

AGGLOMÉRATION

Au sud de l'agglomération parisienne, la commune d'Athis-Mons, morceau d'un grand et fertile plateau, se développe rapidement à la fin du XIX^e siècle, suite à la création concomitante d'une gare de triage et d'une importante entreprise industrielle. Les terres de culture se couvrent alors de maisonnettes et de pavillons dont les habitants se composent surtout d'employés de la Compagnie du Chemin de Fer Paris-Orléans.

Après la seconde guerre mondiale, Athis-Mons connaît un nouvel essor avec l'implantation sur toute sa partie nord de l'aéroport d'Orly et d'une Cité de l'Air.

En 1960, le premier grand ensemble d'habitat collectif voit le jour et marque le début d'une urbanisation massive du secteur ouest du plateau.

Aujourd'hui, la ville subit les effets néfastes d'un morcellement du tissu occasionné par les coupures de grands axes de communication. Aussi la municipalité a décidé de concentrer ses efforts sur des espaces stratégiques tels la route nationale n°7 (axe majeur du sud de l'Île-de-France), les berges et coteaux de la Seine, le centre-ville, les zones habitées exposées aux nuisances sonores de l'aéroport et pour lesquelles une reconversion doit être programmée.

SITE

Deux sites sont proposés, qui se situent le long de la Nationale 7, une voie à forte circulation correspondant à une rupture et des déstructurations du tissu urbain. Dans une grande cacophonie se côtoient installations commerciales, habitat, bureaux, services... Les deux sites ont été choisis en fonction de leurs caractères stratégiques (incluant des bâtiments publics) et opérationnel.

Le «stade», où se trouvent des pavillons vétustes, des terrains vacants, un garage (tous propriétés privées) et un stade (propriété communale), est un lieu de rassemblement et de sociabilité. Il souffre actuellement d'une absence d'articulation avec son environnement.

Le «marché» et ses abords (propriété municipale) constituent une séquence urbaine sans caractère.

Tous deux se placent entre deux carrefours appelés «Étoile» et «Pyramide» qui constituent un périmètre de réflexion pour le concours. Ces interventions doivent être perçues comme des points d'application d'une politique globale à mettre en place le long de la route nationale n°7.

OBJECTIFS

Il s'agit pour la municipalité de se donner les moyens, sans intervenir sur la voirie actuelle, de poser les premiers jalons d'une transformation progressive de l'image et de l'usage du lieu en apportant des réponses à la question des nuisances, des dangers et du déclin commercial de la présence de la route nationale n°7.

Ponctuellement, le renforcement de la destination résidentielle et le traitement des composants du stade (tribunes, entrée...) et de ses espaces publics, ainsi que la rénovation du marché associée à un nouvel habitat et équipement culturel, doivent contribuer à la revalorisation du tissu et la définition d'un espace fort.

PROGRAMME

- site du stade : 100 à 120 logements collectifs diversifiés, 2 000 m² de locaux commerciaux, 1 000 m² d'activités, stationnement, espaces publics.

- site du marché : 90 à 110 logements collectifs diversifiés, 1 500 m² de commerces, 1 000 m² pour une annexe du conservatoire municipal, reconstruction ou restructuration du marché couvert, stationnement, espaces publics.

THÈME

Dans un contexte périphérique de banlieue, il s'agit de trouver quelles formes urbaines et architecturales, quels usages et pratiques peuvent exister pour constituer à la fois une façade urbaine sur une route à forte circulation et une articulation avec un contexte déstructuré.

CONURBATION

To the south of the Paris conurbation, the commune of Athis-Mons, situated on part of a large and fertile plateau, developed rapidly at the end of the 19th century, following the concomitant creation of a marshalling yard and a large industrial undertaking. The cultivated land was then taken over by maisonnettes and houses, occupied, for the most part, by the employees of the Paris-Orléans railway company.

After World War II, Athis-Mons underwent a new spurt of growth with the establishment on its entire northern part, of Orly airport and the Cité de l'Air stadium.

In 1960, the first major social housing estates (flats) saw the light of day, marking the start of a massive urbanisation of the western sector of the plateau.

Today, the town is suffering from the ill effects of the division of the fabric, brought about by the incisions created by large communications axes. For this reason, the municipality has decided to concentrate its efforts on strategic spaces, such as the Nationale 7 (major road route south of Greater Paris), the banks and slopes of the Seine, the town centre, and the inhabited zones exposed to the noise pollution of the airport, for which a conversion must be programmed.

SITE

Two sites are proposed, situated along the Nationale 7, a heavily used route which connotes a rupture and the deconstruction of the urban fabric. In a great cacophony, where commercial premises, housing, offices and services rub shoulders, the two sites have been chosen on the basis of their strategic (including public buildings) and operational characteristics.

The "stadium" site, contains some very run-down houses, patches of waste ground, a garage (all privately owned), and a stadium (owned by the commune), and is a meeting point and place of social gatherings. Currently it suffers from an absence of articulation with its surrounding environment.

The "market" site and its surroundings (municipal property) constitute a characterless, urban sequence.

Both are placed between two road intersections called "Étoile" and "Pyramide" which delimit a zone for consideration within the context of the competition. These interventions must be perceived as the application points of an overall policy to be put into place along the Nationale 7.

OBJECTIVES

The municipality wants to give itself the means, without intervening on the present roadways, to establish the first landmarks of a progressive transformation of the locality's image and uses, in providing responses to the question of nuisances, and of the commercial decline caused by the presence of the Nationale 7 road.

At specific points, the strengthening of residential use and the treatment of the components of the stadium (stands, entrance, etc.) and its public spaces, as well as the renovation of the market associated with new housing and cultural amenities, must contribute to an enhancement of the fabric and to the definition of a strong space.

PROGRAMME

- Stadium site: 100 to 120 diverse dwellings (flats), 2 000 m² of retail premises, 1 000 m² of small business premises, parking, and public spaces.

- Market site: 90 to 110 diverse dwellings (flats), 1 500 m² of shops, 1 000 m² for an annex to the municipal conservatoire, reconstruction or restructuration of the covered market, parking, and public spaces.

THEME

In a suburban context, it is a question of finding which urban and architectural forms, as well as uses and practices, can exist, in order to constitute both an urban facade along a major road with heavy traffic and an articulation with a deconstructed context.

Ville :

Athis-Mons (Île-de-France)

Population :

29 000

Nom du lieu :

Nationale 7

Catégorie :

Périphérie

Infrastructure

Contact :

Mairie

Madame Planque

Service de l'Urbanisme

91205 Athis-Mons cedex

Téléphone :

33 - 1 - 69 54 55 18

Surfaces :

Zone d'intervention 12 hectares,

zones à construire 0,9 hectare

(marché) et 1,4 hectare (stade)

Town:

Athis-Mons (Île de France)

Population:

29 000

Location:

Nationale 7 (major road)

Category:

Outskirts

Infrastructure

Contact:

Town Hall

Ms Planque

Planning Department

91205 Athis-Mons cedex

Telephone:

33 - 1 - 69 54 55 18

Surface areas:

Intervention zone 12 hectares,

construction zones

0.9 hectares (market) and

1.4 hectares (stadium)

