>*

Dessinée au début du XIXème siècle cette carte d'Etat-major montre une faible évolution des réseaux par rapport au tracé de l'Ancien Régime avec toutefois un changement notable : la création des ponts sur la Seine qui permettent le franchissement du fleuve au niveau de Choisy-le-Roi dès 1809, d'Ivry en 1829.

On remarque que cette carte a été complétée au fur-et-à-mesure comme en témoigne l'ajout progressif des ponts ou du chemin de fer. Cette pratique courante limite la portée de l'analyse cartographique.

<sup>13</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>.

<sup>14</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>.



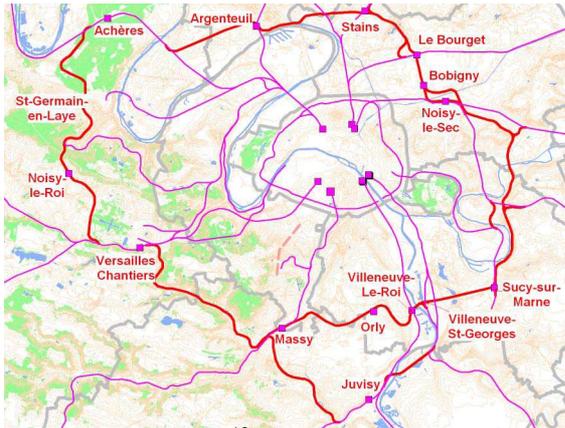
*Le territoire de l'OIN ORSA, carte de l'état-major (1820-1866)<sup>15</sup>*

Cette carte d'Etat-major, comme la carte précédente, a été complétée au fur-et-à-mesure du XIXème siècle. Elle nous permet de voir l'évolution du territoire entre 1820 et 1860. Cette période est marquée par l'apparition du chemin de fer avec l'ouverture sur le territoire des lignes Paris-Orléans via Corbeil en 1840 et Paris-Lyon via Tonnerre en 1849. Le premier tronçon de la ligne de Paris à Orléans est inauguré en 1840 entre l'embarcadère du jardin des Plantes à Paris et Corbeil (31km). Paris est désormais à une heure de Corbeil La ligne Paris-Orléans par Juvisy-sur-Orge et Etampes est inaugurée en 1843. La section Paris-Juvisy-sur-Orge est commune avec la ligne de Corbeil. En 1849 sont ouverts le tronçon de la ligne Paris-Lyon entre Paris et Tonnerre.

A l'image des routes royales de l'Ancien Régime le tracé des lignes de chemin de fer s'inscrit dans une trame en forme d'étoile centrée sur Paris. Cette étoile mise en place par la loi du 11 juin 1842 porte nom de son concepteur Alexis Legrand: l'étoile de Legrand.

La conséquence importante de l'arrivée du chemin de fer est le morcellement de l'espace. Rive gauche, le tracé de la ligne qui isole la zone entre le chemin de fer et le fleuve, fait naître un espace dans lequel les industries s'implanteront.

<sup>15</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>.



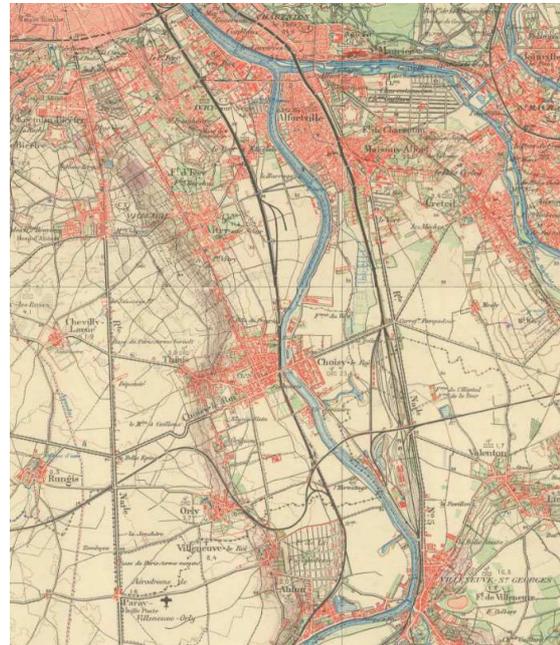
La grande ceinture<sup>16</sup>

En 1906 le réseau de chemin de fer est complété par la création de la ligne stratégique, après la défaite de 1870. A cette époque il apparaissait urgent de créer, hors de l'enceinte de Paris, un chemin de fer permettant d'éviter le transit par les gares intérieures pour des besoins tant civils que militaires. Les liaisons entre les réseaux autour de Paris sont stratégiques. La ligne est construite en arrière des nouveaux forts construits à partir de 1874<sup>17</sup>. La Grande Ceinture est réalisée de 1877 à 1883 et complétée en 1886 par une ligne dite «stratégique». La ligne «stratégique» est un tronçon doublant le tronçon Valenton-Massy-Palaiseau en passant par Rungis au lieu de Villeneuve-Saint-Georges et Juvisy-sur-Orge. Ce tronçon a été inauguré en 1886. Il présente l'avantage d'éviter ces deux dernières gares et rend le trafic de la ceinture indépendant de ces goulets d'étranglement. Il se trouve protégé par le polygone de défense constitué par les forts détachés de Paris

Dans les espaces en forme de bande, dessinés par le tracé des routes et du chemin de fer, se développent la ville et l'industrie. L'exemple le plus frappant de ce phénomène est la naissance d'Alfortville, commune qui se développe sur le territoire de Maisons-Alfort dans l'espace entre le fleuve et le chemin de

fer. Isolé du reste de la ville, ce qui n'est alors qu'un quartier de Maisons-Alfort, demande et obtient son érection en commune distincte en 1885. On voit au nord de Villeneuve-Saint-Georges que, sur des terrains gagnés sur les marais, se développe la gare de triage dont l'emplacement est lié à la proximité avec la gare de Lyon.

