

LE GRAND PARI-S : VERS UNE METROPOLE PLUS INCLUSIVE?

L'Haÿ-les-Roses face aux défis d'une métropole en pleine mutation



LE GRAND PARI-S : VERS UNE METROPOLE PLUS INCLUSIVE?

L'Hay-les-Roses face aux défis d'une métropole en pleine mutation

Énoncé théorique de master
EPFL ENAC SAR 2024-2025

Thomas BRENNE

Directeur pédagogique : Paola Viganò
Professeur : Elena Cogato Lanza
Mentor : Flore Guichot

2025, Thomas BRENNE. Ce document est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution (CC BY <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>).

Les contenus provenant de sources externes ne sont pas soumis à la licence CC BY et leur utilisation nécessite l'autorisation de leurs auteurs.

REMERCIEMENTS

À l'issue de ce travail de recherche, je tiens à exprimer ma gratitude envers toutes les personnes et institutions qui m'ont accompagné et soutenu tout au long de la réalisation de ce mémoire. Mes remerciements les plus sincères vont d'abord à **Paola Viganò**, professeure et directrice du laboratoire d'urbanisme de l'EPFL (Lab-U), responsable du suivi de mon énoncé théorique de master, dont les orientations et les retours critiques ont permis de structurer et d'enrichir mon approche. Je remercie également **Flore Guichot**, assistante doctorante au Lab-U, dont les conseils avisés m'ont aidé à clarifier ma méthodologie et à affiner ma réflexion.

Je suis également très reconnaissant envers **l'Association des Amis du Vieux L'Haÿ**, qui m'a fourni de précieuses informations et ressources historiques sur la commune, et envers **la Ville de L'Haÿ-les-Roses**, qui a bien voulu m'accorder du temps pour des entretiens et m'orienter dans mes recherches. Leur disponibilité et leurs connaissances approfondies ont considérablement nourri la dimension locale de ce travail.

Je souhaite par ailleurs remercier ma famille, et tout particulièrement ma mère, pour son soutien sans faille tout au long de mes études. Enfin, je tiens à souligner l'importance de Maëva, colocataire mais aussi source d'inspiration et de motivation quotidienne, dont la présence et l'enthousiasme ont grandement contribué à la réalisation de ce mémoire.

À chacune et chacun, j'adresse mes plus profonds remerciements.

AVANT-PROPOS

Pourquoi avoir choisi ce sujet de mémoire ?

Cet énoncé théorique est né d'un attachement personnel à L'Haÿ-les-Roses, la ville où j'ai grandi et que j'ai vu se transformer de manière très concrète au fil des dernières années. Les chantiers se sont multipliés, de nouveaux équipements ont émergé, et l'arrivée de la nouvelle gare de métro a commencé à redessiner l'organisation de la ville. J'ai pu suivre de près ces changements et observer comment ils affectent la vie quotidienne des habitants, qu'il s'agisse de leurs déplacements, de la réhabilitation de certains quartiers ou de la montée des prix de l'immobilier.

En choisissant de traiter ce sujet, je souhaite apporter un éclairage sur les dynamiques récentes de L'Haÿ-les-Roses, en mettant l'accent sur des enjeux qui me tiennent à cœur : la mobilité, le développement économique et l'évolution de la mixité sociale. Mon vécu personnel, allié à une démarche de recherche rigoureuse, me permet de rendre compte de l'impact concret de ces transformations qui reconfigurent l'image de la commune.

En somme, ce mémoire vise à comprendre, analyser et documenter les mutations de L'Haÿ-les-Roses, en s'appuyant sur le regard d'une personne qui a grandi sur place et qui a vu la ville changer, souvent pour le meilleur, mais parfois au détriment de ceux qui y vivent depuis longtemps. Mon parcours dans ces rues et ces quartiers me donne une sensibilité particulière aux enjeux de ce territoire, et j'espère que cette étude contribuera à en révéler toute la complexité.

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS	7
GLOSSAIRE DES ABREVIATIONS	11
CONTEXTE	12
INTRODUCTION	16
I. DYNAMIQUES RÉGIONALES ET FRAGMENTATIONS LOCALES D'UN TERRITOIRE STRUCTURÉ PAR LES INFRASTRUCTURES ET LA TOPOGRAPHIE	21
1. Réseau hydrographique et topographie : une commune connectée au Grand Paris	22
Le Grand Paris, une région marquée par sa géographie	22
L'Haÿ-les-Roses, une géographie contrastée intégrée au Grand Paris	26
La Bièvre, un élément fédérateur à l'échelle du Grand Paris	27
L'Haÿ-les-Roses, une ville stratégique dans l'approvisionnement en eau du Grand Paris	30
2. Quand le réseau routier connecte et divise les territoires	34
Le réseau routier du Grand Paris	34
Une région morcelée par les différents axes routiers	36
Les axes structurants à L'Haÿ-les-Roses	38
L'autoroute A6 à L'Haÿ-les-Roses	40
3. Réseaux de transports en commun : une mobilité contrainte par son réseau radial	44
Un fonctionnement radial dominé par Paris	44
Les tentatives de rocades	48
De la banlieue à la capitale	49
L'Haÿ-les-Roses, une ville isolée entre deux réseaux de transports lourds	50
4. Les enjeux sociaux : défis de cohésion dans un territoire morcelé	54
Le Grand Paris, un territoire à la diversité socio-économique marquée	54
La coupure spatiale de l'A6	58
II. HÉRITAGES HISTORIQUES ET CONSTRUCTION PROGRESSIVE DU TISSU SOCIAL À L'HAÿ-LES-ROSES	65
1. La géographie comme facteur déterminant dans la construction du tissu social de L'Haÿ-les-Roses	66
Les premiers lotissements du plateau d'Orly : l'héritage du passé productif	66
Les Castors : Une première solution aux anciens lotissements insalubres	73
Le développement des coteaux de la Bièvre : une réalité bien différente du reste de la commune	76
L'essor des grands-ensembles sur le plateau d'Orly : une solution à la crise du logement	80

2. Le réseau d'infrastructure comme élément moteur des dynamiques sociales et économiques à L'Haÿ-les-Roses	86
Un développement retardé par son enclavement par rapport au réseau routier historique	86
L'arrivée de l'industrie automobile et la promotion de la mobilité individuelle	88
Inégalités sociales et accessibilité : l'autoroute, un outil à double tranchant	90
Évolution des Transports en Commun : De l'omnibus à cheval aux réseaux de bus motorisés	92
Le RER, un outil de désenclavement partiel mais tardif	96
Le déclin des grands ensembles face au manque d'accessibilité	100
III. LE GRAND PARIS ET L'HAÿ-LES-ROSES, QUELLES PERSPECTIVES POUR DEMAIN ?	105
1. Vers un réseau de transport plus polycentrique et varié : les défis du Grand Paris Express	106
Grand Paris Express : la reconnexion des banlieues	106
Grand Paris Express : une tentative de désenclavement	111
Mobilités douces et alternatives	116
2. Un retour vers une ville sans voitures ?	120
Les politiques de stationnement à Paris : une lutte contre l'espace automobile	120
Les vignettes Crit'Air : un levier environnemental	126
Vers la fin des véhicules à moteur thermiques dans les ZFE-m	128
3. Les exclus du Grand Paris : un projet très politisé	132
L'impact différencié des politiques environnementales	132
Réelle tentative de désenclavement ou processus de gentrification ?	136
CONCLUSION	144
BIBLIOGRAPHIE	148

GLOSSAIRE DES ABREVIATIONS

SGP : Société du Grand Paris

IDFM : Île-de-France Mobilité

GPE : Grand Paris Express

RER : Réseau Express Régional

HLM : Habitation à Loyer Modéré

QPV : Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville

UCPTRP : Union des Castors du Personnel de Transports de la Région
Parisienne

CGO : Compagnie Générale des Omnibus

ANRU : Agence Nationale pour le Renouvellement Urbain

ZFE-m : Zone Faible Émission-Mobilité

PLU : Plan Local d'Urbanisme

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

DNID : Direction Nationale d'Interventions Domaniales

CONTEXTE

La Métropole du Grand Paris (MGP) désigne un vaste ensemble institutionnel, créé officiellement en 2016, qui regroupe la Ville de Paris, les trois départements de la petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) ainsi que plusieurs communes limitrophes de la grande couronne. Son ambition est de renforcer la gouvernance à l'échelle de l'agglomération parisienne en coordonnant les politiques publiques (aménagement, logement, mobilité, environnement, etc.) afin de mieux répondre aux défis de densité, de développement économique et de cohésion sociale propres à l'un des principaux pôles urbains européens.^A

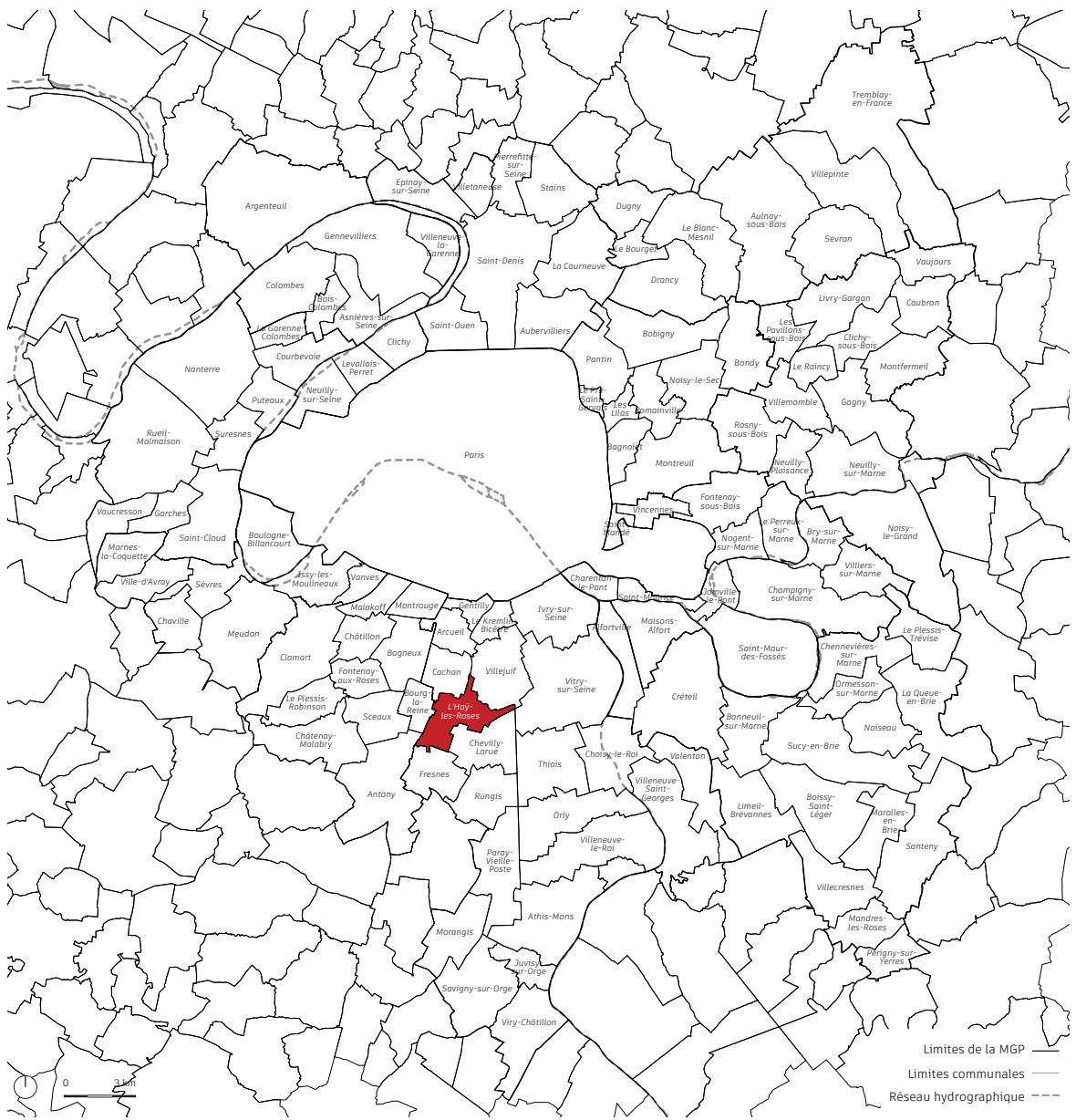
La MGP comprend donc 130 communes dont L'Haÿ-les-Roses : Située à environ 8 kilomètres au sud de Paris, dans le département du Val-de-Marne (94), L'Haÿ-les-Roses appartient à la première couronne de la MGP. La commune est entourée de territoires à forte urbanisation et activité :

- **Chevilly-Larue**, à l'est, réputée pour son marché d'intérêt national, son patrimoine industriel et ses quartiers résidentiels contrastés.
- **Villejuif**, au nord-est, marquée par la présence d'institutions hospitalières de renom (Institut Gustave-Roussy, CHU Paul-Brousse) et son pôle de recherche scientifique.
- **Cachan**, au nord-ouest, s'illustrant par la présence de plusieurs grandes écoles (ENS Paris-Saclay) et une forte dynamique étudiante.
- **Bourg-la-Reine** et **Fresnes**, situées respectivement à l'ouest et au sud, avec lesquelles L'Haÿ-les-Roses partage des enjeux de circulation et de gestion du territoire, notamment autour de la Bièvre.

Cette situation géographique place la commune dans un environnement dense, dominé par des flux importants de population et une forte pression foncière, tout en profitant d'une proximité stratégique avec Paris.

^A Métropole du Grand Paris, « La Métropole du Grand Paris ».

Figure A. Carte de la Métropole du Grand Paris - Localisation de L'Haÿ-les-Roses



L'Haÿ-les-Roses compte environ 31 000 habitants^B. La ville se caractérise par une grande diversité de quartiers :

- **Le Centre**, autour de la Roseraie, réunit les principaux commerces et services municipaux, conférant à ce secteur un rôle administratif et culturel majeur.

- **Les Blondeaux**, situés sur les coteaux, proposent un cadre résidentiel mêlant pavillons et petits immeubles.

- **Le Petit-Robinson**, plus pavillonnaire, préserve l'ambiance d'un quartier semi-rural.

- **Le Jardin Parisien**, né d'anciens « jardins de week-end », présente un tissu plus hétérogène, composé de lotissements modestes et de petits ensembles sociaux.

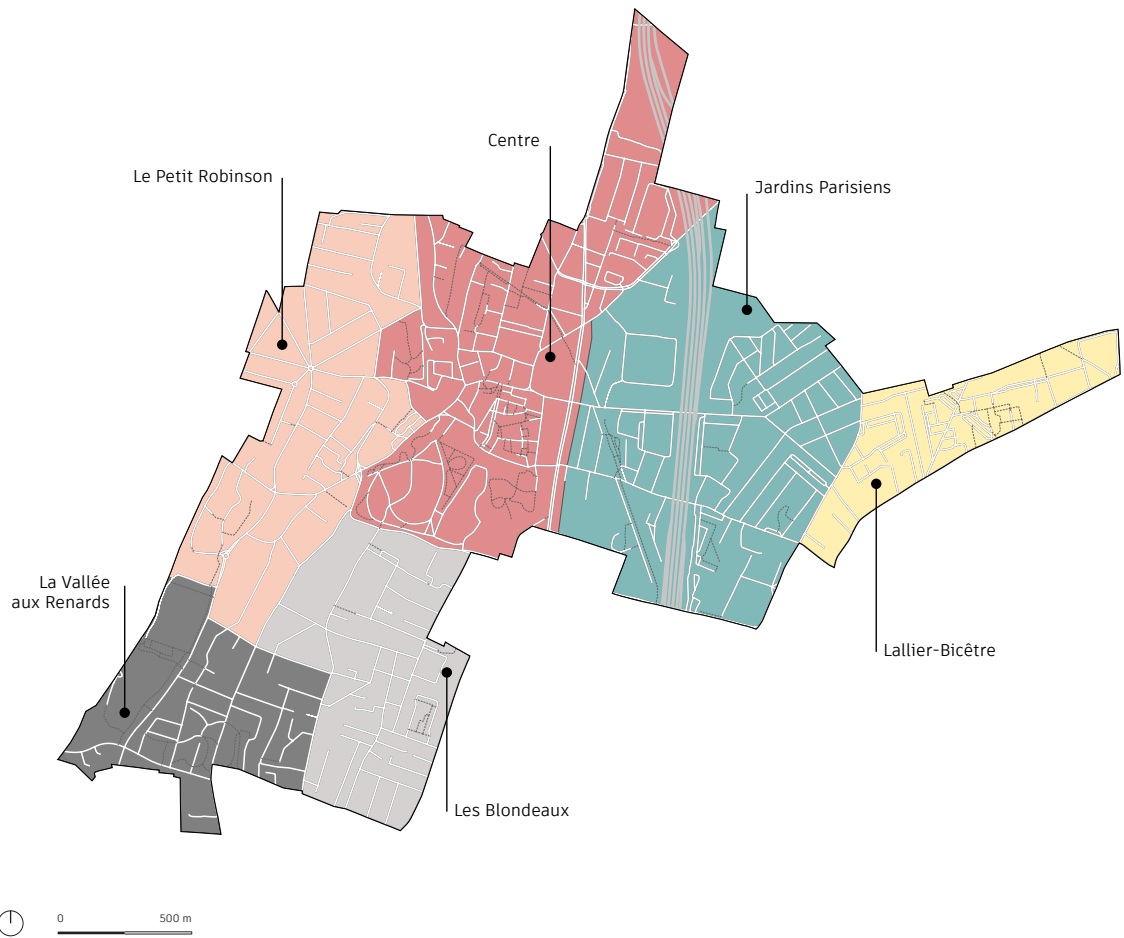
- **La Vallée aux Renards**, très connue pour son grand-ensemble, ce quartier s'étend sur un site anciennement agricole et vallonné où se mêlent aujourd'hui logements sociaux et petits pavillons.

- **Lallier-Bicêtre** regroupe d'anciens ensembles bâtis pour endiguer la crise du logement, dont une partie fait l'objet de rénovations ou de reconstructions, en vue de l'arrivée future de la ligne 14 du métro.

Chacun de ces quartiers reflète une facette de l'évolution urbaine de L'Haÿ-les-Roses, tout en posant des défis pour la mobilité, l'équilibre social et la préservation du patrimoine.

^B Ville de L'Haÿ-les-Roses, « Présentation de la ville ».

Figure B. Carte des quartiers de L'Haÿ-les-Roses



INTRODUCTION

Depuis plusieurs décennies, l'agglomération parisienne fait face à des défis majeurs en matière d'urbanisme, de mobilité et de cohésion sociale. Le projet du Grand Paris, lancé en 2007, incarne une réponse ambitieuse à ces enjeux en redéfinissant les relations entre la capitale et sa périphérie. Porté par la volonté de transformer la région Île-de-France en une métropole mondiale, ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transports à grande échelle, le Grand Paris Express, et sur une série de politiques visant à dynamiser les territoires périurbains tout en répondant aux problématiques sociales et environnementales.

Cependant, derrière ces ambitions, des questions fondamentales se posent quant à l'impact réel de ces transformations sur les territoires et leurs habitants.

L'objet de ce mémoire est d'explorer les tensions et contradictions qui caractérisent le développement métropolitain du Grand Paris. En partant d'une analyse globale de l'urbanisation de la région parisienne, cette étude se concentre progressivement sur le cas spécifique de L'Haÿ-les-Roses, une commune emblématique des dynamiques qui façonnent la proche couronne. Ce territoire, marqué par une juxtaposition de zones résidentielles et d'infrastructures de transport, offre un prisme pertinent pour comprendre les interactions entre infrastructures, morphologie urbaine et inégalités sociales.

La commune de L'Haÿ-les-Roses, identifiée par l'Observatoire des Inégalités dans son rapport « L'Île-de-France, championne des inégalités »^c, illustre une fracture territoriale marquée : elle se situe à la croisée de secteurs aisés et défavorisés, séparés par l'autoroute. Cette disparité se traduit par une forte hétérogénéité entre ses quartiers.

Avec l'arrivée du Grand Paris Express dans le quartier de Lallier, la commune se prépare à d'importantes mutations. Cette nouvelle infrastructure est envisagée comme un levier stratégique pour atténuer la ségrégation spatiale, encourager la mixité sociale et retisser des liens entre des quartiers aujourd'hui cloisonnés pour favoriser une cohésion territoriale.

^c Observatoire des inégalités, « L'Île-de-France, championne des inégalités ».

C'est pourquoi il semble intéressant de se poser la question suivante : **Peut-on envisager un modèle d'aménagement où le développement des infrastructures ne soit pas synonyme de fragmentation sociale et spatiale?**

Ce travail s'inscrit dans une réflexion sur les dynamiques d'exclusion et d'intégration sociale générées par la création de nouveaux réseaux d'infrastructures de transport. Il se propose d'interroger les conséquences sociales et spatiales de ces aménagements, en s'appuyant sur le cas spécifique de L'Haÿ-les-Roses. Cette commune, marquée par des disparités socio-spatiales importantes, constitue un exemple pertinent pour analyser les impacts des décisions prises à l'échelle régionale sur le tissu local. À travers cette étude, il s'agit d'examiner comment l'arrivée de nouvelles infrastructures, telles que le Grand Paris Express, peut exacerber ou atténuer les inégalités sociales et territoriales. Ce travail ambitionne également de mettre en lumière les mécanismes par lesquels ces infrastructures influencent la structuration des territoires, tout en explorant les leviers potentiels pour transformer ces projets en vecteurs d'inclusion et de cohésion sociale.

ORGANISATION DE L'ÉNONCÉ THÉORIQUE

Mon énoncé théorique s'articule autour de trois chapitres.

Dans une première partie, cet énoncé théorique dresse un état des lieux des infrastructures reliant la capitale à sa banlieue et en particulier L'Haÿ-les-Roses, tout en analysant les disparités sociales au sein du territoire de la métropole du Grand Paris. Cette analyse vise à contextualiser les nouvelles politiques de mobilité et à en identifier les enjeux tant à l'échelle régionale que locale.

Dans un deuxième temps, ce travail se concentre sur l'analyse du contexte historique ayant contribué à la formation du tissu social et des infrastructures de L'Haÿ-les-Roses. Cette approche vise à explorer les interactions entre le développement des infrastructures urbaines et l'évolution du tissu social local. En examinant les

dynamiques historiques, il s'agit de comprendre comment les choix de planification urbaine et les politiques d'aménagement ont façonné les structures sociales de la commune. Cette analyse permettra ainsi de mettre en lumière les mécanismes par lesquels ces infrastructures ont influencé, et parfois exacerbé, les inégalités sociales et territoriales.

Enfin, cet énoncé examinera le projet du Grand Paris en mettant en avant les innovations et ambitions affichées par ce programme à l'échelle régionale, telles que présentées par la Métropole du Grand Paris. Il se conclura par une analyse critique, soulignant les impacts négatifs observés à l'échelle locale. Cette double approche vise à mieux appréhender les tensions entre les objectifs régionaux proclamés et les réalités locales, tout en interrogeant la capacité de ces initiatives à favoriser une métropole plus inclusive et équitable. Au final, cet énoncé m'a permis d'étudier en profondeur la relation complexe entre l'aéroport et la ville et les perspectives futures attendues. D'une manière plus large, il soulève des problématiques sociétales contemporaines, explorant des réalités économiques, environnementales, sanitaires et sociales.



GREENLAND

110

RAPPEL

CHAPITRE I.

DYNAMIQUES RÉGIONALES ET FRAGMENTATIONS LOCALES D'UN TERRITOIRE STRUCTURÉ PAR LES INFRASTRUCTURES ET LA TOPOGRAPHIE.

L'Haÿ-les-Roses, comme nombre de communes de la première couronne parisienne, est le produit d'un enchevêtrement complexe de dynamiques territoriales où la géographie, les réseaux d'infrastructures et l'action publique à différentes échelles se croisent et s'influencent mutuellement. Dans un Grand Paris aux contrastes socio-économiques marqués, la topographie, les tracés hydrographiques, le maillage des routes, des autoroutes et des transports en commun ne sont pas de simples données de contexte : ils constituent, au contraire, les fondations structurantes des inégalités internes du territoire. Le relief, les vallées, la présence de rivières enterrées ou réhabilitées, et la configuration des plateaux alimentent une fragmentation de l'espace, tandis que la centralisation historique des politiques régionales de mobilité, orientées vers Paris, a engendré des logiques d'enclavement et de marginalité dans certains quartiers. Au sein même de L'Haÿ-les-Roses, cette combinaison de contraintes géographiques et d'agencements infrastructurels façonne des réalités sociales divergentes, faisant émerger une mosaïque urbaine d'inégalités, de vulnérabilités et de privilèges. C'est cette articulation entre le local et le régional, entre les données physiques du territoire et les choix d'aménagement, que cette partie se propose d'explorer, pour mieux comprendre les conditions structurelles dans lesquelles s'inscrivent les disparités internes de la commune.

1. RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE ET TOPOGRAPHIE : UNE COMMUNE CONNECTÉE AU GRAND PARIS

LE GRAND PARIS, UNE RÉGION MARQUÉE PAR SA GÉOGRAPHIE

Pour appréhender les enjeux du territoire du Grand Paris, il est utile d'analyser comment la topographie, façonnée par le réseau hydrographique, a influencé la formation du paysage régional. En attribuant des caractéristiques spécifiques à chaque espace, ce territoire a ainsi développé un paysage complexe et varié.

Le bassin de la Seine, vaste plaine alluviale qui prolonge la plaine de France, a joué un rôle déterminant dans la construction et l'expansion de Paris et de sa région. Les dépôts sédimentaires laissés par le fleuve ont formé des sols fertiles et des terrains plats, idéaux pour l'agriculture¹ et, par la suite, pour l'urbanisation. Cependant, ce territoire ne se limite pas à une étendue uniforme : sa géographie, dessinée par la Seine et ses affluents, est ponctuée de coteaux, de plateaux et de plaines² qui ont influencé par leur diversité l'organisation spatiale et les activités humaines sur ce territoire.

Les coteaux, par exemple, se distinguent par leurs pentes marquées qui historiquement ont été exploitées pour la viticulture³, comme en témoignent ceux de Montmartre, de Belleville ou de Suresnes. Ces reliefs offrent des expositions solaires favorables et des vues panoramiques, ce qui a également attiré l'installation de résidences bourgeoises et de demeures prestigieuses, notamment dans les communes de Meudon et Saint-Cloud.⁴

Les plaines, quant à elles, se distinguent par leur faible pente et leur accessibilité, qui en ont fait le cœur des activités économiques et logistiques de la région. La plaine de Saint-Denis, autrefois un centre agricole fertile, a progressivement évolué vers une zone industrielle et urbaine⁵ abritant des infrastructures majeures comme le Stade de France ou l'aéroport Roissy Charles de Gaulle et des hubs logistiques. La plaine de Gennevilliers, avec son port fluvial, illustre aussi parfaitement cette transformation, en jouant un rôle crucial dans le transport et la distribution des marchandises dans toute l'Île-de-France.⁶

¹ Poulot, « L'agriculture francilienne dans la seconde moitié du XXe siècle », 163.

² Panerai, *Paris métropole - Formes et échelles du Grand-Paris*, 93.

³ Lachiver, « La vigne et les vigneron à l'Ouest de Paris (XVIIe-XIXe siècles) », 461.

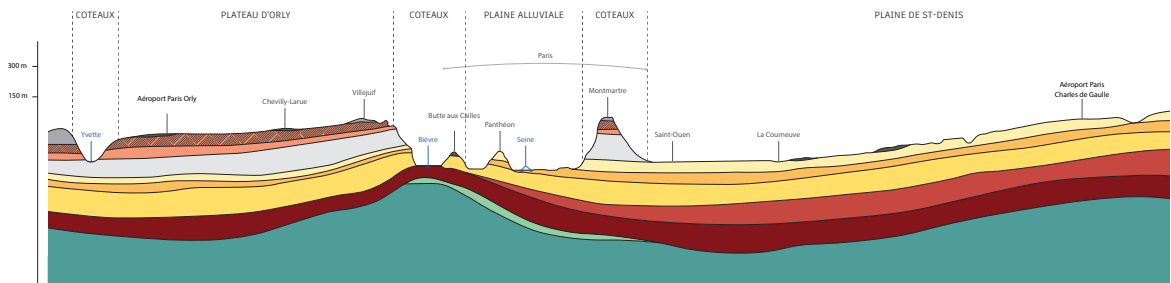
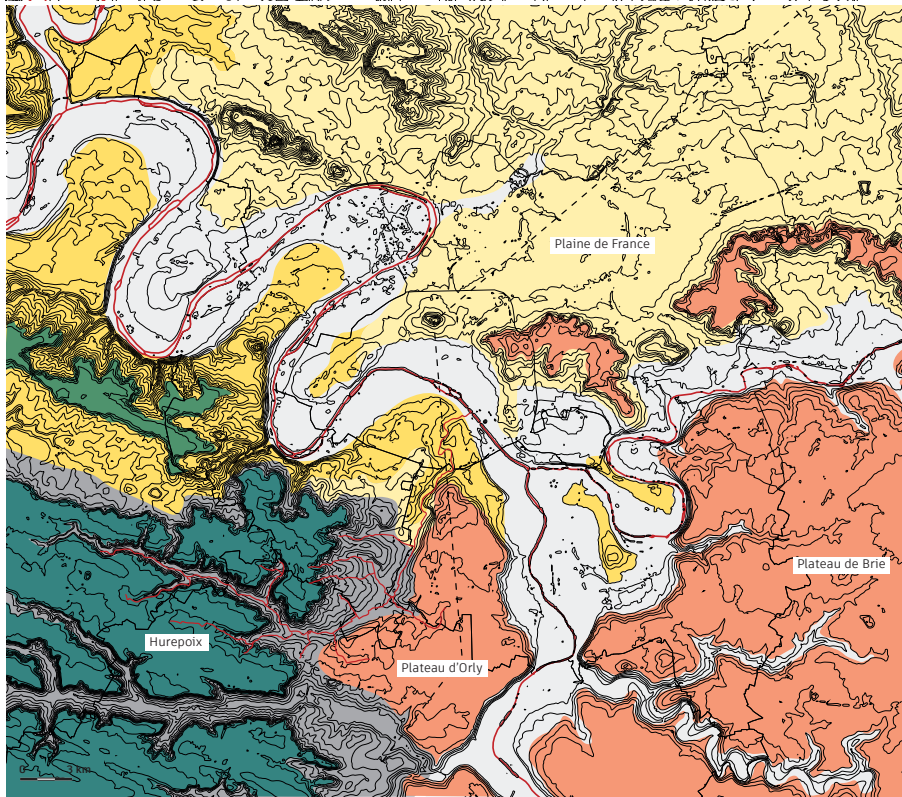
⁴ Ville de Meudon, « Histoire de Meudon ».

⁵ Vieillard-Baron, « La Plaine Saint-Denis : un ancien territoire industriel au centre des contradictions métropolitaines. », 166.

⁶ Frémont, « Quel rôle pour le fleuve dans le Grand Paris des marchandises ? », 246.

Figure 1. Cartographie de la géologie du sol du Grand Paris ©BRGM

Figure 2. Coupe géologique du sol traversant la région du Grand Paris ©BRGM















- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | Limon des plateaux |  | Sables de Beauchamp |
|  | Sables de Fontainebleau |  | Marnes et calcaires grossiers |
|  | Calcaire de Brie et argile verte (extraction pour réalisation de briques et tuiles) |  | Sables de Cuise |
|  | Calcaire de Brie et argile verte |  | Sables supérieurs, argiles plastiques, calcaire de Paris |
|  | Marnes, marnes de gypse et calcaire de Champigny |  | Calcaire et marnes de Meudon |
|  | Sables de Monceau et calcaire de St-Ouen |  | Craie blanche et craie de Meudon |



Figure 3. Photographie aérienne de Chaume-en-Brie ©IGN



Figure 4. Photographie des champs de colza de Chaume-en-Brie ©Didier Simonnet



Figure 5. Photographie aérienne de Saint-Denis ©IGN



Figure 6. Photographie de la plaine Saint-Denis et du Stade de France © Philippe Guignard / ECPAD / Défense / Dépôt Collections La Documentation française

Enfin, les plateaux, situés en altitude modérée (entre 100 et 200m), conservent pour la plupart une vocation agricole grâce à leurs sols riches et leur éloignement des centres urbains.⁷ Le plateau de Brie par exemple reste majoritairement dédié à la production alimentaire régionale, soulignant le rôle stratégique de ces structures géographiques pour l’approvisionnement de la métropole.⁸ Le plateau de Saclay, quant à lui, combine une importante activité agricole avec le développement de pôles scientifiques et technologiques⁹ qui illustre la tension entre préservation des terres agricoles et urbanisation moderne des terres agricoles.

La répartition de ces espaces illustre un réel lien entre la topographie, la géologie, le réseau hydrographique et l’utilisation des sols à l’échelle de l’Île-de-France et du Grand Paris. Les coteaux, les plaines et les plateaux, par leur diversité d’usages, participent à un aménagement diversifié de la métropole : chaque partie du territoire se voit naturellement attribuer des fonctions permettant de créer une variété de paysages. Cette organisation, héritée des contraintes naturelles et des choix stratégiques successifs, témoigne de la manière dont la topographie a façonné, et continue de façonner, le territoire.

L’HAÏ-LES-ROSES, UNE GÉOGRAPHIE CONTRASTÉE INTÉGRÉE AU GRAND PARIS

La configuration de L’HaÏ-les-Roses illustre parfaitement l’influence de la topographie et du réseau hydrographique sur la formation du paysage urbain, à l’échelle communale. Entre les coteaux de la vallée de la Bièvre et le vaste plateau d’Orly, les reliefs créés par l’érosion fluviale et les dépôts sédimentaires témoignent d’une géographie qui module l’aménagement, la répartition des habitats et la structuration même de la ville.

À l’ouest, la vallée de la Bièvre, creusée par l’érosion de rivière dans le substrat calcaire (fig.2), a modelé un système de versants marqués, parfois abrupts, où la topographie complexe donne naissance à des terrasses naturelles. Cet agencement favorise l’implantation de pavillons bénéficiant

⁷ Christian et al., « Atlas rural et agricole de l’Île-de-France », 20.

⁸ Legenne et Tricaud, « Pays et paysages d’Île de France », 89-198.

⁹ Brédif, « Quel projet d’intérêt national pour le plateau de Saclay ? », 260.

d'une exposition optimale, soulignant le rôle essentiel de la rivière dans la morphologie du territoire. À l'est, le plateau d'Orly s'étend comme une vaste étendue plane, légèrement ondulée, typique des formations géologiques marneuses et calcaires de la région (fig. 1 et 2). Cette formation géologique offre des conditions propices au développement d'un tissu urbain varié, du collectif aux équipements publics, grâce à des terrains vastes et relativement simples à aménager.

Ce jeu de contrastes, apparent à L'Haÿ-les-Roses, s'intègre dans une logique plus large propre au Grand Paris. La métropole s'est en effet construite autour de reliefs, de cours d'eau et de sous-sols complexes, qui ont orienté l'urbanisation, délimité les grands axes de circulation, influencé la localisation des activités agricoles, industrielles puis tertiaires, et façonné l'identité des lieux. Ainsi, la compréhension de la topographie et de l'hydrographie n'est pas seulement utile à l'échelle métropolitaine : elle éclaire également la formation du tissu urbain à l'échelle des communes. Elle révèle comment, au fil du temps, les contraintes et atouts naturels se sont traduits dans l'espace, engendrant une mosaïque de territoires imbriqués et parfois fragmentés, adaptés à leur géographie, mais intégrés un système plus vaste, celui du Grand Paris.

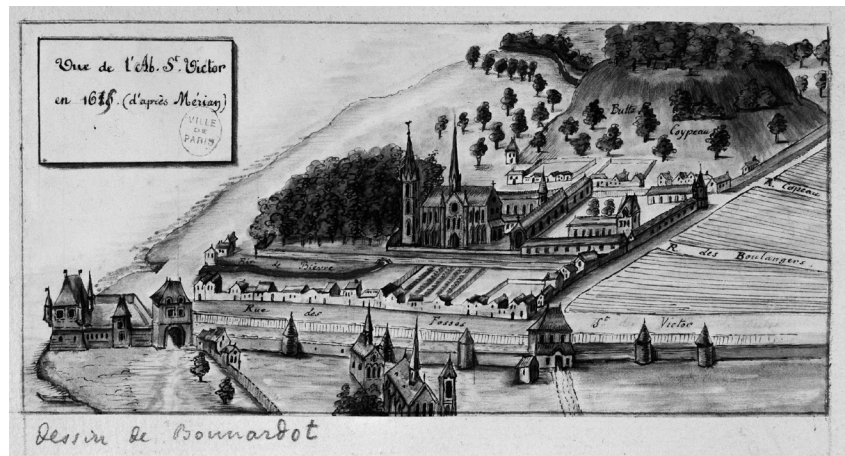
LA BIÈVRE, UN ÉLÉMENT FÉDÉRATEUR À L'ÉCHELLE DU GRAND PARIS

La vallée de la Bièvre, d'une longueur de 36 kilomètres, est traversée comme son nom l'indique par la Bièvre, une rivière qui prend sa source à Guyancourt dans les Yvelines avant de se jeter dans la Seine, à Paris. La rivière traverse cinq départements d'Île-de-France, dont le Val-de-Marne, où elle s'étend sur environ huit kilomètres, de Fresnes à Gentilly en passant par L'Haÿ-les-Roses.¹⁰

Dès le Moyen Âge, la rivière a fait l'objet de multiples aménagements. Les religieux de l'abbaye Saint-Victor ont notamment ajusté son cours afin d'irriguer les terres et d'alimenter les moulins à farine.¹¹

¹⁰ Val-de-Marne, « Entité n°1 - La vallée de la Bièvre ».

¹¹ Beaumont-Maillet, *L'eau à Paris*, 12.



À L'Haÿ-les-Roses, la Bièvre soutenait le fonctionnement d'un moulin à grain, témoignant alors de sa valeur économique et de son rôle structurant dans le développement local. Au XVIIe siècle, une partie des eaux fut détournée vers les fontaines du château de Versailles, réduisant le débit de la rivière. Cette modification affecta directement L'Haÿ-les-Roses, provoquant l'arrêt du moulin.¹²

Le passage progressif de l'ère agricole à l'ère industrielle, à partir du XVe siècle, accentua les pressions sur la Bièvre. Le long de son cours, des établissements, notamment la tannerie des Gobelins, déversaient leurs déchets et eaux usées, aggravant une pollution déjà préoccupante des eaux de la rivière.¹³

À L'Haÿ-les-Roses, l'ancien moulin fut lui aussi reconverti en tannerie, teinturerie et laverie de varech¹⁴, renforçant la dégradation de la rivière qui n'arrivait pas à éliminer les eaux usées assez rapidement du fait de son faible débit. Face à ce problème, des tentatives d'assainissement furent entreprises. En 1835, François Arago proposa d'améliorer la qualité des eaux en nettoyant le lit argileux de la Bièvre en forant des puits artésiens, notamment à L'Haÿ-les-Roses, afin d'en faciliter le nettoyage.

¹² Ville de L'Haÿ-les-Roses, « Moulin de la Bièvre ».

¹³ Beaumont-Maillet, *L'eau à Paris*, 12.

¹⁴ Ville de L'Haÿ-les-Roses, « Moulin de la Bièvre ».

