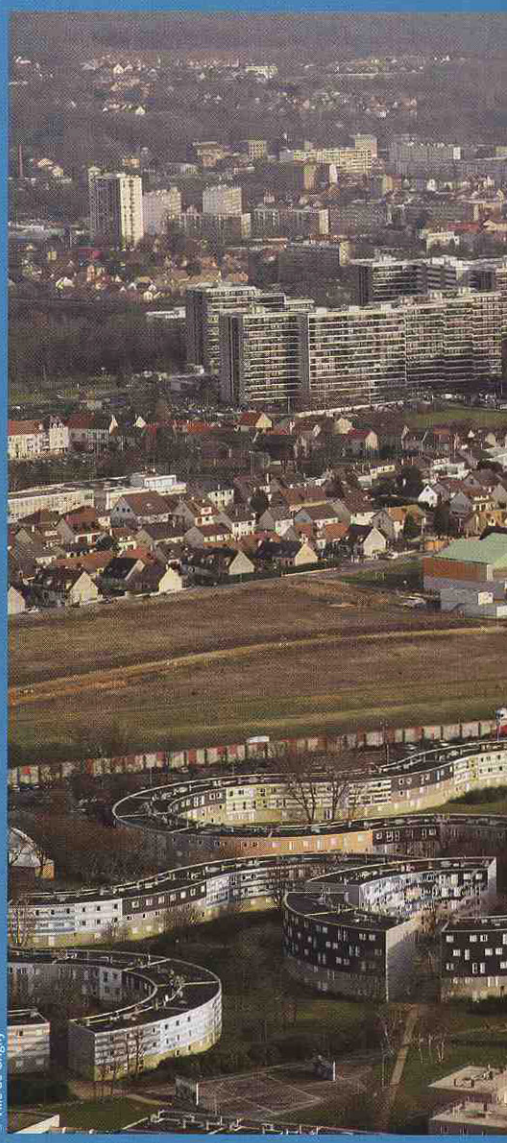
RETOUR À GRIGNY
RÉPARATION, STRUCTURATION

Malgré les difficultés financières, les élus de Grigny, dans l'Essonne, mènent à bien un projet urbain complet. Seul (gros) bémol : l'abondance d'acteurs sur le PRU de La Grande Borne conduit à une succession d'études et génère un certain flottement dans les prises de décisions. Bilan d'étape d'une transformation.


© Ville de Grigny

Depuis la Seine, Grigny (26 600 habitants, Essonne) se développe en profondeur vers le sud, par strates. Tout d'abord, la zone industrielle et les bords de la RN7, séparés de la ville habitée par les lacs de l'Essonne. Puis le village, à l'ouest, la grande copropriété Grigny 2 et plusieurs autres quartiers, à l'est. Puis enfin l'A6, frontière avec la partie sud de la ville, qui accueille La Grande Borne et les Patios, œuvres de l'architecte Émile Aillaud, face à la Zac des Radars, dédiée aux activités économiques. Paradoxe, La Grande Borne (3700 logements), considérée comme une réussite architecturale à protéger, colle une mauvaise image à Grigny. Image que les qualités paysagères des lacs de l'Essonne et du village ainsi que la bonne tenue des espaces publics n'arrivent pas à corriger. L'Etat a décidé la construction de ce quartier au début des années 1960. A l'époque, le village de Grigny comptait à peine 2 000 habitants. Initialement prévu pour 7 000 logements, de part et d'autre de l'A6, le programme a été réduit de moitié et centré sur le lieu-dit « La Grande Borne », en 1964. Un projet très controversé dès l'origine, non en raison de sa conception architecturale, mais notamment parce qu'aux yeux de certains représentants de l'Etat, il entrait en concurrence avec le projet de ville nouvelle d'Evry. La municipalité dénonçait, pour sa part, l'insuffisance des équipements et des transports publics.