Grâce à l'essor de l'industrie, les communes proches de Paris, Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine se sont considérablement développées entre la route et le chemin de fer. Au sud l'arrivée du chemin de fer va permettre le développement d'Ablon-sur-Seine et de Villeneuve-le-Roi. Les terrains compris entre le coteau et le chemin de fer sont particulièrement appréciés par la bourgeoisie parisienne.



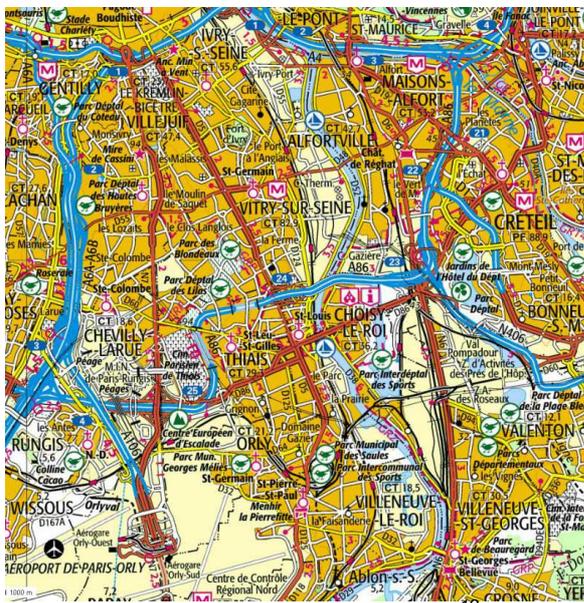
Le territoire de l'OIN ORSA, carte topographique - environs de Paris (1906)<sup>18</sup>

<sup>16</sup><http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/breve-une-histoire-de-l-a1261.html>, COTTOUR Claude, *Une brève histoire de l'aménagement de Paris et sa région*, DREIF, septembre 2008, p35.

<sup>17</sup> FOURNIER, Pierre, *Rapport entre fortifications et chemins de fer en Ile-de-France, fortifications et patrimoine militaire en Ile-de-France – mémoire, obsolescence, conservation, réutilisation ?* in Cahiers du CRESPIF (Centre de Recherches et d'Etudes sur Paris et l'Ile-de-France) n°48, septembre 1994

<sup>18</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>.

L'absence de carte historique pour le XXème siècle nous oblige à un bond chronologique. A la fin du XXème siècle la topographie du territoire a disparu de la carte et celui-ci est appréhendé uniquement à travers les réseaux. La ville couvre tout l'espace. La trame viaire s'inscrit dans la continuité du réseau mis en place sous l'Ancien Régime et au XIXème siècle. L'automobile induit la création d'un nouveau paysage rythmé par les ouvrages d'art. Les voies anciennes sont élargies, les alignements d'arbres disparaissent et on assiste à la naissance des autoroutes. Trois autoroutes encadrent ainsi le territoire de l'ORSA : l'A6, l'A86 et l'A4. Le développement de l'aéroport d'Orly et le MIN ont un impact important sur le paysage.



Le territoire de l'OIN ORSA, carte IGN<sup>19</sup>

Ces grands équipements routiers et ferrés cloisonnent fortement l'espace et modifient la géographie perçue par les habitants. Des zones entières sont vouées aux transports : le Min et le carrefour de la Belle Epine à la voiture, le triage des Ardoines et de Villeneuve-Saint-Georges au chemin de fer et Orly à l'avion.

Les autoroutes et les aéroports ont été planifiés et réalisés par une administration qui s'est mise en place progressivement. Celle-ci a dû répondre à la demande de logements et organiser les transports pour faire face au formidable développement de l'agglomération parisienne au cours du XXème siècle. Les tentatives d'aménagement de la région parisienne en tant que métropole existent dès 1919 et se traduisent par une série de plans ou de projets :

- Projet Jaussely 1919
- PARP (plan d'aménagement de la Région parisienne) ou Plan Prost 1934
- PADOG plan d'aménagement et d'organisation général de la Région parisienne) 1960
- SDAU (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris) 1965
- SDAURIF 1976
- SDRIF 1994
- SDRIF 2013

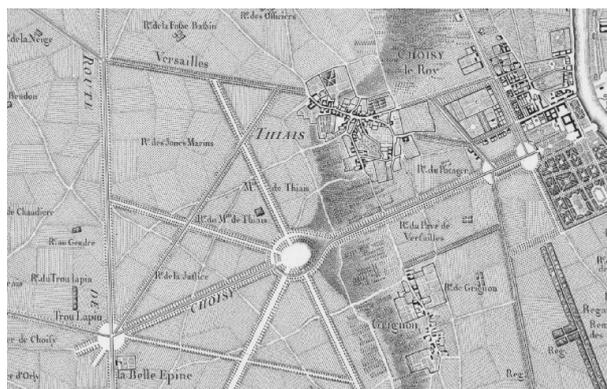
<sup>19</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>.

## Le carrefour de la Belle Epine

Deux raisons ont présidé au choix du carrefour de la Belle Epine.