Figure 7. Dessin de l'Abbaye Saint-Victor de Paris entre 1801 et 1900 © Alfred Bonnardot

Figure 8. Photographie personnelle de la Bièvre réouverte à L'Haÿ-les-Roses



Cependant, ces efforts ne suffirent pas à endiguer la pollution ni à prévenir les crues. La solution radicale envisagée au XXe siècle fut alors d'enterrer progressivement la rivière, qui disparut ainsi du paysage urbain, y compris à L'Haÿ-les-Roses.¹⁵

De nos jours, la Bièvre n'atteint plus la Seine mais est détournée vers la station d'épuration d'Achères. Sur son tracé initial, 20 kilomètres demeurent à ciel ouvert, 11 kilomètres sont canalisés et le reste a été remplacé par des égouts dans Paris.¹⁶ Depuis quelques années, de nouvelles initiatives tentent de réhabiliter ce cours d'eau au potentiel patrimonial et écologique. En 2016, un tronçon de 600 mètres a été rouvert à L'Haÿ-les-Roses¹⁷, permettant aux habitants de profiter d'une promenade végétalisée (fig. 8).

La redécouverte de la Bièvre comme à L'Haÿ-les-Roses met en lumière l'importance de ce réseau fluvial, longtemps considéré comme un problème, dans la structuration des territoires. Derrière les nuisances du passé – pollution et risques d'inondation – la rivière révèle aujourd'hui son rôle de lien entre différentes communes. Elle démontre qu'au-delà des contraintes, l'hydrographie peut constituer un élément fédérateur, créant une forme d'interdépendance et de continuité territoriale à l'échelle du Grand Paris.

L'HAÿ-LES-ROSES, UNE VILLE STRATÉGIQUE DANS L'APPROVISIONNEMENT EN EAU

Au début du XIXe siècle, le système de distribution d'eau de Paris devenait insuffisant pour répondre aux besoins croissants de la population. Les analyses effectuées sur l'eau des réservoirs révélaient des niveaux élevés de pollution, soulignant l'urgence de réformer ce système vital.

Face à ces constats alarmants, le baron Haussmann, lors de sa prise de fonction à l'hôtel de ville en 1853, initia des recherches approfondies visant à transformer radicalement l'approvisionnement en eau de la capitale.¹⁸

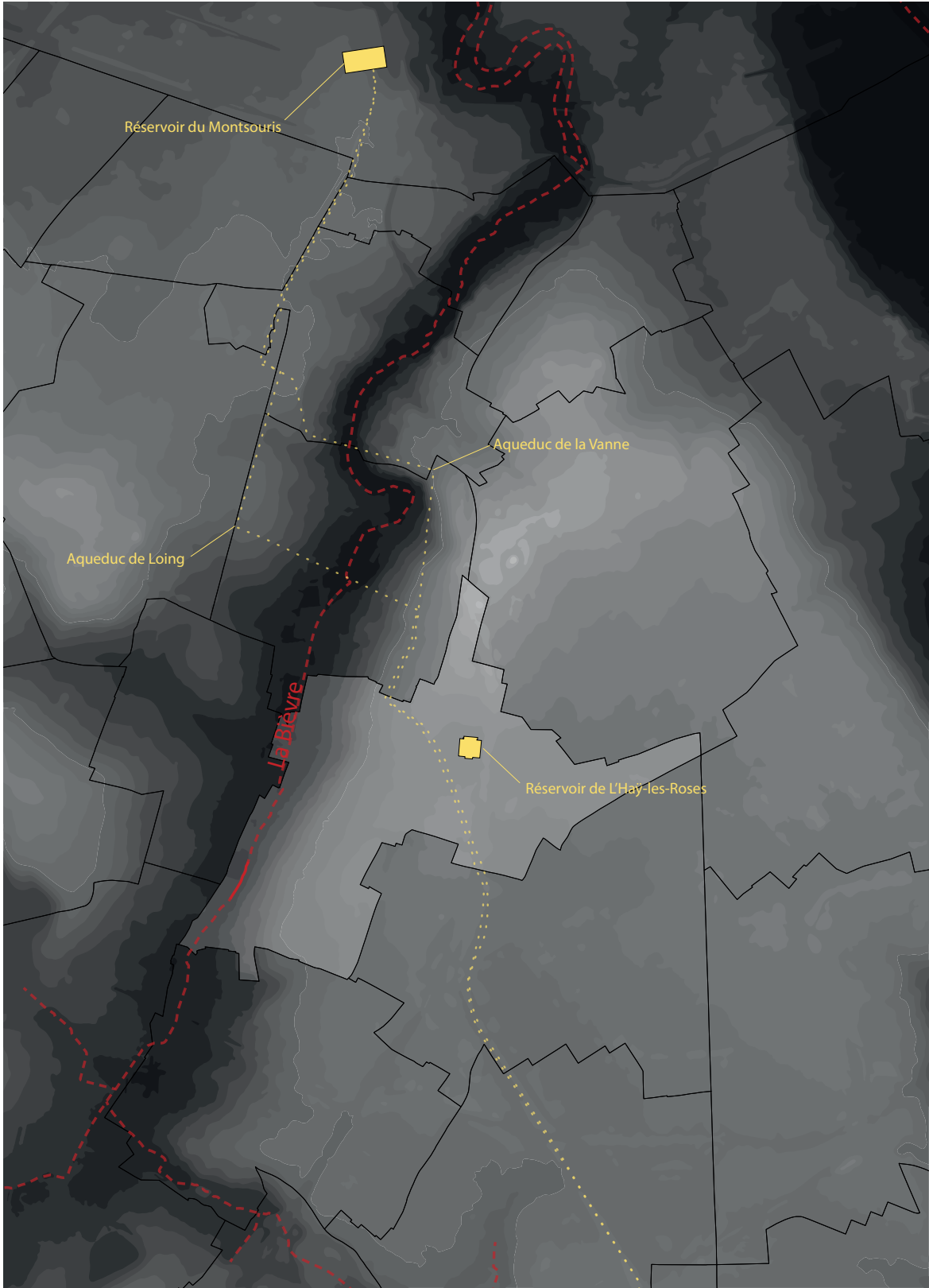
¹⁵ Beaumont-Maillet, *L'eau à Paris*, 14.

¹⁶ Bourlon et al., « La Bièvre », 3-4.

¹⁷ Val-de-Marne, « Entité n°1 - La vallée de la Bièvre ».

¹⁸ Beaumont-Maillet, *L'eau à Paris*, 167-72.

Figure 9. Carte du réseau hydrographique et topographie de la vallée de la Bièvre



Dans cette optique, plusieurs projets d'aqueducs furent proposés pour acheminer une eau limpide provenant de sources éloignées vers Paris, tout en garantissant une hauteur suffisante pour une distribution efficace à travers toute la ville. Parmi les options envisagées, les ingénieurs choisirent les eaux de la Vanne, un cours d'eau de Champagne dont la source se situe à Fontvannes. Cette infrastructure permet non seulement de fournir une eau de meilleure qualité à la population parisienne, mais également de soutenir le développement urbain et industriel de la capitale.¹⁹

L'aqueduc de la Vanne, est aujourd'hui l'un des plus importants pour l'approvisionnement en eau de Paris. Il capte les eaux de la rivière Vanne et les transporte sur 173 kilomètres jusqu'à la capitale.²⁰ Cet aqueduc traverse plusieurs communes du Val-de-Marne dont la ville de L'Haÿ-les-Roses. Dans la commune son tracé a été largement préservé tout en étant modernisé pour répondre aux besoins contemporains de la capitale. L'eau captée par cet aqueduc est stockée dans le réservoir de L'Haÿ-les-Roses, un des plus grands réservoirs d'eau de la région parisienne.²¹

L'aqueduc de Loing, construit entre la fin du XIXe et le début du XXe siècle, représente une autre source majeure d'approvisionnement en eau pour Paris. Il capte les eaux de la rivière Yvette, dans l'Essonne, et dessert également la capitale.¹⁹ Cet aqueduc traverse aussi la commune L'Haÿ-les-Roses. Il alimente des réservoirs et des canalisations qui desservent la ville et ses environs. Bien plus récent que l'aqueduc de la Vanne, l'aqueduc de Loing complète le réseau d'approvisionnement en eau potable. L'eau captée par cet aqueduc est stockée en grande partie dans le réservoir d'eau Montsouris à Paris dans le 14ème arrondissement.²²

Les aqueducs sont essentiels à l'approvisionnement en eau potable de Paris car aujourd'hui 50% de l'eau potable de la ville de Paris provient d'eaux de surfaces acheminées par des aqueducs.²³ Leur construction a permis à Paris d'obtenir une réserve d'eau potable fiable, un défi majeur au XIXe siècle. Aujourd'hui, ces aqueducs continuent d'être des éléments fondamentaux pour le fonctionnement du réseau d'approvisionnement en eau de la ville.

¹⁹ Beaumont-Maillet, *L'eau à Paris*, 189-90.

²⁰ Leveau-Fernandez, « De l'eau et des Hommes », 22.

²¹ Eau de Paris, « L'aqueduc de la Vanne fête ses 150 ans ! »

²² Eau de Paris, « L'arrêt d'eau de l'aqueduc de Loing », 14.

²³ Eau de Paris, « L'arrêt d'eau de l'aqueduc de Loing », 12.

En plus de leur valeur historique, les aqueducs de la Vanne et de Loing jouent un rôle stratégique dans la gestion de l'eau à Paris. Ils alimentent plusieurs réservoirs situés au sud de la capitale dont le réservoir de L'Haÿ-les-Roses contenant 230.000 m³ d'eau qui alimente aujourd'hui toute la zone haute de la périphérie sud de Paris.²⁴ Grâce à leur fonctionnement, la région parisienne bénéficie d'une gestion efficace et durable de ses ressources en eau. Ces infrastructures restent aujourd'hui cruciales pour la gestion moderne des ressources en eau faisant de L'Haÿ-les-Roses une commune stratégique et nécessaire au bon fonctionnement du réseau d'infrastructures hydrauliques du Grand Paris.

La topo-morphologie de L'Haÿ-les-Roses incarne la profonde connexion entre les territoires de la périphérie parisienne et la capitale elle-même, illustrée par un réseau hydrographique complexe et une topographie diversifiée. Ce lien se manifeste tant dans le rôle historique et stratégique des infrastructures hydrauliques comme la Bièvre et les aqueducs de la Vanne et de Loing, que dans la manière dont la topographie, entre vallées et plateaux, a structuré les usages du territoire.

Le réseau hydrographique, avec ses rivières et affluents, a façonné et divisé le territoire, créant des frontières naturelles mais aussi des opportunités de développement pour les communes environnantes. La vallée de la Bièvre, en particulier, témoigne de ce dialogue constant entre l'eau et l'homme, entre contraintes naturelles et transformations humaines. Quant aux aqueducs, ils symbolisent l'effort collectif pour intégrer ces territoires dans un système commun, unifiant Paris et ses périphéries à travers une gestion partagée de l'eau.

Cette division naturelle du territoire, amplifiée par les reliefs et les cours d'eau, a également favorisé une organisation spatiale distincte entre zones résidentielles, industrielles, et agricoles. L'Haÿ-les-Roses, nichée dans cette mosaïque, représente ainsi un exemple saisissant de cette relation intime entre Paris et sa banlieue, où la géographie naturelle et les choix d'aménagement humains se rejoignent pour dessiner un territoire à la fois fragmenté et profondément connecté.

²⁴ Beaumont-Maillet, *L'eau à Paris*, 246.

2. QUAND LE RÉSEAU ROUTIER CONNECTE ET DIVISE LES TERRITOIRES

« Une autoroute, ou une route à haut trafic, permet de relier rapidement des points situés à bonne distance, mais elle représente en même temps une barrière bruyante et polluante qui sépare le territoire sur sa droite de celui qui est sur sa gauche. »²⁵

Le réseau routier du Grand Paris constitue une véritable ossature de la mobilité en Île-de-France. Héritier d'une organisation radiale centrée sur la capitale, il relie Paris aux grandes régions françaises tout en irriguant les communes de l'agglomération. Autoroutes, voies rapides et axes structurants dessinent une géographie complexe, à la fois moteur du développement économique et facteur de fragmentation urbaine. Comprendre la logique et l'impact de ce maillage routier est essentiel pour saisir les enjeux de la mobilité, de l'aménagement et de la qualité de vie au sein du Grand Paris.

LE RÉSEAU ROUTIER DU GRAND PARIS

L'agglomération parisienne comprend 1250 km d'autoroutes et de voies rapides²⁶ constituant un maillage important permettant de desservir les principales communes de l'agglomération et de relier Paris au reste de la France. Le réseau routier du Grand Paris est structuré comme une véritable « toile d'araignée »²⁷, avec Paris en son centre, irriguant l'ensemble du territoire national. Ce réseau radial est constitué d'axes majeurs qui convergent vers la capitale et permettent de relier les grandes villes françaises. Cette organisation reflète le rôle historique et stratégique de Paris en tant que cœur des communications et des flux économiques du pays.

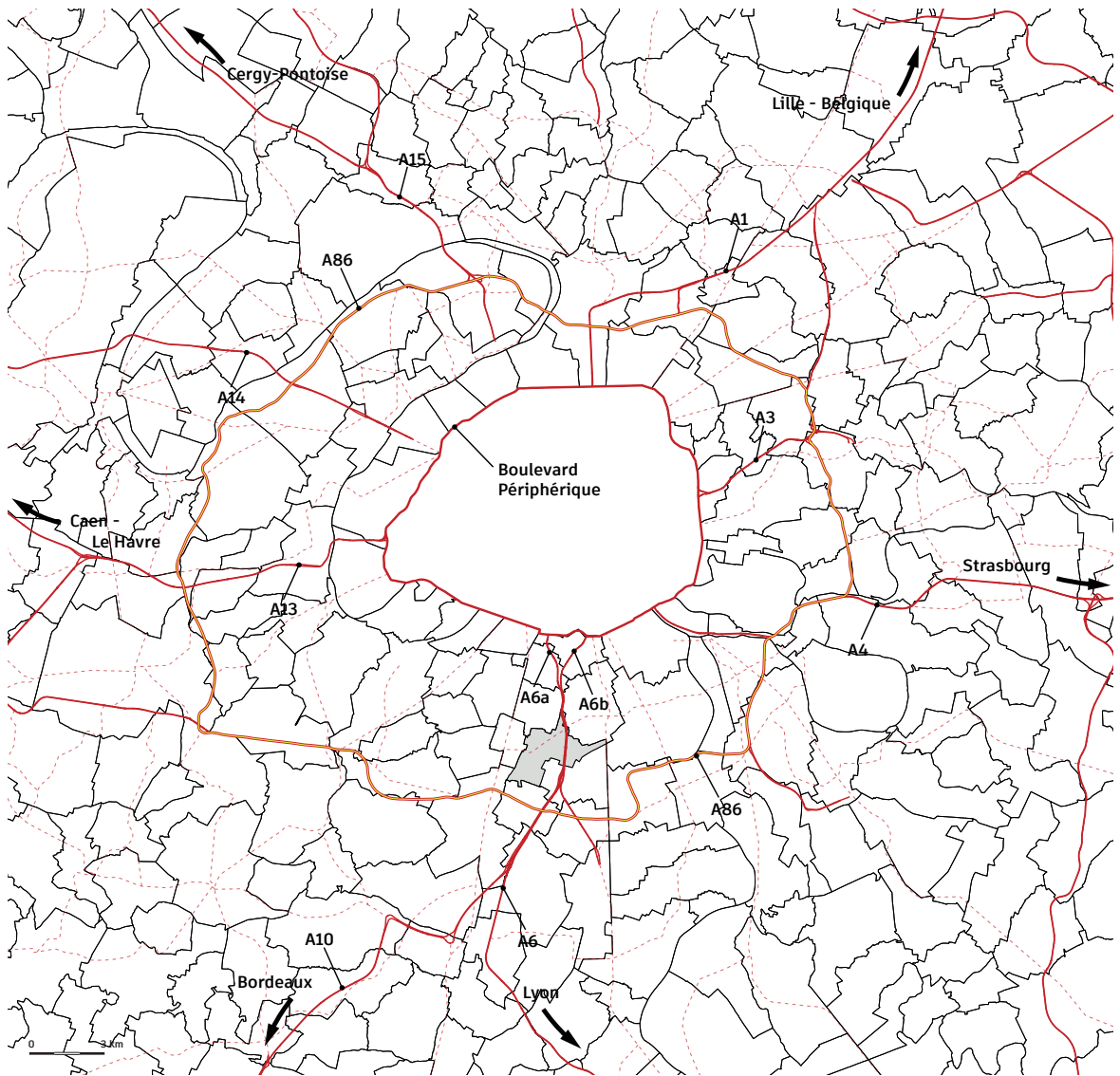
Les principales autoroutes françaises, partant ou aboutissant à Paris, sont au centre de ce maillage routier. Par exemple, l'A1 relie Paris au nord, desservant Lille et la Belgique, tout en supportant un trafic intense de marchandises et de voyageurs. À l'est, l'A3 et l'A4 permettent respectivement de connecter Paris au nord-est et à Strasbourg, facilitant également les échanges avec l'Allemagne.

²⁵ Secchi, *La ville des pauvres et la ville des riches*, 37.

²⁶ Dufour, Plan, et Boleis, *Métro! Le Grand Paris en mouvement*, 18.

²⁷ Blanc et al., « De l'étoile à la toile, les réseaux de transport », 225.

Figure 10. Carte du réseau routier de la métropole du Grand Paris



Axes principaux ———
Axes secondaires - - -

Vers le sud, l'A6, souvent appelée "Autoroute du Soleil," assure la liaison entre Paris, Lyon, et les régions méditerranéennes, tandis que l'A10 dessert le sud-ouest jusqu'à Bordeaux. À l'ouest, l'A13 relie la capitale à la Normandie et à des ports stratégiques comme Le Havre. Ces radiales, connaissent fréquemment des niveaux élevés de saturation, témoignant de la pression exercée sur le réseau par la centralité parisienne.

Autour de Paris, le boulevard périphérique joue un rôle clé en absorbant les flux entrant dans la capitale. Long de 35 kilomètres et achevé en 1974²⁸, il constitue une véritable interface entre la ville et les axes radiaux. Ce périphérique, avec ses nombreuses sorties, permet de désengorger les quartiers intra-muros tout en reliant directement les communes limitrophes. Son trafic quotidien oscillant entre 180.000 et 250.000 véhicules²⁹ en fait l'une des infrastructures les plus fréquentées de France. Ce rôle dépasse la gestion purement fonctionnelle : le périphérique marque une frontière physique et symbolique entre Paris et sa proche banlieue.

Pour aller plus loin, l'A86, conçue comme un deuxième anneau routier autour de Paris, apporte une réponse complémentaire à la saturation des infrastructures. Cette autoroute est le deuxième axe le plus fréquenté d'Île-de-France comptant entre 90.000 et 150.000 véhicules par jour.³⁰ Avec ses 80 kilomètres de long³¹, cet axe encercle la première couronne de banlieue en connectant des pôles clés tels que Nanterre, Créteil ou encore Saint-Denis. Son tracé inclut des innovations notables, comme le duplex souterrain entre Vélizy-Villacoublay et Rueil-Malmaison, destiné à limiter l'impact environnemental et sonore dans des zones densément peuplées.³² En offrant une alternative aux trajets traversant Paris, l'A86 permet de réduire la pression sur les axes radiaux et favorise les déplacements inter-banlieues.

UNE RÉGION MORCELÉE PAR LES AXES ROUTIERS

À l'intérieur du périmètre défini par l'A86, le réseau routier contribue à une fragmentation marquée du territoire, divisant les communes entre

²⁸ Pelloux et Hanappe, « Les autoroutes urbaines et le Boulevard périphérique, un avenir possible », 1.

²⁹ Pelloux et Hanappe, « Les autoroutes urbaines et le Boulevard périphérique, un avenir possible », 2.

³⁰ Hanappe, « Atlas des autoroutes urbaines et des voies rapides du Grand Paris », 2.

³¹ Ulys, « Autoroute A86, le super-périphérique d'Île-de-France ».

³² VINCI Autoroutes, « Duplex A86 ».

elles et générant des barrières physiques. L'A86, conçue comme une ceinture périphérique autour de la première couronne de banlieue, joue un rôle central dans cette organisation morcelée. Cette autoroute forme une véritable frontière qui sépare les espaces situés à l'intérieur de son tracé de ceux qui se trouvent au-delà. En intégrant des échangeurs complexes et des tronçons souterrains, elle accentue le caractère enclavé des zones qu'elle traverse en privilégiant les flux de transit au détriment des connexions locales.

Au sein de ce périmètre, le boulevard périphérique, qui ceinture Paris intra-muros, ajoute une autre couche de fragmentation. Conçu pour absorber les flux entrants et sortants de la capitale, il forme une frontière entre Paris et sa proche banlieue. Avec ses multiples sorties et sa circulation dense, le périphérique agit comme une barrière difficile à franchir pour les communes environnantes, renforçant leur dépendance à des points de passage spécifiques et souvent saturés.

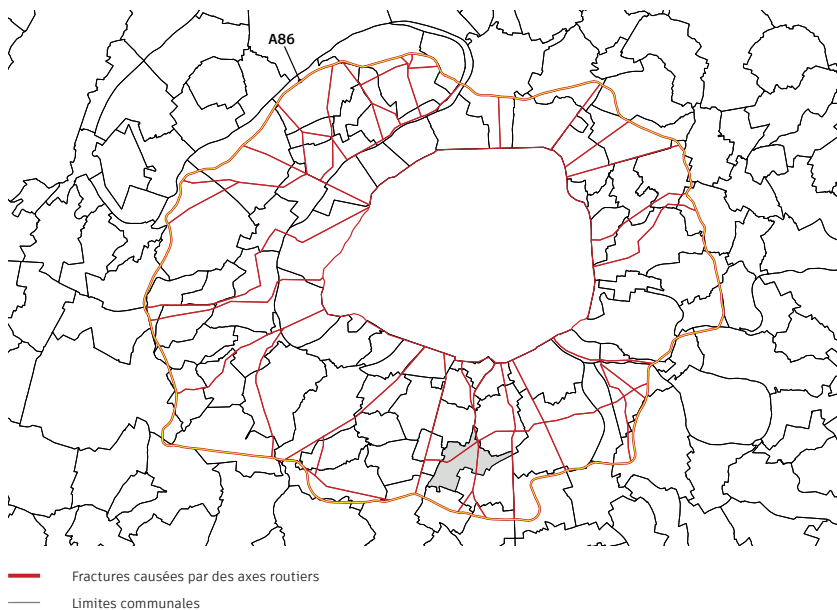


Figure 11. Schéma des fractures induites par les autoroutes

Dans ce contexte, les autoroutes radiales, convergeant vers Paris depuis les principales régions françaises, agissent comme des ciseaux qui découpent le territoire entre le boulevard périphérique et l'A86. Chaque radiale – qu'il s'agisse de l'A1, A3, A4, A6, A10 ou A13 – traverse ou longe les communes de la première couronne, formant des barrières qui complexifient la continuité urbaine. Par exemple, l'A1 au nord divise des villes comme Saint-Denis, coupant les quartiers en entités parfois isolées. De même, l'A6 au sud segmente les communes qu'elle longe, comme Villejuif ou Arcueil, renforçant une perception de distance entre des zones pourtant géographiquement proches.

Ces multiples infrastructures routières imbriquées produisent un morcellement du territoire qui dépasse souvent les frontières administratives (fig. 11). Les axes radiaux et les ceintures successives redessinent les rapports entre les communes, créant des divisions perçues comme plus significatives que celles imposées par les limites départementales. Le réseau, en hiérarchisant les flux de transit au détriment des déplacements locaux, contribue à façonner une région où les infrastructures elles-mêmes structurent profondément le territoire et les dynamiques urbaines.

LES AXES STRUCTURANTS À L'HAY-LES-ROSES

L'Haÿ-les-Roses se trouve à un carrefour stratégique du réseau routier francilien, bordée par plusieurs axes majeurs qui déterminent largement son organisation territoriale et ses flux de circulation. La ville est contenue dans un quadrilatère routier formé par le boulevard périphérique au nord, l'autoroute A86 au sud, et les routes nationales 7 (RN7) et 20 (RN20) à l'est et à l'ouest. Cette configuration place la commune au cœur de réseaux denses, mais impose également une fragmentation significative de son territoire.

L'autoroute A6, axe fondamental reliant Paris au sud-est de la France, traverse directement le territoire de L'Haÿ-les-Roses.

Figure 12. Photographie personnelle de la RN7

Figure 13. Photographie personnelle de l'autoroute A6

Figure 14. Photographie personnelle de la RN20



En plus de son rôle de liaison vers Paris et les régions méridionales, l'A6 relie également Paris au Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis, le plus grand marché de produits frais en France. Cette connexion renforce l'importance économique de l'infrastructure, particulièrement pour le transport logistique et les activités commerciales.

En complément de l'A6, la N7 longe la ville à l'est en jouant un rôle d'axe principal pour les flux locaux et régionaux. Elle relie L'Haÿ-les-Roses à d'autres communes du Val-de-Marne et assure une desserte vers Paris ainsi que vers le sud, avec une importance particulière pour les activités commerciales et résidentielles bordant son tracé. La N20 situé à quelques kilomètres à l'ouest, quant à elle, élargit encore la connectivité de la commune en offrant une liaison vers l'ouest tout en renforçant les échanges avec les territoires plus éloignés, notamment dans l'Essonne ou vers Orléans.

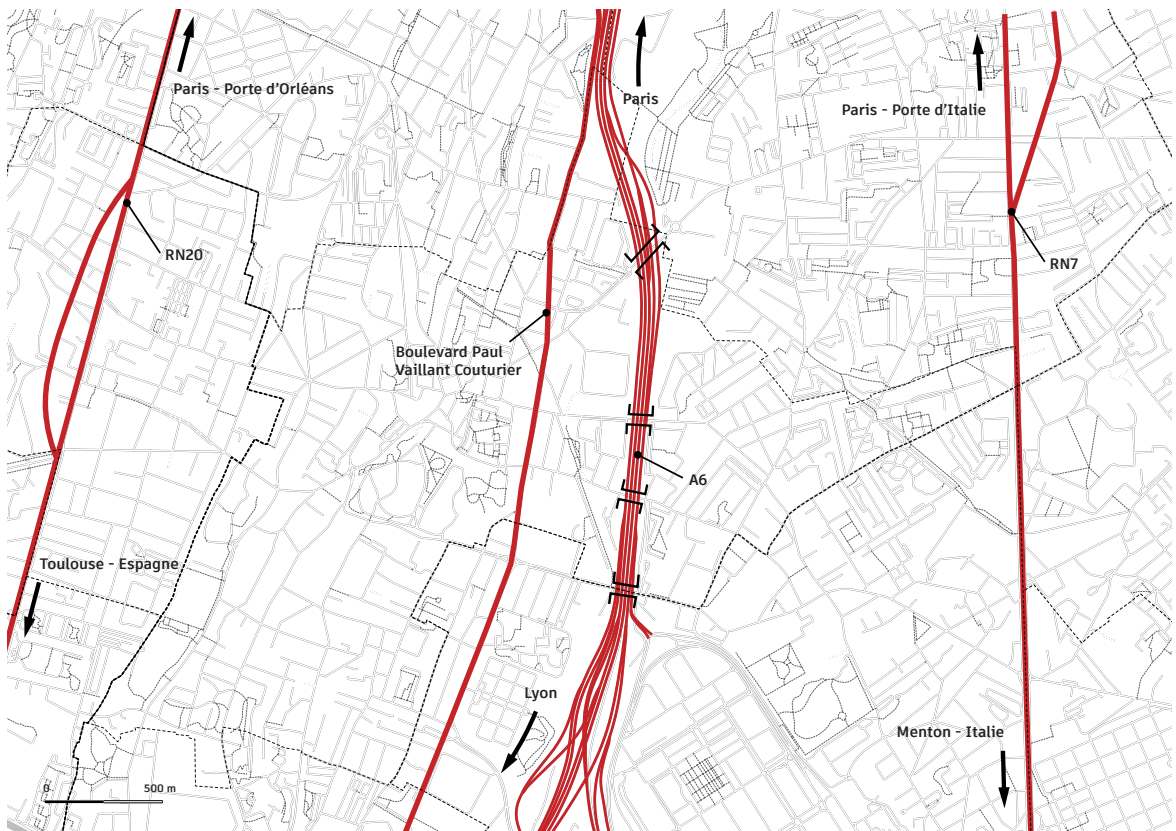
L'AUTOROUTE A6 À L'HAÿ-LES-ROSES



L'autoroute A6 exerce une influence majeure sur le territoire de L'Haÿ-les-Roses, en scindant la ville en deux parties distinctes. Sur cette portion, l'infrastructure atteint une largeur impressionnante de 12 voies, ce qui en fait une frontière urbaine imposante. Cette caractéristique reflète la configuration particulière de l'A6 à cet endroit, où elle se divise en deux branches principales : l'A6a et l'A6b, qui dirigent respectivement les flux automobiles vers la Porte d'Orléans et la Porte d'Italie. Cette bifurcation renforce le rôle stratégique de cet axe pour les déplacements à grande échelle, tout en compliquant la circulation locale d'une partie à l'autre de la ville.

Pour tenter de préserver une certaine continuité urbaine malgré cette coupure, quatre passages inférieurs ont été aménagés sous l'autoroute, permettant de relier les deux parties de la ville. Ces infrastructures jouent un rôle crucial pour les déplacements des habitants, bien qu'elles soient souvent perçues comme insuffisantes face à l'ampleur de la séparation

Figure 15-16. Photographies personnelles de passages inférieurs sous l'autoroute A6

Figure 17. Carte des réseaux routiers principaux à L'Haÿ-les-Roses



Axes principaux 
 Passage inférieur sous l'autoroute 

causée par l'autoroute. Ces passages sont principalement destinés aux véhicules, mais certains accueillent aussi les piétons et les cyclistes, répondant partiellement aux besoins de mobilité douce.

Cependant, ces passages ne suffisent pas à estomper l'effet de césure créé par une infrastructure aussi imposante. Les quartiers situés de part et d'autre de l'A6 se développent de manière relativement autonome, et l'autoroute agit comme une barrière qui limite les échanges spontanés et l'interconnexion entre les différentes zones de la ville.

Ainsi, l'A6, par son ampleur et sa configuration, est à la fois un vecteur de connectivité régionale et nationale et un facteur de fragmentation locale. Ce double rôle pose des défis importants en matière d'aménagement urbain, notamment pour améliorer la qualité de vie des habitants et favoriser une plus grande fluidité dans les relations entre les deux parties de la commune.

Le réseau routier du Grand Paris, en tant que structure clé de la mobilité régionale, incarne un double rôle. D'une part, il favorise les échanges à différentes échelles, connectant efficacement Paris aux grandes villes françaises et aux régions limitrophes. D'autre part, il participe à la segmentation du territoire, créant des barrières physiques qui affectent les communes situées au sein de la première couronne. Cette organisation, héritée d'une logique centralisée, reste déterminante pour les dynamiques économiques et sociales, mais elle pose des défis majeurs en termes de cohésion urbaine et de gestion des mobilités locales. Le boulevard périphérique, l'A86, et les autoroutes radiales, bien qu'essentiels pour le transit, symbolisent une infrastructure où l'efficacité régionale est souvent privilégiée au détriment des continuités locales. Ce constat ouvre des perspectives pour repenser l'équilibre entre transit et proximité, en envisageant des solutions d'aménagement capables de mieux intégrer ces infrastructures dans le tissu urbain.

3. RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN: UNE MOBILITÉ CONTRAINTE PAR SON RÉSEAU RADIAL

Le réseau de transport en commun sur rail du Grand Paris, parmi les plus denses et les plus complexes en Europe, repose sur une organisation fortement centrée sur la capitale. Métro, Réseau Express Régional (RER), Transilien et tramways convergent vers un cœur urbain qui polarise les flux de voyageurs. Cette logique radiale, héritée d'une longue histoire d'aménagements, garantit une excellente accessibilité à Paris intra-muros, mais s'accompagne de déséquilibres et de saturations récurrentes. Les interconnexions se focalisent autour de quelques pôles, renforçant la dépendance vis-à-vis du centre et compliquant les déplacements inter-banlieue. Ce contexte pose la question de la cohésion territoriale et de la nécessité de nouvelles infrastructures pour mieux intégrer les villes de première et deuxième couronne dans un système de transport plus équitable et équilibré.

UN FONCTIONNEMENT RADIAL DOMINÉ PAR PARIS

Le réseau de transport en commun sur rail de Paris se compose principalement du métro parisien et du Réseau Express Régional, les plus fréquentés, mais aussi des tramways et du réseau de Transiliens (trains régionaux).

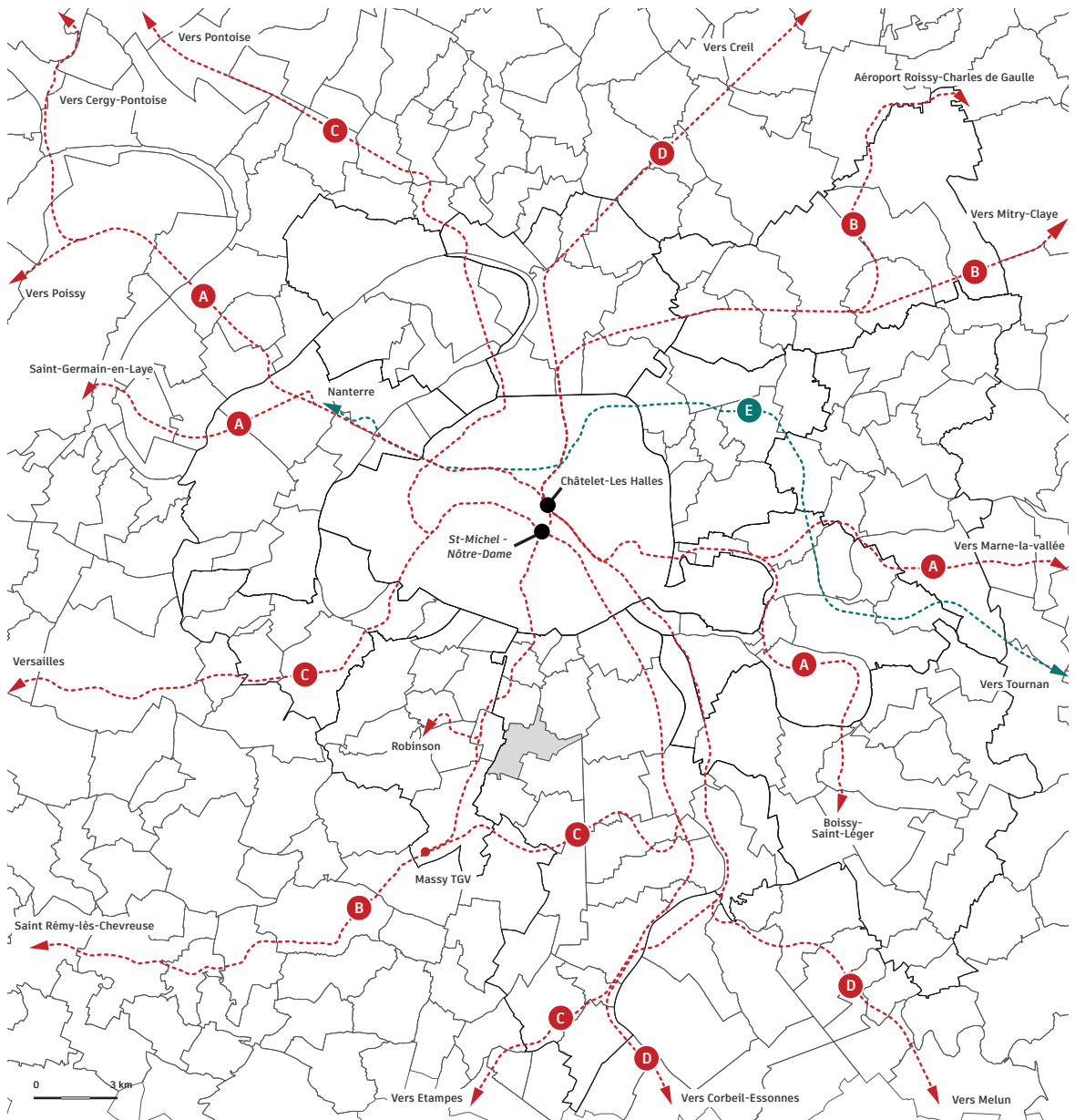
Le RER et le métro parisien diffèrent tant par leurs intentions initiales que par l'échelle à laquelle ils desservent la région :

Le RER, conçu comme un réseau ferroviaire à grande capacité, relie le centre de Paris aux pôles stratégiques plus éloignés. Il propose des trajets rapides grâce à des arrêts espacés et des vitesses variant entre 30 et 90 km/h en centre-ville, pouvant atteindre jusqu'à 140 km/h en périphérie.³³ Majoritairement organisé sous forme de lignes radiales, il converge vers la station de Châtelet-Les Halles, véritable plaque tournante du réseau. L'objectif est de faciliter des déplacements entre la banlieue et la capitale. Ainsi, les lignes A et B du RER transportent près de 2,4 millions de voyageurs par jour, tandis que les lignes C, D et E, moins fréquentées, complètent la couverture du réseau.³⁴ La ligne la moins fréquentée du RER est la ligne E,

³³ A. Robin, « A quelle vitesse roulent les RER ? »

³⁴ Da Sois, « Île-de-France ».

Figure 18. Carte du réseau RER



seule ligne du réseau ne passant pas par la station Châtelet-Les Halles ou St-Michel Notre-Dame, démontrant l'importance cruciale de ces stations centrales pour l'ensemble du dispositif.

Inauguré lors de l'Exposition universelle de juillet 1900 sous l'impulsion de Fulgence Bienvenüe,³⁵ le métro parisien est pensé pour la mobilité au cœur de la capitale. Il offre un maillage dense de stations dans Paris intra-muros, bien qu'il se prolonge aujourd'hui au-delà du périphérique pour desservir certaines communes limitrophes. Ses lignes sont plus courtes et les stations plus rapprochées que celles du RER (environ 500m entre deux stations³⁶), permettant une plus grande fréquence de passage et une couverture fine des quartiers. La ligne 1, par exemple, assure une liaison est-ouest au sein de Paris (de La Défense à Vincennes), quand la ligne 4 suit un axe nord-sud et relie notamment Porte de Clignancourt à Bagneux-Lucie Aubrac en traversant les principales gares parisiennes (Gare du Nord, Gare de l'Est, Montparnasse) via la station de Châtelet. Parallèlement, la ligne 14, entièrement automatisée, propose une connexion rapide entre Gare de Lyon et Saint-Lazare, tout en rejoignant, elle aussi, le nœud central de Châtelet. Loin de se limiter à ces trois itinéraires, le métro compte de nombreuses autres lignes contribuant à la desserte interne de la capitale, tout en offrant des connexions avec le RER dans certaines grandes gares ferroviaires.

Si le RER s'illustre par un matériel roulant plus adapté aux longues distances et une visée plus suburbain-centrique, le métro se distingue par des rames plus petites et une densité de stations élevée, davantage propice à des trajets courts.