La construction a commencé en 1967. A la livraison du chantier, les familles - puisqu'il s'agissait de grands logements - se sont retrouvées isolées au milieu des champs, avec peu d'équipements, pas de transport collectif efficace et pas d'emplois à proximité. Quant à la municipalité, elle avait financé au-delà de ses moyens une part des rares équipements, comme les écoles, et il lui restait à prendre en charge l'avenir…

A la même époque, au nord-est, sur un site plus attractif, le promoteur Robert de Balkany (également créateur de Paris 2) et la Banque de Suez élaboraient, dans le cadre de la première Zac de France, le projet Grigny 2, une copropriété de 5 835 logements assortie d'un centre commercial et d'une gare financée par le programme immobilier. Celui-ci visait une population de cadres et promettait « un nouvel art de vivre ». Malgré ses qualités originelles (finitions, nombreux balcons, espaces extérieurs soignés), elle cumule aujourd'hui les difficultés et fonctionne comme l'antichambre du logement social pour les populations précaires et les primo-arrivants.

Le projet urbain de Grigny vise à souder les différents morceaux de la cité, leur apporter une variété de fonctions et une configuration traditionnelle. Car pendant plus de trente ans, les quartiers se sont ignorés. Cerise sur le gâteau, leur implantation contournait 70 hectares de terres agricoles, espace qui n'a commencé à être intelligemment occupé qu'à partir de 1996, par la Zac Centre-ville (1 100 logements), confiée à l'AFTRP (Agence foncière et technique de la région parisienne). Ce nouveau cœur urbain, futur pôle commercial, doit marquer l'aboutissement de la reconquête, puisqu'aucun des quartiers existants ne présente le potentiel d'un véritable centre-ville.

Sortir de l'ornière financière

Mais l'équipe municipale doit faire face à une situation financière désastreuse : même s'il a diminué, le déficit de la ville atteint 8 millions d'euros. Les banques lui refusent tout prêt. Le maire (PC) Claude Vazquez a alerté le préfet sur le risque qui pèse sur la poursuite des opérations de rénovation de La Grande Borne et de Grigny 2. Or, après la hausse de 44 % de la taxe d'habitation et de 50 % de la taxe foncière imposée l'an dernier par le représentant de l'Etat, il semble difficile de ponctionner de nouveau les contribuables. Grigny accueille la population la plus pauvre et la plus jeune du département de l'Essonne, vivant à 90 % en Zus (Zone urbaine sensible). « Tout notre budget va à l'enfance. Nous comp-

Des strates bien identifiables : du nord au sud, Grigny 2, la Zac Centre-ville, la Grande Borne.

tons 800 naissances par an et 15 000 enfants à scolariser. D'ailleurs, nous sommes plus de 30 000 habitants, et non 26 000, comme le prétend l'Insee. L'Etat doit réévaluer sa contribution à notre budget », assure Philippe Rio, adjoint au maire chargé du projet urbain et du développement économique. Il continue d'espérer : « la transformation de Grigny en vraie ville, avec un centre, des activités et des équipements, va nous sortir de l'ornière financière. Le salut financier passe par l'urbanisation des terres agricoles centrales. La Zac devrait fournir dans les cinq ans un millier d'emplois, dont cinq cents dans le commerce ».

Ces 70 hectares de Zac représentent en quelque sorte une compensation de l'Etat vis-à-vis de Grigny. Comme l'explique Thierry-Noël Simonet, chef de projet à l'AFTRP, « dans les années 1990, l'Etat a affecté 51 millions de francs à la ville pour l'acquisition des terrains du futur cœur de ville, dont s'est chargée l'AFTRP, et a garanti la bonne fin de la Zac Centre-ville, considérée comme un élément du Grand Projet Urbain de Grigny. La convention d'aménagement signée entre la ville et l'AFTRP date de 1996, mais les premières constructions n'ont commencé qu'en 2001. Il a fallu un saut qualitatif pour attirer entreprises et promoteurs. Aujourd'hui, la Zac est construite à 40 % ».

Certains des logements longent le canal qui rejoindra le futur cœur de ville, d'une surface de 6 hectares, composé de 400 logements et 40 000 m² de commerces et équipements. Sa conception a été confiée à l'agence Dusapin et Leclercq ; Marc Duval est l'architecte conseil de la ville pour l'ensemble de la Zac. Le promoteur commercial néerlandais Multi Development a obtenu les permis de construire et travaille avec l'AFTRP pour trouver un calibrage qui évite de surdimensionner le commerce.