1. Le carrefour de la Belle Epine est avec le carrefour Pompadour l'intersection la plus importante du territoire. Son origine remonte au croisement de la route royale de Fontainebleau avec la route reliant les deux villes royales de Choisy-le-Roi et de Versailles. C'est le croisement des deux voies de communication les plus importantes du territoire de l'OIN ORSA. Au XXème siècle, l'espace aux alentours du carrefour subit une mutation totale. La création de l'aéroport d'Orly, du MIN de Rungis, du centre commercial de la Belle Epine, et des zones SENIA et SOGARIS, donne naissance au deuxième pôle d'emploi d'Île-de-France après la Défense. Aujourd'hui il ne reste plus rien des paysages de l'Ancien Régime et seule la toponymie a conservé la mémoire du lieu.
2. L'analyse de la photographie aérienne permet de compléter l'étude cartographique pour le XXème siècle, moment où le territoire évolue rapidement. A l'inverse des cartes où les éléments qui composent le paysage sont représentés de façon schématique, la photographie aérienne montre toute la diversité du paysage du carrefour.

## Fin du XVIIIème siècle



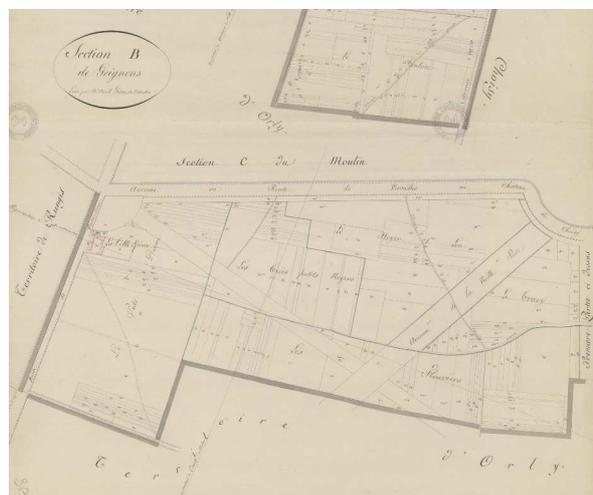
Le carrefour de la Belle Epine, carte topographique des environs de Versailles, dite « Carte des Chasses du Roi », deuxième moitié du XVIIIème siècle<sup>20</sup>

La carte des Chasses du Roi nous donne une idée très précise du paysage aux alentours du carrefour à la fin de l'Ancien Régime. L'axe

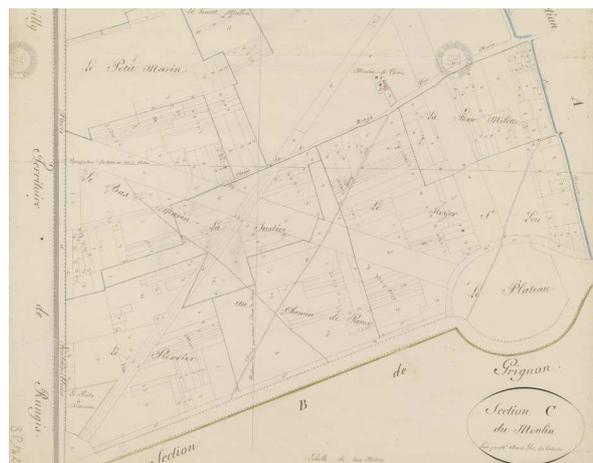
<sup>20</sup> Source: IAU IdF.

est-ouest est aligné sur la façade du château de Choisy-le-Roi. L'importance de cet axe est figurée sur la carte par un double rideau d'arbre.

Le long de cet axe est figuré sur la carte une place en forme d'ovale qui ne sera jamais réalisée. Le cadastre napoléonien de Thiais réalisé en 1812 montre toutefois qu'une série de parcelles fut acquise pour mettre en œuvre cette place. L'avenue de Versailles à Choisy coupe la route nord sud à la Belle Epine. Cette intersection peut s'expliquer par la nécessité d'aligner la voie avec le château de Choisy-le-Roi.



Section B de Grignon, du cadastre napoléonien de Thiais réalisé en 1812<sup>21</sup>



Section C du Moulin, du cadastre napoléonien de Thiais réalisé en 1812<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Source : Archives départementales du Val-de-Marne, 3P 1419

## Premier quart du XIXème siècle



*Le carrefour de la Belle Epine, carte de l'Etat-major - environs de Paris (1818 - 1824)<sup>23</sup>*

La carte d'Etat-major du début XIXème siècle montre l'inachèvement du projet de place en ovale. Ce projet avorté permet de comprendre la forme particulière de l'avenue de Versailles à Choisy au sommet du coteau. Les champs entourent le carrefour. Comme sur la carte des Chasses royales le nom du carrefour est mentionné. La mise en valeur paysagère du carrefour est signifiée sur la carte.

## Première moitié du XIXème du siècle



*Le carrefour de la Belle Epine, carte de l'Etat-major (1820-1866)<sup>24</sup>*

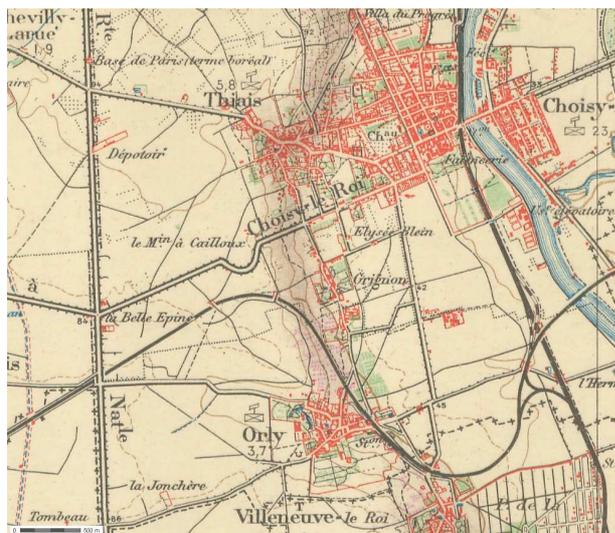
La carte d'Etat-major ne présente au niveau du carrefour de la Belle Epine aucune modification notable hormis la mise en place de la ligne de chemin de fer Paris-Orléans. Les alentours du carrefour, mentionnés sur la carte, sont entièrement dévolus à l'agriculture. Toutefois à l'inverse des cartes précédentes la dimension paysagère du tracé des routes n'est pas mentionnée sur la carte.