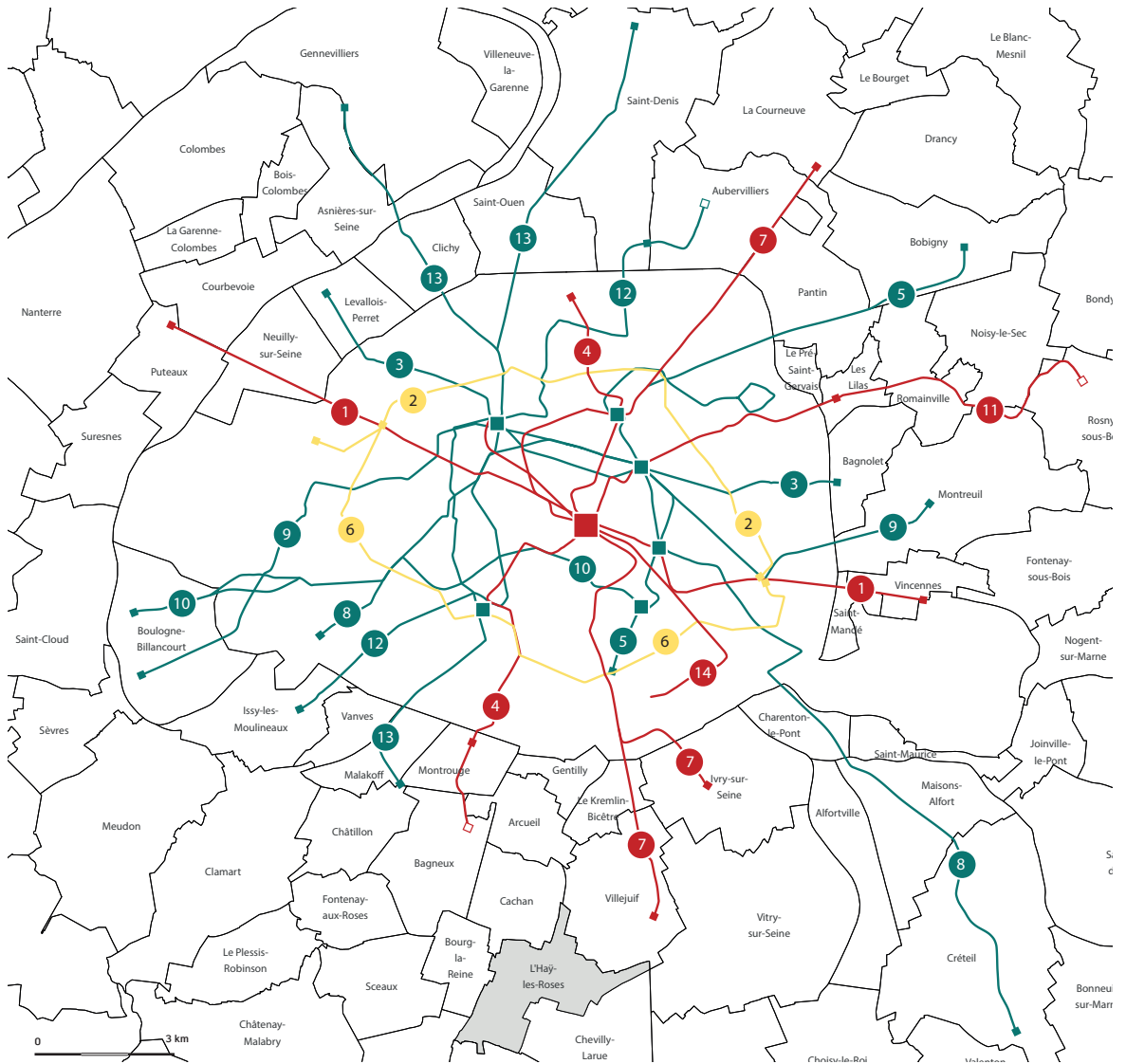
Malgré ces différences, les deux réseaux s'avèrent complémentaires, conjuguant la capacité du RER à acheminer quotidiennement un grand nombre de voyageurs sur des parcours plus longs, et la capacité du métro à irriguer finement Paris et sa petite couronne. Au fil du temps, le RER s'est densifié, tandis que le métro a multiplié les prolongements en dehors de Paris, notamment grâce au Grand Paris Express.

³⁵ Dufour, Plan, et Boleis, *Métro! Le Grand Paris en mouvement*, 73.

³⁶ Panerai, *Paris métropole - Formes et échelles du Grand-Paris*, 136.

Figure 19. Carte du réseau de métro parisien

DYNAMIQUES RÉGIONALES ET FRAGMENTATIONS LOCALES



Châtelet-Les Halles ■ Lignes de métro passant par Châtelet-Les Halles —

Autres centres névralgiques (République, Gare du Nord, Gare de Lyon, Gare Montparnasse, Gare Saint-Lazare, Gare d'Austerlitz) ■ Lignes de métro passant par les autres centres —

Lignes de métro en rocade —

L'organisation du réseau de transport en commun sur rails, radialement centrée sur Paris, permet une excellente connectivité pour les déplacements au sein de la capitale. Cependant, l'absence de maillage équivalent entre les banlieues elles-mêmes accentue la dépendance au réseau radial et aux correspondances passant par le centre de Paris. Cela engendre des déséquilibres, notamment une saturation fréquente des lignes dans ces hubs centraux, particulièrement aux heures de pointe. Lors des heures de pointe, les flux de voyageurs convergent massivement vers les stations centrales, obligeant les usagers à effectuer des changements de ligne dans des points très fréquentés. Le modèle radial montre ses limites lorsque les flux arrivant au centre deviennent trop importants, concentrant ainsi les déplacements en un seul point et rendant les trajets complexes lorsque les origines ou destinations ne se trouvent pas directement sur le réseau radial.³⁷ Cela complique la gestion du réseau et impose des contraintes supplémentaires aux voyageurs, limitant l'efficacité globale du système de transport en commun.

LES TENTATIVES DE ROCADES

Dans cette configuration du réseau de transport en commun francilien radial, les rocares – ou lignes circulaires permettant des trajets périphériques – restent limitées, en particulier en dehors de Paris intra-muros. Cette carence accentue la centralité de Paris et complique les déplacements inter-banlieues, qui nécessitent souvent un passage par la capitale.

À l'intérieur de Paris, certaines lignes permettent des trajets circulaires autour de la ville. Le métro 6 et le métro 2 forment une boucle partielle, facilitant les déplacements sur la ceinture nord-est et sud-ouest. Les tramways 3a et 3b, qui longent respectivement les parties sud et nord du boulevard des Maréchaux jusqu'au boulevard du Général Martial Valin, renforcent cette logique de rocade intra-muros, offrant une alternative de surface aux trajets radiaux. Ces infrastructures sont particulièrement appréciées pour relier des quartiers sans passer par les centres

³⁷ Lynch et Hack, *Site Planning*, 196.

névralgiques comme Châtelet ou Gare de Lyon, et elles contribuent à réduire la surcharge des lignes radiales.

Cependant, en dehors de Paris, les rocade demeurent presque inexistantes. Les trajets entre banlieues voisines s'avèrent souvent complexes et chronophages, car les voyageurs sont contraints de rejoindre Paris avant de repartir vers leur destination en périphérie. Cette absence de rocades efficaces entre les communes de la première et de la deuxième couronne exacerbe la dépendance aux véhicules individuels et freine les interactions économiques et sociales entre les banlieues.

DE LA BANLIEUE À LA CAPITALE

Les réseaux de transport entre la banlieue et Paris sont dominés par un ensemble d'axes majeurs qui forment un maillage structuré autour de la capitale. Le réseau RER constitue le principal mode de transport pour relier les communes périphériques à Paris. Ces lignes permettent de desservir les grandes zones suburbaines, reliant des destinations éloignées à la capitale. Cependant, bien que ces lignes s'étendent relativement loin de la capitale, elles restent concentrées autour de Paris, laissant certains secteurs périphériques mal desservis. En 2006, l'Atelier Parisien d'Urbanisme critiquait les insuffisances de ce réseau dans une publication. Il mettait en lumière le fait que près d'un million d'emplois restaient non desservis par un réseau de transport lourd. De plus, de nombreuses communes de la première couronne n'avaient toujours pas accès à un réseau de transport adéquat, principalement en raison de l'incapacité du RER à desservir l'ensemble des communes de banlieue proche.³⁸

En parallèle, le métro parisien, bien qu'étendu au sein de Paris intra-muros, connaît des extensions limitées en dehors du périphérique. La plupart des lignes du métro ne desservent pas en profondeur la banlieue parisienne, créant ainsi une discontinuité dans le réseau de transport et une dépendance accrue des habitants de la banlieue vis-à-vis des transports régionaux comme le RER ou des alternatives comme les bus.

³⁸ Vaquin et al., « Les transports en commun en Île-de-France, une grande cause régionale », 1-2.

Ce manque de connexions avec le réseau de transport lourd oblige les habitants des banlieues à réaliser des trajets plus longs dépassant parfois une heure porte à porte pour se rendre sur leur lieu de travail ou de formation.³⁹

Cette organisation, bien qu'efficace pour relier Paris aux communes avoisinantes, engendre des inégalités entre la capitale et les banlieues. Les grandes lignes de métro et de RER forment des corridors de mobilité, mais entre ces axes majeurs, de larges zones demeurent mal desservies. Ces espaces périphériques, souvent isolés entre deux lignes de transport, sont des zones où l'accès aux transports publics lourds est limité, rendant les déplacements plus compliqués. Les trajets depuis ces zones peuvent nécessiter plusieurs correspondances, rallongeant les temps de parcours et compliquant l'accessibilité pour ses résidents.

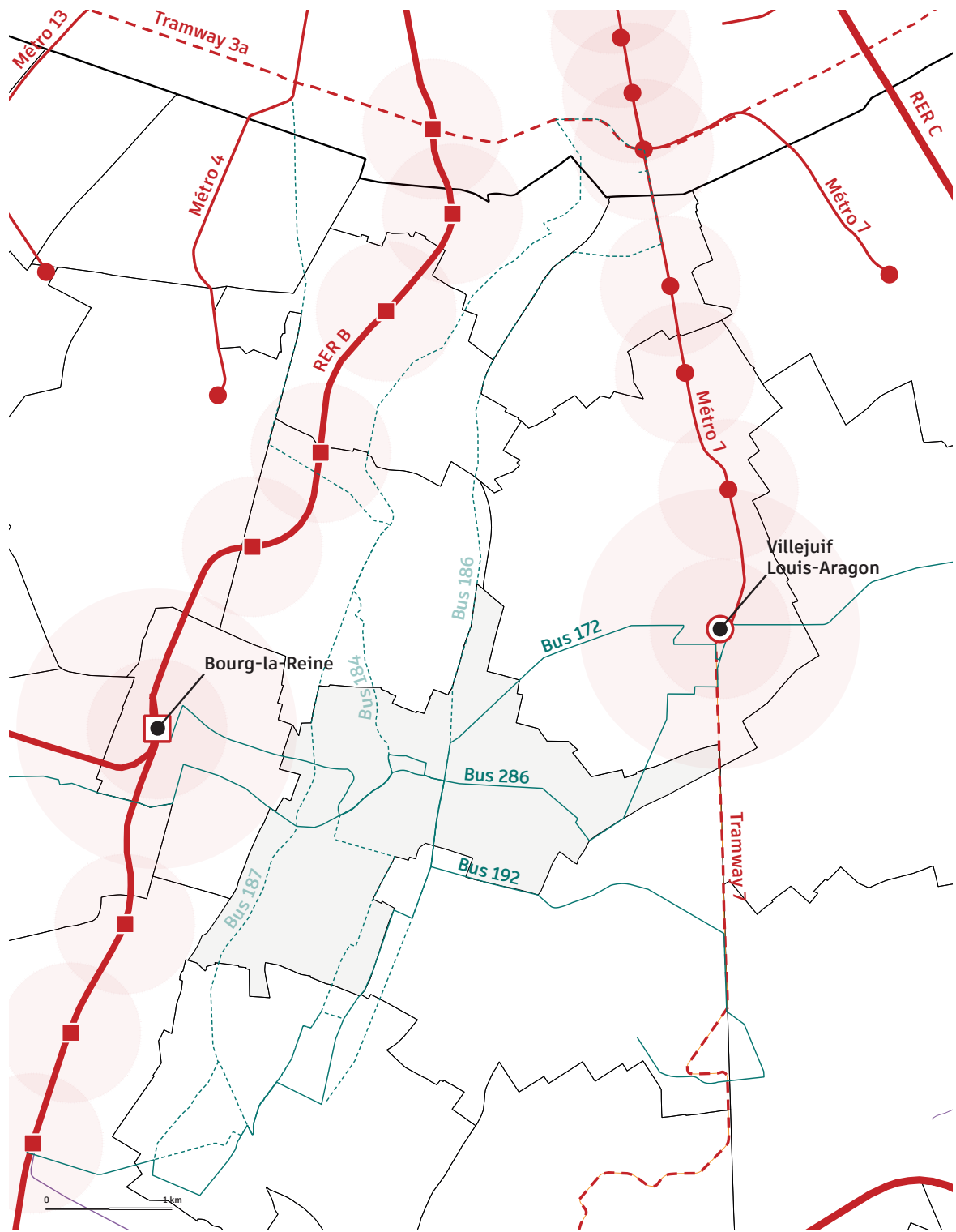
L'absence de desserte directe dans ces zones de vides crée des inégalités de mobilité, rendant les habitants plus dépendants aux réseaux de bus qui sont souvent moins efficaces et plus longs. Cette fragmentation du réseau accentue encore la coupure entre la capitale et ses banlieues, aggravant la dépendance à l'automobile et renforçant les disparités entre Paris et ses périphéries. Les zones de vides représentent un véritable défi pour la planification du territoire, car elles révèlent la nécessité de mieux intégrer ces zones dans le réseau de transports pour réduire ces inégalités et améliorer la cohésion entre Paris et sa banlieue.

UNE VILLE ISOLÉE ENTRE DEUX RÉSEAUX DE TRANSPORTS LOURDS

L'Haÿ-les-Roses se trouve dans une situation particulière sur le plan des infrastructures de transport, en étant prise en étau entre deux grands axes de transport sur rail : le RER B, à l'ouest, et la ligne 7 du métro parisien, à l'est. Bien qu'à proximité de ces réseaux majeurs, la commune ne bénéficie d'aucune connexion directe à ces lignes, ce qui limite considérablement son accessibilité et l'efficacité des déplacements pour ses habitants.

³⁹ Razemon, « Transports banlieue-banlieue, le parcours du combattant ».

Figure 20. Carte du réseau de transports en commun de L'Haÿ-les-Roses



Le RER B est une ligne clé du réseau francilien, reliant des pôles stratégiques comme l'aéroport Charles de Gaulle, Paris intra-muros, et les zones universitaires du sud de la région. Cependant, malgré son passage relativement proche de L'Haÿ-les-Roses, il n'existe aucune station desservant directement la commune. Les habitants doivent se rendre dans les communes voisines, comme Bourg-la-Reine ou Antony, pour accéder à cette ligne, ce qui ajoute des correspondances et des trajets supplémentaires en bus, en voiture ou à vélo par exemple. À l'autre extrémité, la ligne 7 du métro, qui traverse Paris du nord au sud-est, se termine à Villejuif-Louis Aragon. Bien qu'elle soit à une distance raisonnable de L'Haÿ-les-Roses, cette extension ne s'est pas poursuivie jusqu'à la commune, laissant cette dernière en marge du réseau métropolitain. Cela renforce l'idée que L'Haÿ-les-Roses est une ville "en bout de chaîne" sur le plan des transports, sans intégration dans les réseaux lourds les plus accessibles pour d'autres territoires.

Un autre facteur aggravant est que les tracés des réseaux de transport lourds à L'Haÿ-les-Roses suivent majoritairement les grands axes routiers, qui longent la commune sans la traverser. Cette logique historique de construction des réseaux sur rail, a laissé L'Haÿ-les-Roses en périphérie, sans pénétration directe des infrastructures ferrées. Cette situation d'enclavement a des conséquences importantes sur la mobilité et la qualité de vie des habitants. Les déplacements quotidiens nécessitent souvent l'utilisation d'autres modes de transport, comme les bus ou la voiture, pour rejoindre les stations les plus proches, ce qui rallonge les trajets et réduit l'attractivité du transport en commun. Cela contribue également à une dépendance accrue à la voiture, engendrant des problèmes de congestion et des impacts environnementaux dans une région où les enjeux de transition écologique sont majeurs.

Enfin, cette configuration met en lumière un enjeu plus large pour la région parisienne : la disparité dans l'accès aux infrastructures de transport en commun selon les communes. L'Haÿ-les-Roses illustre le cas d'une commune située dans une zone dense mais souffrant d'une connectivité limitée, renforçant les inégalités territoriales.

L'arrivée de la ligne 14 à L'Haÿ-les-Roses représente une avancée majeure pour la mobilité de cette commune, longtemps enclavée entre des réseaux de transport majeurs sans connexions directes. En reliant L'Haÿ-les-Roses au reste du réseau de métro parisien, cette extension permettra de réduire les temps de trajet vers Paris. La ligne 14, déjà reconnue pour sa rapidité et son automatisation, offre aux habitants une alternative fiable et moderne, contribuant à désengorger le trafic routier et à réduire la dépendance à la voiture. Cette nouvelle desserte pourrait également dynamiser l'économie locale et renforcer l'attractivité de la commune dans le cadre du Grand Paris.

En conclusion, l'organisation du réseau de transports en commun en Île-de-France met en lumière une structure historiquement centrée sur Paris, adaptée pour relier efficacement la capitale à ses banlieues mais laissant des failles importantes dans les connexions inter-banlieues. Le fonctionnement radial, bien qu'indispensable pour assurer des déplacements rapides entre les zones périphériques et Paris, engendre une saturation des hubs centraux et une dépendance aux axes traversant la capitale. Les communes situées en périphérie immédiate, comme L'Haÿ-les-Roses, illustrent les défis posés par cette structure : un enclavement relatif, un accès limité aux réseaux lourds, et une nécessité d'améliorer les connexions directes.

Dans ce contexte, les initiatives comme l'arrivée de la ligne 14 montrent une volonté de rééquilibrer ce système en favorisant des extensions vers les banlieues, réduisant ainsi les disparités territoriales. Cependant, de nombreux défis demeurent, notamment la création de véritables rocades inter-banlieues et l'amélioration de l'intégration des zones mal desservies. Cette situation met en évidence la nécessité d'une planification ambitieuse pour transformer le réseau en un système plus inclusif, adapté aux besoins de mobilité d'une métropole polycentrique en devenir.

4. LES ENJEUX SOCIAUX : DÉFIS DE COHÉSION DANS UN TERRITOIRE MORCELÉ

Le Grand Paris offre un paysage humain et urbain profondément contrasté, où la juxtaposition de quartiers aisés, de pôles économiques puissants et de territoires en difficulté dessine une géographie sociale particulièrement complexe. Au cœur même de la capitale, la proximité de quartiers prestigieux et de zones plus modestes illustre la cohabitation de milieux sociaux très différents. Cet écart se prolonge au-delà du périphérique, où les disparités s'accroissent entre et à l'intérieur des départements. Ce tableau socio-économique inégal, largement influencé par les infrastructures et l'aménagement du territoire, constitue un enjeu majeur pour la cohésion sociale et le développement durable du Grand Paris.

LE GRAND PARIS, UN TERRITOIRE À LA DIVERSITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE MARQUÉE

Le Grand Paris incarne de profondes inégalités sociales qui structurent l'Île-de-France, à la fois entre les départements et au sein même de ceux-ci. Ces écarts se manifestent par des différences significatives en matière de revenus, d'accès à l'éducation, de qualité des logements et de disponibilité des infrastructures publiques.

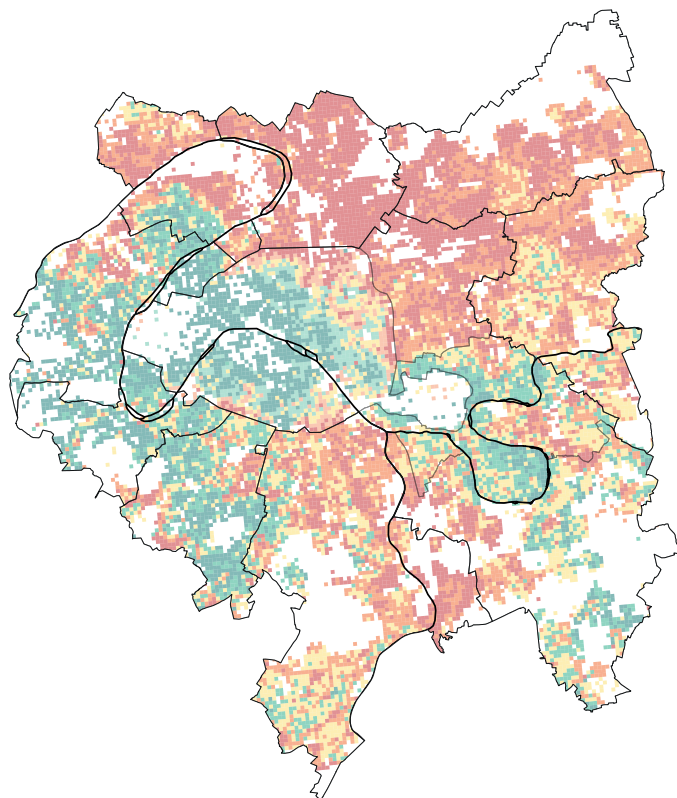
Ces disparités se reflètent notamment dans la répartition des Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville (QPV), définis en fonction de critères tels que la faiblesse des revenus, le taux de chômage ou l'accès limité aux services publics. Au sein du Grand Paris, ces quartiers se concentrent majoritairement dans le nord de la région, et plus particulièrement en Seine-Saint-Denis.

Ce département, qui rassemble à lui seul un quart des QPV franciliens (accueillant ainsi 40 % de la population vivant dans ces zones), illustre la précarité qui le caractérise, perceptible à Saint-Denis ou Aubervilliers. À l'autre extrémité du spectre, les Hauts-de-Seine, bien que souvent considérés comme un bastion de richesse, hébergent eux aussi des poches de précarité, par exemple à Nanterre ou Gennevilliers, même si seuls 6 % de leurs habitants résident dans un QPV.⁴⁰

⁴⁰ Bidoux et Couleaud, « Les quartiers de la politique de la ville en Île-de-France », 1.

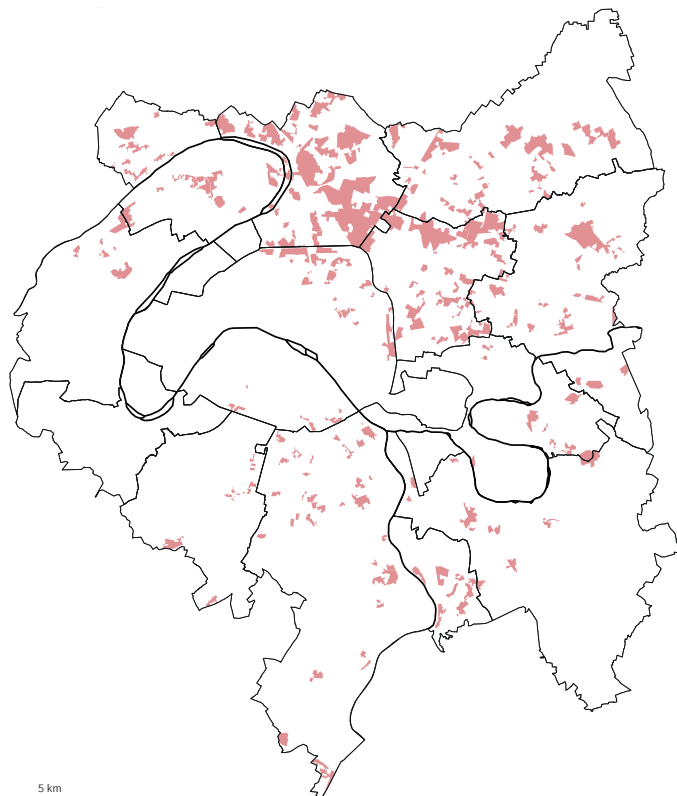
Figure 21. Carte des revenus moyens annuels par ménage en 2015 à partir des données de l'INSEE © INSEE

Figure 22. Carte des Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville



- 9531 - 19802
- 19802 - 24674
- 24674 - 29393
- 29393 - 34790
- 34790 - 46616

0 5 km



- Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville

0 5 km

À plus petite échelle, au sein même des départements, il est aussi possible de retrouver de fortes disparités socio-économiques. Paris en offre une illustration significative : si le 16^e arrondissement ou les abords du Parc Monceau concentrent une population très aisée, d'autres secteurs du nord-est parisien (19^e et 20^e arrondissements) rassemblent des habitants aux revenus plus modestes, dont certains vivent dans un QPV.

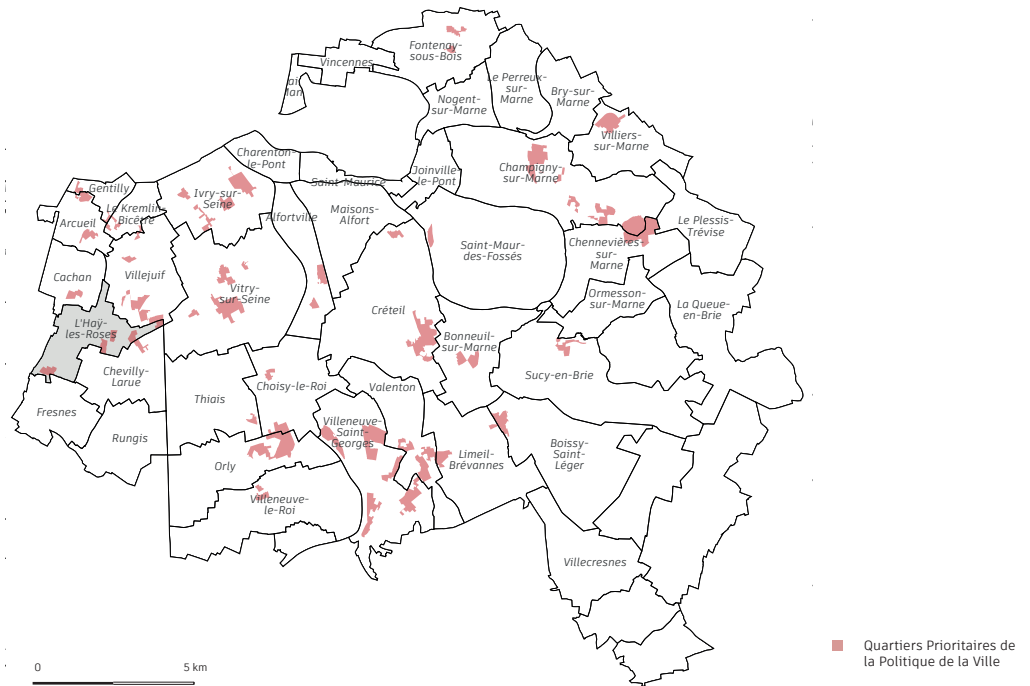
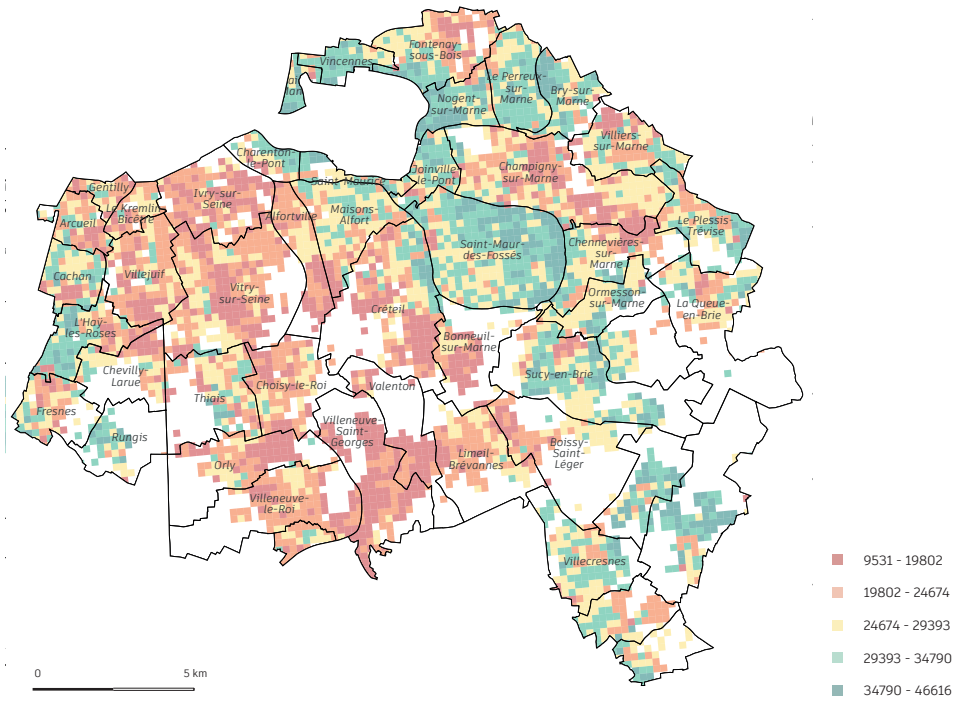
Dans le Val-de-Marne, ce contraste est encore plus marqué, les disparités internes du département révélant une configuration socio-économique binaire : les communes du nord-est telles que Vincennes, Saint-Mandé ou Charenton-le-Pont affichent des niveaux de vie élevés, bénéficiant d'une proximité directe avec Paris et d'une offre de services publics de qualité.

En revanche, les communes situées dans le sud et l'ouest du département, comme Vitry-sur-Seine, Ivry-sur-Seine ou Villeneuve-Saint-Georges, peinent à offrir les mêmes opportunités. Ces villes, souvent caractérisées par une concentration importante de logements sociaux, un taux de chômage élevé et des populations plus jeunes et précaires, incarnent les défis d'une périphérie moins bien intégrée au développement régional. Par exemple, les infrastructures de transport et d'éducation y sont parfois moins accessibles, ce qui contribue à creuser les écarts avec les zones plus favorisées.

Ainsi, la géographie des QPV, la distribution des richesses et l'inégale accessibilité aux services et aux équipements publics soulignent la complexité socio-économique du Grand Paris. Cette réalité met en lumière les défis majeurs en matière d'aménagement du territoire et de cohésion sociale, dans un contexte où la polarisation et l'inégalité restent profondément ancrées.

Figure 23. Carte des revenus moyens annuels par ménage en 2015 à partir des données de l'INSEE © INSEE

Figure 24. Carte des Quartiers Prioritaire de la Politique de la Ville



LA COUPURE SPATIALE DE L'A6

Les QPV se concentrent souvent le long des grands axes de transport, éléments pourtant essentiels à la mobilité, mais qui morcellent et fragmentent des espaces déjà fortement occupés par divers équipements. Ainsi, 13 % des QPV sont coupés par une autoroute et 32 % en sont longés, tandis que 56 % sont traversés par une voie rapide ou une route nationale et 83 % en sont bordés.⁴¹ Historiquement les abords immédiats des autoroutes, perçus comme des espaces dévalorisés en raison du bruit, de la pollution et d'une accessibilité limitée, ont attiré des ménages aux revenus plus faibles et concentré des logements souvent plus modestes⁴², y compris des secteurs HLM. À mesure que l'on s'éloigne de cette infrastructure, le tissu urbain retrouve une certaine qualité de vie, protégée des nuisances, et offre des conditions plus favorables à l'installation de populations aisées.

Dans le cas de la commune de L'Hay-les-Roses, on compte aujourd'hui cinq QPV (environ 6.297 habitants) : Les Jardins Parisiens, Les Jardins Parisiens - Stade, La Vallée aux Renards, Lebon - Hochart - Mermoz (Lozaitz Sud), Les Sorbiers - Lallier.⁴³ Dans ces cinq quartiers, un est longé par la RN7 (Lozaitz Sud), et deux sont traversés par l'autoroute A6 (Les Jardins



⁴¹ Héran, *La ville morcelée - Effet de coupure en milieu urbain*, 79.

⁴² Secchi, *La ville des pauvres et la ville des riches*, 51-52.

⁴³ « SIG Politique de la Ville ».

Figure 25. Schéma des QPV de L'Hay-les-Roses

Parisiens, Les Jardins Parisiens – Stade).

L'autoroute A6, conçue durant la seconde moitié du XXe siècle pour répondre aux besoins de circulation automobile, a profondément marqué le paysage urbain à l'intérieur du périmètre de l'A86 en Île-de-France. Elle s'est imposée comme une véritable barrière physique, entravant la continuité des déplacements piétons, limitant la fluidité du réseau cyclable⁴⁴, compliquant la desserte par les transports en commun et fragmentant les espaces publics. Au-delà de l'aspect paysager, avec ses échangeurs, ses murs anti-bruit et ses zones résiduelles peu attractives, cette infrastructure a façonné le territoire de façon durable, influençant la répartition des catégories sociales, la valeur foncière et l'attractivité résidentielle.

Le côté Est de la commune, tourné vers les plaines du plateau d'Orly, se retrouve davantage exposé aux dynamiques propres aux infrastructures lourdes et aux grands axes routiers. Là, l'espace urbain s'organise autour de logements collectifs, souvent marqués par une densité plus importante et un parc social conséquent. La proximité de l'autoroute, loin d'offrir un avantage, se traduit par des nuisances sonores et environnementales, réduisant l'attractivité résidentielle et limitant la valorisation foncière. Les enjeux sociaux y sont plus prégnants : mixité contrainte, fragilité économique de certaines populations et nécessité d'un accompagnement local fort en matière de services publics, d'éducation ou d'accès à l'emploi. Dans ces quartiers, la présence de l'A6 n'est pas qu'un simple fait géographique, elle conditionne le vécu quotidien, contribuant à enfermer certains habitants dans une forme d'isolement urbain.

À l'inverse, les quartiers situés sur les coteaux de la Bièvre à l'ouest bénéficient d'une topographie offrant des vues dégagées, un cadre résidentiel plus préservé et un éloignement relatif des nuisances routières. Ces conditions favorables ont contribué à l'épanouissement d'un tissu pavillonnaire relativement aisé, où s'égrènent des maisons individuelles implantées dans un environnement plus calme et verdoyant. Les coteaux incarnent ainsi une forme de résidence choisie, un cadre de vie valorisé par

⁴⁴ Héran, *La ville morcelée - Effet de coupure en milieu urbain*, 3.



Figure 26. Photographies personnelles du quartier des Blondeaux et du Petit-Robinson



Figure 27. Photographies personnelles du quartier des Jardins Parisiens et de Lallier

la géographie et la distance face aux grands axes, assurant à ces habitants un sentiment de stabilité patrimoniale et de confort.

De cette manière, la présence de l'A6 n'est pas simplement un phénomène technique ou paysager, elle s'inscrit pleinement dans les dynamiques socio-économiques du Sud parisien, révélant et accentuant les disparités territoriales déjà à l'œuvre, et renforçant une polarisation entre deux ensembles urbains dont la démarcation suit le tracé même de l'autoroute. Finalement, la configuration spatiale ainsi structurée renforce les contrastes entre un ouest pavillonnaire, relativement prospère, et un est plus vulnérable, soumis à des pressions économiques, sociales et environnementales accrues. L'autoroute, loin de n'être qu'une simple ligne sur la carte, se transforme en frontière sociale, participant activement à forger des dynamiques urbaines inégales au sein de L'Haÿ-les-Roses.

CONCLUSION

L'analyse des composantes géographiques, hydrographiques et infrastructurales de L'Haÿ-les-Roses met en évidence la manière dont les politiques publiques, mises en œuvre à l'échelle régionale, résonnent et se répercutent jusqu'à l'échelle locale, où elles contribuent à la formation d'un espace urbain profondément fragmenté. L'organisation du réseau routier et des transports en commun, tous conçus ou influencés par des stratégies métropolitaines, dessinent des territoires inégaux, séparant nettement des quartiers aisés, mieux connectés, de secteurs plus modestes, enclavés et vulnérables.

Au-delà des simples contraintes physiques, cette géographie sociale morcelée est le résultat d'un système où l'urbanisme, la mobilité et le marché du logement s'enchevêtrent, renforçant dans le temps les contrastes socio-économiques. Comprendre cette mécanique permet non seulement de restituer les conditions initiales d'un territoire, mais aussi d'envisager les leviers d'action susceptibles de rééquilibrer les dynamiques locales. Ainsi, la lecture globale de ces interactions entre

topographie, infrastructures et logiques socio-économiques fournit un cadre essentiel pour repenser les stratégies d'aménagement et corriger, à l'avenir, les déséquilibres qui pénalisent certaines parties de la ville.

Le projet du Grand Paris Express, et notamment l'extension de la ligne 14, prend place au cœur d'un paysage urbain et social profondément marqué par les disparités. La future gare, implantée dans le quartier de Lallier, à la limite de la commune de Chevilly-Larue, émerge dans un secteur longtemps façonné par des lotissements ouvriers et des grands ensembles, où les indicateurs socio-économiques peinent à rivaliser avec ceux des autres quartiers de L'Haÿ-les-Roses. Cet ancrage n'est pas anodin : il soulève une problématique cruciale, celle de l'héritage historique de ces inégalités et du potentiel de la nouvelle infrastructure pour infléchir la trajectoire de ces territoires.



CHAPITRE II.

HÉRITAGES HISTORIQUES ET CONSTRUCTION PROGRESSIVE DU TISSU SOCIAL À L'HAÿ-LES-ROSES

Pour saisir pleinement la configuration sociale actuelle de L'Haÿ-les-Roses, il est essentiel d'adopter une perspective rétrospective. Les équilibres qui marquent aujourd'hui le paysage urbain, entre quartiers résidentiels aisés, ensembles de logements sociaux, espaces fragmentés par les infrastructures et zones plus enclavées, ne sont pas le fruit du hasard. Ils résultent d'une longue histoire, façonnée par l'interaction de plusieurs facteurs clé : la topographie et l'hydrographie, qui ont conditionné l'implantation et l'évolution du tissu urbain ; les politiques publiques du logement, déployées notamment dans le contexte de la reconstruction d'après-guerre et de la croissance économique des Trente Glorieuses ; et la mise en place d'infrastructures de transport, autoroutières comme ferroviaires, qui ont remodelé les mobilités et les hiérarchies internes du territoire.

Entre les années 1945 et 1990, L'Haÿ-les-Roses a connu une série de transformations majeures, de la désindustrialisation progressive des abords de la vallée de la Bièvre et du plateau d'Orly jusqu'à l'essor de programmes immobiliers et la consolidation d'axes de déplacement structurants. Loin d'être linéaires, ces évolutions s'inscrivent dans un jeu complexe entre intérêts économiques, choix politiques et contraintes physiques. Comprendre ces processus permet de mettre en perspective la ville contemporaine, en montrant comment les héritages de cette période fondatrice continuent d'imprimer leur marque sur la répartition des populations, la morphologie urbaine, la valeur foncière et les dynamiques sociales qui façonnent, encore aujourd'hui, le quotidien de L'Haÿ-les-Roses.