L'aménagement d'un nouveau franchissement au-dessus de l'A6 permettra de relier plus directement le cœur de ville à la Grande Borne. Ce PRU, pour lequel une convention Anru de 287,8 millions d'euros a été signée en janvier 2007, est piloté par le GIP Grigny-Viry-Châtillon. Il s'appuie sur un schéma de référence réalisé par l'Atelier Ruelle en 2007. Ce dernier a ensuite établi un plan guide avec préconisations d'ensemble, imbriquant toute une partie du PRU, notamment l'élargissement du franchissement de l'A6 et la place du Damier, dans la Zac Centre-ville.

Pour assurer la maîtrise d'œuvre de l'élargissement du franchissement de l'A6, la CALE a choisi Berdj Mikaelian avec Ingerop. L'ouvrage d'art, qui passera de 7 à 25 mètres, doit ménager de larges trottoirs pour les piétons, des voies pour un bus à haut niveau de service, les voitures et les cyclistes. Richez Associés (mandataire), Berim et Ingerop se sont vu confier la maîtrise d'œuvre des espaces publics de la place du Damier, la voie de la Plaine, le secteur du Méridien et la rue de la Grande Borne, autres espaces publics inclus dans le PRU.

Espoir de tram

Pour le parc de la Plaine (30 hectares), la collectivité n'a pas encore défini de programme. Une consultation pourrait être lancée à l'automne ou cet hiver. Ce que l'on sait, c'est que la voie de la Plaine traversera la Grande Borne d'est en ouest. Cette nouvelle rue sera calibrée pour recevoir un tramway sur le trajet de l'actuelle ligne de bus 402, qui relie le Coudray-Montceau à Epinay-sur-Orge... Les élus du Smitec (syndicat mixte de transport Essonne centre) n'ont toutefois obtenu du Stif (Syndicat des transports d'Ile-de-France) qu'une étude pour un bus à haut niveau de service.

La traversée de l'A6 débouche sur la place du Damier, entrée de la Grande Borne où l'Epareca doit restructurer un centre commercial.

C'est la Sadev 94, Sem val-de-marnaise, qui assure la fonction d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la CALE. Tous les projets sont préparés et visés par Interland, urbaniste coordonateur du PRU depuis mars 2009. « Nous élaborons les documents cadres et, selon les secteurs, rappelons les enjeux et nos recommandations. Nous avons par exemple établi le cahier de préconisations des résidentialisations de l'Opievoy et de Logirep. Les premières propositions, utilisant des grilles et grillages, étaient effrayantes pour le patrimoine d'Emile Aillaud », confie Stéphanie Gaucher, d'Interland Paris. Depuis, les paysa- →

© AFTRP

La Zac Centre-ville, couture urbaine malgré l'obstacle de l'autoroute A6.

→ gistes de SLG et de l'agence Vincent Pruvost ont proposé des différenciations marquées par la végétation et des murets.

Ballet d'acteurs

Interland a récemment rendu des scénarios pour le débouché de la voie de la Plaine au nord-ouest et l'accroche avec le terrain longeant la RD 445 (avenue Victor Schoelcher), confié à la Sem essonnienne Sorgem. La CALE et le GIP ont demandé à cette dernière une étude de requalification de cette RD en boulevard urbain, en intégrant les possibilités de valorisation du foncier. Interland a proposé un déplacement des commerces des dalles vers la RD. La question n'est toutefois pas tranchée, car les élus appréhendent le coût financier d'une telle opération. Ce territoire a d'ailleurs déjà connu beaucoup d'études, notamment sur le commerce, thème sur lequel les élus peinent à établir une stratégie. Pour l'heure, l'immeuble qui séparait la place des Quinconces de la RD 445 a été démoli ; il reste à créer un emmarchement jusqu'à la dalle. Hormis Interland, le GIP disposait jusqu'à 2009 de l'assistance technique de la Scet. Une collaboration que Jean-Sébastien Carage, nouveau directeur du GIP, n'a pas souhaité prolonger, car selon lui « le besoin en ingénierie opérationnelle du GIP n'a pas assez été pris en compte. Or les équipes de pilotage doivent posséder une culture de l'aménagement ». Et d'illustrer : « à Trappes, je disposais, intégrés au GIP, d'un ingénieur et d'un architecte-urbaniste familiers de l'opérationnel. Grigny a choisi un intervenant extérieur sans définir un cahier des charges assez précis. De son côté, la Scet n'a pas su demander un recadrage de sa mission. Le GIP va repartir avec un nouveau bureau d'études et un plan de charges précis. Par ailleurs, nous allons recruter un ingénieur ce qui permettra de mieux coordonner les chantiers, notamment ceux des concessionnaires ».