<sup>22</sup> Source : Archives départementales du Val-de-Marne, 3P 1420

<sup>23</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>.

<sup>24</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>.

## Début du XXème siècle



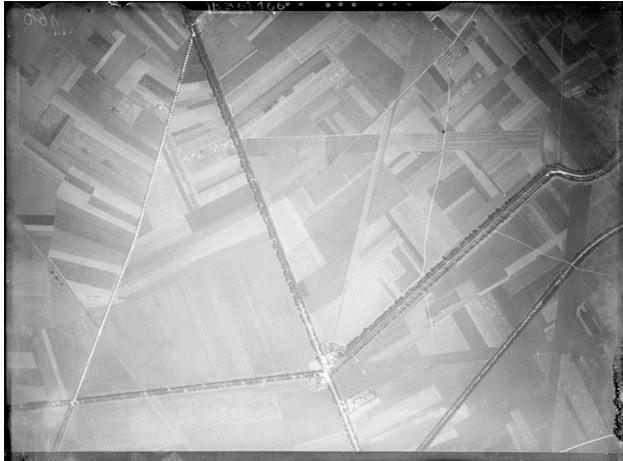
*Le carrefour de la Belle Epine, carte topographique - environs de Paris (1906)<sup>25</sup>*

Les alentours du carrefour n'ont pas beaucoup évolué depuis le début du XIXème siècle. On peut toutefois noter l'arrivée de la ligne stratégique dont le tracé longe la route de Versailles à Choisy-le-Roi et oblique vers le sud pour franchir le coteau du plateau d'Orly. Il est intéressant de noter la densification des communes de Thiais et de Choisy-le-Roi qui forment un espace quasi continu et la disparition du château de Choisy-le-Roi. Enfin, on retrouve sur cette carte la mention des rideaux d'arbre encadrant les routes.

<sup>25</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>.

## Photos aériennes

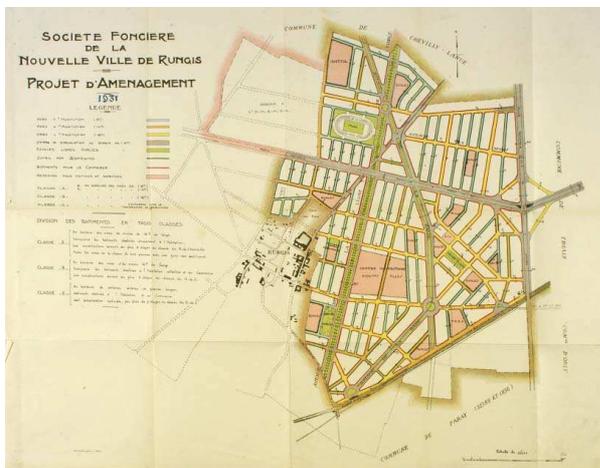
1921



Le carrefour de la Belle Epine, photographie aérienne prise le 11 juin 1921<sup>26</sup>

La photographie aérienne du carrefour de la Belle Epine en 1921 permet de voir des aspects des alentours non mentionnés sur les cartes. On retrouve dans le parcellaire la trace du projet de place au sommet du plateau en forme d'ovale. On voit nettement l'importance de la dimension paysagère des deux routes avec le rideau d'arbre de la route de Choisy-le-Roi à Versailles. A l'exception des bâtiments environnant le carrefour, le territoire est entièrement dévolu à l'agriculture.

Cette grande disponibilité foncière est à l'origine de l'opération dite de la Belle Epine au début des années 30. Le projet couvre 235 ha sur les communes de Rungis et Chevilly-Larue « sur un plateau salubre, aéré et dont le sol se prête fort bien à la construction » à l'ouest du carrefour. Ce projet ne verra pas le jour, mais il est intéressant de voir que le projet s'insérait parfaitement dans la trame viaire existante sans la modifier.



Projet de ville nouvelle de Rungis de 1931<sup>27</sup> (archives DREIF)

<sup>26</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>, référence : IGNF\_PVA\_1-0\_1921-06-11\_\_CCF00B-361\_1921\_CAF\_B-36\_0166.

<sup>27</sup> COTTOUR Claude, *op. cit.*, p.47.

1947



*Le carrefour de la Belle Epine, photographie aérienne prise le 10 avril 1947<sup>29</sup>*

La photographie aérienne de 1947, montre les nombreuses mutations qu'ont subies les alentours du carrefour de la Belle Epine durant l'entre-deux-guerres. Ces mutations sont la conséquence de l'avènement de nouveaux mode de transport : l'automobile et l'aviation et du développement de Paris.

Le tracé de la N 186 a été adapté à la circulation automobile avec la création d'un pont au nord de carrefour permettant aux voitures de l'éviter. Nouveauté de taille : l'aéroport d'Orly dont la création remonte à la première guerre mondiale. A cette époque et jusqu'à l'inauguration du nouveau terminal d'Orly, c'est le Bourget qui est l'aéroport civil de Paris. Orly conservera longtemps sa vocation militaire. Deux immenses hangars seront construits par Eugène Freyssinet pour accueillir les dirigeables, versés à titre d'indemnités de guerre par l'Allemagne à la France en 1918. Ils sont détruits en 1944.