1. LA GÉOGRAPHIE COMME FACTEUR DÉTERMINANT DANS LA CONSTRUCTION DU TISSU SOCIAL DE L'HAÏ-LES-ROSES

Pour appréhender pleinement la complexité des dynamiques urbaines qui ont façonné le territoire, il s'avère particulièrement intéressant de se pencher sur l'évolution de quartiers aux caractéristiques géographiques et socio-économiques contrastées. L'étude comparative du quartier de Lallier-Paul Hochart et du Jardin Parisien, installés sur le plateau d'Orly, avec d'autres secteurs tels que les Blondeaux, le Petit-Robinson ou le Centre, établis quant à eux sur les coteaux de la Bièvre, met en lumière l'influence déterminante de la topographie sur les transformations des tissus urbains. Au cœur de ces espaces, dont le relief et les conditions d'accès diffèrent sensiblement, émergent des inégalités marquées en matière d'habitat, de revenus ou encore de mobilité, renforçant ainsi des logiques de ségrégation sociale. L'analyse fine de ces disparités spatiales permet non seulement de mieux comprendre les mécanismes à l'œuvre dans l'aménagement et la recomposition de la ville, mais aussi de poser les bases d'une réflexion sur les leviers d'action publique susceptibles d'atténuer ces inégalités et de favoriser un développement plus équilibré.

LES PREMIERS LOTISSEMENTS DU PLATEAU D'ORLY : L'HÉRITAGE DU PASSÉ PRODUCTIF

Les terres fertiles et argileuses du plateau d'Orly, qui abritent aujourd'hui les quartiers du Jardin Parisien et de Lallier, ont durant plusieurs décennies servi à une double exploitation. D'une part, ces sols riches permettaient une production maraîchère et céréalière (fig. 28) destinée à alimenter la capitale⁴⁵ dont il est encore possible de voir des traces dans les bâtiments de la ville notamment avec le colombier du centre-ville. D'autre part, ces mêmes caractéristiques géologiques ont favorisé l'essor d'une industrie axée sur la transformation de l'argile en briques et en tuiles.

Cette industrie de la briqueterie, représentée par les établissements Buat, Mouvier et Lepage (1910-1960) à L'Haÿ-les-Roses, connut un véritable essor au tournant du XIXe et du XXe siècle.

⁴⁵ Phlipponneau, *La vie rurale de la banlieue parisienne*, 12-13.

Figure 28. Carte des environs de Paris de l'abbé Delagrive, 1731-1741 © Abbé J. Delagrive

Figure 29. Photographie personnelle du colombier de L'Haÿ-les-Roses



Les usines, installées à proximité immédiate des gisements argileux, employaient alors des dizaines d'ouvriers chargés d'extraire la terre, de la façonner et de la cuire.⁴⁶ Le procédé de fabrication, exigeant une main-d'œuvre disponible durant de nombreuses heures, a conduit à l'implantation d'un habitat ouvrier autour de ces complexes industriels. Les employeurs, conscients de la nécessité de loger leurs travailleurs à proximité du site de production pour limiter les déplacements et garantir la productivité, firent bâtir des rangées de modestes logements locatifs.

« Les journées étaient fort longues : debout dès 4 heures pour finir à 19 heures. Les conditions étaient difficiles : à genoux, les ouvriers creusaient et remplissaient les tombereaux tirés ensuite par les chevaux (...) Le personnel logeait sur place dans des locaux loués par l'employeur appelé « la briquante » ».⁴⁷

Madame Plomdeur en se référant aux ouvriers de la briqueterie Mouvier

Ces habitations, très simples et aux dimensions réduites, formaient de véritables petites cités ouvrières, devenues au fil du temps un élément structurant de la morphologie urbaine locale. Aujourd'hui encore, on peut observer dans le quartier du Jardin Parisien la trace matérielle de ce passé industriel, à travers la présence de ces maisons modestes, témoins de la vie quotidienne des ouvriers-briquetiers.

Toutefois, la prospérité de ces briqueteries fut étroitement liée à la quantité et à la qualité des ressources argileuses. Au fur et à mesure de l'exploitation, les terres se sont épuisées, réduisant progressivement la rentabilité de cette activité. L'industrialisation de la construction et la concurrence d'autres matériaux moins coûteux achevèrent d'entraîner la fermeture des usines. Cet épuisement des gisements et la transformation du contexte économique et social participèrent ainsi à la disparition d'un pan important de l'histoire industrielle de L'Haÿ-les-Roses, laissant néanmoins une empreinte durable dans le paysage urbain avec des habitations ouvrières encore présentes cent ans plus tard.⁴⁸

⁴⁶ Les amis du vieux L'Haÿ, Rencontre avec l'association des Amis du Vieux L'Haÿ, le 25/09/2024.

⁴⁷ Leveau-Fernandez, « Du Moyen-Âge au XIXe siècle, les activités façonnent le paysage », 89.

⁴⁸ Les amis du vieux L'Haÿ, *L'Haÿ-les-Roses, vie et images du passé*, 22.

Figure 30. Photographie de la briqueterie Lepage © Archives des Amis du Vieux L'Haÿ

Figure 31. Photographie personnelle des anciens logements ouvriers de L'Haÿ-les-Roses

L'HAY-LES-ROSES (Seine) — Briqueterie Lepage, les Briquetiers



Café des Briquetiers



En parallèle du développement de ces cités ouvrières, un autre phénomène se mit en place à L'Haÿ-les-Roses : l'installation de « jardins parisiens ». Des habitants de la capitale, cherchant à échapper à l'agitation urbaine le temps d'un week-end, profitaient de petites parcelles de terre encore agricoles sur le plateau d'Orly. Ces Parisiens profitèrent de la disponibilité de petites parcelles au cœur de vastes champs encore dominés par une agriculture vivrière. Sur ces parcelles, vendues ou louées par de grands propriétaires agricoles prêts à céder une partie de leurs terres, ils érigèrent d'abord de simples cabanes, sommaires et fonctionnelles, essentiellement destinées au stockage des outils et au repos ponctuel après une journée de travail au jardin.⁴⁹

Dès la fin de la semaine, les familles parisiennes quittaient ainsi leur domicile en ville pour gagner L'Haÿ-les-Roses, rallongeant parfois leur séjour du samedi soir au dimanche soir, afin de maximiser le temps consacré à la culture de légumes, fruits et fleurs. Dans ce cadre semi-rural, ils retrouvaient une forme de contact direct avec la nature, réapprenaient à manier la bêche, l'arrosoir, et profitaient des récoltes fraîches. La terre, qu'ils entretenaient patiemment, leur offrait un complément à leur alimentation, mais aussi un sentiment de déconnexion et de liberté. Cette habitude du week-end agraire ancrée dans le quotidien citadin suscita rapidement une dynamique sociale entre ces nouveaux jardiniers. Au fil du temps, des cafés et des bars se sont installés à proximité de ces terrains, offrant des lieux de rassemblement et de convivialité où l'on échangeait conseils, anecdotes et expériences de jardinage, renforçant ainsi un sentiment de communauté.

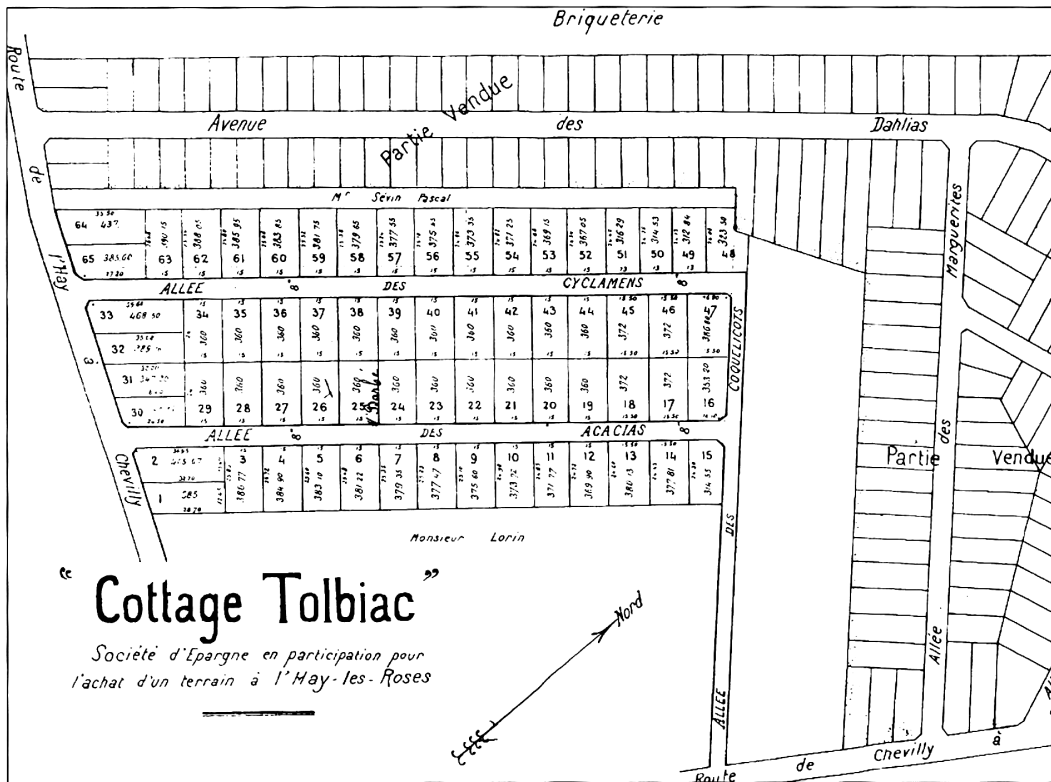
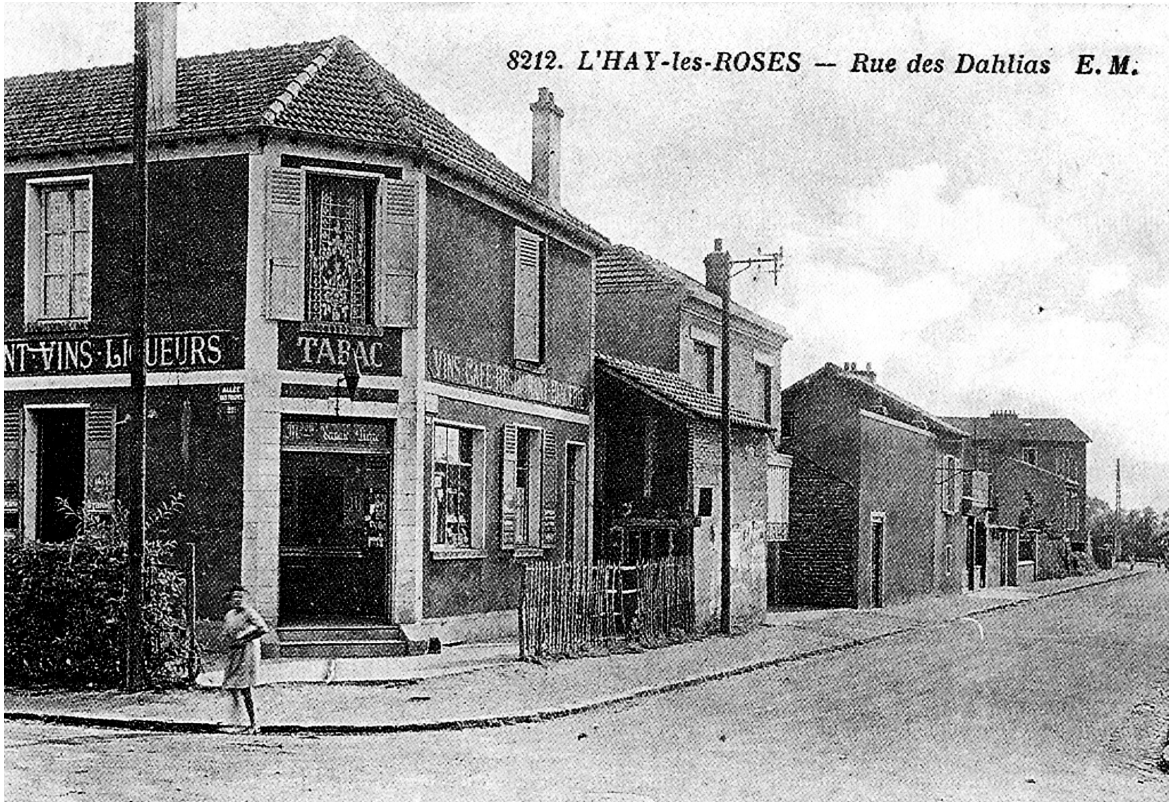
Avec le temps, ces petites cabanes rustiques se sont muées en structures plus stables, parfois en petits pavillons. Alors que l'occupation du sol se densifiait, l'hétérogénéité des constructions et la croissance organique de ces lotissements induisirent un urbanisme informel. Disposées en bandes, s'intercalant entre les grandes propriétés agricoles, ces nouvelles parcelles témoignaient d'un morcellement progressif du paysage, redessinant la trame foncière et créant un patchwork architectural mêlant bâti précaire, petites maisons de weekend, potagers et vergers enherbés.

⁴⁹ Les amis du vieux L'Haÿ, *L'Haÿ-les-Roses, vie et images du passé*, 17.

Figure 32. Carte postale du bar-tabac de la Rue des Dahlias © Archives des Amis du Vieux L'Haÿ

Figure 33. Plan du Cottage Tolbiac © Archives des Amis du Vieux L'Haÿ

8212. L'HAY-les-ROSES — Rue des Dahlias E. M.



Cette expansion spontanée, portée par le désir d'un retour à la terre pour les citadins, a contribué à la singularité urbaine et sociale de L'Haÿ-les-Roses, marquant durablement son territoire.⁵⁰

À cette époque, certains promoteurs saisissent l'opportunité offerte par la disponibilité foncière dans la région pour acquérir de vastes terrains et y aménager de grands ensembles résidentiels. Parmi ces réalisations d'envergure, le Cottage-Tolbiac, édifié par la Société d'Épargne, se démarquait par son ampleur, dépassant parfois le gabarit et l'influence du cœur historique du village. Le lotissement Cottage-Tolbiac s'étend de la rue de Chevilly à la rue des Coquelicots. Toutes les rues du lotissement rappellent des noms de fleurs en héritage du passé horticole de la commune.⁵¹ Ces lotissements, considérablement plus étendus que les bourgs traditionnels, illustraient non seulement une mutation profonde du paysage urbain, mais aussi une nouvelle façon de concevoir l'habitat, à la fois plus dense et plus structuré, répondant ainsi aux aspirations de la population en matière de confort et d'accessibilité.⁵²

Malgré l'énergie déployée dans la réalisation de ces lotissements, les infrastructures de base n'avaient pas suivi le même rythme d'amélioration. Les voies d'accès aux pavillons, bien que tracées, demeuraient le plus souvent en terre battue, sans revêtement ni drainage efficace. Lors de fortes pluies, ces chemins se transformaient en bourbiers, rendant tout déplacement à pied ou en véhicule délicat, voire impossible. La plupart des habitations ne disposaient ni de salle de bain digne de ce nom, ni de toilettes modernes raccordées aux réseaux d'eau et d'égouts. Les habitants devaient ainsi se contenter d'aménagements rudimentaires – latrines extérieures et seaux hygiéniques – qui, outre leur inconfort, posaient de réels problèmes d'hygiène. Cette situation témoignait du long chemin restant à parcourir pour offrir aux résidents un cadre de vie réellement salubre, fonctionnel et à la hauteur de leurs attentes.⁵³

⁵⁰ Leveau-Fernandez, « Métamorphose du paysage urbain », 126.

⁵¹ Leveau-Fernandez, « Les Trente Glorieuses », 202.

⁵² Les amis du vieux L'Haÿ, *L'Haÿ-les-Roses, rues et lieux-dits*, 7.

⁵³ Leveau-Fernandez, « Métamorphose du paysage urbain », 120-21.

LES CASTORS : UNE PREMIÈRE SOLUTION AUX ANCIENS LOTISSEMENTS INSALUBRES DU PLATEAU D'ORLY

Le mouvement des « Castors », provenant de Suède, a émergé en France après la Seconde Guerre mondiale dans une période où la pénurie de logements était particulièrement aiguë et où il y avait un besoin urgent de logements abordables et de qualité. Ce concept, apparu à la fin des années 1940, repose sur la construction coopérative, où les futurs propriétaires construisent eux-mêmes leurs habitations. À L'Haÿ-les-Roses, cette initiative a rencontré un certain succès dans les années 1950 et 1960, grâce à des terrains disponibles et une population volontariste.

Dans ce contexte, Mme Bouchet, une assistante sociale de la RATP, a lancé un projet associatif basé sur ce modèle suédois. L'objectif était de permettre aux familles modestes et mal logées de devenir propriétaires en participant activement à la construction de leurs maisons.⁵⁴

« Jamais je n'aurais pensé avoir une maison un jour. » « On est fiers d'avoir réussi à faire nos maisons nous-mêmes ! »⁵⁵

Affirmations de Serge Finot, un ancien castor

Ce projet a été adopté par une coopérative nommée UCPTRP (Union des Castors du Personnel de Transports de la Région Parisienne), qui a attiré non seulement les employés de la RATP mais aussi des agents d'autres services publics. Ensemble, ils ont construit 201 pavillons et 64 logements dans le quartier du Jardin Parisien.

Les futurs propriétaires travaillaient en rotation selon leurs compétences: certains creusaient les fondations, d'autres montaient les murs ou installaient les charpentes, et beaucoup participaient aux finitions. Les tâches plus techniques, comme l'électricité, la vitrerie et le carrelage, étaient réalisées par des professionnels.

⁵⁴ Les amis du vieux L'Haÿ, Rencontre avec l'association des Amis du Vieux L'Haÿ, le 29/11/2024.

⁵⁵ LeParisien, « « Fiers d'avoir construit nos maisons nous-mêmes » »

Malgré la difficulté des travaux, cette approche coopérative, fondée sur l'entraide et la solidarité, a permis à de nombreuses familles d'accéder à un logement décent.

« C'était un chantier plein de boue. On n'y connaissait rien. On a appris sur le tas en regardant faire les professionnels. »⁵⁶

Affirmation de Serge Finot, un ancien castor

Avec le temps, cependant, l'esprit de coopération initial s'est quelque peu affaibli. Certains propriétaires ont modifié leurs pavillons pour mieux répondre à leurs besoins personnels, ce qui a conduit à une certaine diversification des habitations. Néanmoins, le projet des Castors a laissé une empreinte durable en favorisant l'accès à la propriété et en renforçant les liens communautaires au sein de L'Haÿ-les-Roses. Plus qu'un simple projet immobilier, il s'agissait de créer une véritable communauté de résidents partageant les mêmes valeurs d'entraide, de solidarité et de construction d'un futur commun.⁵⁷

L'architecture des pavillons des Castors reflétait cette recherche d'économie et d'efficacité. Les maisons, de conception simple et rationnelle, offraient généralement un volume compact, un rez-de-chaussée et parfois un étage, surmontés d'une toiture à deux pans en tuiles. Les façades, souvent enduites dans des teintes claires, se distinguaient par leur sobriété, avec des ouvertures fonctionnelles, parfois agrémentées de volets en bois. L'esthétique restait discrète, l'objectif étant de limiter les coûts sans négliger la qualité de construction. Les parcelles, modestes mais bien agencées, comportaient toutes un petit jardin, à la fois lieu de détente et source de convivialité. Malgré l'absence d'un plan d'urbanisme sophistiqué, la disposition des maisons et des voies de desserte révélait une réelle réflexion sur le cadre de vie : chaque famille disposait d'un espace extérieur, garantissant l'intimité, et l'ensemble entretenait une atmosphère paisible.

⁵⁶ LeParisien, « « Fiers d'avoir construit nos maisons nous-mêmes » ».

⁵⁷ Eveillard, « Histoire des Castors du Jardin Parisien ».

Figure 34. Photographie aérienne de la construction du lotissement des Castors de L'Haÿ-les-Roses © Archives des Amis du Vieux L'Haÿ

Figure 35. Photographie personnelle d'une maison Castor



À l'intérieur, l'aménagement se voulait pragmatique. Les logements présentaient un séjour lumineux, une cuisine fonctionnelle, deux ou trois chambres et des sanitaires modernes, ce qui représentait déjà un progrès considérable pour des familles souvent issues de conditions de logement précaires. Les finitions, réduites au strict nécessaire, étaient appelées à évoluer au fil du temps, chaque propriétaire pouvant améliorer et personnaliser son habitat une fois la maison livrée. Cette évolution progressive des intérieurs illustre pleinement l'esprit du projet : un cadre initial solide, bâti grâce au travail collectif, que chacun pouvait ensuite bonifier à son rythme et selon ses moyens.⁵⁸

Aujourd'hui, les quartiers Castors de L'Haÿ-les-Roses constituent un héritage urbain et social précieux. Ils rappellent une période où, face à la crise du logement, de simples citoyens ont pris leur destin en main, misé sur la coopération et la solidarité, et créé de toute pièce un habitat à leur mesure. Les pavillons modestes mais pérennes témoignent de cette expérience humaine unique, dans laquelle l'effort partagé, l'entraide et l'ambition collective ont permis de transformer des terrains vides en un véritable quartier, offrant stabilité et confort à plusieurs générations de résidents.

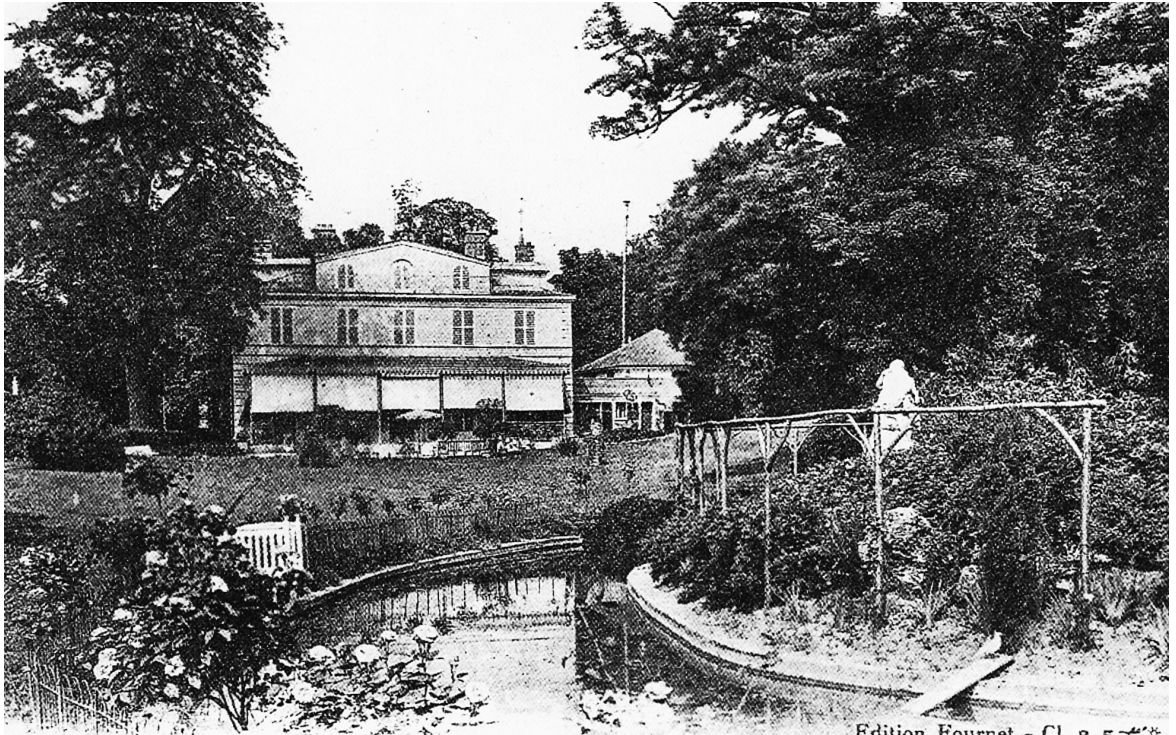
LE DÉVELOPPEMENT DES COTEAUX DE LA BIÈVRE: UNE RÉALITÉ BIEN DIFFÉRENTE DU RESTE DE LA COMMUNE

Au fur et à mesure que la viticulture s'épanouissait sur les coteaux ensoleillés de la vallée de la Bièvre, un processus d'appropriation foncière distinct de celui des plaines maraîchères ou des secteurs de briqueteries commença à se mettre en place. L'environnement favorable de ces coteaux ensoleillés, conjugué à la proximité de Paris et aux panoramas pittoresques qu'offraient les collines, attira progressivement une population plus fortunée, désireuse de s'éloigner de l'agitation urbaine tout en restant assez proche de la capitale. Ces notables, industriels en pleine ascension ou encore bourgeois parisiens en quête d'une villégiature champêtre, virent dans les coteaux de la Bièvre une opportunité unique.

⁵⁸ Les amis du vieux L'Haÿ, Rencontre avec l'association des Amis du Vieux L'Haÿ, le 29/11/2024.

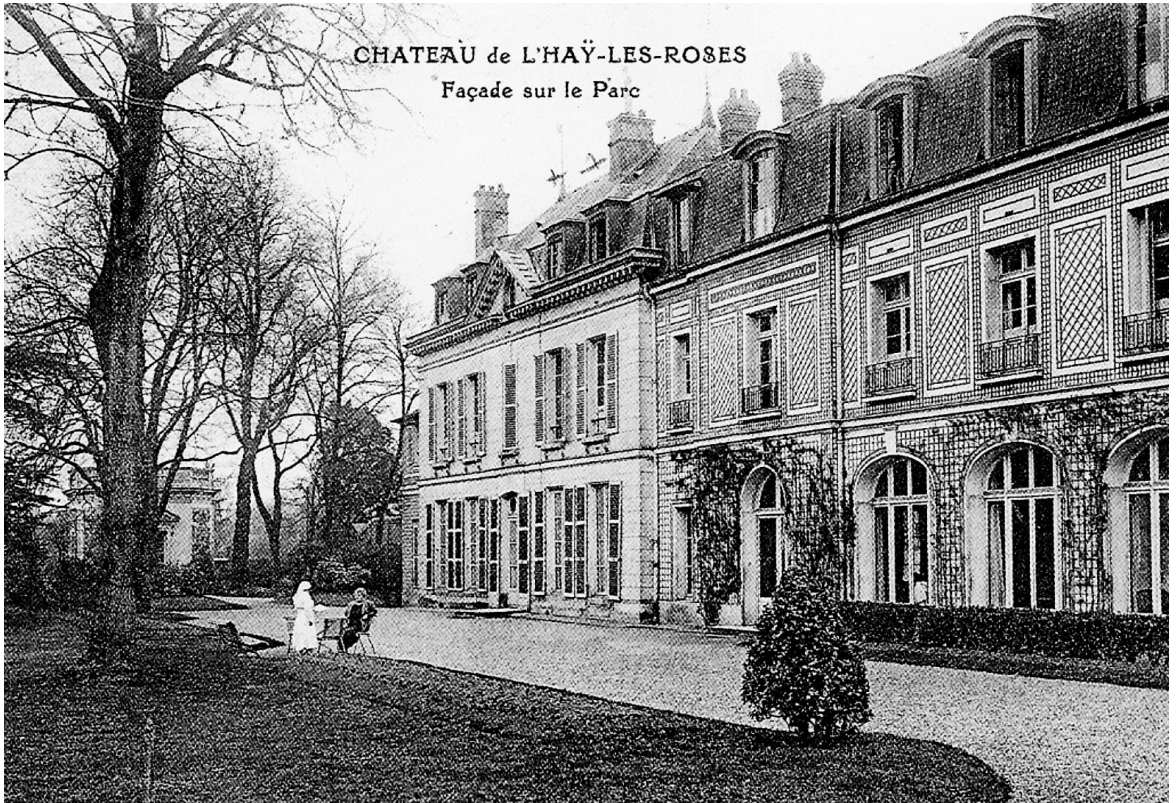
Figure 36. Carte postale de la Maison Empire de L'Haÿ-les-Roses - Actuelle maison du sous-préfet © Archives des Amis du Vieux L'Haÿ

Figure 37. Carte postale de la Maison Maillard © Archives des Amis du Vieux L'Haÿ



Edition Fournet - Cl. B. F. C.

40. Roseraie de L'HAY-LES-ROSES - La Maison Empire



CHATEAU de L'HAY-LES-ROSES
Façade sur le Parc

L'éloignement de la ville et la topographie marquée de la région permet de profiter d'un cadre naturel préservé, permet d'offrir à leurs familles la douceur d'un climat tempéré, et bénéficier de points de vue dégagés sur un paysage de vignobles, de champs et de vergers. Les parcelles, autrefois exclusivement dédiées aux ceps de vigne, furent peu à peu subdivisées afin d'y ériger de somptueuses demeures. Au fil du temps, les cabanes de vigneronns laissèrent place à des villas aux architectures soignées et parfois audacieuses, bâties en pierre ou en meulière, dotées de balcons, de terrasses panoramiques et de vastes jardins arborés.

La présence de ces jardins luxuriants, parfois agrémentés de parterres de fleurs, de tonnelles, de bassins et de sculptures, allait bien au-delà d'une simple mise en scène paysagère : elle témoignait d'un certain art de vivre, mêlant loisirs, recherche de confort et valorisation de la nature. La topographie des coteaux, qui permettait à chaque propriété de bénéficier d'une exposition optimale au soleil, stimulait la création de potagers, de vergers et de roseraies, contribuant à un cadre de vie à la fois productif, esthétique et agréable. Les propriétaires, plus aisés, ne se contentaient pas d'une résidence secondaire ; ils bâtissaient une image de prestige, affirmant leur rang social par la qualité architecturale et paysagère de leurs domaines.

Un peu plus tard, en 1922, des promoteurs vont s'intéresser à ces mêmes coteaux pour proposer des lotissements aux parisiens désireux d'acquérir une propriété à la campagne. Les affiches de promotion mettent en avant la « vue panoramique ravissante ».⁵⁹

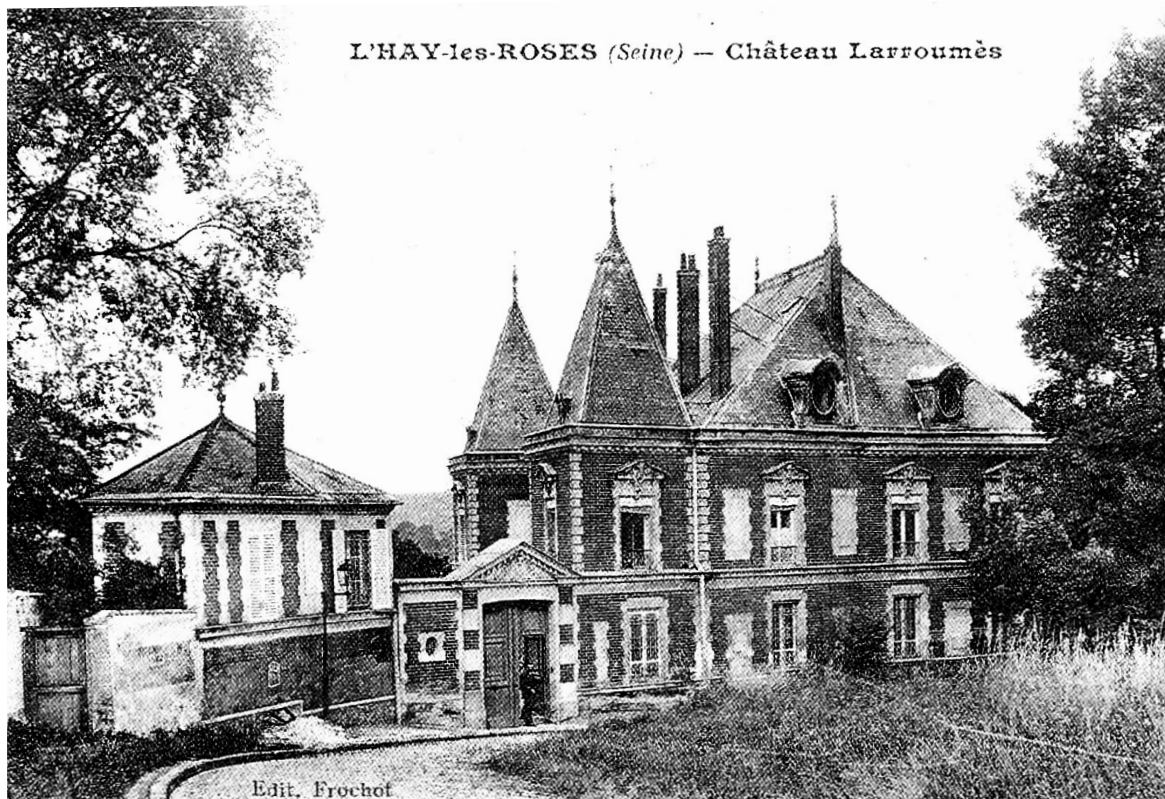
Cette transformation du territoire eut des conséquences notables sur la structure socio-économique et la morphologie urbaine. Aux parcelles viticoles, longtemps exploitées par des populations locales spécialisées dans la culture de la vigne, se superposaient désormais des îlots résidentiels prestigieux, formant une mosaïque complexe où coexistaient viticulteurs traditionnels et nouveaux venus aisés. Ce brassage contribua au développement de nouveaux modes de sociabilité, notamment à travers l'organisation de réceptions, de dîners et de rencontres dans les jardins.

⁵⁹ Les amis du vieux L'Haÿ, *L'Haÿ-les-Roses, vie et images du passé*, 94

Figure 38. Carte postale du château Larroumès © Archives des Amis du Vieux L'Haÿ

Figure 39. Affiches de promotion immobilière pour les nouveaux lotissements de L'Haÿ-les-Roses © Archives des Amis du Vieux L'Haÿ

L'HAY-les-ROSES (Seine) — Château Larroumès

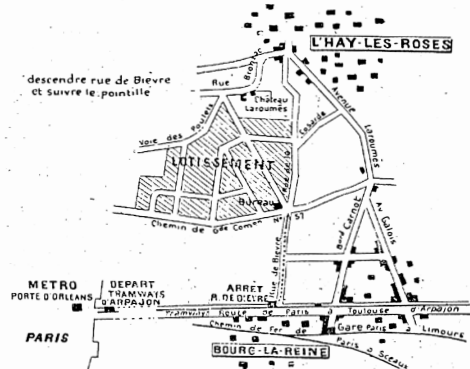


Edit. Frochot

Le Magnifique
PARC DE L'HAY-LES-ROSES
est mis en Lotissement

COMMUNICATIONS FACILES

TRAMWAYS: Châtelet - Atcuil-Cachan (Terminus) à 15 minutes.
Porte d'Orléans à Bourg-la-Reine (Descendre Station Bievre).
Prochainement un Tramway longera le Lotissement



S'ADRESSER :
sur PLACE les Mardi, Jeudi et Samedi après-midi,
le Dimanche toute la journée.
A PARIS, tous les jours, à M. LORIN, 79, Faubourg Saint-Denis

VOIR AU VERSO

PARC DE L'HAY-LES-ROSES

TERRAINS de toute contenance
depuis 8 francs le mètre

Plus-Value Importante, Rapide et Certaine

5 ANS POUR PAYER

ESCOMPTE 7 % AU COMPTANT

De larges Avenues sont tracées
L'Avenue principale, avec Eau et Gaz, sera empierrée et
procuera une PLUS-VALUE importante par ses débouchés.

Vue Panoramique Ravissante

PARISIENS, qui aimez la Campagne, n'achetez rien
sans aller visiter ce SUPERBE LOTISSEMENT.
En même temps que vous ferez une promenade
délicieuse dans le pays - justement réputé -
des Roses, vous serez charmé par la situation
particulièrement exceptionnelle et TOUTE D'AVENIR.

CONSTRUCTIONS IMMEDIATES A FORFAIT

avec les avantages de la Loi RIBOT

VOIR AU DOS

Ainsi, l’attractivité des coteaux de la Bièvre, initialement dictée par la qualité de la terre, l’ensoleillement et le potentiel viticole, conduisit graduellement à l’émergence d’un paysage résidentiel plus raffiné et cossu. Les villas qui ponctuent les collines, entourées de leurs espaces verts généreux, sont devenues le symbole d’une époque où l’on aspirait à conjuguer les plaisirs de la campagne, les délices du terroir et le confort d’une demeure haut de gamme, à quelques encablures seulement de la métropole parisienne.

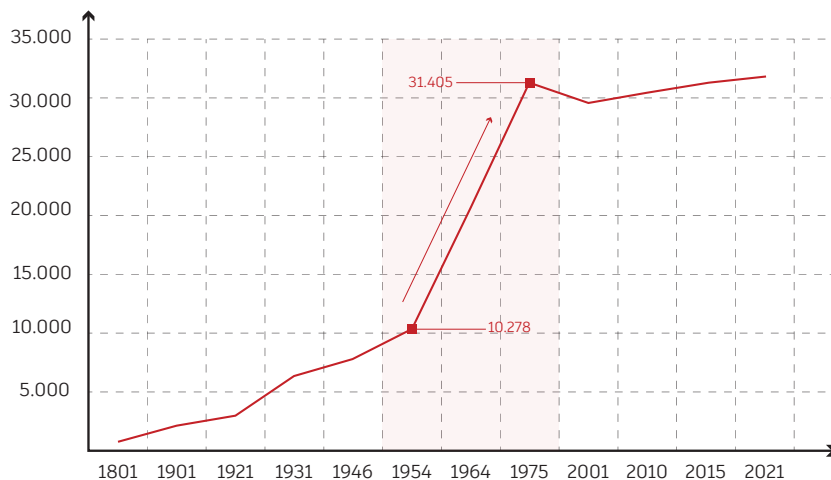
L’ESSOR DES GRANDS-ENSEMBLES SUR LE PLATEAU D’ORLY : SOLUTION À LA CRISE DU LOGEMENT

Après la Seconde Guerre mondiale, la France se retrouve confrontée à une grave pénurie de logements. Cette situation est principalement due à la destruction massive du parc immobilier causée par les bombardements, au retour des soldats démobilisés souvent déplacés géographiquement, à l’afflux de travailleurs immigrés nécessaires à la reconstruction économique, et au baby-boom démographique qui intensifie la demande en logements.⁶⁰

⁶⁰ Cupers, *La banlieue, un projet social*, 39.

Figure 40. Graphique de l’évolution démographique de L’Haÿ-les-Roses, redessin à partir du graphique des Amis du Vieux L’Haÿ © Archives des Amis du Vieux L’Haÿ

Figure 41. Photographies aériennes du grand-ensemble de la Vallée aux Renards © Archives des Amis du Vieux L’Haÿ





Face à cette urgence, aggravée par l'insalubrité des logements, l'État français décide d'intervenir de manière proactive pour endiguer la crise du logement. Pour ce faire, il facilite l'accès aux prêts pour les bailleurs sociaux, leur offrant des conditions très avantageuses. Ces prêts sont assortis de taux d'intérêt bas et permettent un remboursement échelonné qui commence seulement après la perception des premiers loyers. En contrepartie, les bailleurs sociaux s'engagent à produire des logements à loyers abordables, visant ainsi à reloger rapidement les familles mal-logées. ^[61 62]

Un des défis majeurs de cette période est la rareté des terrains constructibles. La forte pression sur le marché du logement oblige les constructeurs à se tourner vers des zones auparavant agricoles. Des localités comme L'Hay-les-Roses illustrent cette tendance, où la loi sur l'expropriation permet de transformer des terrains agricoles en terrains constructibles. Cette reconversion des terres agricoles est essentielle pour répondre à la demande croissante en logements et pour optimiser l'utilisation de l'espace urbain disponible.⁶³

Pour maximiser la densité d'habitat sur des surfaces limitées, les urbanistes adoptent de nouvelles formes urbaines, notamment la construction d'immeubles en hauteur en suivant les concepts énoncés par Le Corbusier dans la Charte d'Athènes de 1933 :

« C'est en faisant intervenir l'élément de hauteur que la solution sera donnée aux circulations modernes ainsi qu'aux loisirs, par l'exploitation des espaces libres ainsi créés. »⁶⁴

Les grands ensembles résidentiels deviennent une solution privilégiée, permettant de loger un grand nombre de personnes tout en libérant des espaces au sol pour les loisirs et en réintroduisant des espaces verts au cœur des environnements urbains. Cette approche permet non seulement de répondre à la pénurie de logements, mais aussi d'améliorer la qualité de vie en intégrant des espaces de détente et de nature dans les zones urbaines.