Difficile de s'y retrouver parmi les multiples acteurs de ce PRU… Le scindement des missions n'améliore pas le pilotage et engendre la multiplication et la superposition des études. La question des réseaux, base de tout projet d'aménagement, a particulièrement mis en exergue ce problème de pilotage technique. Elle bloque aussi le transfert du foncier de l'Opievoy à la CALE, et donc les résidentialisations. Car même pour l'euro symbolique, les élus ne veulent pas récupérer des réseaux dont ils ne connaissent pas l'état. Or l'Opievoy, principal bailleur et propriétaire du foncier, n'a pu fournir la carte précise de leur situation. « Nous avons des kilomètres de réseaux dans un quartier peu dense de 90 hectares. Les concessionnaires ne connaissent pas leur situation et ils sont sûrement vétustes », précise Serge Dubreuil, directeur de la rénovation urbaine à l'Opievoy. Dès les premiers chantiers démarrés cette année dans les quartiers des Radars et de la Peupleraie, la CALE, l'Opievoy et Logirep ont été confrontés à la difficulté de situer les réseaux dans les bonnes limites. « Nous avons eu confirmation de nos craintes et revu la séparation entre espaces publics et privés. Nous nous sommes retrouvés avec des réseaux qui chevauchaient les limites. Nous devons établir des servitudes et nous ne pouvons ouvrir plusieurs fois des chantiers », explique Sophie Dubois, chargée du PRU à la CALE. La situation devrait s'améliorer puisque le GIP a demandé le recensement des réseaux à deux bureaux d'études, travail qui aurait dû être

entrepris il y a quelques années déjà.
Pour sa part, la ville construit un important programme d'équipements publics (écoles, centre de jeunesse, centre de vie sociale, gymnase). Une partie de ceux de la Zac Centre-ville (école, gymnase) est financée dans le cadre de la convention Anru, afin de combler le retard entraîné par l'urbanisation d'origine.

Aillaud préservé

En définitive, La Grande Borne connaîtra peu de démolitions, et les quelques logements détruits ont été reconstitués dans le cœur de ville. Serge Dubreuil considère comme inimaginable la destruction de l'œuvre d'Emile Aillaud, « d'autant qu'on ne construit plus de logements de cette qualité et d'une surface aussi généreuse ». La ville a constitué dès le départ un « comité des sachants » composé d'architectes, d'urbanistes, de représentants de l'Equipement pour encadrer la réhabilitation. Parmi ces « sachants », l'Opievoy a demandé conseil à Eva Lukasiewicz, mosaïste et coloriste de l'équipe d'Emile Aillaud. « Nous travaillons avec un cahier de préconisations pour l'architecture et les coloris. Emile Aillaud avait utilisé de la mosaïque et du grès cérame pour les façades. Nous collons ces matériaux sur les panneaux d'isolation par l'extérieur. Nous avons testé le procédé et pris une assurance chantier particulière. Tout cela nous coûte cher, et les 5 % d'aide supplémentaire de l'Anru ne couvrent pas toute la dépense », constate Serge Dubreuil.
Les élus ont aussi intégré la création d'emplois dans leur projet de ville et cela, selon Philippe Rio, avec succès : « Grigny comptait peu d'activités économiques. Entre 1996 et 2006, nous avons créé 25 % de l'emploi essonnien, en partenariat avec la CCI. Aujourd'hui des activités économiques bordent la Grande Borne. Notre ZFU compte parmi les plus attractives. Nous considérons qu'un hectare dédié à l'activité doit fournir 100 emplois. Par ailleurs, la CALE figure parmi les actionnaires d'une Sem dédiée à la formation aux métiers de la fibre optique ».
Avec la Zac Centre-ville, l'AFTRP a aussi participé au développement d'activités, notamment secteur du Moulin et secteur des Chaulais. Elle compte maintenant attirer des activités tertiaires face au futur cœur de ville.

Nora Hachache

Schéma de référence 2006-2011 du projet de rénovation urbaine de la Grande Borne (octobre 2006).

© GIP Grigny-Viry-Châtillon