*Le carrefour de la Belle Epine, photographie aérienne prise le 16 mars 1947<sup>30</sup>*

Sur la seconde photographie aérienne on voit que le domaine de l'aéroport en 1947 s'arrête au niveau de la N7 et qu'existe une cité jardin juste au nord des installations aéroportuaire. Conséquence du développement de Paris, le cimetière parisien de Thiais est implanté au nord-ouest du carrefour en 1929. Il est inséré dans la trame existante en s'alignant sur la route de Choisy-le-Roi à Versailles, et l'entrée principale donne sur la N7.

Le tracé de la route Choisy-le-Roi à Versailles est adapté à la circulation automobile en coupant le demi-ovale du projet avorté de place au sommet du coteau. De l'ancien tracé subsiste toutefois le rideau d'arbre.



*Les hangars de l'aéroport d'Orly, photographie aérienne prise le 4 mai 1933<sup>28</sup>*

<sup>28</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>, référence : IGNF\_PVA\_1-0\_1933-05-04\_C3636-0411\_1933\_CORBEIL-ENT-CHRETIEN\_0077.

<sup>29</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>, référence : IGNF\_PVA\_1-0\_1947-04\_C2314-1771\_1947\_CDP2366\_0267.

<sup>30</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>, référence : IGNF\_PVA\_1-0\_1947-03-16\_C2314-1751\_1947\_CDP2365\_0089.

1956



*Le carrefour de la Belle Epine, photographie aérienne prise le 1<sup>er</sup> mars 1956<sup>31</sup>*

Malgré les travaux engendrés par la création du nouvel aéroport d'Orly avec, notamment, le chantier du nouveau tracé de la Nationale 7, on ne remarque aucune évolution notable en 10 ans.

1960



*Le carrefour de la Belle Epine, photographie aérienne prise le 24 avril 1960<sup>32</sup>*

En 1960 la nouvelle aérogare d'Orly est quasiment achevée. Elle sera inaugurée le 24 février 1961 par le général de Gaulle. L'échelle du nouvel équipement est adaptée aux évolutions du trafic aérien : développement des avions à réaction et augmentation rapide du nombre de passagers. Dès son inauguration le nouvel aéroport symbolise l'entrée de la France dans la modernité, l'*american way of life* et la société de consommation comme le chantera Bécaud dans *Dimanche à Orly* (1963).

<sup>31</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>, référence :  
IGNF\_PVA\_1-0\_\_1956-03\_\_C2315-  
0011\_1956\_F2315-2415\_0010.

<sup>32</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>, référence :  
IGNF\_PVA\_1-0\_\_1960-04-24\_\_C2215-  
0031\_1960\_F2015-2315\_0049.

1963



*Le carrefour de la Belle Epine, photographie aérienne prise le 1<sup>er</sup> juin 1963<sup>33</sup>*

Si la zone au sud du carrefour a été bouleversée par l'implantation de l'aéroport, le nord du carrefour reste en grande partie voué à l'agriculture. Au niveau de l'aéroport la N7 est transformée en autoroute tandis qu'au nord du carrefour de la Belle Epine elle conserve son allure initiale. Ainsi les rideaux d'arbres subsistent encore le long de la N7 et de la N186.

1966



*Le carrefour de la Belle Epine, photographie aérienne prise le 1<sup>er</sup> août 1966<sup>34</sup>*

La photographie de 1966 montre le chantier du nouveau carrefour en forme de trèfle à quatre feuilles au nord de l'ancien carrefour (à gauche dans la photographie). Celui-ci est créé pour adapter la voirie à l'arrivée prochaine du Marché d'Intérêt Régional à Rungis dont l'activité débute le 27 février 1969.

<sup>33</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>, référence :  
IGNF\_PVA\_1-0\_1963-06-01\_C2315-  
0651\_1963\_CDP4028\_9338.

<sup>34</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>, référence :  
IGNF\_PVA\_1-0\_1966-08\_C2315-  
0761\_CDP6310\_6874.

1967



*Le carrefour de la Belle Epine, photographie aérienne prise le 14 février 1967<sup>35</sup>*

La mise en place du nouveau carrefour s'accompagne de la modification du tracé de la N186 dont les travaux se précisent. Il est intéressant de voir que le nouveau tracé de la N 186 réintègre la place au sommet du coteau issu du tracé de l'Ancien Régime. Elle avait été progressivement abandonnée dans les années 10/ 30 avec la généralisation de la voiture.

1968



*Le carrefour de la Belle Epine, photographie aérienne prise le 1<sup>er</sup> avril 1968<sup>36</sup>*

Cette vue aérienne de 1968 permet de saisir l'ampleur des modifications qui ont bouleversé la zone de la Belle Epine en moins de 10 ans. Ces bouleversements sont les conséquences directes des créations de la nouvelle aéroport d'Orly et du MIN de Rungis. Les anciennes zones agricoles autour du carrefour, encore présentes à la fin des années 50, ont entièrement disparu. Elles accueillent les différentes zones d'activité liées à l'exploitation du MIN : la SOGARIS et SENIA.



*Le carrefour de la Belle Epine, photographie aérienne prise le 1<sup>er</sup> janvier 1968<sup>37</sup>*

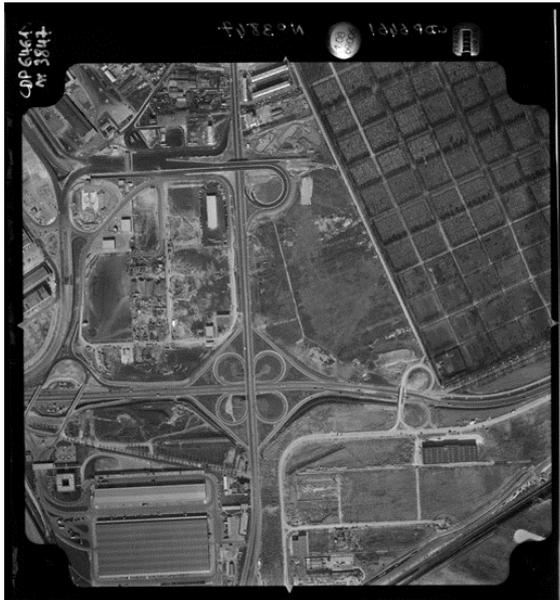
Cette photographie permet de voir les modifications du tracé de la N186 le long du cimetière parisien de Thiais. On peut noter la persistance de l'ancien tracé de la route le long du cimetière, reconnaissable grâce au rideau d'arbres.