⁶¹ Kirszbaum, *En finir avec les banlieues?*, 49-54.

⁶² Merlin, *Des grands ensembles au cités - L'avenir d'une utopie*, 38.

⁶³ Merlin, *Des grands ensembles au cités - L'avenir d'une utopie*, 36.

⁶⁴ Le Corbusier, *La Charte d'Athènes*, 12.

Afin de réduire les coûts et d'accélérer la construction des grands immeubles, le choix des terrains est crucial pour les bailleurs sociaux. Ils privilégient les terrains plats afin d'éviter les travaux de terrassement coûteux et chronophages, ce qui permet une construction plus rapide et économique. À cette époque, les communes n'avaient aucun pouvoir décisionnel concernant l'emplacement de ces constructions ; les bailleurs sociaux détenaient l'entière autorité et sélectionnaient donc les terrains plats du plateau d'Orly et de L'Haÿ-les-Roses pour y implanter leurs projets de logement.⁶⁵

Les communes voisines, telles que Chevilly-Larue et Villejuif, ont également vu l'émergence de grandes barres et tours destinées à répondre rapidement aux besoins en logement de la région. Les immeubles sont érigés à un rythme soutenu, permettant de satisfaire promptement la demande de logements. Cette stratégie de construction efficace contribue à une forte croissance démographique dans les zones concernées, répondant de manière pragmatique à l'urgence du besoin en logements.

L'Haÿ-les-Roses a connu une croissance démographique très rapide grâce à la construction des grands ensembles du Jardin Parisien et de Lallier, ainsi qu'à celle des Castors. Ces projets résidentiels ont attiré de nombreux habitants, notamment des jeunes familles, et transformé profondément le paysage urbain local. La rapidité et l'efficacité de cette approche permettent de reloger un grand nombre de personnes en peu de temps, tout en optimisant l'utilisation de l'espace disponible et en améliorant la qualité de vie grâce à l'intégration d'espaces verts et de zones de loisirs.

La combinaison de la rareté des terrains constructibles et de la forte pression démographique due à la crise du logement conduit à une transformation profonde du paysage urbain français. La banlieue parisienne, en particulier, subit une mutation radicale avec l'essor de ces vastes ensembles résidentiels, redéfinissant les structures sociales et économiques de ces zones. Cependant, ces grands ensembles sont souvent situés loin des centres-villes et des pôles d'emploi, créant de nouvelles dynamiques résidentielles et des défis en matière de mobilité.

⁶⁵ Les amis du vieux L'Haÿ, Rencontre avec l'association des Amis du Vieux L'Haÿ, le 29/11/2024.



Figure 42. Carte des Jardins Parisiens et de Lallier - 1945

Figure 43. Carte des Jardins Parisiens et de Lallier - 1955

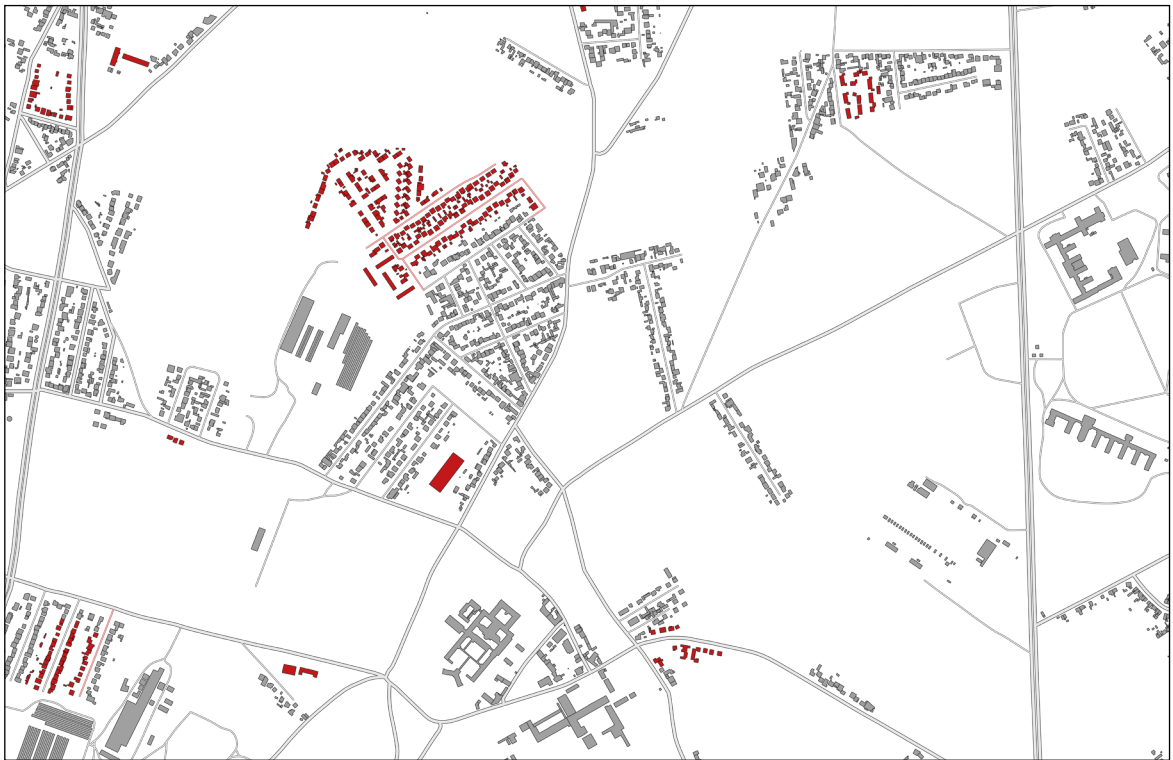




Figure 44. Carte des Jardins Parisiens et de Lallier - 1965

Figure 45. Carte des Jardins Parisiens et de Lallier - 1975



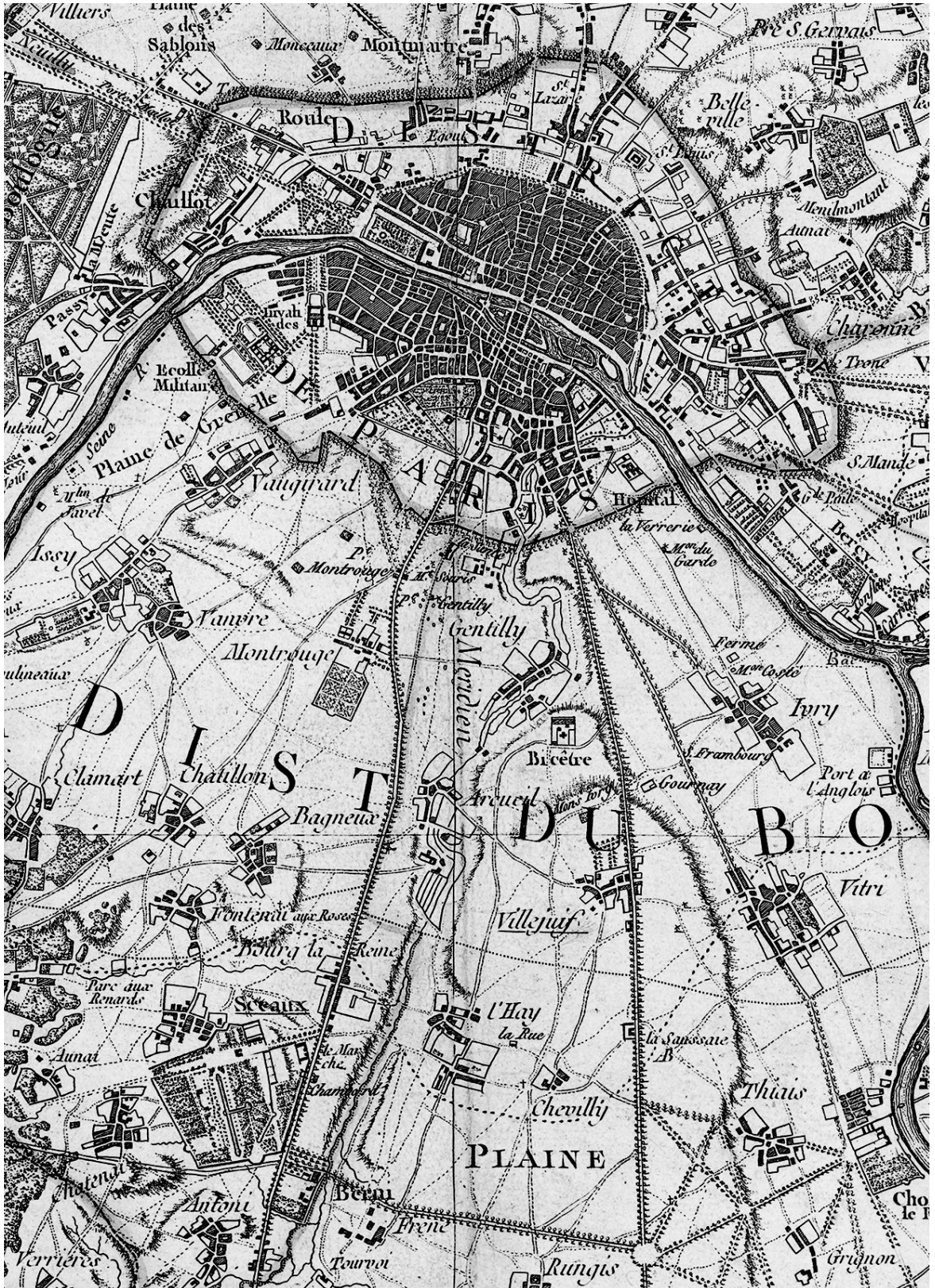
2. LE RÉSEAU D'INFRASTRUCTURE COMME ÉLÉMENT MOTEUR DES DYNAMIQUES SOCIALES ET ÉCONOMIQUES À L'HAÏ-LES-ROSES

L'HaÏ-les-Roses est un exemple frappant des communes de la périphérie parisienne qui, malgré leur proximité avec de grands axes de circulation, n'ont pas bénéficié d'une desserte directe et en ont souffert sur le plan économique et social. Historiquement positionnée en retrait de deux routes royales majeures, la ville s'est longtemps focalisée sur l'agriculture, faute d'infrastructures suffisantes pour attirer l'industrie et le commerce.

Au fil du temps, l'essor de l'automobile et la mise en place d'infrastructures lourdes, telles que l'autoroute A6, ont certes transformé le paysage de la banlieue sud. Toutefois, ces réalisations ont surtout servi à relier Paris à d'autres territoires plus lointains, reléguant L'HaÏ-les-Roses au rang de « point de passage » et accentuant les inégalités d'accessibilité entre populations motorisées et ménages ne disposant pas d'une voiture. Ainsi, alors que certaines communes voisines profitaient déjà des flux commerciaux et d'un lien direct avec la capitale, L'HaÏ-les-Roses a dû composer avec un réseau routier et ferroviaire conçu à une échelle plus large, souvent au détriment de ses besoins locaux.

L'HAÏ-LES-ROSES, UN DÉVELOPPEMENT RETARDÉ PAR SON ENCLAVEMENT PAR RAPPORT AU RÉSEAU ROUTIER HISTORIQUE

La commune de L'HaÏ-les-Roses, autrefois appelée Lay puis L'HaÏ, s'est formée dans un contexte géographique singulier. Bien que située à proximité de deux axes routiers majeurs – la route de Fontainebleau (RN7) et la route d'Orléans (RN20), deux anciennes voies royales essentielles à la circulation des marchandises vers la capitale – elle n'en était pas directement connectée. Alors que les communes voisines, implantées directement sur ces itinéraires, ont connu une croissance rapide grâce à une accessibilité privilégiée aux flux commerciaux entre Paris et le reste du pays, L'HaÏ-les-Roses s'est trouvée en retrait, à seulement deux kilomètres de ces routes. Ce léger décalage géographique a pourtant suffi à freiner le développement de la commune.



Privée de l'impulsion que ces voies de communication procuraient, L'Haÿ-les-Roses a vu son économie rester focalisée sur l'agriculture, un secteur déjà dominant, faute de disposer des atouts pour attirer l'industrie ou le commerce à la même échelle que ses voisines. Il faudra attendre le tournant du XXe siècle pour que l'activité industrielle commence enfin à s'y développer, inaugurant une nouvelle ère de transformations économiques et sociales.⁶⁶

Jusqu'à une période relativement tardive, les voies de circulation à L'Haÿ-les-Roses se résument souvent à de simples chemins de terre. Ces routes, difficiles à emprunter durant les périodes de fortes pluies, rendent les déplacements lents et compliqués, entravant à la fois la mobilité des habitants et celle des marchandises. Dans un contexte de mutation économique, où le commerce et l'industrie s'appuient sur la rapidité des flux, l'inadaptation du réseau routier local a retardé le passage de l'économie agraire vers un modèle plus diversifié et plus intégré dans la dynamique régionale.

L'ARRIVÉE DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET LA PROMOTION DE LA MOBILITÉ INDIVIDUELLE

Le développement de l'automobile constitue l'un des phénomènes les plus emblématiques des Trente Glorieuses, une période de prospérité économique et de transformation sociale s'étendant de la fin de la Seconde Guerre mondiale à la crise pétrolière de 1973.⁶⁷ En France, cette ère a été marquée par une mutation profonde des modes de transport, où l'automobile a progressivement supplanté les moyens de déplacement traditionnels, devenant un symbole de liberté et de modernité.

L'apparition de modèles de voitures plus accessibles a joué un rôle crucial dans la démocratisation de l'automobile. Cette accessibilité accrue a conduit à une hausse spectaculaire de la possession de véhicules. En 1967, environ 20 % des foyers français possédaient au moins une voiture, témoignant de l'essor rapide de l'automobilisation.⁶⁸

⁶⁶ Leveau-Fernandez, « Les Trente Glorieuses », 201.

⁶⁷ Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, « Les Trente Glorieuses ».

⁶⁸ Flonneau, *Paris et l'automobile. Un siècle de passions*, 159.

Cette période a vu une explosion de la demande en infrastructures routières, avec la construction de nouvelles routes, autoroutes et parkings pour répondre aux besoins croissants des automobilistes. L'augmentation du nombre de voitures a également stimulé des secteurs économiques connexes tels que l'industrie pétrolière, la fabrication de pièces automobiles, et les services de réparation et d'entretien.

L'automobile est devenue un élément central de la vie quotidienne, facilitant les trajets domicile-travail, les loisirs et les voyages. Cette mobilité accrue a favorisé l'expansion des banlieues, permettant aux habitants de vivre plus loin des centres urbains tout en maintenant des liens professionnels et sociaux avec ces derniers. En outre, l'automobile a joué un rôle clé dans la modernisation des zones rurales, réduisant l'isolement des communautés éloignées et intégrant davantage ces régions dans le tissu économique national.

Malgré cette démocratisation, l'usage de l'automobile restait majoritairement l'apanage des classes les plus aisées. Les ménages disposant de revenus plus élevés avaient non seulement les moyens d'acheter plusieurs véhicules, mais pouvaient également supporter les coûts associés à leur possession, tels que l'assurance, le carburant et l'entretien. Il fallait par exemple travailler 39 minutes au SMIC en 1960 pour pouvoir se payer un litre de carburant, contre 10 minutes aujourd'hui, en sachant que les véhicules consommaient beaucoup plus de carburant à l'époque.⁶⁹ En revanche, les classes populaires étaient souvent limitées à une seule voiture par ménage ou dépendaient encore fortement des transports en commun pour leurs déplacements quotidiens.

Cette disparité a contribué à creuser les inégalités sociales, en créant une division nette entre ceux qui pouvaient profiter pleinement des avantages de l'automobile et ceux qui étaient contraints par des contraintes économiques à se restreindre dans leur mobilité. Les transports en commun, malgré leur importance pour les ménages modestes, ont progressivement été délaissés et sous-financés, réduisant leur qualité et leur disponibilité.

⁶⁹ Orfeuil et Ripoll, *Accès et mobilité : les nouvelles inégalités*, 41.

Cela a limité les opportunités économiques et sociales pour les classes moins favorisées, renforçant ainsi les inégalités territoriales et sociales.⁷⁰

Le boom de l'industrie automobile et les politiques publiques orientées vers la valorisation de la voiture personnelle vont profondément modifier la donne. La construction d'infrastructures lourdes, telles que l'autoroute A6, symbolise cette volonté de fluidifier les déplacements individuels et de relier rapidement Paris à sa périphérie et au-delà. L'Haÿ-les-Roses se retrouve alors au cœur de nouvelles logiques de transport autoroutier, où l'accès à la mobilité motorisée devient synonyme d'intégration économique.

INÉGALITÉS SOCIALES ET ACCESSIBILITÉ : L'AUTOROUTE UN OUTIL À DOUBLE TRANCHANT

Cependant, le choix du tracé de l'autoroute a engendré des tensions significatives entre les communes concernées, chacune cherchant à préserver son intégrité territoriale, son cadre de vie et à minimiser les expropriations ainsi que les divisions urbaines. Dès 1934, les ingénieurs des Ponts et Chaussées ont commencé à envisager un projet d'autoroute au sud de Paris, visant à relier la capitale à Lyon. Ce projet prévoyait de traverser plusieurs communes situées au sud de Paris, telles qu'Arcueil et Gentilly, afin de connecter la future autoroute A6 au boulevard périphérique, dont la réalisation a été finalisée en 1973.⁷¹ Le tracé proposé devait traverser un terrain situé à cheval entre Arcueil et Gentilly, une zone majoritairement non construite.

En 1950, le plan d'aménagement de la région parisienne a été révisé, confirmant la nécessité de créer une autoroute au sud de Paris. Ce projet a alors été soumis à une enquête publique. Dans les communes d'Arcueil, Gentilly, Villejuif et Thiais, le projet a rencontré une forte opposition, aboutissant à un rejet avec 6 194 voix contre. Les opposants craignaient les conséquences de l'expropriation de certains propriétaires, la suppression d'un parc et d'un stade, malgré les efforts visant à limiter les destructions de bâtiments et d'espaces verts.

⁷⁰ Passalacqua, Fourcaut, et Harismendy, « Une société du mouvement face à ses nouveaux territoires ».

⁷¹ Vasseur, « EN IMAGES - Il y a 50 ans, le "périph" de Paris était inauguré (et déjà critiqué) ».

Figure 47. Photographies aériennes de la construction de l'autoroute A6 à L'Haÿ-les-Roses © IGN



En réponse, les élus des communes affectées ont proposé un contre-projet. Toutefois, ce dernier a été rejeté par le ministère, et l'autoroute a été construite selon le tracé initialement prévu.⁷²

Ce projet d'autoroute illustre la complexité des relations entre les pouvoirs publics, les élus locaux et les populations dans la conception et la réalisation de grandes infrastructures. Il démontre que la construction de tels projets est systématiquement priorisée par rapport aux intérêts et aux préoccupations des communes locales impactées. Cette dynamique met en lumière les défis inhérents à la planification urbaine à grande échelle, où les décisions centralisées peuvent souvent entrer en conflit avec les aspirations et les besoins des communautés locales.

L'introduction de l'autoroute dans le paysage local ne profite pas à tous. Si elle permet à certaines catégories de population, notamment les plus aisées, de se déplacer rapidement, elle se révèle inutile, voire injuste, pour ceux qui n'ont pas les moyens d'acquérir une automobile. Les coûts liés à l'achat et à l'entretien d'une voiture excluent une partie importante des habitants de ces nouvelles possibilités de mobilité. L'autoroute, pensée avant tout pour les flux entre Paris et les territoires éloignés, ne sert guère les intérêts des banlieusards les plus modestes. Elle accentue même les inégalités sociales, en établissant un privilège d'accès aux opportunités économiques pour les seuls ménages motorisés.

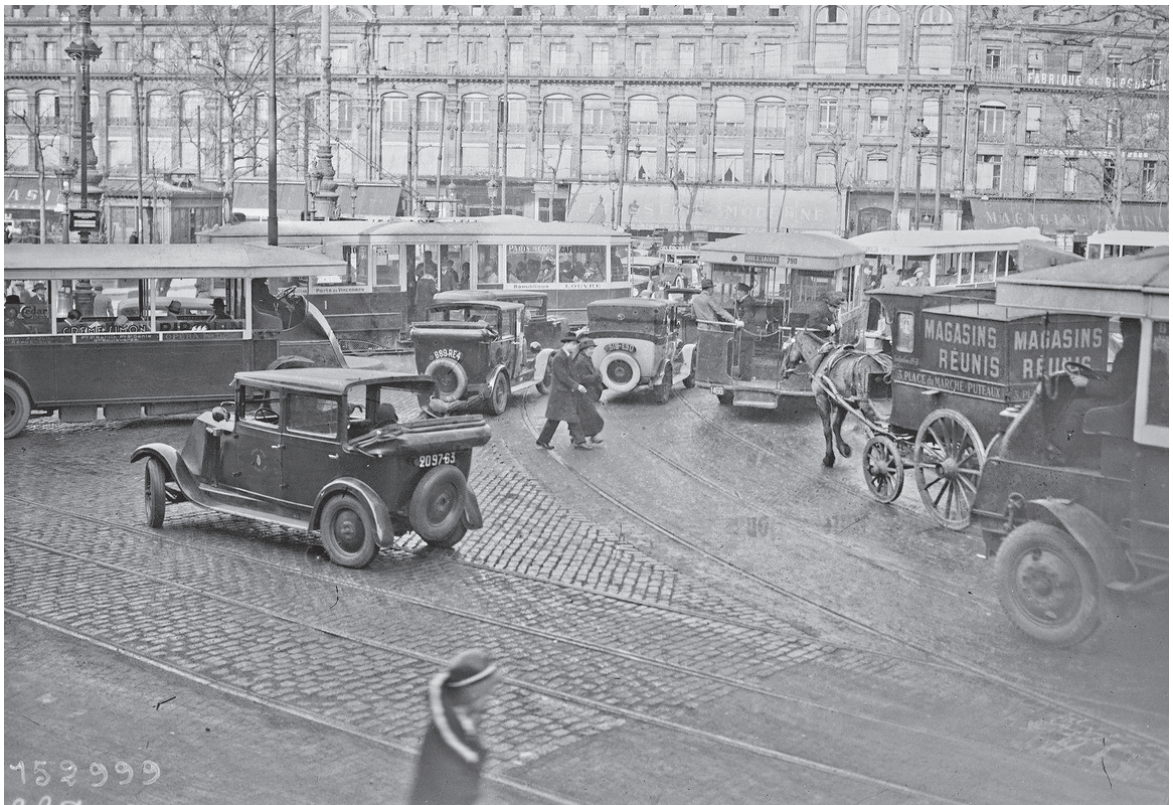
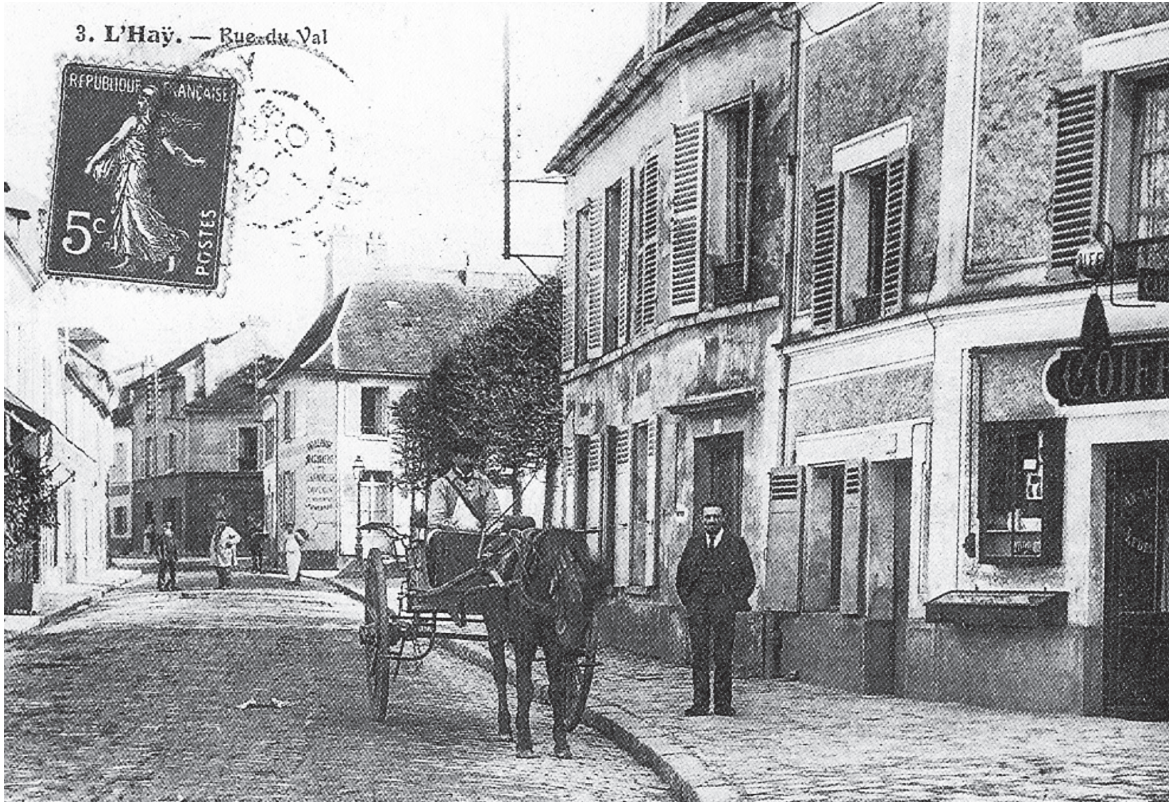
ÉVOLUTION DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LE VAL DE BIÈVRE : DE L'OMNIBUS À CHEVAL AUX RÉSEAUX DE BUS MOTORISÉS

⁷² Leveau-Fernandez, « Moyens de communication et développement économique en Val de Bièvre », 141-42.

Figure 48. Carte postale de la Rue du Val à L'Hay-les-Roses avec un omnibus à cheval © Archives des Amis du Vieux L'Hay

Figure 49. Circulation sur la place de la République © BNF

Jusqu'à la fin du Second Empire en 1870, les omnibus à chevaux représentaient presque l'unique mode de transport en commun dans les banlieues parisiennes. Ces véhicules étaient lents et peu capacitaires (en moyenne 20 places assises), limitant leur efficacité et leur capacité à répondre aux besoins croissants de mobilité des populations suburbaines.



Cette inefficacité des transports en commun renforçait l'isolement des communes du Val de Bièvre, entravant leur développement économique et social. Le Val de Bièvre a longtemps souffert d'une desserte en transports en commun particulièrement déficiente. Seule la ville de Gentilly, située plus près de Paris, bénéficiait d'un service d'omnibus à cheval qui permettait aux habitants de se rendre directement dans la capitale, jusqu'à l'actuelle Place d'Italie et Denfert-Rochereau.⁷³ Pour les autres communes du Val de Bièvre, les options de transport étaient extrêmement limitées, se réduisant principalement à de petits réseaux d'omnibus communaux à cheval. En dehors de la marche à pied, ces moyens de déplacement restreints rendaient la mobilité des habitants difficile et peu pratique. À L'Haÿ-les-Roses, par exemple, un omnibus reliait le centre-ville à la gare de train de Bourg-la-Reine, offrant une unique liaison vers les transports ferroviaires disponibles.⁷⁴

À partir de l'Exposition Universelle de 1855 à Paris, une évolution significative a commencé à s'opérer avec l'introduction des tramways hippomobiles. Sous le contrôle de la Compagnie Générale des Omnibus (CGO), créée la même année, ce nouveau mode de transport offrait une alternative plus rapide et plus fiable que les omnibus traditionnels. Les tramways hippomobiles facilitaient non seulement les déplacements vers Paris, mais aussi les liaisons intercommunales au sein du Val de Bièvre grâce à une capacité augmentée de 48 voyageurs pour les voitures à impériales.⁷⁵

À L'Haÿ-les-Roses, à partir du XX^e siècle, le tramway s'est progressivement étendu depuis le centre-ville, traversant la commune voisine de Villejuif avant de rejoindre la capitale via l'actuelle route nationale 7 (N7). Cette extension a considérablement amélioré l'accessibilité de L'Haÿ-les-Roses, favorisant ainsi son intégration dans le réseau urbain parisien et stimulant son développement.⁷⁶

Les tramways hippomobiles, très coûteux dû à l'entretien d'une cavalerie de plus de 16.000 chevaux en 1878, ont peu à peu été remis en question par la CGO. Plusieurs expérimentations ont été mises en place pour développer

⁷³ Leveau-Fernandez, « Moyens de communication et développement économique en Val de Bièvre », 143.

⁷⁴ Les amis du vieux L'Haÿ, *L'Haÿ-les-Roses, vie et images du passé*, 44.

⁷⁵ Laisney, *Atlas du tramway dans les villes françaises*, 275-77.

⁷⁶ Leveau-Fernandez, « Moyens de communication et développement économique en Val de Bièvre », 145.

des motrices à vapeur ou encore à air comprimé, en vain. Finalement, après l'Exposition de l'Électricité en 1881, la Compagnie Générale des Omnibus a graduellement remplacé l'ensemble de son parc par des tramways électriques alimentés par câbles aériens, installés exclusivement sur les lignes de banlieue pour préserver le paysage parisien des câbles fixés aux façades. Cette transition technologique a permis d'accélérer les déplacements et d'accroître la capacité de transport, rendant les trajets plus confortables et efficaces pour les voyageurs. L'introduction des tramways électriques a ainsi marqué une étape majeure dans l'amélioration des infrastructures de transport du Val de Bièvre, contribuant à réduire l'isolement des communes et à dynamiser leur croissance économique et démographique. Le réseau de tramway atteint son apogée en 1928 avec 120 lignes et 960 kilomètres de voies entre la banlieue et la capitale.⁷⁷

À partir de la fin de l'entre-deux guerres, les réseaux de tramways en France ont progressivement été remplacés par des réseaux de bus motorisés. Cette transition s'explique par plusieurs facteurs, dont la flexibilité accrue des bus par rapport aux tramways, la réduction des coûts d'infrastructure notamment par la réhabilitation d'anciens bus militaires, et l'augmentation de la demande pour des services de transport plus adaptés aux nouvelles dynamiques urbaines et à l'expansion des zones périurbaines.⁷⁸

En conséquence de cette évolution, les trajectoires des réseaux de transport en commun ont été réajustées pour suivre les axes routiers majeurs, en partant des gares ferroviaires. Cette adaptation répondait aux nouvelles infrastructures routières, orientées vers la mobilité automobile. Cette réorientation a eu pour effet de modifier significativement les itinéraires traditionnels des tramways, souvent linéaires et rigides, afin de les aligner avec les routes principales.

Cette harmonisation permettait une meilleure connectivité avec les nouvelles zones urbaines en expansion, facilitant ainsi l'intégration des transports en commun dans le tissu urbain modernisé et répondant aux besoins croissants de mobilité des populations urbaines et périurbaines.

⁷⁷ Laisney, *Atlas du tramway dans les villes françaises*, 278-80.

⁷⁸ Leveau-Fernandez, « Moyens de communication et développement économique en Val de Bièvre », 146.

Dans le cas spécifique de la commune de L'Haÿ-les-Roses, cette réorganisation a eu des répercussions notables sur la desserte en transports en commun. En effet, la modification des trajectoires des réseaux de bus motorisés sur la RN7 et la RN20 a entraîné une diminution de la fréquence et de la qualité des services de transport disponibles pour les résidents de L'Haÿ-les-Roses. La commune, précédemment desservie par des tramways reliant directement le centre-ville et les quartiers résidentiels aux centres urbains voisins, s'est retrouvée moins bien connectée aux réseaux de transport de par son éloignement des routes principales et de ce fait des nouveaux bus, limitant ainsi l'accessibilité et la mobilité des habitants.

LE RER, UN OUTIL DE DÉSENCLAVEMENT PARTIEL MAIS TARDIF

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, la banlieue parisienne a connu une augmentation démographique spectaculaire avec une importance démographique dépassant celle de Paris à partir de 1946.⁷⁹ Cette croissance rapide a non seulement exacerbé la crise du logement déjà mentionnée, mais a également entraîné une demande accrue en matière de transports en commun. Le réseau de transport existant, déjà fortement sollicité, s'est rapidement retrouvé saturé face à l'afflux continu de voyageurs.⁸⁰

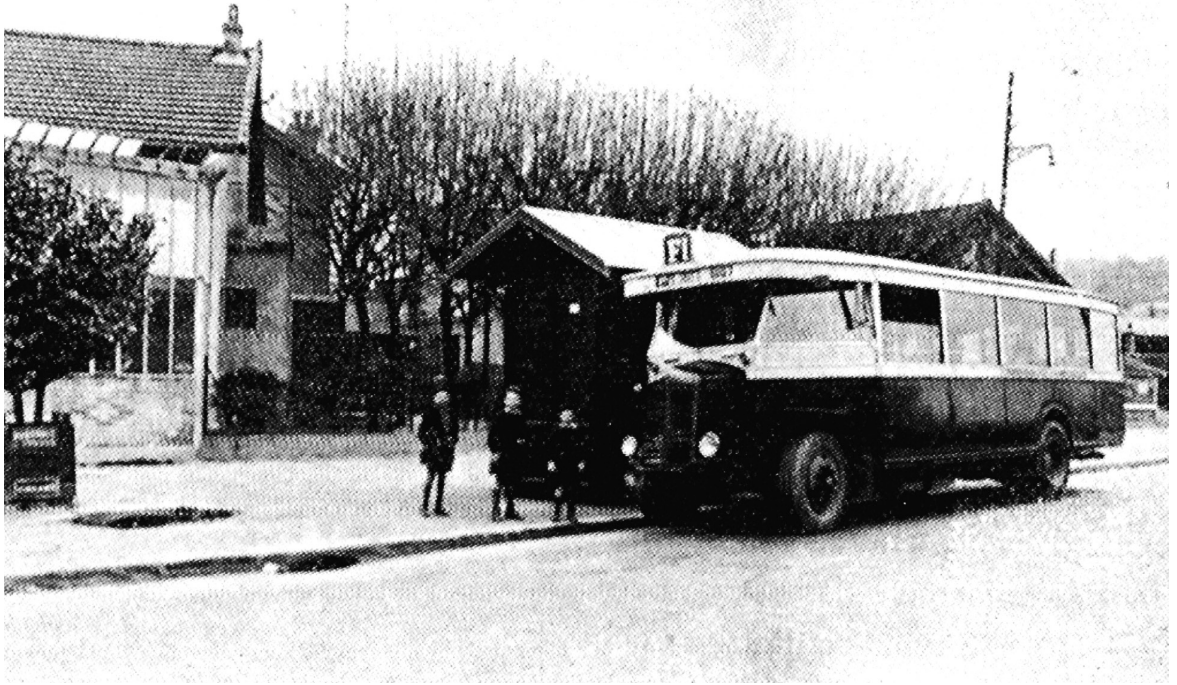
Les bus de banlieue, essentiels pour relier les différents quartiers à Paris, n'ont plus pu répondre efficacement à la demande croissante notamment dans les villes comme L'Haÿ-les-Roses, très dépendantes des bus. Leur fréquence et leur capacité ont été insuffisantes pour accueillir le nombre toujours croissant d'habitants nécessitant des déplacements quotidiens vers la capitale et ses environs.

Parallèlement, les trains, qui constituaient une des principales liaisons ferroviaires, se sont également retrouvés dépassés. Leurs horaires et leur capacité d'accueil ne suffisaient plus à gérer le flux massif de passagers, conduisant à des engorgements fréquents et à une détérioration de la qualité du service.

⁷⁹ Laisney, *Atlas du tramway dans les villes françaises*, 281.

⁸⁰ RATP, « Le RER, des origines à sa réalité », 18.

Figure 50. Photographies des bus de L'Haÿ-les-Roses © Archives des Amis du Vieux L'Haÿ



La ligne de Sceaux, principale connexion ferroviaire reliant le Val de Bièvre à Paris en passant par Bourg-la-Reine a vu sa fréquentation exploser en 1946 atteignant 48 millions de voyageurs .

En 1965, le journal *Le Monde* dénonce dans ses colonnes ces dysfonctionnements avec un titre évocateur « Trop de boue, pas assez de trains »⁸¹ mettant en lumière les problèmes auxquels sont confrontés les habitants des banlieues désirant se rendre à Paris. Les routes ne sont pas assez développées dans les banlieues et le réseau de trains n'est pas suffisant pour satisfaire la demande.

Cette saturation généralisée du réseau de transports en commun en banlieue a mis en lumière les limites des infrastructures existantes et l'urgence de leur modernisation. Les autorités locales et nationales ont dû repenser et réorganiser le système de transport pour mieux répondre aux besoins de la population en pleine expansion. Cela a conduit à des initiatives visant à augmenter la capacité des bus et des trains, à introduire de nouvelles lignes de transport et à améliorer la fréquence des services.

Pour ce faire, divers projets ont été proposés par les organismes régionaux chargés de la planification. Bien qu'à cette époque 60 % des budgets de transport soient consacrés à la construction du nouveau réseau routier, dès 1950, un projet de réseau ferré de transport en commun a été étudié pour relier les cinq nouvelles villes prévues et réduire la centralité de Paris.⁸² Un premier projet de réseau express régional (RER), élaboré dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris de 1965 (SDAURP), prévoyait la création de deux axes de mobilité est-ouest parallèles au nord et au sud de la capitale, connectant Marne-la-Vallée à Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines à Évry-Melun.⁸³ Ce projet, destiné à résoudre les problèmes liés à la centralité de la capitale dans le réseau de transport parisien, a été abandonné au profit du tracé actuel du RER, adopté en 1971 à la suite d'un accord entre la SNCF et la RATP.⁸⁴ Plusieurs lignes de chemin de fer existantes ont alors été prolongées dans Paris afin de créer de nouvelles lignes traversant la capitale et s'étendant en banlieue, reliant ainsi les différents pôles stratégiques.