<sup>35</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>, référence : IGNF\_PVA\_1-0\_\_1967-02-14\_\_C2214-0051\_1967\_FR1235\_0966.

<sup>36</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>, référence : IGNF\_PVA\_1-0\_\_1968-04-01\_\_C2315-0021\_1968\_F2315\_0007.

<sup>37</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>, référence : IGNF\_PVA\_1-0\_\_1968-01\_\_C2314-0831\_1968\_CDP7210\_2714.

1969



*Le carrefour de la Belle Epine, photographie aérienne prise le 1<sup>er</sup> aout 1969<sup>38</sup>*

En 1969 le nouveau carrefour est terminé. De l'ancien carrefour, il ne subsiste plus qu'une portion de la route de Choisy-le-Roi à Versailles insérée dans la zone SOGARIS.

1973



*Le carrefour de la Belle Epine, photographie aérienne prise le 7 juin 1973<sup>39</sup>*

En 1973 la mutation du territoire du carrefour de la Belle Epine est achevée avec la création du centre commercial de la Belle Epine inauguré en 1971 et l'inauguration du terminal d'Orly-Ouest le 27 février 1971. Les voies de chemin de fer de la ligne stratégique sont connectées au réseau Paris-Orléans grâce au Grand Godet à Orly pour pouvoir acheminer les denrées alimentaires du sud de la France au MIN. La conséquence de ce raccordement est le développement d'une gare de triage dans la zone SENIA. L'espace autour du carrefour est entièrement dédié au réseau et aux activités générées par le transport.

<sup>38</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>, référence :  
IGNF\_PVA\_1-0\_1969-08-01\_C2315-  
0791\_1969\_CDP6461\_3847.

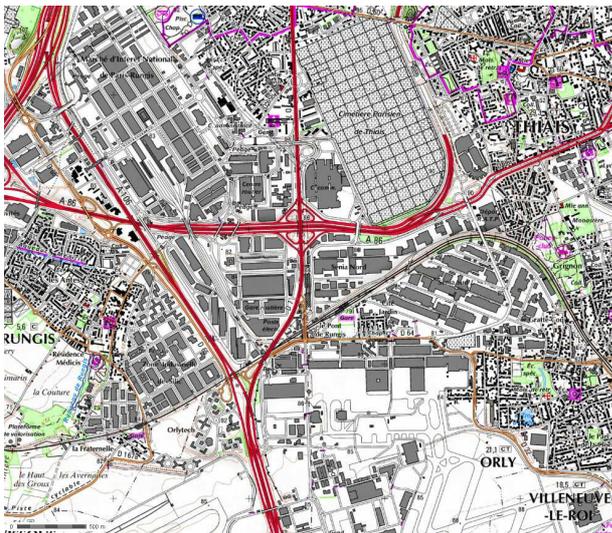
<sup>39</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>, référence :  
IGNF\_PVA\_1-0\_1973-06-07\_C2315-  
0041\_1973\_F2315-2415\_0008.

1974



Le carrefour de la Belle Epine, photographie aérienne prise le 2 juillet 1974<sup>40</sup>

2010



Le carrefour de la Belle Epine, carte IGN<sup>41</sup>

Les photographies aériennes de 1974 et la carte de l'IGN montrent que la création de l'A86 a nécessité la destruction du cimetière parisien de Thiais pour permettre la création du virage de l'autoroute. Des anciens tracés issus de l'Ancien Régime, il ne reste en 1992, qu'une portion de la N7 au nord du carrefour, un rideau d'arbres le long du cimetière parisien de Thiais, et une portion de l'ovale du projet avorté de place au sommet du coteau.

<sup>40</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>, référence :  
IGNF\_PVA\_1-0\_1974-07-02\_C2315-  
0721\_1974\_CDP6121\_0353.

<sup>41</sup> Source <http://www.geoportail.gouv.fr>.



*Vitry-sur-Seine, le dépôt pétrolier.*



## DE NOUVEAUX TERRAIN D'ETUDE

Le diagnostic a permis de préciser les contours du patrimoine des réseaux situés au croisement de l'histoire de l'art, de l'histoire des institutions, et de la géographie. Il ouvre des perspectives d'études intéressantes tant sur le plan opérationnel que scientifique. Celles-ci peuvent être regroupées autour de 4 grands thèmes.

### 1. La trame viaire

La trame du réseau viaire s'inscrit dans un tracé issu de l'Ancien Régime. Il a été progressivement densifié avec l'évolution des modes de transports : ferré, automobile, aérien. Cette évolution eut plusieurs conséquences : le cloisonnement de l'espace, la disparition progressive des anciens paysages de réseaux caractérisés par les alignements d'arbres au profit de nouveaux paysages, le « raccourcissement » de l'espace, dû à des modes de transport de plus en plus rapide.

La connaissance de cette histoire est précieuse pour l'aménagement de l'Île-de-France car elle donne les clés de lecture de l'armature urbaine. Toutefois une telle réflexion doit être entreprise de façon pluridisciplinaire, comme c'est le cas de l'étude publiée en juin 2013 par l'Atelier Parisien d'Urbanisme<sup>42</sup>. Ce type d'analyse doit se fonder sur l'analyse cartographique fine du territoire concerné incluant des cartes historiques. Celles qui sont disponibles sur le site de l'IGN constituent une base intéressante, toutefois lacunaire, pour le XXème siècle. L'étude de l'évolution du carrefour de la Belle Epine a montré le caractère remarquable de l'histoire des grands carrefours, l'importance de la toponymie dans l'approche historique et mémorielle des réseaux et l'intérêt de la photographie aérienne pour comprendre l'évolution de ces carrefours au XXème siècle.

### 2. L'aéroport

L'analyse du carrefour de la Belle Epine montre l'impact de l'implantation d'un aéroport dans le paysage. A l'image des quartiers qui se développent autour des gares au XIXème siècle, de véritables quartiers naissent autour

des aéroports dans la seconde moitié du XXème siècle. Ces quartiers, conçus à l'échelle de la voiture, bouleversent le paysage agricole et la trame viaire. Dans le cadre des contrats de développement territoriaux concernés par les aéroports franciliens (Grand Orly, Val-de-France Gonesse Bonneuil, Cœur de Economique Roissy terres de France, Pôle d'excellence aéronautique) il serait intéressant de retracer l'histoire de ces quartiers pour envisager comment les aéroports se sont insérés dans le trame viaire existante. Cela afin de pouvoir réfléchir à l'avenir de ces quartiers.



*Orly-Sud, l'ancienne galerie marchande.*

Les aéroports franciliens ont été des chantiers de première importance pour les arts décoratifs et le design dans les années 50, 60 et 70. Véritables portes d'entrée de la France, ils ont été conçus comme des vitrines des arts décoratifs français. La seconde étape du diagnostic sera l'occasion de mettre en lumière cet aspect méconnu des aéroports franciliens à travers une étude des décors de l'aérogare d'Orly Sud.

### 3. Le réseau ferré

Le projet du Grand Paris a mis le réseau ferré au cœur de l'aménagement de l'Île-de-France. Dans le cadre de la réflexion sur les gares du

<sup>42</sup> <http://www.apur.org/etude/trame-viaire-coeur-agglomeration-phase-1-diagnostic-partage>, CHASTANT Boris, GICQUEL Julien, HANAPPE Florence, MARINCIONI Mara, *La trame viaire du cœur d'agglomération*, APUR, 2013.

Grand Paris, les services de l'Etat ont publié un rapport en avril<sup>43</sup> 2012 qui fait une esquisse du patrimoine des gares de banlieue. Elle met en avant la grande diversité de ce patrimoine en soulignant *qu'une étude historique plus approfondie aurait du prix à l'heure où les pouvoirs publics et notamment la Société du Grand Paris imagine ce que seront les gares de la métropole du 21e siècle*<sup>44</sup>. Plusieurs problématiques ayant trait au patrimoine ferroviaire pourraient être abordées dans une telle étude. A l'instar des travaux entrepris par Antoine Le Bas sur la gare de triage de Juvisy-sur-Orge<sup>45</sup> une série de monographies sur les gares de triage serait intéressante à réaliser.



Villeneuve-Saint-Georges, la gare de triage.

Cette série de monographies permettrait de rendre compte du réseau francilien dans son ensemble, et de mettre en valeur certains éléments emblématiques, mais peu connus, du patrimoine ferroviaire comme la grande halle des Ardoines. Sur le territoire de l'OIN ORSA quatre gares pourraient être l'objet de cette série de monographie :

- la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges
- la gare de triage de Valenton
- la gare de triage des Ardoines à Vitry-sur-Seine
- la gare d'Ivry-sur-Seine

<sup>43</sup> [http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Demarche\\_gare\\_rapport\\_des\\_Groupes\\_de\\_travail\\_cle2517af.pdf](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Demarche_gare_rapport_des_Groupes_de_travail_cle2517af.pdf), *Démarche Gares Rapport des groupes de travail sur les gares du Grand Paris Montages économiques et financiers des gares Identité des gares et lisibilité de l'offre de transport Accessibilité, sécurité et sureté des gares*, DRIEA Île-de-France.

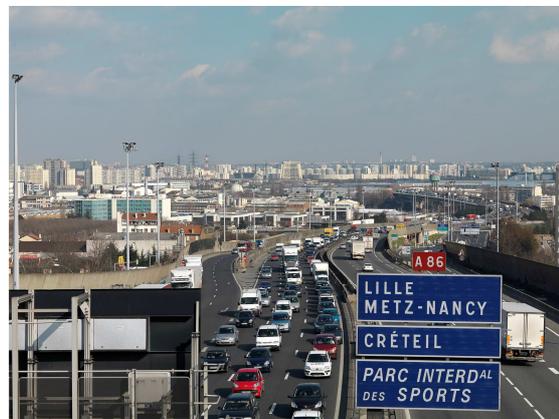
<sup>44</sup> *Id.*, p 58.

<sup>45</sup> Le Bas Antoine, *Juvisy-sur-Orge : Un territoire, des réseaux*, Lieux dits 2008.

## 4. Le réseau routier

L'analyse cartographique et l'étude des photographies a montré la spécificité du réseau routier et son évolution. Cette évolution caractérisée par le changement des modes de transport et la densification urbaine se traduit par une profonde mutation du paysage des réseaux dont la disparition progressive des rideaux d'arbre issus des tracés de l'Ancien Régime est l'élément le plus significatif. Dans le cadre de l'aménagement de l'OIN ORSA. Il est important d'envisager la dimension paysagère de la trame viaire pour préserver et mettre en valeur ce qui est conservé. Aujourd'hui les grandes infrastructures offrent à ceux qui les empruntent des points de vue remarquables sur la ville grâce aux échappées visuelles qu'elles créent. Ces infrastructures constituent, elles aussi, les éléments d'un nouveau paysage qui marque fortement l'espace en le cloisonnant.