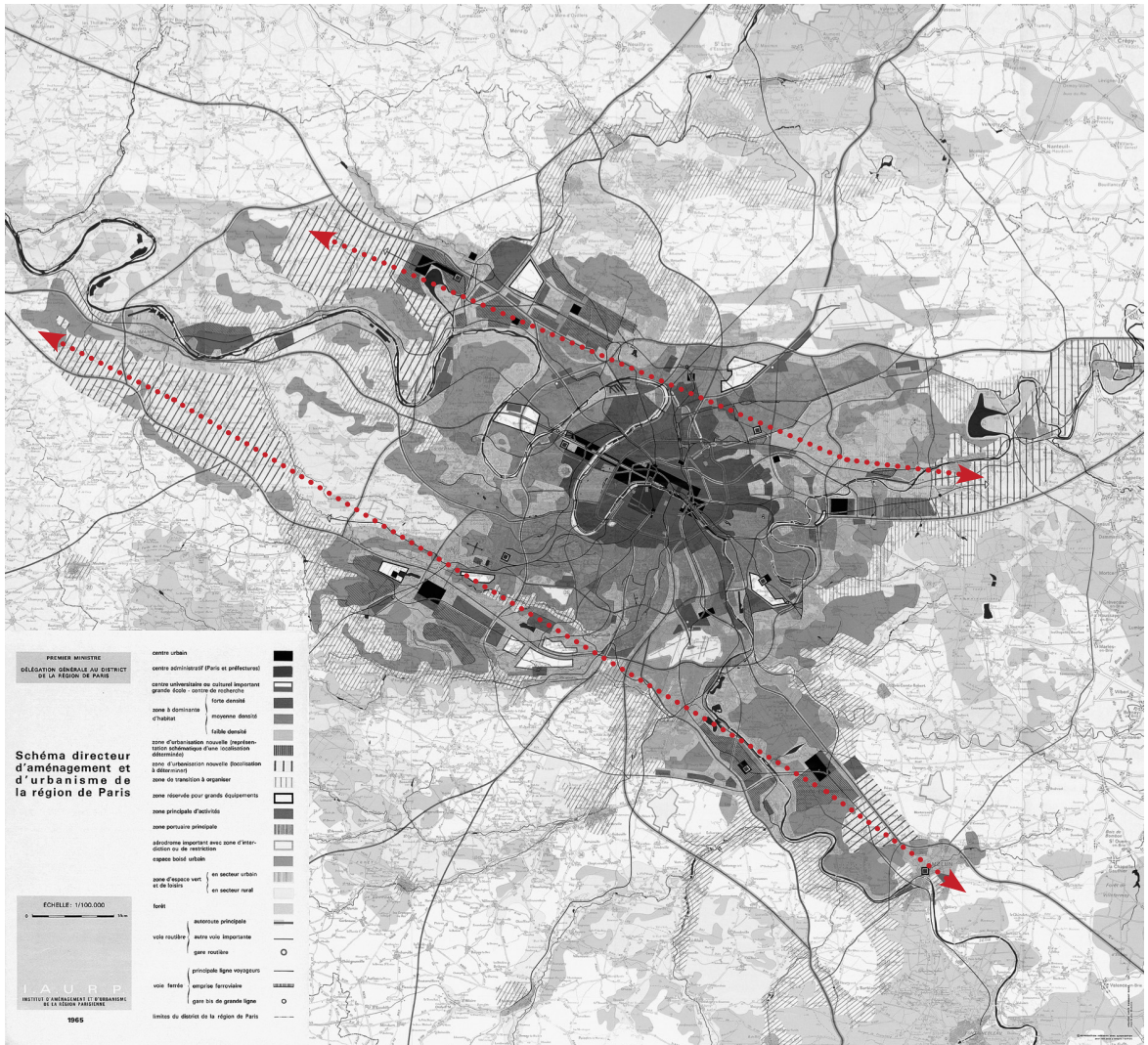
⁸¹ Passalacqua, Fourcaut, et Harismendy, « Une société du mouvement face à ses nouveaux territoires ».

⁸² Laisney, *Atlas du tramway dans les villes françaises*, 281.

⁸³ Secchi et Viganò, *La ville poreuse*, 148.

⁸⁴ Laisney, *Atlas du tramway dans les villes françaises*, 281.

Figure 51. Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris © APUR



Au sud de la capitale, l'ancienne ligne de Sceaux a été modernisée et étendue d'abord jusqu'à Châtelet-Les Halles, puis jusqu'à la Gare du Nord, permettant ainsi une connexion avec la ligne SNCF de Roissy et Mitry et donnant naissance à l'actuel RER B.⁸⁵ Cette nouvelle ligne, qui relie Saint-Rémy-lès-Chevreuse à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle en passant par Bourg-la-Reine et desservant une grande partie de la vallée de la Bièvre, visait à reconnecter les communes de la vallée avec la Capitale. Cependant, à L'Haÿ-les-Roses, cette initiative a du mal à produire des effets immédiats. L'éloignement des principales stations et l'arrivée tardive de ce réseau à partir des années 1970 ont réduit l'impact potentiel de cette nouvelle offre de transport en commun. Ainsi, malgré une volonté affichée de rééquilibrage territorial, le RER ne parvient pas, dans un premier temps, à corriger les disparités socio-spatiales à L'Haÿ-les-Roses ni à rendre la mobilité accessible à tous.

LE DÉCLIN DES GRANDS ENSEMBLES FACE AU MANQUE D'ACCESSIBILITÉ

Cet enjeu de l'accessibilité se reflète également dans le devenir des grands ensembles, érigés lors de la période de forte croissance démographique et urbaine d'après-guerre. L'utopie moderniste, qui visait à offrir un logement confortable et abordable à tous, se heurte à la réalité des réseaux de transport insuffisants. L'absence prolongée de la ligne de métro 7 à Villejuif jusqu'en 1985,⁸⁶ l'éloignement de la ligne de RER B, ou encore la dépendance à la voiture dans un contexte de faible motorisation de la population, participent à la marginalisation progressive de ces quartiers.

En 1964, une étude significative réalisée à Sarcelles révèle que 16 % des résidents n'ont que deux heures entre leur retour à domicile après une journée de travail et leur coucher. Ce court laps de temps complique la participation à des activités sociales ou familiales, accentuant ainsi le sentiment d'isolement. Cette contrainte temporelle, due à des trajets quotidiens longs et épuisants, s'ajoute aux conditions de vie déjà défavorables dans les grands ensembles.

⁸⁵ RATP, « Le RER, des origines à sa réalité », 2.

⁸⁶ RATP, « Une ligne, une histoire ».

Figure 52. Photographies personnelles des grands-ensembles de L'Haÿ-les-Roses



Les habitants, souvent isolés dans ces zones éloignées des centres urbains, se trouvent privés des opportunités de sociabilisation en dehors de leur environnement professionnel. Par conséquent, cette pression sur leur emploi du temps contribue à une désintégration progressive du tissu social, les plongeant dans une forme de solitude sociale aggravée par l'impossibilité de développer des interactions en dehors du travail. Le manque de temps libre, associé à des conditions de transport inadéquates, reflète une dimension plus large de l'isolement auquel sont confrontés les habitants des grands ensembles, renforçant un sentiment de marginalisation au sein d'une société qui valorise de plus en plus la mobilité et la sociabilité.⁸⁷

Soutenues par une politique d'accession à la propriété encouragée par les divers gouvernements de droite, les résidents insatisfaits des grands ensembles ont progressivement abandonné les grandes barres et tours pour acquérir leur propre logement. Grâce aux dispositifs d'aide à l'accession à la propriété (PAP, APL), les classes moyennes des grands ensembles, attirées par la perspective d'un cadre de vie amélioré, ont migré vers des périphéries plus éloignées où elles ont pu acquérir des terrains à moindre coût et construire des pavillons. Progressivement, les grands ensembles se sont vidés, et les logements vacants ont eu du mal à trouver preneur.

Pour occuper ces logements inoccupés, les bailleurs sociaux ont alors orienté leur politique vers une autre catégorie de population, composée notamment d'immigrants postcoloniaux ou de personnes relogées à la suite de la disparition des bidonvilles. Les grands ensembles ont ainsi évolué en territoires caractérisés par une diversité sociale accrue, mais également par une précarité plus marquée. Cette transformation s'inscrit dans une dynamique territoriale où l'accessibilité aux transports devient un élément crucial pour l'intégration urbaine et économique des habitants.⁸⁸

En somme, le réseau d'infrastructures à L'Haÿ-les-Roses, longtemps inadapté, a constitué un frein au développement industriel de la commune, limitant ses opportunités économiques et rendant complexe la transition

⁸⁷ Passalacqua, Fourcaut, et Harismendy, « Une société du mouvement face à ses nouveaux territoires », 2-8.

⁸⁸ Merlin, *Des grands ensembles au cités - L'avenir d'une utopie*, 81-83.

vers un modèle urbain plus diversifié. L'arrivée de l'automobile et la mise en place d'infrastructures autoroutières ont été conçues pour favoriser la mobilité et la croissance, mais ont également généré des inégalités d'accès et des tensions entre les territoires. Le RER, pensé comme un outil de désenclavement, n'a pas immédiatement profité à la population locale, tandis que l'insuffisance des moyens de transport accessibles a contribué au déclin progressif de l'attractivité des grands ensembles. Au cœur de ces enjeux, l'accessibilité aux réseaux de transport apparaît comme la clé de lecture majeure des dynamiques sociales, économiques et résidentielles qui ont façonnées L'Haÿ-les-Roses au fil du temps.

CONCLUSION

L'Haÿ-les-Roses est aujourd'hui le fruit d'une histoire urbaine complexe, où la topographie et les politiques de logement d'après-guerre ont façonné une mosaïque de quartiers aux trajectoires variées. Les briqueteries et l'industrie de la terre cuite ont laissé leurs empreintes dans des cités ouvrières aujourd'hui réinvesties, tandis que les lotissements dits du Jardin parisien témoignent d'une occupation plus spontanée du plateau d'Orly. Afin de remédier à la pénurie de logements, les grands ensembles érigés dans l'immédiat après-guerre ont suscité un essor démographique tout en métamorphosant la physionomie socio-économique de la commune.

Toutefois, l'absence prolongée d'une offre de transport adaptée, l'arrivée tardive du RER conjuguée à des politiques favorisant l'accession à la propriété, a progressivement entraîné le déclin de ces grands ensembles. Le décalage entre l'essor de la voiture individuelle, la mise en place d'infrastructures autoroutières et l'arrivée plus tardive du RER a continué d'accentuer les disparités entre quartiers, aggravant l'isolement de certains secteurs.

Comprendre ces héritages permet de mieux cerner les défis de demain, qu'il s'agisse de préserver la mixité, d'améliorer l'accessibilité ou de réconcilier développement économique et cohésion territoriale.



M 14 L'Hajj-les-Roses

CHAPITRE III.

LE GRAND PARIS ET L'HAÏ-LES-ROSES, QUELLES PERSPECTIVES POUR DEMAIN?

Les enjeux contemporains de l'urbanisme et des politiques publiques émergent d'un passé marqué par une absence notable de prise en compte des questions environnementales et par des interventions souvent précipitées visant à résoudre des problématiques immédiates, telles que la crise du logement d'après-guerre. Durant cette période de reconstruction, les priorités se sont concentrées sur la fourniture rapide de logements et le développement des infrastructures essentielles, reléguant au second plan les considérations environnementales et sociales. Cette approche, bien que nécessaire à court terme, a conduit à une urbanisation caractérisée par une dépendance accrue à l'automobile, une ségrégation spatiale et des tensions sociales persistantes.

Face aux défis actuels, tels que le changement climatique, l'augmentation des inégalités sociales et la saturation des réseaux de transport, il devient impératif de repenser les modes de déplacement et d'aménagement urbain.

Le projet du Grand Paris, initié au début des années 2000 et impliquant divers acteurs publics et privés, se présente comme une réponse ambitieuse à ces enjeux. En mobilisant des leviers d'action axés sur la mobilité durable et l'inclusion sociale, le Grand Paris vise à rééquilibrer le territoire francilien, à désenclaver les quartiers périphériques et à promouvoir une mobilité plus équitable et respectueuse de l'environnement. Il est donc pertinent de comprendre comment ce projet prévoit de repenser nos modes de déplacement à l'échelle régionale et de changer les habitudes de milliers de personnes d'ici 2030. Sera-t-il possible pour tous de vivre dans la nouvelle métropole du Grand Paris ?

1. VERS UN RÉSEAU DE TRANSPORT PLUS POLYCENTRIQUE ET VARIÉ : LES DÉFIS DU GRAND PARIS EXPRESS

L'organisation traditionnelle des transports en Île-de-France, centrée sur la capitale, a longtemps renforcé la dépendance aux lignes de métro et de RER, marginalisant de nombreux territoires de banlieue (cf. partie 1). Le Grand Paris Express (GPE) ambitionne de rompre avec ce schéma radial en créant un réseau de lignes automatiques, en partie circulaires, pour mieux connecter les principaux pôles économiques et résidentiels. Au-delà de l'aspect purement technique, le GPE cherche aussi à répondre à des enjeux sociaux : favoriser l'accessibilité des quartiers enclavés, encourager les mobilités actives et réduire les inégalités territoriales.

À travers l'exemple de communes longtemps isolées, comme L'Haÿ-les-Roses, cette section analyse la manière dont l'arrivée du Grand Paris Express peut stimuler le développement socio-économique tout en soulevant des questions d'équité et de mixité. La complémentarité entre transports lourds, bus et vélo apparaît alors comme une voie privilégiée pour constituer un réseau plus varié, capable de transformer durablement la carte des mobilités dans la région francilienne.

GRAND PARIS EXPRESS : LA RECONNEXION DES BANLIEUES

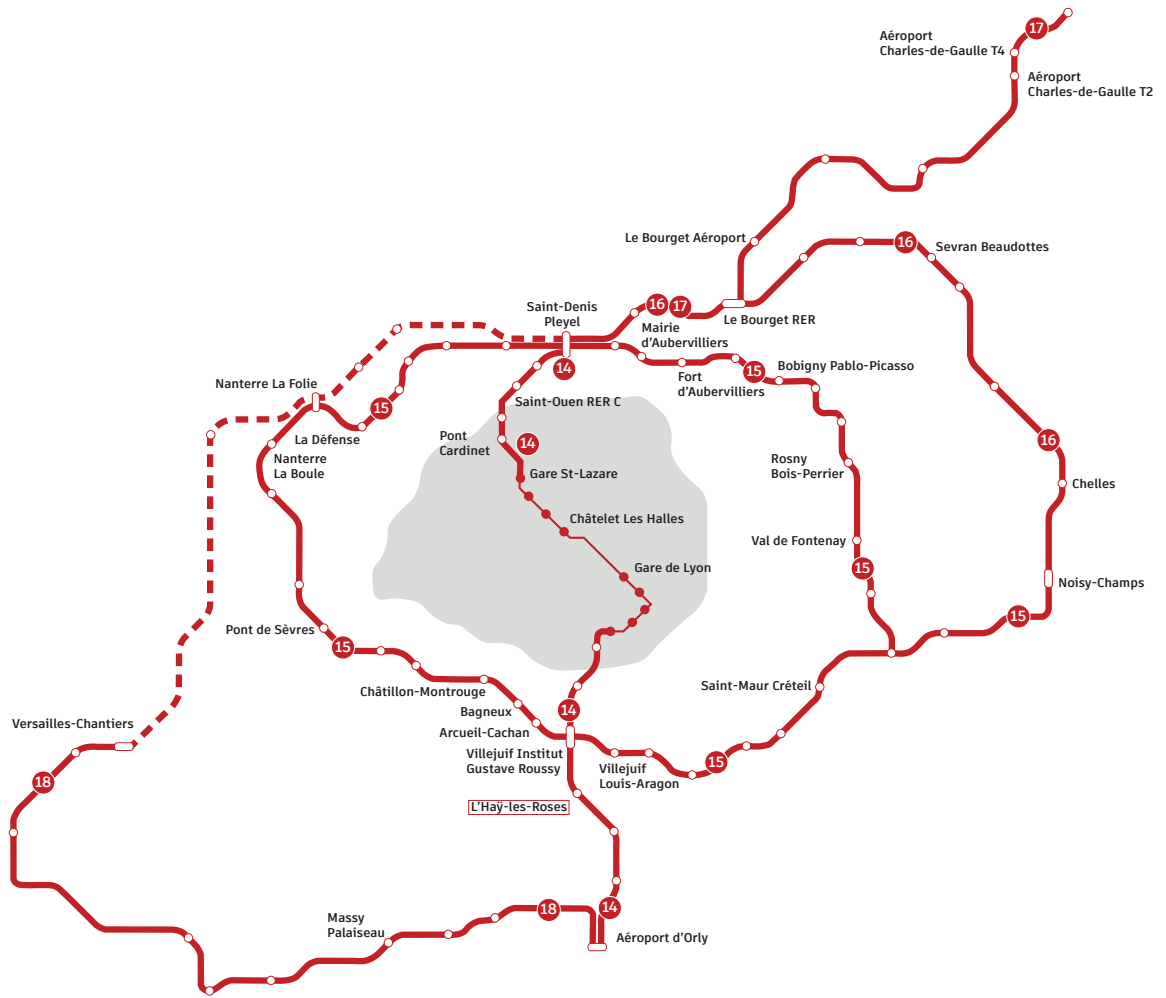
Les dynamiques de transport en Île-de-France ont longtemps reposé sur une organisation radiale, focalisée sur le cœur parisien. Ainsi, la plupart des lignes de métro et de RER convergent vers la capitale, renforçant un phénomène de centralisation et de dépendance envers le réseau historique (cf. chapitre I).

Dans ce cadre, plusieurs projets de rocade, visant à relier directement les territoires de banlieue sans passer par le centre, ont été esquissés dès le début des années 1970. Toutefois, la concrétisation de ces lignes circulaires s'est heurtée à des contraintes techniques, politiques et financières. Les initiatives antérieures à l'émergence du GPE ont souvent été rejetées ou reportées, faute de consensus sur la pertinence et la rentabilité de ces nouveaux axes de transport.⁸⁹

⁸⁹ Laisney, *Atlas du tramway dans les villes françaises*, 280-81.

Figure 53. Schéma du projet du Grand Paris Express - Redessin à partir du plan de la SGP © Société du Grand Paris

QUELLES PERSPECTIVES POUR DEMAIN?



- GPE - Projet 2030 —
- GPE - Projet après 2030 - - -
- Nouvelles gares de métro ○
- Stations de métro existantes ●

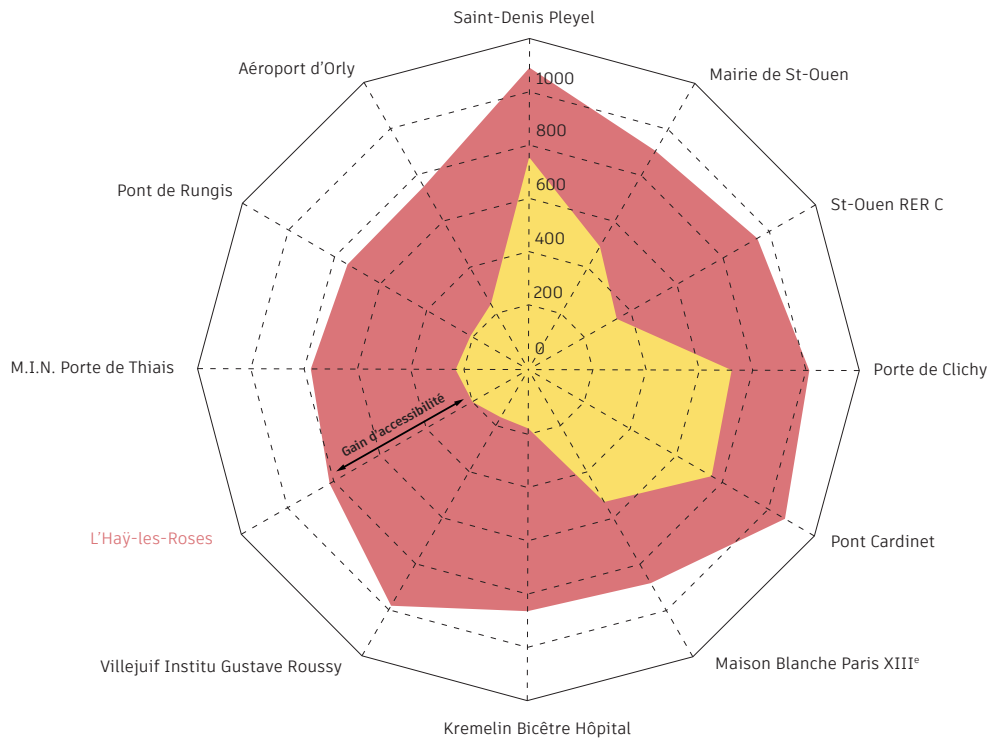
Conçu sous l'égide de la Société du Grand Paris (SGP), le GPE incarne la volonté de rééquilibrer la répartition des dynamiques urbaines au sein de la région Île-de-France. Le dispositif s'appuie sur la création de lignes de métro automatiques, en partie circulaires, destinées à desservir un ensemble de pôles économiques et résidentiels implantés en banlieue, favorisant ainsi la mise en réseau de ces territoires. En rompant avec l'organisation strictement radiale des transports franciliens, l'objectif fondamental de ce nouveau système consiste à faciliter les déplacements inter-banlieues et à fluidifier l'accès aux principaux bassins d'emploi, aux établissements universitaires et aux divers équipements structurants.

Au cœur du projet, les lignes 15, 16, 17 et 18, complétées par les extensions nord et sud de la ligne 14, dessinent un ensemble de rocades concentriques, formant un « grand huit »⁹⁰ à l'échelle de la métropole. Cet agencement permet non seulement de connecter entre elles les différentes ceintures urbaines, mais aussi de raccourcir les temps de trajet pour un grand nombre d'usagers vivant ou travaillant en périphérie. L'enjeu central réside dans la réduction de la dépendance à la capitale pour les liaisons de banlieue à banlieue, dans une optique de décongestion du réseau historique et de promotion de nouveaux pôles de centralité en dehors de Paris.

Parmi ces nouvelles infrastructures, la ligne 15 joue un rôle prépondérant. Conçue comme la rocade principale, elle ambitionne de desservir les secteurs densément urbanisés de la petite couronne, jusqu'à présent contraints de transiter par le centre de Paris, pour relier des communes voisines. Cette nouvelle ligne offre aussi des connexions avec toutes les lignes de RER (A, B, C, D, E), permettant par ailleurs d'éviter de se rendre à la station de Châtelet-Les Halles pour passer d'une ligne de RER à l'autre par exemple. Outre l'amélioration de la desserte de la proche banlieue, la ligne 15 doit également faciliter l'accès à d'importants bassins d'emplois, tels que le quartier d'affaires de La Défense, ainsi qu'à plusieurs pôles universitaires majeurs, à l'image de Nanterre et de Créteil. Par là même, elle contribue à la valorisation économique et sociale de territoires encore insuffisamment connectés, tout en renforçant la compétitivité et l'attractivité globale de la métropole francilienne.

⁹⁰ Orfeuil, « Grand Huit, grand pari, gros problème ».

Figure 54. Graphique de l'aire accessible par un trajet en transports en commun en 45 min - Redessin à partir des analyses de l'APUR © APUR



Aire accessible en 45min en transports en commun (Horizon 2030) ■

Aire accessible en 45min en transports en commun (avant le GPE) ■

Les lignes 16, 17 et 18 viennent compléter la boucle et l'étendre notamment pour relier les aéroports de Roissy-Charles De Gaulle, du Bourget et d'Orly.

La ligne 14 occupe aussi une place centrale dans la configuration du Grand Paris Express (GPE), en assurant une connexion nord-sud qui relie les lignes 15, 16 et 17. Sa vocation première consiste à soulager la saturation du RER B en proposant une liaison directe entre Châtelet-Les Halles et l'aéroport d'Orly.

Dans sa traversée vers Orly, la ligne 14 dessert la commune de L'Haÿ-les-Roses, renforçant ainsi son intégration au sein du réseau de transport métropolitain, existant et futur.⁹¹ La commune de L'Haÿ-les-Roses, historiquement marquée par un certain enclavement vis-à-vis des réseaux de transport ferroviaire, se distinguait par une aire accessible en transports en commun relativement restreinte comparativement aux autres communes desservies par la nouvelle ligne 14 du GPE. Avant l'inauguration de cette ligne, l'aire accessible depuis L'Haÿ-les-Roses se limitait à environ 200 km² accessibles en 45 minutes par les transports en commun, ce qui restreignait considérablement les opportunités de mobilité et d'intégration socio-économique de ses habitants. Avec l'implantation de la ligne 14 cette aire accessible est prévue de quasiment quadrupler d'ici 2030 avec la fin des chantiers du GPE, atteignant environ 800 km² accessibles dans un délai de 45 minutes.⁹² Cette expansion significative de l'aire accessible a inclus des pôles stratégiques majeurs tels que La Défense, Nanterre et Marne-la-Vallée, qui auparavant n'étaient pas aisément accessibles en moins d'une heure de trajet depuis L'Haÿ-les-Roses.

Cette amélioration substantielle de la connectivité permet de reconnecter la commune aux dynamiques socio-économiques régionales, facilitant ainsi l'accès aux opportunités d'emploi, aux centres universitaires et aux infrastructures économiques clés.

⁹¹ Bureau, Prager, et Quinet, *Le Grand Paris Express - Les sept clés du succès*, 16.

⁹² APUR, « Analyse croisée des 12 quartiers de gares de la ligne 14 », 37-38.

GRAND PARIS EXPRESS : UNE TENTATIVE DE DÉSENCLAVEMENT

Un des enjeux majeurs du GPE réside dans sa capacité à lutter contre l'isolement territorial de certains quartiers périphériques, souvent qualifiés de QPV. L'absence de réseaux de transport efficaces, combinée à un déficit structurel d'investissements, contribue fréquemment au retard de développement de ces espaces, entraînant l'exclusion d'une partie de leurs populations. Dans ce contexte, la SGP a intégré à sa feuille de route un objectif d'inclusivité, visant à assurer une meilleure accessibilité à l'ensemble de la métropole.

Le tracé des nouvelles lignes du GPE n'est donc pas uniquement le fruit d'une logique de rentabilité économique et de desserte des grands pôles d'activité. Il se veut également un outil d'aménagement équilibré, conçu pour briser les mécanismes d'enclavement et réduire les inégalités territoriales.⁹³ En connectant ces quartiers à la capitale et aux principaux bassins d'emploi, le GPE favorise l'accès aux services, aux établissements d'enseignement supérieur et aux équipements culturels. Cette stratégie s'inscrit dans une approche plus large de reconnexion urbaine, consistant à valoriser le potentiel de territoires jusqu'alors invisibles dans l'orbite métropolitaine.

Dans le cadre du projet actuel, la majorité des gares sont implantées au sein ou à proximité immédiate de QPV. Par exemple, sur la ligne 14 nord, tous les quartiers des gares, à l'exception de la gare de Pont-Cardinet, se trouvent dans un rayon de 800 mètres autour d'un QPV. Cette localisation stratégique vise à assurer une meilleure accessibilité aux résidents de ces quartiers, favorisant ainsi une intégration plus équitable des populations défavorisées au réseau de transport métropolitain.⁹⁴ Ainsi, la conception du réseau s'attache à garantir à la fois une performance technique et un maillage territorial fin. En reliant les quartiers prioritaires les uns aux autres et aux centres d'emploi, le GPE entend contribuer à un rééquilibrage social et économique durable à l'échelle de la métropole parisienne.

⁹³ APUR, Société du Grand Paris, et Préfet de la Région Île-de-France, *L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express*, 50.

⁹⁴ Alba, « Mutations dans les quartiers de gare du Grand Paris Express Express », 34-35.

En établissant de nouvelles connexions entre les principaux pôles économiques et les QPV, le Grand Paris Express a vocation à rendre plus accessibles des offres d'emploi jusque-là jugées « inacceptables » en raison de distances trop importantes ou de temps de trajet excessifs.

Dans ces territoires où le taux d'emploi demeure sensiblement plus faible que dans le reste de la région. En moyenne dans les zones urbaines le taux d'emploi est de 66% en 2020 contre seulement 47% dans les QPV.⁹⁵ La création d'un réseau de transport performant offre donc de nouvelles perspectives en matière d'insertion professionnelle.

La relation entre le temps de trajet, les coûts de transport et les opportunités de travail fait l'objet de nombreuses recherches en sociologie urbaine et en économie des transports. Ces travaux soulignent que les populations défavorisées se trouvent souvent « piégées » dans des espaces mal desservis, où l'éloignement géographique constitue un frein majeur à la recherche d'emploi.⁹⁶

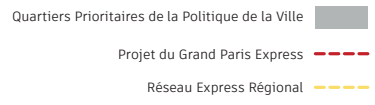
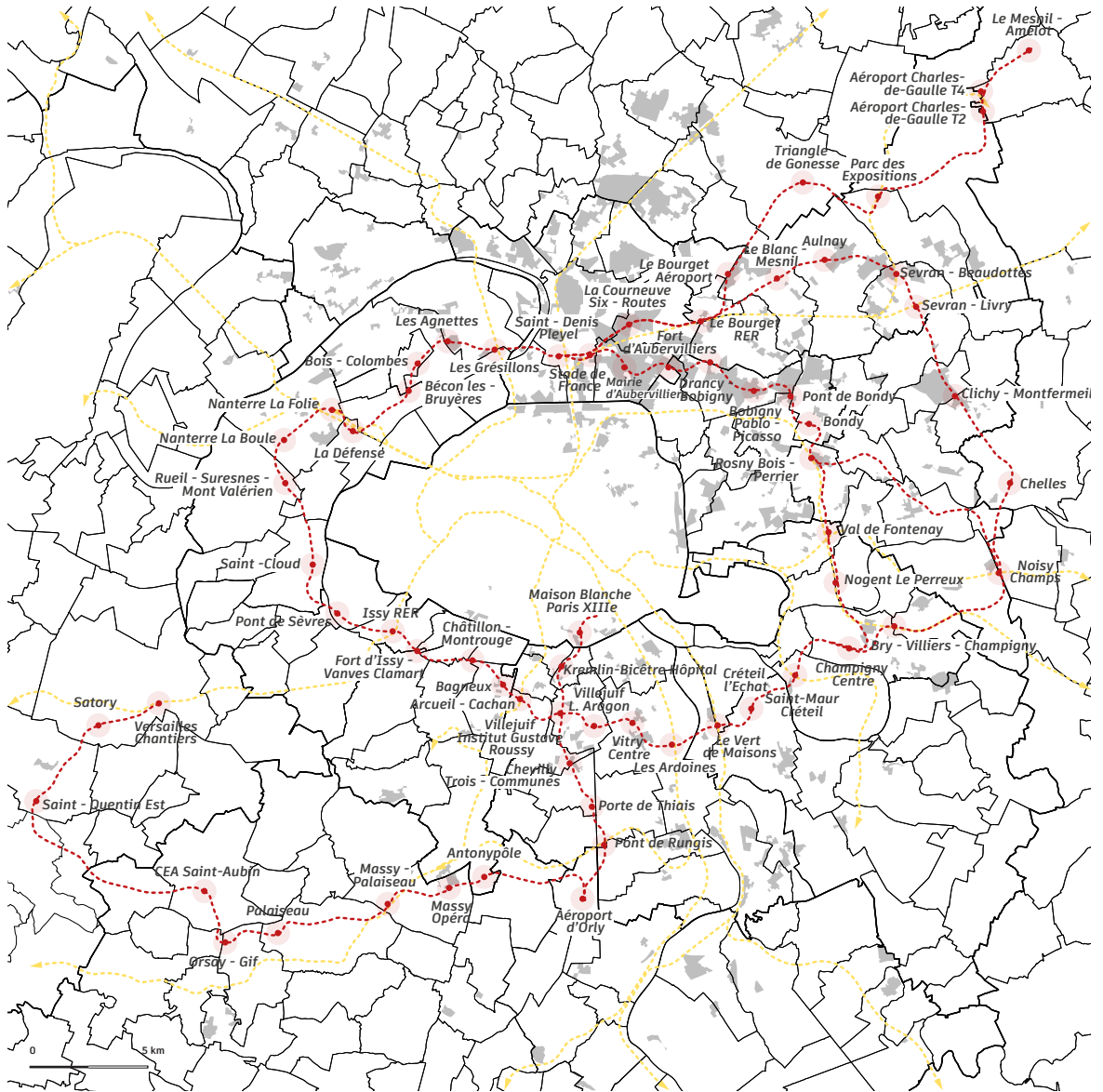
En conséquence, la mise en place d'infrastructures de transport rapide et fiable peut s'avérer déterminante pour réduire les inégalités de mobilité et ouvrir de nouvelles voies d'insertion professionnelle. L'ambition du GPE, à cet égard, est de répondre à ce défi en intégrant la question de l'accessibilité au cœur de son approche d'aménagement, afin de contribuer au rééquilibrage socio-économique de l'ensemble de la région francilienne.

À L'Haÿ-les-Roses, la détermination de l'emplacement de la nouvelle gare a suscité de vifs débats au sein des instances décisionnelles et des populations locales. Initialement désignée sous le nom « Chevilly – Trois communes », cette gare devait être implantée à cheval entre les communes de Chevilly-Larue, L'Haÿ-les-Roses et Villejuif. Toutefois, après une série d'évaluations approfondies et de consultations publiques, la localisation définitive a été fixée dans le quartier de Lallier, au sein de la commune de L'Haÿ-les-Roses. La sélection de cet emplacement final a été guidée par une multitude de facteurs stratégiques.

⁹⁵ Cohen et Potin-Finette, « Portrait des nouveaux quartiers prioritaires de la politique de la ville en France métropolitaine ».

⁹⁶ L'Horty et Sari, « Le Grand Paris de l'emploi ».

Figure 55. Carte du Grand Paris Express avec les QPV



Parmi ceux-ci, l'intégration de la gare dans un QPV s'est avérée cruciale, visant à renforcer l'accessibilité des services de transport aux populations résidant dans des zones historiquement défavorisées. De plus, la gare est située dans une zone gérée par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU), laquelle est destinée à subir une réhabilitation approfondie dans un avenir proche. La localisation de la gare dans le quartier de Lallier permet de maximiser les synergies avec les projets de réhabilitation urbaine en cours, assurant ainsi une cohérence entre les initiatives de transport et les efforts de rénovation urbaine.⁹⁷

Le quartier abritant l'actuelle gare de L'Haÿ-les-Roses présente un taux d'emploi significativement inférieur à celui du reste de la commune ainsi qu'à celui des communes avoisinantes. Selon les analyses réalisées par le Système d'Information Géographique (SIG) en 2020, ce taux s'élève à 59%,⁹⁸ soit une différence de 7,2 points de pourcentage en deçà de la moyenne communale, comme l'indiquent les données de l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE)⁹⁹. Le quartier de Lallier, historiquement enclavé et éloigné des réseaux de transports en commun lourds, est également caractérisé par la présence de grands ensembles résidentiels érigés durant les Trente Glorieuses (cf. Chapitre II). Ce contexte urbanistique a contribué à un isolement socio-économique marqué, limitant les opportunités d'emploi et aggravant les conditions de vie des résidents. Aujourd'hui, Lallier se trouve au cœur d'un ambitieux projet d'infrastructure régionale, initié par le GPE, visant à reconnecter ce quartier aux principaux pôles d'emploi et à la capitale. Au sein du nouveau quartier de la gare et des zones environnantes, un vaste programme de développement est prévu, incluant la construction de bureaux (203 000 m²), d'équipements publics (33 012 m²), de commerces (25 300 m²) et d'espaces dédiés aux activités diverses (112 500 m²).¹⁰⁰ Ces aménagements visent non seulement à créer de nouvelles opportunités d'emploi, mais également à fournir des infrastructures et des équipements modernes, jusque-là insuffisamment présents dans ces quartiers. Cette approche multifacette vise à dynamiser l'économie locale, à améliorer la qualité de

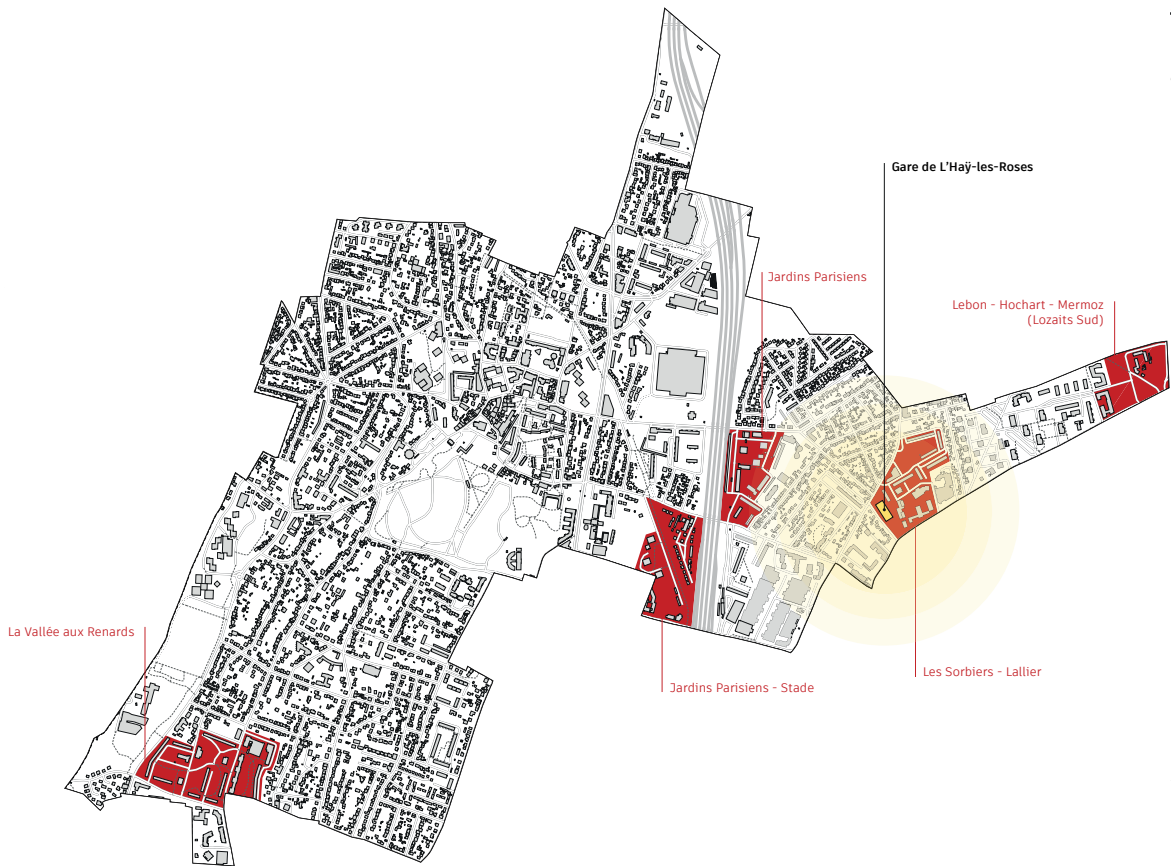
⁹⁷ Meant, Rencontre avec le Service d'urbanisme de L'Haÿ-les-Roses, le 14/10/2024.

⁹⁸ « SIG Politique de la Ville ».

⁹⁹ INSEE, « Dossier complet - Commune de l'Haÿ-les-Roses ».

¹⁰⁰ Alba, « Mutations dans les quartiers de gare du Grand Paris Express Express », 162-63.

Figure 56. Carte des QPV de L'Haÿ-les-Roses avec la position de la nouvelle gare



0 500 m

Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville

vie des résidents et à renforcer l'attractivité du quartier de Lallier au sein de la métropole francilienne.