Le développement de l'aéroport d'Orly, la création du MIN ont entraîné le développement de quartiers nouveaux à l'échelle de l'automobile. Il serait intéressant d'envisager leur histoire pour comprendre les logiques qui ont présidé à leur organisation, pour envisager leur avenir dans l'aménagement de l'OIN ORSA.



Vitry-sur-Seine, le viaduc de l'A86.

L'analyse du carrefour de la Belle Epine a mis en exergue le centre commercial du même nom. Ce type de bâtiment construit pour le commerce à l'échelle de la voiture reste à étudier du point de vue de l'histoire de patrimoine. Une étude systématique des centres commerciaux d'Île-de-France serait un volet intéressant d'une étude globale du patrimoine des réseaux franciliens.

## 5. De l'espace urbain au paysage du réseau

Toutes les études entreprises par l'Inventaire sont documentées par la photographie. L'objet étudié, le patrimoine des réseaux, par sa taille et sa dimension paysagère nous a conduits à renouveler la photographie documentaire. Plusieurs expériences ont ainsi été tentées pour rendre compte fidèlement de la réalité du patrimoine des réseaux. Ces expériences ont été nourries par le Pop Art et la photographie américaine des années 60 et notamment plusieurs artistes dont Edward Rusha, Todd Hido ou Lee Friedlander

1. *Tous les bâtiments sur la N7 et tous les bâtiments sur la N5* directement inspirés d'*Every Building on the Sunset Strip* (1966) d'Edward Rusha, ces projets sont réalisés avec le même dispositif opérationnel : le photographe descend la rue en photographiant le trottoir d'en face chaque 50 pas. L'opération est répétée de

part et d'autre de la rue de façon à obtenir le paysage linéaire de la route. Les lieux : l'ancienne N7 (aujourd'hui D7) au niveau de Chevilly-Larue et l'ancienne N5 (aujourd'hui D5) au niveau d'Ivry-sur-Seine permettent de saisir sur le vif la mutation en cours d'artères importantes de l'OIN ORSA.

2. La photographie embarquée, inspirée par les travaux de Todd Hido et de Lee Friedlander : les paysages de l'A6 et l'A86 ont été photographiés à partir d'un véhicule en marche. Cette tentative a été faite pour montrer les paysages de réseau les plus emblématiques de l'OIN ORSA.
3. Une dernière approche, plus classique a consisté à se concentrer sur les éléments les plus importants du paysage dessiné par les réseaux pour les photographier à partir de points de vues remarquables comme par exemple le toit du tunnel Guy Moquet à Vitry-sur-Seine.



*Tous les bâtiments sur la N5.*





*Le pont ferroviaire entre Thiais et Villeneuve-Saint-Georges.*



## **ANNEXE**



## Liste des fiches recensant le patrimoine des réseaux par commune

### ABLON-SUR-SEINE

---

- Gare IA00088203
- Gare de marchandise IA00088204
- Barrage écluse IA00088206

### ALFORTVILLE

---

- Les viaducs de l'A86
- Pont ferroviaire

### CHEVILLY-LARUE

---

- Ancien entrepôt de vin IA94000242
- Résidence la Croix-du-sud, girouette monumentale d'Henri-Georges Adam financée par le 1% autoroute
- Tour administrative de la SEMMARIS

### CHOISY-LE-ROI

---

- Gare IA00119832
- Pont

### IVRY-SUR-SEINE

---

- Hôtel Gambetta IA00130047
- Hôtel le Lion d'Or IA00130048
- Gare IA00130051
- Pont de Conflans puis Nelson Mandela IA00130052
- La passerelle Ivry-Charenton

### ORLY

---

- Gare IA00089788
- Orly Sud IA94000496
- Orly Ouest

### RUNGIS

---

- Aqueduc de Rungis IA94000310
- Regard I de l'aqueduc de Rungis IA94000226
- Regard II de l'aqueduc de Rungis IA94000240
- Marché d'intérêt national
- Hôtel Mercure
- Zone SOGARIS
- Aire Delta

### THIAIS

---

- Centre commercial de la belle Epine
- Zone SENIA
- Carrefour de la belle Epine

### VALENTON

---

- Gare de triage

#### VILLENEUVE-LE-ROI

---

- Gare IA00088238
- Sous-station de la Plaine IA00088237

#### VILLENEUVE-SAINT-GEORGES

---

- Gare IA00126344
- Pont sur l'Yerres IA00126345
- Pont
- Hôtel le petit Montdidier IA00126347
- Hôtel du plat de la rose IA00126348
- Hôtel les Trois Rois IA00126349
- Hôtel des trois rois mages IA00126350
- Passerelle piétonne de Villeneuve-triage
- Viaduc de la Grande ceinture
- Gare de triage

#### VITRY-SUR-SEINE

---

- Gare IA94000063
- Barrage, écluse IA94000065
- Pont du Port à l'Anglais IA94000066
- Gare des Ardoines :
  - Atelier SNCF
  - Grande Hall
  - Entrepôt frigorifique
- Gare Jean Jaurès, IA94000063
  - Gare au théâtre
- Tunnel de l'A86, dit tunnel Guy Moquet
- Echangeur de l'A86 Choisy Vitry





**Conseil régional d'Île-de-France**

Unité société - Direction Culture-Tourisme-Sport-Loisirs  
Service Patrimoines et Inventaire  
115, rue du Bac - 75007 Paris  
Tél. 01 53 85 59 93 / [www.iledefrance.fr/patrimoines-inventaire](http://www.iledefrance.fr/patrimoines-inventaire)