MOBILITÉS DOUCES ET ALTERNATIVES

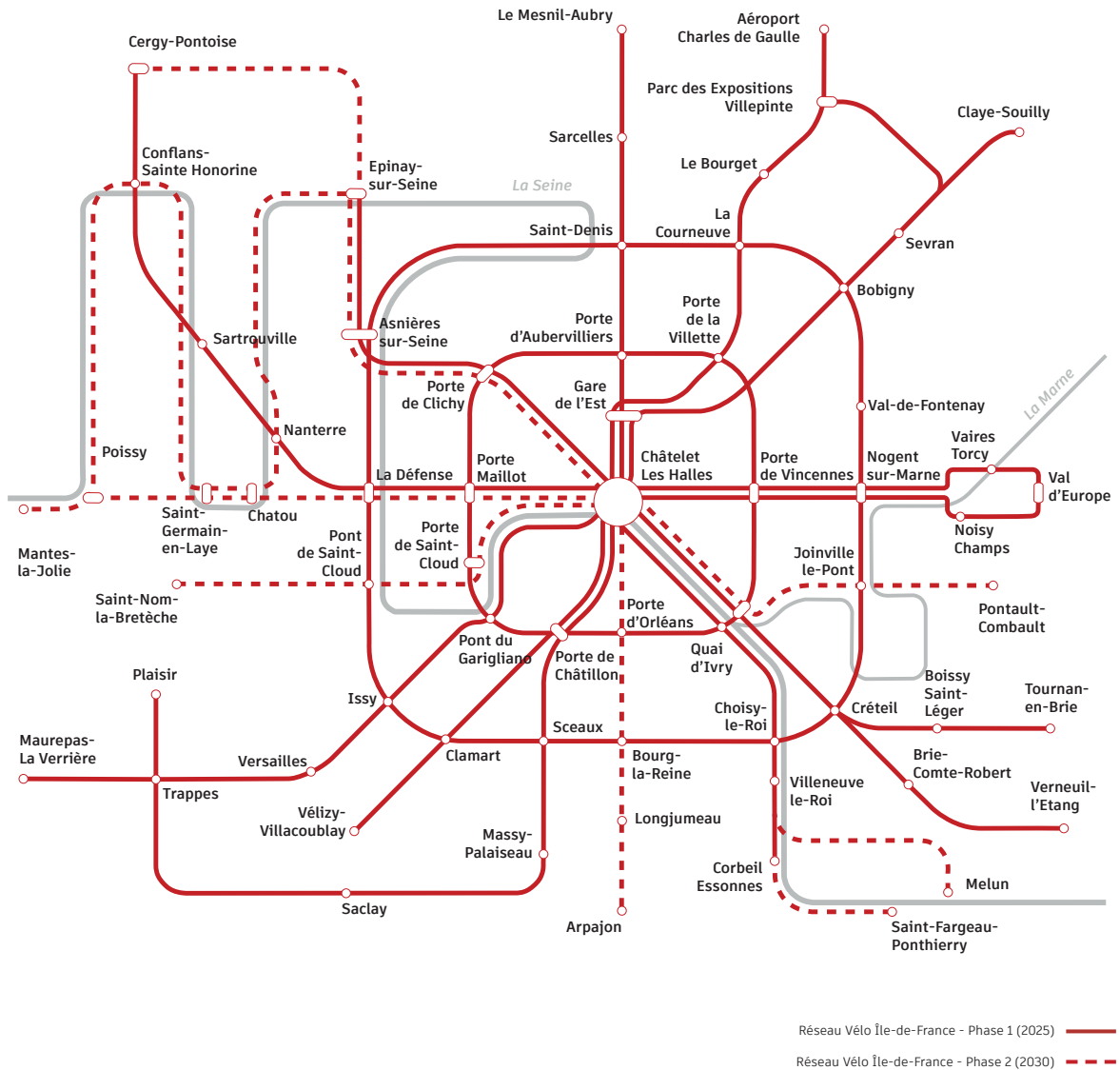
Au-delà de l'expansion des lignes de métro et du développement économique des quartiers de gare, le GPE intègre également des améliorations significatives dans les autres modes de mobilité urbaine. Cette stratégie inclut le développement de nouvelles lignes de bus ainsi que la création de connexions cyclables. En diversifiant les options de transport, le GPE vise à offrir une mobilité plus fluide et interconnectée, répondant ainsi aux besoins variés des usagers et favorisant une transition vers des modes de déplacement plus durables.

Le déploiement à grande échelle de pistes cyclables et de services de vélos en libre-service, notamment via la création du Réseau Vélo Île-de-France (VIF), anciennement appelé RER Vélo, illustre la volonté des pouvoirs publics et de la Région d'Île-de-France de promouvoir des mobilités actives pour le Grand Paris. Pour cela la Région a investi près de 300 millions d'euros pour la réalisation de 11 lignes de vélos soit 750 kilomètres de voies dédiées. Au-delà de l'aménagement d'infrastructures cyclables sécurisées, la généralisation de dispositifs de vélos en libre-service et l'élaboration de politiques tarifaires incitatives s'inscrivent dans un ensemble de mesures répondant aux enjeux environnementaux, sanitaires et de mobilité durable. L'objectif majeur consiste à encourager l'usage du vélo et à renforcer la complémentarité avec les transports en commun, de manière à offrir aux usagers une pluralité de solutions de déplacement adaptées aux défis contemporains de l'Île-de-France.¹⁰¹

Dans la perspective de décongestionner le réseau routier, la Région Île-de-France participe aussi à l'amélioration des réseaux de bus sur les voies rapides. L'instauration de voies réservées aux bus et au covoiturage, comme celles mises en place sur l'autoroute A10, participe d'une stratégie globale visant à diminuer la dépendance à la voiture individuelle, tout en

¹⁰¹ Région Île-de-France, « Réseau Vélo Île-de-France (VIF) ».

Figure 57. Schéma du Réseau Vélo Île-de-France - Redessin à partir du schéma de la Région Île-de-France © Région Île-de-France



améliorant la fluidité du trafic. Les fréquences des bus circulant déjà sur ces axes ne sont plus influencées par le trafic routier sur l'autoroute permettant d'améliorer la qualité du réseau et ainsi augmenter l'attractivité.¹⁰²

Dans la même optique, la Société du Grand Paris a décidé de ne pas faire de la future gare de L'Haÿ-les-Roses une gare de rabattement : il n'est ainsi pas prévu de créer des parkings de type « Park and Ride » ou « P+R ». Le nouveau parking, situé à proximité de la gare, est destiné en priorité au gymnase et aux futurs commerces, et aucune tarification préférentielle n'est annoncée pour les habitants. En revanche, la gare a été pensée comme un pôle multimodal : un mail en cours d'aménagement, à l'arrière du bâtiment, accueillera à la fois une voie réservée aux bus, une piste cyclable et des emplacements de stationnement pour vélos, offrant ainsi une intermodalité efficace. Cette configuration doit permettre aux usagers, et plus particulièrement aux habitants de L'Haÿ-les-Roses, de rejoindre Paris sans recourir à la voiture individuelle.

Parallèlement, Île-de-France Mobilités (IDFM) prévoit la création d'une nouvelle ligne de bus, la ligne 386, qui reliera la gare de Bagneux Lucie-Aubrac (lignes 4 et 15) à la gare des Ardoines à Vitry-sur-Seine (ligne 15) en passant par le centre-ville de L'Haÿ-les-Roses et la gare de L'Haÿ-les-Roses. Le lancement de cette nouvelle liaison est prévu pour 2027, afin de coïncider avec l'ouverture des gares de la ligne 15. En complément, IDFM envisage d'augmenter la fréquence des lignes de bus déjà existantes – comme le bus 286 – pour faciliter l'accès à la gare depuis les quartiers les plus éloignés et, ainsi, renforcer la desserte locale.

Enfin, concernant les mobilités douces, l'une des futures lignes du Réseau VIF traversera L'Haÿ-les-Roses en empruntant le mail de la gare, longeant le parc de la Roseraie et traversant le centre-ville. Ce tracé vise à connecter les quartiers des Blondeaux, du Centre et du Petit-Robinson à la gare au moyen d'un itinéraire cyclable sécurisé.

Cette initiative participe pleinement de la démarche de report modal, en offrant une alternative à l'usage de la voiture individuelle et en s'inscrivant

¹⁰² Île-de-France, « Inauguration de la voie dédiée aux bus sur l'A10 ».

dans la dynamique de développement d'infrastructures favorisant une mobilité plus inclusive et respectueuse de l'environnement.¹⁰³

En conclusion, le Grand Paris Express représente une transformation majeure des dynamiques de transport en Île-de-France, visant à reconnecter les banlieues et à rééquilibrer le territoire francilien. En rompant avec le modèle radial traditionnel, le GPE introduit un réseau de lignes circulaires et interconnectées qui facilitent les déplacements inter-banlieues, désengorgent les réseaux centraux et créent de nouveaux pôles de centralité en dehors de Paris. Les lignes 15, 16, 17 et 18, ainsi que les extensions de la ligne 14, constituent les piliers de cette initiative, offrant des liaisons directes vers des zones auparavant isolées et stimulant l'intégration socio-économique des quartiers périphériques.

L'exemple de L'Haÿ-les-Roses illustre parfaitement l'impact potentiel du GPE sur des communes historiquement enclavées. En multipliant l'aire accessible et en améliorant la connectivité avec des pôles économiques stratégiques tels que La Défense, Nanterre et Marne-la-Vallée, le GPE contribue non seulement à offrir de nouvelles opportunités d'emploi aux résidents des QPV, mais aussi à promouvoir une mobilité plus durable et inclusive. De plus, les initiatives complémentaires en matière de mobilités douces, telles que le développement des pistes cyclables et l'amélioration des réseaux de bus, renforcent l'approche holistique du projet en intégrant divers modes de transport pour répondre aux besoins variés des usagers.

Cependant, la réussite du Grand Paris Express dépendra de la capacité des acteurs impliqués à surmonter les défis persistants, tels que la coordination entre les différentes infrastructures, l'acceptation sociale des nouveaux aménagements et la garantie d'une accessibilité équitable pour tous les habitants. Il est également essentiel de continuer à évaluer et à ajuster les stratégies mises en place afin d'assurer une intégration harmonieuse des nouvelles lignes dans le tissu urbain existant.

¹⁰³ Meant, Rencontre avec le Service d'urbanisme de L'Haÿ-les-Roses, le 14/10/2024

2. UN RETOUR VERS UNE VILLE SANS VOITURES ?

Le premier choc pétrolier de 1973, déclenché par le boycott des pays arabes producteurs de pétrole, a profondément bouleversé les dynamiques économiques et sociales des sociétés occidentales, particulièrement en Europe. Ce contexte de rareté énergétique a suscité un questionnement massif sur le modèle du « tout-voiture », dominé jusqu'alors par une dépendance accrue aux transports motorisés individuels.¹⁰⁴ En effet, la flambée des prix du carburant et les perturbations de l'approvisionnement ont mis en lumière les vulnérabilités inhérentes à une urbanisation centrée sur l'automobile, incitant les urbanistes et les décideurs politiques à reconsidérer les paradigmes de mobilité urbaine. Ce choc a permis une prise de conscience environnementale. Les conséquences écologiques de l'usage intensif des véhicules privés, telles que la pollution de l'air et le réchauffement climatique, ont commencé à être intégrées dans les débats publics et académiques.¹⁰⁵ Cette période a ainsi marqué le début d'un mouvement vers des solutions de transport plus durables et respectueuses de l'environnement, favorisant le développement des transports en commun, des infrastructures cyclables et des politiques de réduction de la dépendance automobile.¹⁰⁶ Les répercussions des chocs pétroliers ont également engendré une réévaluation des politiques urbaines, mettant en avant des stratégies de densification et de mixité fonctionnelle pour diminuer les distances de déplacement et optimiser l'utilisation des ressources disponibles. Cette redéfinition de la ville a ouvert la voie à des approches intégrées de planification urbaine, visant à harmoniser les besoins de mobilité avec les impératifs environnementaux et sociaux, préfigurant ainsi les initiatives contemporaines telles que le Grand Paris Express ou la réduction du nombre de voitures dans les grandes métropoles.¹⁰⁷

¹⁰⁴ FNAU, *Les métamorphoses de l'autoroute urbaine*, 18.

¹⁰⁵ Moulrier-Boutang, « L'irruption de l'écologie ou le grand chiasme de l'économie politique ».

¹⁰⁶ Lecler, « Le retour du tramway dans Paris ».

¹⁰⁷ Dupuy, « « Cities and automobile dependence » revisité ».

Figure 58. Photographie personnelle de la RN7 à Chevilly-Larue

LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT À PARIS : UNE LUTTE CONTRE L'ESPACE AUTOMOBILE

Paris figure parmi les villes les plus denses au monde, avec de nombreux quartiers caractérisés par des rues étroites laissant peu d'espace aux piétons et aux cyclistes.



Pourtant, de manière paradoxale, la capitale consacre près de 197 hectares, soit environ 8 % de son domaine public, au stationnement automobile.¹⁰⁸ Une grande partie de ces places se situe en extérieur, le long des trottoirs. Dans une métropole aussi densément peuplée que Paris, l'occupation de ces espaces soulève des questions, d'autant plus que les dynamiques actuelles tendent à restreindre la place de l'automobile au profit de modes de transport plus durables.

Depuis plusieurs années, la Ville de Paris s'est engagée dans une politique ambitieuse visant à réduire l'usage de la voiture en milieu urbain. Parmi les mesures phares, la suppression de places de stationnement en surface occupe une place centrale. Cette décision permet de libérer un espace considérable, rapidement réaménagé en pistes cyclables, en zones piétonnes ou encore en espaces verts. En complément de la réduction du nombre de places de stationnement dans la capitale, une nouvelle politique tarifaire a également été instaurée. Au 1er août 2021, la Ville de Paris a révisé les tarifs de stationnement « visiteurs » pour encourager une rotation plus rapide des véhicules. Dans la zone 1 (du 1^{er} au 11^{ème} arrondissement), le tarif horaire pour les deux premières heures est passé de 4 € à 6 € et, dans la zone 2 (du 12^{ème} au 20^{ème} arrondissement), de 2,40 € à 4 €. Au-delà de deux heures, stationner en sous-sol devient donc généralement plus avantageux pour les automobilistes. Parallèlement, le tarif « visiteur » appliqué aux poids lourds a également été revalorisé.¹⁰⁹ Son principal objectif est de limiter la durée de stationnement des automobilistes et de les inciter à se tourner vers les transports en commun, dont le coût demeure plus avantageux.¹¹⁰

Les réformes mises en œuvre par la Ville de Paris ne se limitent pourtant pas au seul périmètre intramuros et exercent une influence directe sur les communes limitrophes et de proche banlieue. Comme présenté par le chercheur Sébastien Marrec, « 65% des parisiens n'ont pas de voiture »¹¹¹, pour autant ce n'est pas la même situation en banlieue : le taux de motorisation de la capitale en 2021 s'élève à 32,5% contre 66,5% pour le Val de Marne ou encore 63,3% dans les Hauts-de-Seine.¹¹²

¹⁰⁸ Marrec, « Réforme du stationnement ».

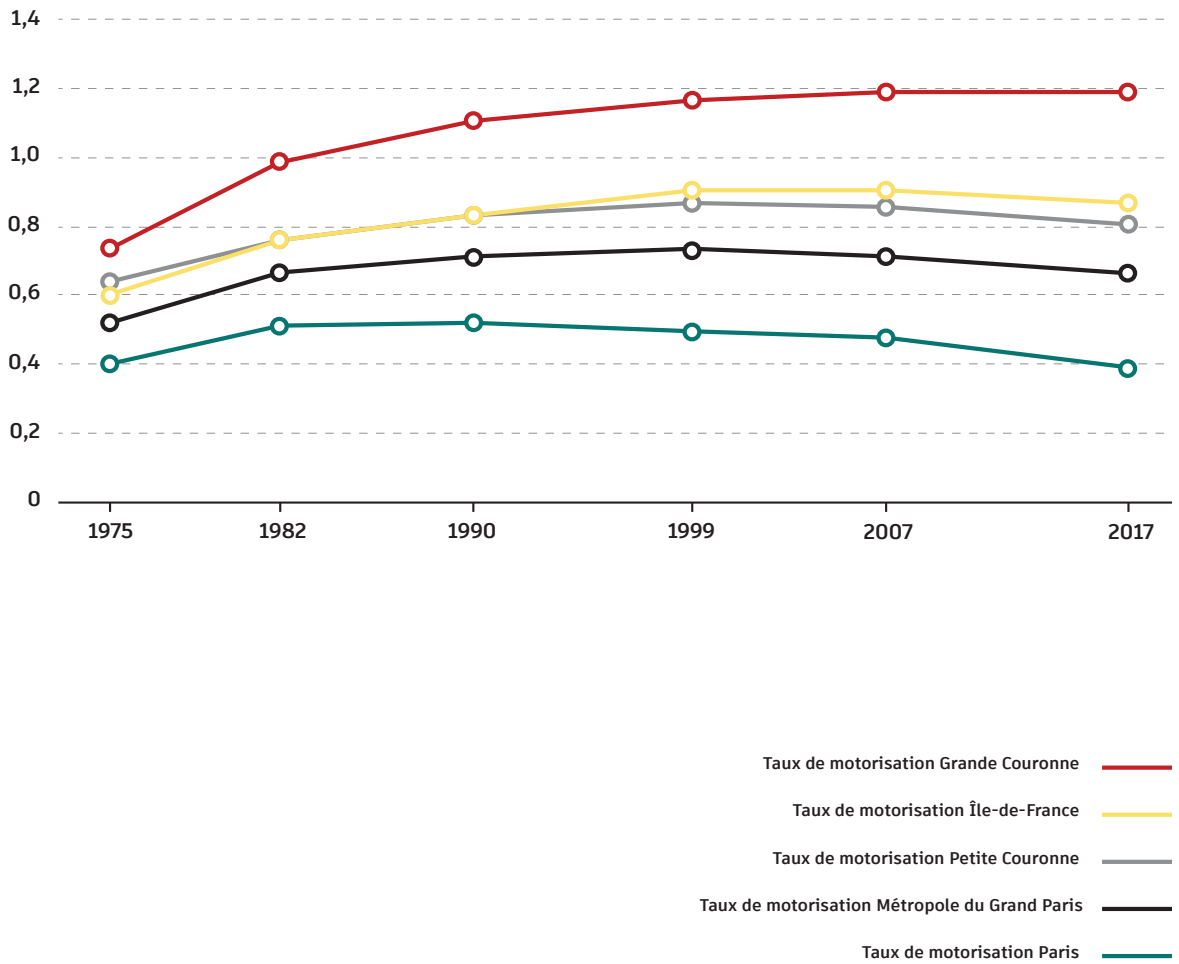
¹⁰⁹ Ville de Paris, « Paris réforme son stationnement ».

¹¹⁰ Bureau, Prager, et Quinet, *Le Grand Paris Express - Les sept clés du succès*, 82.

¹¹¹ Marrec, « Réforme du stationnement ».

¹¹² INSEE, « Équipement automobile des ménages en 2021 ».

Figure 59. Graphique du taux de motorisation en fonction des régions d'Île-de-France - Redessin à partir des analyses de l'APUR © APUR



L'exemple de L'Haÿ-les-Roses, située au sud de la capitale, est particulièrement révélateur. Les résidents qui avaient pour habitude d'utiliser leur voiture pour se rendre à Paris notamment pour travailler (45.9% des ménages actifs se rendent au travail en voiture)¹¹³ se voient confrontés à des coûts de stationnement en forte hausse, associés à des restrictions grandissantes (horaires limités, contrôle électronique du stationnement, verbalisation renforcée). Cette pression tarifaire conduit nombre d'entre eux à revoir leurs pratiques de déplacement. Dès lors, l'offre de transports en commun, les solutions de covoiturage ou l'usage du vélo s'imposent de plus en plus comme des alternatives crédibles et moins onéreuses. L'aménagement de voies dédiées aux bus et aux vélos, ainsi que la création de stations de vélos en libre-service ou encore la création de places de stationnement dédiées à l'auto-partage, témoignent de la volonté des acteurs locaux et régionaux d'accompagner ce changement de paradigme. S'ils peuvent exiger des adaptations organisationnelles (réaménagement d'itinéraires, changement des habitudes de mobilité), ces efforts s'inscrivent dans une logique plus large de transition écologique et de développement territorial équilibré.

Enfin, du point de vue socio-économique, ces politiques de stationnement suscitent des débats quant à la répartition des coûts et des bénéfices: elles peuvent pénaliser les usagers captifs de la voiture ne disposant pas d'alternatives de déplacement adéquates. Ces politiques pour autant favorisent un report modal bénéfique pour l'environnement et la fluidité du trafic, tout en améliorant la qualité de vie en milieu urbain. Dans ce contexte, la ville de L'Haÿ-les-Roses est amenée à jouer un rôle actif pour soutenir la mise en place d'infrastructures et de services de mobilité adaptés, en collaboration avec la Région Île-de-France, la Métropole du Grand Paris et les opérateurs de transport afin de permettre un report modal facile pour les habitants de la commune.

¹¹³ INSEE, « Dossier complet - Commune de L'Haÿ-les-Roses », 19.

Figure 60. Photographie personnelle des racks à vélo devant la gare de L'Haÿ-les-Roses

Figure 61. Photographie des places réservées à l'autopartage dans Paris © Ville de Paris



LES VIGNETTES CRIT’AIR : UN LEVIER ENVIRONNEMENTAL

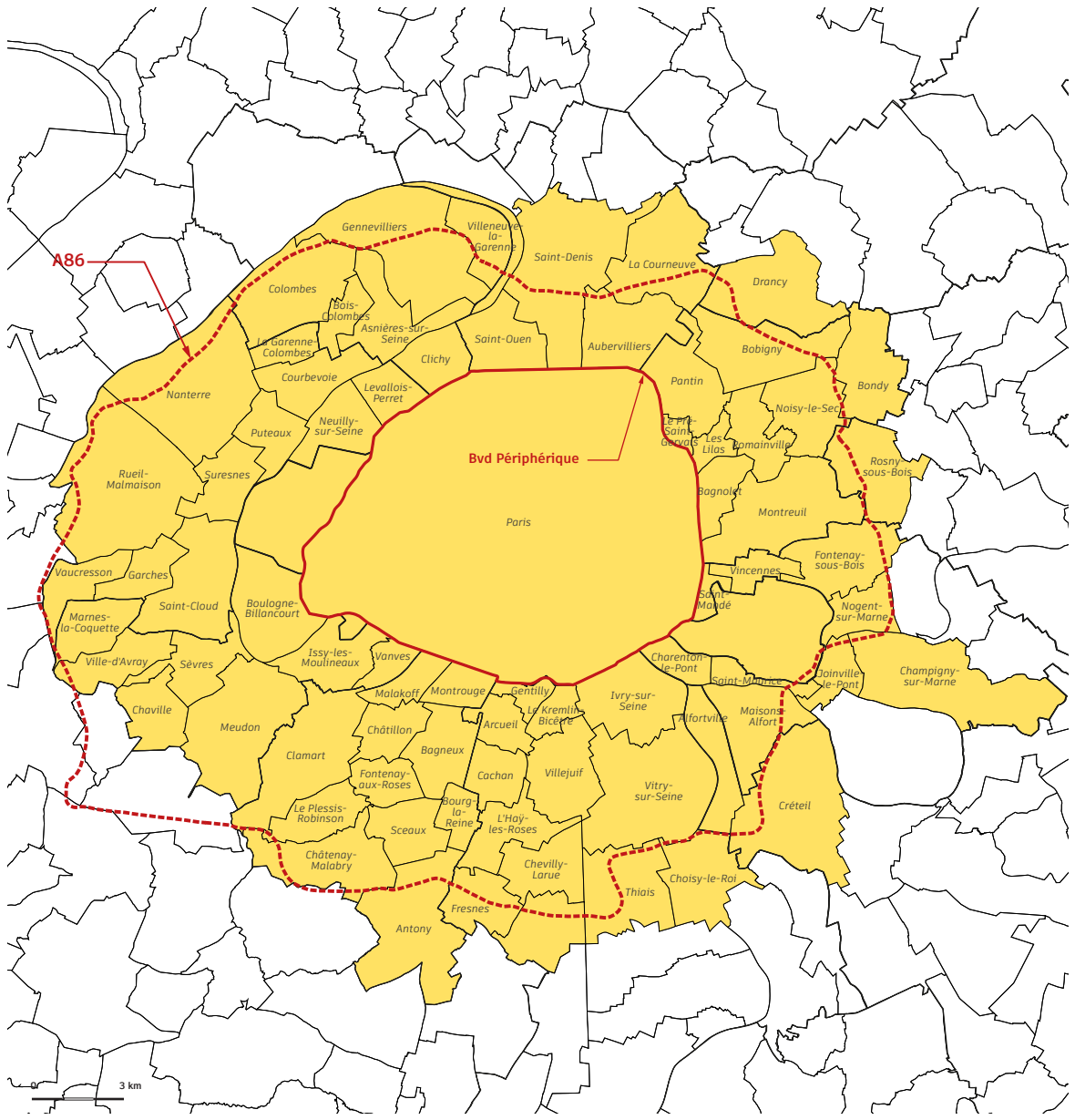
La Métropole du Grand Paris enregistre 6 600 décès prématurés et 400 000 personnes exposées à une pollution atmosphérique élevée, principalement causée par le trafic routier. L’amélioration de la qualité de l’air lié au trafic routier est une des préoccupations principales pour la métropole car elle engendrerait un coût annuel de 3,5 milliards d’euros rien que pour Paris. En réponse, la Ville de Paris et la Métropole du Grand Paris ont mis en place des zones à faibles émissions – mobilité (ZFE-m) conformément à la Loi d’Orientation sur les Mobilités LOM de 2019, afin de réduire l’empreinte carbone des transports et promouvoir des modes de déplacement plus durables. Appliquées dans la capitale depuis 2017, ces ZFE-m sont depuis juillet 2019 aussi applicables aux 79 communes à l’intérieur de l’enceinte de l’A86 dont L’Haÿ-les-Roses.¹¹⁴

Au sein de ces ZFE-m, les véhicules jugés les plus polluants – généralement les plus anciens – ne sont plus autorisés à circuler sous peine de contravention. Ainsi, tout véhicule circulant dans le périmètre de l’A86 doit arborer une vignette Crit’Air sur son pare-brise, permettant de classer chaque motorisation selon ses émissions de polluants. Les catégories Crit’Air 4 et 5 désignent les véhicules les plus émissifs, tandis que les Crit’Air 0 et 1 regroupent les véhicules considérés comme « propres ». Cette mesure touche particulièrement les propriétaires de véhicules particuliers, qui représentent près de 75 % du parc automobile en Île-de-France, les contraignant parfois à renouveler leur véhicule pour se déplacer dans leur commune ou pour rejoindre Paris. À l’heure actuelle, les véhicules dotés d’une vignette Crit’Air supérieure à 3 ne sont plus autorisés à emprunter le périmètre de l’A86. En 2018, 11 % des véhicules immatriculés en Île-de-France correspondaient aux catégories Crit’Air 4 et 5, les excluant de fait du territoire de la métropole.¹¹⁵ D’après les données collectées, ce chiffre a diminué de trois points en 2023, traduisant le renouvellement progressif du parc automobile régional sous l’effet des nouvelles politiques de mobilité.

¹¹⁴ APUR, « Synthèse des études sur les impacts sanitaires, sociaux et économiques », 4.

¹¹⁵ APUR, « Synthèse des études sur les impacts sanitaires, sociaux et économiques », 55.

Figure 62. Carte de la Zone Faible Emission - Mobilité - Redessin à partir des cartes de l’APUR © APUR



Zone Faible Emission - Mobilité

Les projections indiquent une poursuite de cette tendance à la baisse, conformément aux recensements effectués par les organismes chargés d'observer l'évolution des immatriculations en Île-de-France.¹¹⁶

Dans cette même logique, les restrictions de circulation continuent de se renforcer. La Présidente de la Région Île-de-France a récemment annoncé que les véhicules Crit'Air 3, encore autorisés à circuler aujourd'hui, se verront interdire l'accès à l'intérieur du périmètre de l'A86 à partir de janvier 2025.¹¹⁷

Face à ces enjeux, les acteurs institutionnels et locaux encouragent un « report modal » vers des solutions plus respectueuses de l'environnement, comme le covoiturage, l'auto-partage ou encore les mobilités douces. Les projets d'aménagement prévus dans le cadre du Grand Paris Express, associés à l'amélioration du réseau de bus et des infrastructures cyclables, visent à proposer une alternative crédible à la voiture individuelle. À L'Haijles-Roses, cette stratégie s'accompagne d'une réflexion sur la création de pôles d'échanges multimodaux facilitant la transition entre différents types de transport. L'objectif, à la fois social et environnemental, est de rendre ces nouveaux modes accessibles au plus grand nombre et d'assurer une mobilité durable, moins émettrice de polluants, sur l'ensemble du territoire communal.

VERS LA FIN DES VÉHICULES À MOTEUR THERMIQUES DANS LES ZFE-M

La France s'est fixée pour objectif de supprimer toute émission de carbone liée aux transports terrestres d'ici à 2050, en tenant compte de l'intégralité du cycle de l'énergie utilisée. Pour atteindre cette cible, deux étapes intermédiaires ont été établies :

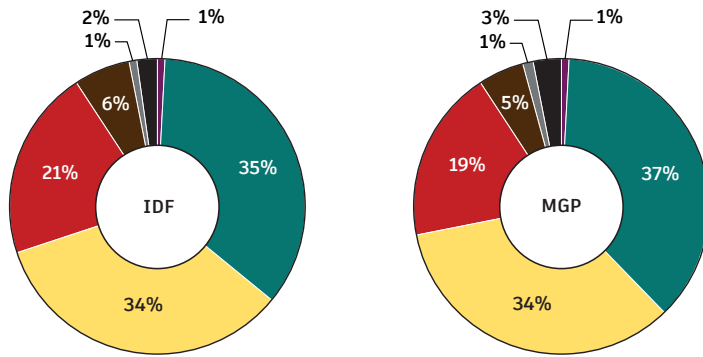
D'une part, accroître progressivement la proportion de véhicules à faibles et très faibles émissions dans les immatriculations de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers d'ici à 2030, conformément au règlement (UE) 2019/631.

¹¹⁶ APUR, « Analyse des véhicules et des publics impactés par l'étape Crit'Air 3 », 22.

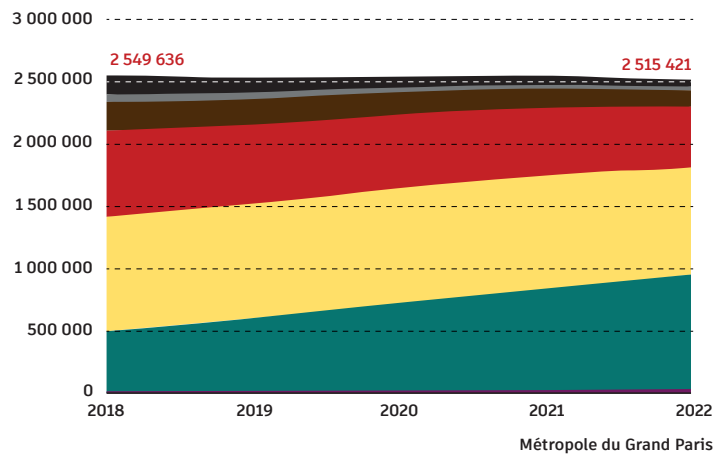
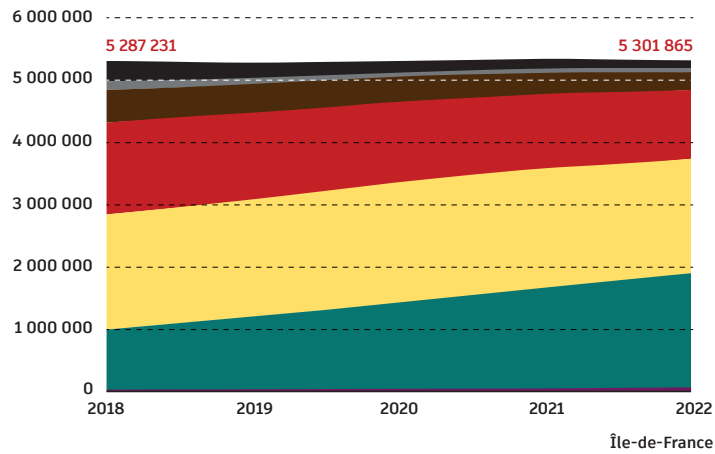
¹¹⁷ Ville de Paris, « Zone à faibles émissions ».

Figure 63. Graphique montrant la répartition des véhicules en fonction de leur catégorie Crit'Air en 2023 - Redessin à partir des données de l'APUR © APUR

Figure 64. Graphique montrant l'évolution entre 2018 et 2022 du nombre d'immatriculations en fonction des catégories Crit'Air - Redessin à partir des données de l'APUR © APUR



Crit'Air 0 Crit'Air 1 Crit'Air 2 Crit'Air 3 Crit'Air 4 Crit'Air 5 Non-classifié



D'autre part, interdire la commercialisation de tout véhicule fonctionnant avec des énergies fossiles à l'horizon 2040.¹¹⁸

Parallèlement, plusieurs médias et journaux relayent la perspective d'une interdiction totale des véhicules thermiques à l'intérieur du périmètre de l'A86 à l'échelle de la métropole du Grand Paris d'ici 2030.¹¹⁹ Ces mesures, qui s'inscrivent dans le cadre des réglementations européennes, visent à transformer en profondeur les habitudes de déplacement des habitants de la ZFE-m. Afin d'impulser un véritable changement, les pouvoirs publics ont choisi de fixer des calendriers volontairement ambitieux. Cependant, il est légitime de s'interroger sur la faisabilité réelle de ces échéances, étant donné la variabilité des dates d'application des réformes. En outre, il convient d'évaluer l'impact concret de ces politiques régionales à l'échelle locale, notamment en ce qui concerne la capacité des habitants à adapter leurs modes de transport ou à consentir de nouveaux investissements.

Les politiques de réduction de la place de l'automobile en Île-de-France, qu'il s'agisse de la suppression des places de stationnement à Paris, de la mise en place des ZFE-m ou de l'interdiction progressive des véhicules thermiques, s'inscrivent dans une dynamique de transition écologique accélérée. Leur mise en œuvre révèle toutefois des tensions profondes : d'une part, la nécessité impérieuse de limiter les émissions polluantes et de répondre aux urgences sanitaires et climatiques ; d'autre part, la difficulté de concilier ces objectifs avec la réalité socio-économique des territoires, où une part importante de la population demeure dépendante de la voiture individuelle pour ses déplacements quotidiens.

Le cas de L'Haÿ-les-Roses illustre ces enjeux : située en banlieue sud, la commune doit s'adapter à des politiques définies à une échelle plus large, pouvant augmenter les contraintes pesant sur les ménages les moins favorisés ou les plus éloignés des transports en commun. Pourtant, cette même commune montre également comment la transition peut s'organiser sur le plan local, grâce au développement de pôles d'échanges multimodaux, au renforcement de l'offre de bus et à la promotion des mobilités actives. L'enjeu consiste dès lors à maintenir un équilibre entre,

¹¹⁸ LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

¹¹⁹ Hamon, « ZFE du Grand Paris ».

d'une part, l'impératif de justice sociale et, d'autre part, la préservation de l'environnement.

L'avenir de la mobilité francilienne réside probablement dans des approches collaboratives, articulant les politiques régionales, l'initiative des collectivités locales et la participation active des habitants, afin que les évolutions en cours profitent à l'ensemble de la population, tout en poursuivant des objectifs ambitieux en matière de santé publique et de lutte contre le changement climatique.

3. LES EXCLUS DU GRAND PARIS : UN PROJET TRÈS POLITISÉ

Les politiques environnementales récentes, notamment l'instauration des ZFE et la restriction des véhicules les plus polluants, reconfigurent profondément le paysage urbain francilien. Si elles répondent à l'urgence climatique et sanitaire, elles alourdissent également la charge financière de ménages très dépendants de la voiture, comme c'est le cas à L'Haÿ-les-Roses, où un quart du parc automobile est classé Crit'Air 3 ou plus. Parallèlement, l'arrivée du Grand Paris Express et le renforcement de l'accessibilité suscitent un risque de gentrification : les opportunités foncières qu'offre cette nouvelle infrastructure suscitent l'intérêt des promoteurs immobiliers, désireux de renouveler un habitat des années 1960 vieillissant et majoritairement social. La démolition de logements HLM et la hausse des prix de l'immobilier risquent alors d'exclure les populations les plus modestes des futurs pôles de transport et des emplois qui y sont associés. Dans ce contexte, les politiques communales adoptées par des villes comme Chevilly-Larue et L'Haÿ-les-Roses, qui optent pour des approches divergentes, questionnent la capacité des pouvoirs publics à concilier transition écologique, mixité sociale et maintien des résidents historiques.

L'IMPACT DIFFÉRENCIÉ DES POLITIQUES ENVIRONNEMENTALES

Malgré la mise en place de dispositifs d'accompagnement visant à faciliter la transition écologique des ménages à revenus modestes, les mesures environnementales adoptées à l'échelle nationale ou régionale continuent de peser lourdement sur les foyers les plus vulnérables. Cette pression se révèle particulièrement significative dans les territoires où l'automobile demeure le principal mode de transport, faute d'une offre de transports en commun adéquate. Dans ces espaces, l'adoption de modes de déplacement plus durables se heurte à des difficultés structurelles, renforçant ainsi les inégalités territoriales et sociales.

Dans les zones déjà fragiles sur le plan socio-économique, la situation apparaît d'autant plus préoccupante. En effet, ces communes sont souvent

confrontées à d'autres problématiques telles que la vétusté du parc immobilier ou le manque d'opportunités professionnelles. Les restrictions de circulation liées aux zones à faibles émissions (ZFE), ou encore la tarification élevée du stationnement, peuvent alors représenter une charge financière supplémentaire pour des ménages dont les ressources restent limitées. De fait, la capacité de la ZFE-m à atteindre ses objectifs environnementaux tout en assurant l'équité sociale apparaît incertaine, tant les coûts potentiels imposés aux populations les plus défavorisées semblent élevés.

Par ailleurs, l'annonce de la suppression de la prime à la conversion à partir de décembre 2024 vient encore complexifier la situation pour les foyers modestes.¹²⁰ Jusqu'à présent, ce dispositif avait permis à certains ménages d'envisager le renouvellement anticipé de leur véhicule ou l'acquisition d'un modèle moins polluant. Son retrait risque d'accentuer la pression financière sur des foyers déjà contraints, alimentant une potentielle fracture territoriale entre ceux qui disposent des moyens nécessaires pour s'adapter aux nouvelles exigences et ceux qui, faute de ressources suffisantes, pourraient être amenés à quitter les zones soumises aux contraintes de la ZFE.

Au-delà des enjeux liés à l'acceptation de ces nouvelles réglementations, la crainte d'une ségrégation spatiale accrue ne peut être écartée. En effet, si la mise en conformité avec les normes Crit'Air ou l'adaptation à des modes de transport alternatifs exigent des investissements trop onéreux, les ménages les plus précaires risquent de s'éloigner encore davantage de l'agglomération parisienne, cherchant des zones où les contraintes financières et réglementaires seraient moins contraignantes. Cette perspective soulève alors la question de la pérennité des objectifs de réduction de la pollution atmosphérique et de la préservation d'une certaine mixité territoriale.

Ces problématiques prennent une résonance particulière à L'Haÿ-les-Roses. Dans cette commune, les véhicules classés Crit'Air 3 ou plus représentent environ 25 % du parc automobile, soit 3 618 véhicules recensés en 2020.

¹²⁰ Services Publics, « Prime à la conversion pour une voiture ».

En parallèle, sur les 13 235 actifs que compte la ville, 6 354 se rendent chaque jour au travail en voiture et 458 en deux-roues motorisés, ce qui signifie que plus de la moitié des déplacements domicile-travail dépendent d'un véhicule individuel. Une telle configuration dénote une forte dépendance à l'automobile et aux deux-roues motorisés pour accéder aux principaux bassins d'emploi, et met en évidence la complexité des arbitrages à opérer entre exigences environnementales et impératifs économiques.¹²¹

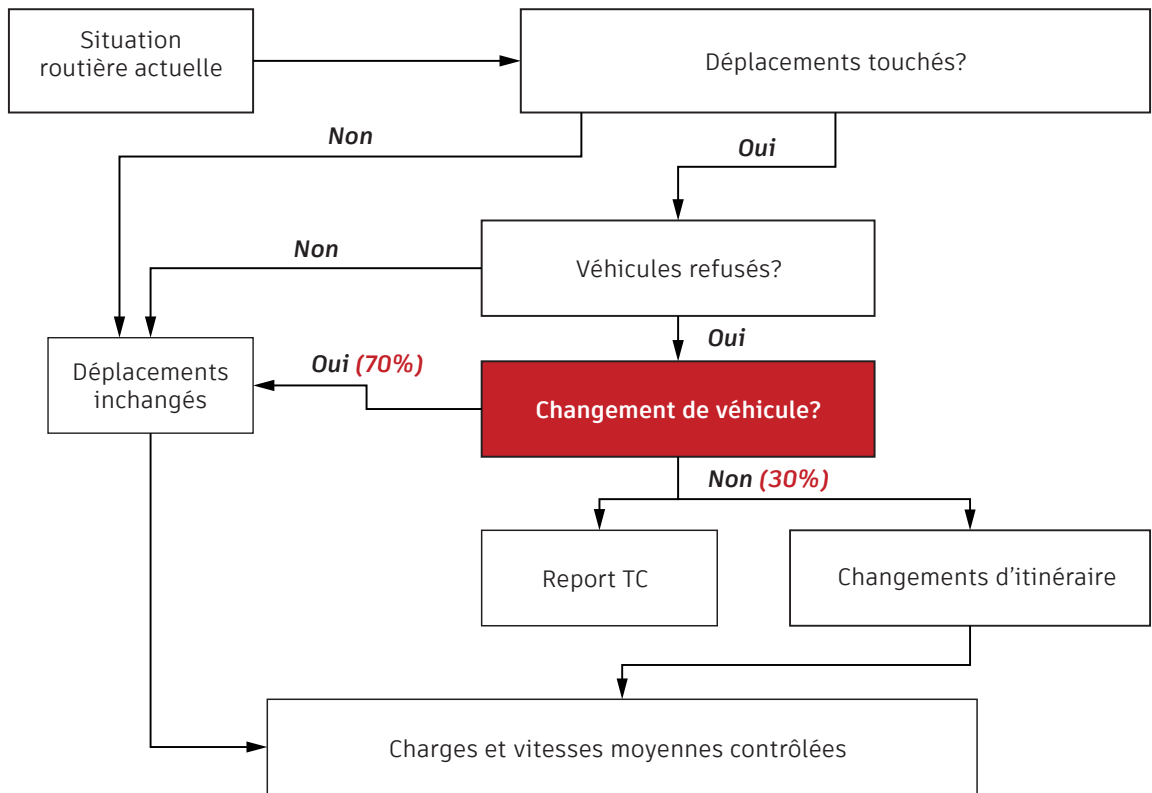
L'application progressive de la politique de restriction des véhicules classés Crit'Air 3 ou plus aura inmanquablement des répercussions sur les pratiques de mobilité des résidents de L'Haÿ-les-Roses. En effet, le durcissement des critères d'accès aux ZFE forcera nombre d'habitants à reconsidérer leurs déplacements quotidiens : si certains se tourneront vers les transports en commun, le covoiturage ou le vélo, d'autres n'auront d'autre choix que de remplacer leur véhicule plus tôt que prévu.

Dans un contexte de transition écologique accélérée, ces ajustements soulignent les défis auxquels sont confrontées les collectivités locales et leurs administrés. L'enjeu consiste à concilier la réduction de la pollution atmosphérique et l'amélioration de la qualité de vie, sans pour autant fragiliser le pouvoir d'achat des ménages à faibles revenus, qui restent tributaire de la voiture individuelle.

Ainsi, le cas de L'Haÿ-les-Roses illustre la complexité inhérente à la mise en œuvre de politiques environnementales ambitieuses dans un tissu urbain et social hétérogène. Ces mesures, certes nécessaires pour limiter les émissions polluantes, requièrent un accompagnement attentif des populations les plus vulnérables, au risque de creuser davantage les écarts et de provoquer des déplacements de populations en dehors du périmètre métropolitain. En définitive, l'équilibre à atteindre réside dans la construction d'un modèle de mobilité permettant à la fois d'atteindre les objectifs écologiques et de veiller à la cohésion sociale sur l'ensemble du territoire francilien.

¹²¹ APUR, « Les données clés par communes », 186.

Figure 65. Schéma de la méthodologie retenue pour l'étude des ZFE-m - Redessin à partir des données de l'APUR © APUR



RÉELLE TENTATIVE DE DÉSENCLAVEMENT OU PROCESSUS DE GENTRIFICATION ?

La Société du Grand Paris met en avant l'amélioration de l'accessibilité et le désenclavement des territoires historiquement marginalisés comme des leviers fondamentaux du projet du Grand Paris Express. En valorisant ces zones et en facilitant leur connexion au reste de la métropole, l'objectif est de susciter une nouvelle dynamique de développement urbain et économique, tout en répondant aux aspirations des populations locales.

Toutefois, se pose la question de l'impact de ces transformations sur la sociologie même de ces quartiers. En effet, l'arrivée d'infrastructures de transport performantes et l'attractivité accrue qu'elles génèrent peuvent favoriser un processus de gentrification, c'est-à-dire l'afflux de populations plus aisées qui contribuent à l'augmentation du coût du foncier et du logement. Un tel phénomène risque d'entraîner l'éviction progressive des résidents les plus modestes, ce qui interroge directement la capacité des pouvoirs publics à concilier réhabilitation urbaine et maintien d'une mixité sociale.

Les initiatives mises en œuvre par la Société du Grand Paris devront donc s'accompagner de politiques publiques visant à réguler la pression immobilière et à garantir un accès équitable au logement. Cette tension entre, d'une part, le rééquilibrage territorial et, d'autre part, la préservation des populations en place, constitue l'un des enjeux majeurs de la mise en œuvre du Grand Paris Express et de son impact sur la métropole francilienne.

L'ouverture prochaine de la gare à L'Haÿ-les-Roses a provoqué une reconfiguration sensible du marché immobilier local, entraînant une hausse notable des prix de vente et des loyers. Les quartiers situés à proximité directe du futur pôle de transports font particulièrement l'objet d'une valorisation foncière marquée, où le prix du mètre carré peut excéder de 1,5 à 2 fois la moyenne observée dans le reste de la commune.

Figure 66. Photographie personnelle des affichages publicitaires pour les nouvelles constructions à L'Haÿ-les-Roses

APPARTEMENTS LUMINEUX DU 2 AU 4 PIÈCES DUPLEX AU PIED DU M14*
PROLONGÉS DE BALCON, LOGGIA, TERRASSE OU JARDIN PRIVATIF

vosre 2 pièces
à partir de
282 300 €

**TVA
5,5%***



Ainsi, les promoteurs immobiliers proposent des logements autour de 6 500 € du m² dans ces programmes récents, alors que le prix moyen stagne plutôt entre 3 500 € et 4 000 € dans les autres secteurs de L'Haÿ-les-Roses. De même, le marché locatif suit cette tendance : un appartement d'environ 50 m² à proximité de la gare peut atteindre un loyer de 1 200 € par mois, un niveau qui commence à se rapprocher des tarifs habituellement associés à Paris. Cette montée des prix s'explique en grande partie par l'attractivité croissante du secteur liée à la perspective d'une connexion plus rapide et plus aisée avec le cœur de la métropole. Les effets de cette « prime de proximité » s'observent dans un rayon d'environ quinze minutes à pied autour de la future gare, montrant à quel point l'accessibilité joue un rôle essentiel dans la revalorisation du patrimoine immobilier. Il est par ailleurs significatif de noter que l'envolée des prix a coïncidé avec la démolition, en 2018, de l'église qui se trouvait sur l'emprise du chantier : un événement marquant dans l'esprit des habitants, et qui a rendu concrète l'arrivée imminente de l'infrastructure ferroviaire.¹²²

Cette hausse des prix de l'immobilier a comme conséquence d'attirer des populations avec un niveau de vie bien supérieur à celui du quartier, des personnes qui du fait des prix trop élevés à Paris se retournent vers des communes de périphérie proche bien desservies pour accéder à la propriété pour payer moins cher de loyer entraînant ainsi une gentrification de ces quartiers anciennement populaires.

Les leviers d'action permettant de réguler les effets de la gentrification au sein des quartiers en mutation relèvent en grande partie des décisions politiques prises au niveau communal. Ainsi, chaque municipalité déploie des orientations spécifiques, qui se traduisent par des approches différentes en matière de projets immobiliers et d'aménagement. Le cas de la gare de L'Haÿ-les-Roses illustre parfaitement cette pluralité de stratégies : située à la frontière de trois communes (L'Haÿ-les-Roses, Chevilly-Larue et Villejuif), la gare fait l'objet de politiques divergentes, reflétant des visions urbaines et sociales distinctes.

¹²² Vilpelle Anne-Marie, Rencontre avec la directrice des agences Orpi Immobilier de L'Haÿ-les-Roses, le 25/09/2024.

Chevilly-Larue, ville administrée par une majorité communiste depuis

1977, a opté pour la mise en place d'une « Charte qualité construction et préservation du cadre de vie ». Ce dispositif, qui s'inscrit en complément du Plan local d'urbanisme (PLU), vise à anticiper et à encadrer les opérations immobilières en amont, en associant les différents acteurs (promoteurs, riverains, élus). Il fixe des critères qualitatifs relatifs aux gabarits, aux vis-à-vis, à l'aspect extérieur ou encore aux espaces verts, et s'applique tout particulièrement aux secteurs pavillonnaires, où la municipalité cherche à contenir la densification. Un tel cadre de dialogue permet non seulement de maintenir une cohérence urbaine et une transparence envers les habitants, mais aussi de maîtriser l'inflation des prix immobiliers, accentuée par la future desserte en métro. Cette charte constitue dès lors un levier essentiel pour préserver un équilibre entre développement, qualité de vie et solidarité socio-économique au sein de la commune.¹²³

À l'inverse, la municipalité de L'Hay-les-Roses adopte une démarche bien différente, marquée par la démolition progressive des grands ensembles de logements sociaux et l'essor de nouvelles promotions immobilières. Les espaces de vente se multiplient sur le territoire, traduisant une volonté de redynamisation fondée sur la construction de logements plus récents et plus onéreux. Si cette stratégie peut contribuer à accroître l'attractivité de la ville et à renouveler son parc immobilier, elle soulève toutefois la question de la mixité sociale et du maintien d'une offre de logements abordables.

Au sein du projet de Lallier, qui s'articule autour de la future gare et concerne un QPV ainsi qu'une zone relevant de l'ANRU, la transformation urbaine se révèle particulièrement significative. Les grands ensembles de logements sociaux, autrefois gérés par le bailleur social i3F, ont été rachetés, puis démolis, afin de laisser place à une vaste Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) regroupant des commerces, des activités, un nouvel établissement scolaire, un gymnase et, surtout, une majorité de logements destinés à l'accession privée. Concrètement, le pourcentage de logements sociaux, qui atteignait 84 % en 2016, sera ramené à 26 % d'ici 2025 ; le nombre total de logements passera de 603 à 1 099, tandis que la proportion de logements sociaux chutera de 506 à 290. Cette reconfiguration du quartier illustre une

¹²³ Yoann Douvier, « Charte qualité construction et préservation du cadre de vie ».

stratégie de diversification de l'offre résidentielle, mais questionne dans le même temps la place réservée aux populations les plus modestes, tant en termes d'accessibilité financière que de maintien d'une mixité sociale.¹²⁴

« On s'est battus pour avoir le métro et maintenant on va nous envoyer loin ou dans des quartiers où il y a davantage de problèmes. »

« Je ne comprends pas pourquoi on va détruire nos maisons. Pendant des années il a été question de réhabiliter. Et là, on ne va même pas profiter des avantages du métro. On nous vire car ils ne veulent pas des pauvres... »¹²⁵

Mohammed ancien habitant de la cité des Dahlias (Lallier)

La démolition de ces logements sociaux s'accompagne d'un processus de relogement qui ne garantit pas toujours un maintien sur place. Les familles ne pouvant être réintégrées dans le nouveau programme immobilier sont dès lors redirigées vers des logements « équivalents » situés dans un rayon de cinq kilomètres,¹²⁶ une distance qui peut s'avérer plus importante qu'il n'y paraît. Si certains habitants bénéficient ainsi d'une relocalisation relativement proche de leur ancien quartier, d'autres se voient contraints de s'installer plus à l'écart, loin de leurs repères quotidiens, des établissements scolaires de leurs enfants ou encore des principaux axes de transports en commun. Pourtant, l'arrivée annoncée du métro avait été présentée comme un outil majeur pour favoriser l'accessibilité à Paris et aux bassins d'emploi. Or, en éloignant à nouveau certaines familles des futurs équipements de transport, le relogement limite leur accès aux opportunités professionnelles et sociales pourtant promises par la nouvelle infrastructure.

Dans une interview pour le journal Le Figaro, le maire de la commune met en lumière le fait que la démolition n'était pas réellement nécessaire mais permettait d'être « *plus ambitieux* »¹²⁷ et de traiter les problèmes de drogue que l'on retrouvait dans la cité.

¹²⁴ Commune de L'Haÿ-les-Roses, « Dossier de création de la ZAC multisite "Lallier - gare trois communes" ».

¹²⁵ Anne-Laure Abraham, « L'Haÿ-les-Roses : le blues des exclus du supermétro ».

¹²⁶ Meant, Rencontre avec le Service d'urbanisme de L'Haÿ-les-Roses, le 14/10/2024.

¹²⁷ Anne-Laure Abraham, « L'Haÿ-les-Roses : le blues des exclus du supermétro ».

Figure 67. Photographies personnelles des affichages publicitaire pour la promotion immobilière à L'Haÿ-les-Roses



Cependant, pour certains anciens habitants de la cité de Lallier, le projet ne va faire que repousser le problème un peu plus loin sans réellement traiter l'origine de ce dernier :

« Ça va juste déplacer le problème. »¹²⁸

Arlette, 82 ans, retraitée habitant dans la cité depuis 60 ans.

La pression exercée par la commune, la SGP et par les promoteurs immobiliers laisse peu de marge de manœuvre aux habitants des logements sociaux, tout comme aux propriétaires privés. Sans intervention forte de la part de la commune comme à Chevilly-Larue, ces derniers se retrouvent en effet contraints de céder leurs biens. Le droit de préemption, dont dispose la municipalité pour les pavillons situés autour de la gare et la SGP pour les terrains situés au-dessus des voies souterraines, impose un climat de tension auprès des propriétaires de pavillons faisant partie intégrante du patrimoine historique local (cf. partie II). Les négociations se déroulent par l'intermédiaire de la Direction Nationale d'Interventions Domaniales (DNID), chargée de fixer la valeur des terrains en vue d'une éventuelle expropriation. Même si un accord peut être recherché lorsque le propriétaire juge l'estimation trop basse, le caractère public du financement limite fortement la possibilité d'augmenter significativement le montant de rachat. Dans les faits, beaucoup de propriétaires n'ont d'autre choix que de vendre leurs terrains, se voyant dès lors contraints de quitter leur quartier et leurs habitudes.¹²⁹

Les nouvelles politiques environnementales et la dynamique d'aménagement urbain impulsée par le Grand Paris Express dessinent un paysage en mutation rapide dans les communes de première couronne francilienne. Si la réduction des émissions polluantes et l'amélioration de l'accessibilité relèvent d'objectifs essentiels pour la qualité de vie et la durabilité de la région, les mesures mises en œuvre présentent des effets différenciés selon les territoires et les populations. D'un côté, elles offrent la perspective d'un développement économique accru, d'une attractivité renouvelée et d'une meilleure connexion aux bassins d'emploi ; de l'autre,

¹²⁸ Anne-Laure Abraham, « L'Haÿ-les-Roses : le blues des exclus du supermétro ».

¹²⁹ Simioni, Rencontre avec un chef de projet de la Société du Grand Paris, le 04/11/2024.

elles suscitent des phénomènes de gentrification et un renforcement des tensions socio-spatiales.

Le cas de L'Haÿ-les-Roses, traversé par la démolition de logements sociaux et la montée des prix immobiliers, révèle la difficulté à maintenir un équilibre entre l'essor de projets privés, l'encadrement des coûts pour les ménages modestes et la préservation d'une mixité sociale. Les mécanismes de préemption et d'expropriation, tout comme le relogement contraint de nombreux habitants, témoignent en outre de la pression foncière exercée par la Société du Grand Paris et les promoteurs.

Au-delà du débat purement environnemental, c'est donc bien la question de l'inclusion et de la cohésion territoriale qui se pose. Les stratégies communales divergentes – de la charte qualité de Chevilly-Larue à la promotion immobilière de L'Haÿ-les-Roses – illustrent la complexité d'une gouvernance fragmentée, dans laquelle chaque ville module ses réponses selon ses priorités politiques, ses ressources et ses équilibres internes. La possibilité de concilier transition écologique et justice sociale dépendra en grande partie de la capacité des acteurs locaux, régionaux et nationaux à coordonner leurs actions, pour que le développement urbain ne se traduise pas par l'exclusion progressive des plus vulnérables.

CONCLUSION

L'exemple de L'Haÿ-les-Roses met en lumière les tensions qui apparaissent lorsque des politiques publiques de mobilité, conçues à une échelle régionale, génèrent des conséquences négatives à l'échelle locale. Bien que ces politiques soient justifiées par la recherche du "bien commun", elles reposent fréquemment sur des choix considérés comme indispensables et prioritaires, même si ces derniers se font au détriment de certaines populations. En retraçant l'évolution historique, morphologique et sociale de L'Haÿ-les-Roses, on constate que le développement rapide et souvent non concerté des infrastructures de transport a contribué à une forme de ségrégation spatiale. Ce phénomène a été accentué par des choix politiques favorisant certaines catégories socio-économiques au détriment d'autres, exacerbant les disparités territoriales et sociales.

Le projet du Grand Paris, malgré ses ambitions affichées de reconnecter les banlieues et de désenclaver les quartiers marginalisés grâce à un réseau de transport ambitieux, apparaît aussi comme un outil politique servant des intérêts multiples. En effet, il agit comme un levier de transformation urbaine qui vise à revaloriser certains espaces périphériques, souvent par le biais de la gentrification. Cette stratégie tend à repousser les populations marginalisées toujours plus loin de la capitale, tout en intégrant progressivement la proche couronne dans une extension fonctionnelle et économique de Paris.

Cependant, il est crucial de souligner que la gentrification ne saurait constituer une réponse aux problématiques de mixité sociale et d'inégalités. L'avenir du Grand Paris doit reposer sur une approche intégrative et inclusive, plaçant les habitants des territoires concernés au cœur des transformations. Il ne s'agit pas seulement de construire des infrastructures, mais de concevoir une métropole qui réponde réellement aux besoins des populations locales, sans simplement déplacer les problématiques vers d'autres zones géographiques. Les pratiques actuelles, souvent basées sur des critères économiques et financiers dans les domaines du logement et des transports, risquent d'aggraver les fractures sociales et spatiales.

Il est donc impératif de repenser ces modèles, de privilégier des solutions innovantes qui favorisent l'inclusion sociale tout en tenant compte des réalités économiques. Cela nécessite une réflexion plus large sur la manière de rompre avec les schémas urbains et sociaux hérités des dernières décennies.

Une question fondamentale demeure : comment agir dans le cadre d'un projet en cours comme le Grand Paris pour éviter la reproduction des mécanismes d'exclusion qui ont façonné les territoires de la région parisienne ? Peut-on imaginer un modèle métropolitain qui concilie les exigences de développement économique avec une véritable justice sociale et territoriale ?

L'enjeu n'est pas seulement de transformer les infrastructures physiques, mais de réinventer les cadres politiques et institutionnels qui orientent ces transformations, afin de construire une métropole inclusive, durable, et équitable.

BIBLIOGRAPHIE ET ANNEXES

BIBLIOGRAPHIE

Abraham, Anne-Laure. « L'Haÿ-les-Roses : le blues des exclus du supermétro ». Le Parisien, 28 mai 2018. <https://www.leparisien.fr/val-de-marne-94/l-hay-les-roses-le-blues-des-exclus-du-supermetro-28-05-2018-7740255.php>.

Alba, Dominique. « Mutations dans les quartiers de gare du Grand Paris Express - 35 gares mises en service d'ici 2025 ». APUR, 2020.

APUR. « Analyse des véhicules et des publics impactés par l'étape Crit'Air 3 ». ZFE-mobilité dans la métropole du Grand Paris. APUR, août 2024. <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/zone-faibles-emissions-mobilite-metropole-grand-paris-analyse-vehicules-publics-impactes-etape-crit-air-3>.

APUR. « Les données clés par communes ». ZFE-mobilité dans la Métropole du Grand Paris. APUR, mars 2021. https://www.apur.org/sites/default/files/zfe_mobilite_cahier02.pdf?token=LMLdfp2V.

APUR. « Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris - Analyse croisée des 12 quartiers de gares de la ligne 14 ». APUR, juin 2015.

APUR. « Synthèse des études sur les impacts sanitaires, sociaux et économiques ». ZFE-mobilité dans la métropole du Grand Paris. APUR, mars 2021. https://www.apur.org/sites/default/files/zfe_mobilite_cahier04.pdf?token=5c4ek6nn.

APUR, Société du Grand Paris, et Préfet de la Région Île-de-France. L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express - 2014-2017, 2017.

Beaumont-Maillet, Laure. *L'eau à Paris*. Hazan., 1991.

Bidoux, Pierre-Emile, et Nathalie Couleaud. « Les quartiers de la politique de la ville en Île-de-France ». *Analyses Ile-de-France*. INSEE, 17 mars 2017. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2658852>.

Blanc, Brigitte, Roselyne Bussière, Julie Corteville, Paul Damm, Julie Faure, Judith Förstel, Antoine Le Bas, Emmanuelle Phillipe, Nicolas Pierrot, et Anne-Laure Sol. « De l'étoile à la toile, les réseaux de transport ». In *L'Île-de-France, un autre patrimoine*, 225-41. Lieux-dits, 2020.

Bourlon, André-Marie, Manon Breuvert, Florence Hanappe, François L'Henaff, Philippe Mathieux, Olivier Richard, et Olivier Jacque. « La Bièvre ». *Atelier parisien d'urbanisme*, 2001.

Brédif, Hervé. « Quel projet d'intérêt national pour le plateau de Saclay ? » *L'Espace géographique* 38, no 3 (11 septembre 2009): 251-66. <https://doi.org/10.3917/eg.383.0251>.

Bureau, Dominique, Jean-Claude Prager, et Emile Quinet. *Le Grand Paris Express - Les sept clés du succès*. Economica., 2019.

Christian, Thibault, Nelly Barbieri, Laure de Biasi, Bernard Cauchetier, Erwan Cordeau, Cécile Mauclair, Jean-Marie Stepha, et al. « Atlas rural et agricole de l'Île-de-France ». Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France (IAURIF) et Direction régionale et interdépartementale de l'agriculture et de la forêt (DRIAF), 2004. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_61/atlasrural_web_01.pdf.

Cohen, Clément, et Aurélie Potin-Finette. « Portrait des nouveaux quartiers prioritaires de la politique de la ville en France métropolitaine ». INSEE, 28 août 2024. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/8236231>.

Commune de L'Hay-les-Roses. « Dossier de création de la ZAC multisite "Lallier - gare trois communes" ». Établissement public territorial du Grand Paris Orly Seine Bièvre, 2017. https://www.lhaylesroses.fr/images/3-Cadre-de-vie/3-3-Urbanisme/gare/11_-_Rapport_de_presentation.pdf.

Cupers, Kenny. *La banlieue, un projet social - Ambitions d'une politique urbaine 1945-1975.* Parenthèses., 2014.

Da Sois, Julien. « Île-de-France : ponctualité, fréquentation... Comment se situe votre ligne de RER ? » *Le Figaro*, 19 octobre 2023. <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/ile-de-france-ponctualite-frequentation-comment-se-situe-votre-ligne-de-rer-20231019>.

Dufour, Annie, Nadège Plan, et Baptiste Boleis. *Métro! Le Grand Paris en mouvement.* Réunion Des Musées Nationaux. Guide, 2023.

Dupuy, Gabriel. « « Cities and automobile dependence » revisité : les contrariétés de la densité ». *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, no 1 (2002): 141-56. <https://doi.org/10.3917/reru.021.0141>.

Eau de Paris. « L'aqueduc de la Vanne fête ses 150 ans ! » Consulté le 10 décembre 2024. <https://www.eaudeparis.fr/actualit%C3%A9s/laqueduc-de-la-vanne-fete-ses-150-ans>.

Eau de Paris. « L'arrêt d'eau de l'aqueduc de Loing ». Consulté le 25 octobre 2024. <https://www.eaudeparis.fr/sites/default/files/2022-08/DPAqueducsLoingvdef.pdf>.

Eveillard, Gérard. « Histoire des Castors du Jardin Parisien ». Blog. ACJP - L'Hay. Consulté le 12 novembre 2024. https://drive.google.com/file/d/1o2lPmxqEdALBxIE-SdQWoYN45KL8MiI1/view?usp=sharing&usp=embed_facebook.

Flonneau, Mathieu. *Paris et l'automobile. Un siècle de passions.* Hachette Littérature. Histoire, 2005.

FNAU. *Les métamorphoses de l'autoroute urbaine.* Alternatives. Points FNAU 1, 2014.

Frémont, Antoine. « Quel rôle pour le fleuve dans le Grand Paris des marchandises ? » *L'Espace géographique* 41, n°3 (26 octobre 2012): 236-51. <https://doi.org/10.3917/eg.413.0236>.

Hamon, Grégoire. « ZFE du Grand Paris : tout ce qu'il faut savoir ». Media Roole, 17 mai 2023. <https://media.roole.fr/transition/territoires/zfe-du-grand-paris-tout-ce-quil-faut-savoir>.

Hanappe, Florence. « Atlas des autoroutes urbaines et des voies rapides du Grand Paris ». Atelier parisien d'urbanisme, novembre 2018.

Héran, Frédéric. *La ville morcelée - Effet de coupure en milieu urbain.* Economica., 2011.

Île-de-France, DRIEAT. « Inauguration de la voie dédiée aux bus sur l'A10 ». DRIEAT Île-de-France, 23 novembre 2017. <https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/inauguration-de-la-voie-dediee-aux-bus-sur-l-a10-a11578.html>.

INSEE. « Dossier complet - Commune de l'Hay-les-Roses ». INSEE, 13 décembre 2024. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-94038>.

INSEE. « Équipement automobile des ménages en 2021 ». INSEE, 27 juin 2024. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012694>.

Kirszbaum, Thomas. *En finir avec les banlieues ? Le désenchantement de la politique de la ville.* L'aube., 2015.

Lachiver, Marcel. « La vigne et les vigneronns à l'Ouest de Paris (XVIIe-XIXe siècles) ». In *Annales historiques de la Révolution française*, 245: 461-64, 1981. https://www.persee.fr/doc/ahrf_0003-4436_1981_num_245_1_4396.

Laisney, François. *Atlas du tramway dans les villes françaises*. Recherches, 2011.

Le Corbusier. *La Charte d'Athènes*. Point. Points Essais 25, 2016.

Lecler, Stéphane. « Le retour du tramway dans Paris ». *Transports urbains* 110, no 1 (2007): 11-18. <https://doi.org/10.3917/turb.110.0011>.

Legenne, Corinne, et Pierre-Marie Tricaud. « Pays et paysages d'Île de France ». Institut Paris Région. Consulté le 10 décembre 2024. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2791/Pays_et_paysages.pdf.

Le Parisien. « « Fiers d'avoir construit nos maisons nous-mêmes » ». *Le Parisien*, 1 juillet 2013. <https://www.leparisien.fr/val-de-marne-94/fiers-d-avoir-construit-nos-maisons-nous-memes-01-07-2013-2942629.php>.

Les amis du vieux L'Haÿ. Rencontre avec l'association des Amis du Vieux L'Haÿ, le 29/11/2024. Entretien réalisé par Thomas Brenne, 29 novembre 2024.

Les amis du vieux L'Haÿ. Rencontre avec l'association des Amis du Vieux L'Haÿ, le 25/09/2024. Entretien réalisé par Thomas Brenne, 25 septembre 2024.

Les amis du vieux L'Haÿ. *L'Haÿ-les-Roses, rues et lieux-dits*, 1993.

Les amis du vieux L'Haÿ. *L'Haÿ-les-Roses, vie et images du passé*, 2004.

Leveau-Fernandez, Madeleine. « De l'eau et des Hommes ». In *Histoire du Val De Bièvre*, Écomusée du Val de Bièvre., 13-23. Consulté le 10 octobre 2024. <https://www.calameo.com/read/0000221614c84365e0f36>.

Leveau-Fernandez, Madeleine. « Du Moyen-Âge au XIXe siècle, les activités façonnent le paysage ». In *Histoire du Val De Bièvre*, Écomusée du Val de Bièvre., 79-97. Consulté le 10 octobre 2024. <https://www.calameo.com/read/0000221614c84365e0f36>.

Leveau-Fernandez, Madeleine. « Les Trente Glorieuses ». In *Histoire du Val De Bièvre*, Écomusée du Val de Bièvre., 191-205. Consulté le 10 octobre 2024. <https://www.calameo.com/read/0000221614c84365e0f36>.

Leveau-Fernandez, Madeleine. « Métamorphose du paysage urbain ». In *Histoire du Val De Bièvre*, Écomusée du Val de Bièvre., 119-38. Consulté le 10 octobre 2024. <https://www.calameo.com/read/0000221614c84365e0f36>.

Leveau-Fernandez, Madeleine. « Moyens de communication et développement économique en Val de Bièvre ». In *Histoire du Val De Bièvre*, Écomusée du Val de Bièvre., 139-53. Consulté le 10 octobre 2024. <https://www.calameo.com/read/0000221614c84365e0f36>.

L'Horty, Yannick, et Florent Sari. « Le Grand Paris de l'emploi : l'extension des infrastructures de transport peut-elle avoir des effets positifs sur le chômage local ? » *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, no 3 (2013): 461-89. <https://doi.org/10.3917/reru.133.0461>.

Légifrance. « LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, 2019-1428 » § (2019). <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000039666574>.

Lynch, Kevin, et Gary Hack. *Site Planning*. MIT Press, 1984.

Marrec, Sébastien. « Réforme du stationnement : « 65 % des Parisiens n'ont pas de voiture » ». Paris, 6 juillet 2021. <https://www.paris.fr/pages/reforme-du-stationnement-repenser-60-hectares-privatisees-par-les-voitures-18146>.

Meant, Manon. Rencontre avec le service d'urbanisme de L'Haÿ-les-Roses. Entretien réalisé par Thomas Brenne, 14 octobre 2024.

Merlin, Pierre. *Des grands ensembles au cités - L'avenir d'une utopie*. Ellipses. La France de demain, 2012.

Métropole du Grand Paris. « La Métropole du Grand Paris ». [metropolegrandparis](https://metropolegrandparis.fr/fr/la-metropole-du-grand-paris). Consulté le 11 janvier 2025. <https://metropolegrandparis.fr/fr/la-metropole-du-grand-paris>.

Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie. « Les Trente Glorieuses ». Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie. Consulté le 22 décembre 2024. <https://www.economie.gouv.fr/facileco/trente-glorieuses>.

Moulier-Boutang, Yann. « L'irruption de l'écologie ou le grand chiasme de l'économie politique ». *Multitudes* 24, no 1 (2006): 97-106. <https://doi.org/10.3917/mult.024.0097>.

Observatoire des inégalités. « L'Île-de-France, championne des inégalités ». Observatoire des inégalités. Consulté le 12 janvier 2025. <https://inegalites.fr/L-Ile-de-France-championne-des-inegalites>.

Orfeuil, Jean-Pierre. « Grand Huit, grand pari, gros problème ». *Métropolitiques*, 6 décembre 2010. <https://metropolitiques.eu/Grand-Huit-grand-pari-gros.html>.

Orfeuil, Jean-Pierre, et Fabrice Ripoll. *Accès et mobilité : les nouvelles inégalités*. Infolio. Archigraphy Poche, 2015.

Panerai, Philippe. *Paris métropole - Formes et échelles du Grand-Paris*. Éditions de la Villette, 2008.

Passalacqua, Arnaud, A. Fourcaut, et P. Harismendy. « Une société du mouvement face à ses nouveaux territoires : les transports dans les grands ensembles et villes nouvelles (1950-1970) ». In *Grands ensembles. Intentions et pratiques (1850-1970)*, 1-11. Ville de Saint-Brieuc, 2011. <https://hal.science/hal-02415424>.

Pelloux, Patricia, et Florence Hanappe. « Les autoroutes urbaines et le Boulevard périphérique, un avenir possible ». Atelier parisien d'urbanisme, mai 2019. https://www.apur.org/sites/default/files/documents/publication/etudes/12p157_voies_rapides_0.pdf?token=1wrR014h.

Phlipponneau, Michel. *La vie rurale de la banlieue parisienne : Étude de géographie humaine*. FeniXX, 1956.

Poulot, Monique. « L'agriculture francilienne dans la seconde moitié du XXe siècle : vers un postproductivisme de proximité ? » Pour, n°205-206 (2) (2010): 161-77. <https://doi.org/10.3917/pour.205.0161>.

RATP. « Le RER, des origines à sa réalité - de 1835 à 1969 ». Des lignes d'histoires. RATP, 2016. <https://www.ratp.fr/sites/default/files/inline-files/Des-lignes-d-histoires---Le-RER%2C-des-origines-à-sa-réalité-de-1835-à-1969.pdf>.

RATP. « Une ligne, une histoire : la ligne 7 du métro », 2 décembre 2024. <https://www.ratp.fr/decouvrir/sorties-et-visites/culture/histoire-metro-ligne-7>.

Razemon, Olivier. « Transports banlieue-banlieue, le parcours du combattant ». Le Monde, 15 mars 2016. <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2016/03/15/les-transports-banlieue-banlieue-le-parcours-du-combattant/>.

Région Île-de-France. « Réseau Vélo Île-de-France (VIF) : plus de pistes cyclables pour les déplacements quotidiens ». Région Île-de-France, 22 avril 2020. <https://www.iledefrance.fr/toutes-les-actualites/reseau-velo-ile-de-france-vif-plus-de-pistes-cyclables-pour-les-deplacements-quotidiens>.

Robin, A. . « A quelle vitesse roulent les RER ? » Libération. Consulté le 16 décembre 2024. https://www.liberation.fr/checknews/2018/02/20/a-quelle-vitesse-roulent-les-rer_1653188/.

Secchi, Bernardo. *La ville des pauvres et la ville des riches*. MetisPresses., 2014.

Secchi, Bernardo, et Paola Viganò. *La ville poreuse - Un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*. MétisPresses., 2011.

Services Publics. « Prime à la conversion pour une voiture ». Service-Public.fr, 2 décembre 2024. <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F36848>.

Service d'Information Géographique « SIG Politique de la Ville - Commune : L'Haÿ-les-Roses ». Consulté le 20 décembre 2024. <https://sig.ville.gouv.fr/territoire/94038>.

Service d'Information Géographique « SIG Politique de la Ville - Quartier Prioritaire 2024 : Les Sorbiers - Lallier - QN09442N ». Consulté le 24 décembre 2024. <https://sig.ville.gouv.fr/territoire/QN09442N#thematique-header-2>.

Simioni, David. Rencontre avec un chef de projet de la Société du Grand Paris. Entretien réalisé par Thomas Brenne, 4 novembre 2024.

Ulys. « Autoroute A86, le super-périphérique d'Île-de-France ». Ulys. Consulté le 15 décembre 2024. <https://uly.vinci-autoroutes.com/autoroute/a86/>.

Val-de-Marne. « Entité n°1 - La vallée de la Bièvre ». Atlas des paysages du Val-de-Marne, 23 juillet 2024. <https://www.paysages.val-de-marne.developpement-durable.gouv.fr/entite-no1-la-vallee-de-la-bievre-a32.html>.

Vaquin, Jean-Baptiste, Florent Turck, Cécile Diguët, Patricia Pelloux, Philippe Cauvin, Nicolas Roy, Bernard Landau, Muriel Tumeloro, Brice Bordas, et Stéphane Lecler. « Les transports en commun en Île-de-France, une grande cause régionale ». APUR, janvier 2006. <https://www.apur.org/sites/default/files/documents/publication/documents-associes/4P21.pdf?token=AlzRTsPg>.

Vasseur, Victor. « EN IMAGES - Il y a 50 ans, le “périph” de Paris était inauguré (et déjà critiqué) ». France Inter, 25 avril 2023. <https://www.radiofrance.fr/franceinter/en-images-il-y-a-50-ans-le-periph-de-paris-etait-inaugure-et-deja-critique-3635821>.

Vieillard-Baron, Hervé. « La Plaine Saint-Denis : un ancien territoire industriel au centre des contradictions métropolitaines. » In *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 88-2:164-73. Le territoire français, la désindustrialisation et les délocalisations, 2011. https://www.persee.fr/doc/bagf_0004-5322_2011_num_88_2_8214.

Ville de L'Haÿ-les-Roses. « Moulin de la Bièvre ». lhaylesroses.fr. Consulté le 9 décembre 2024. <https://www.lhaylesroses.fr/loisirs/moulin-de-la-bievre>.

Ville de L'Haÿ-les-Roses. « Présentation de la ville ». lhaylesroses.fr. Consulté le 11 janvier 2025. <https://www.lhaylesroses.fr/ma-ville/presentation-de-la-ville>.

Ville de Meudon. « Histoire de Meudon ». meudon.fr, 23 avril 2024. <https://www.meudon.fr/ma-ville/decouvrir-meudon-presentation-de-la-ville/histoire-et-patrimoine/histoire-de-meudon/>.

Ville de Paris. « Paris réforme son stationnement ». paris.fr, 5 mars 2024. <https://www.paris.fr/pages/paris-reforme-son-stationnement-17981>.

Ville de Paris. « Zone à faibles émissions : les véhicules Crit’Air 3 interdits dès le 1er janvier 2025 ». paris.fr, 17 décembre 2024. <https://www.paris.fr/pages/la-zone-a-faibles-emissions-zfe-pour-lutter-contre-la-pollution-de-l-air-16799>.

Vilpellet, Anne-Marie. Rencontre avec la directrice des agences Orpi Immobilier de L’Haÿ-les-Roses Entretien réalisé par Thomas Brenne, 25 septembre 2024.

VINCI Autoroutes. « Duplex A86 : un grand projet d’infrastructure ». VINCI Autoroutes. Consulté le 17 décembre 2024. <https://www.vinci-autoroutes.com/fr/duplex-a86/histoire/>.

Yoann Douvier. « Charte qualité construction et préservation du cadre de vie ». Commune de Chevilly-Larue, 2023. http://www.ville-chevilly-larue.fr/fileadmin/Pages_statiques_et_archives/Publications/Documents_divers/Charte_qualite_construction_12_2023-BD.pdf.

