



# LES GRANDES ARDOINES

FICHES ACTIONS

Contrat  
de Développement  
Territorial

5 Décembre 2013

## Liste des fiches

Ces fiches actions sont le fruit du travail partenarial entrepris dans le cadre de l'élaboration du Contrat de Développement Territorial.

Elles font état de l'avancement des différentes actions inscrites au CDT, et sont donc susceptibles d'évoluer en même temps que les actions elles-mêmes, au rythme de leur maturation.

<b>I.</b>	<b>STRATÉGIE FONCIÈRE, REFORMATAGE ET MODERNISATION DES GRANDS SERVICES INDUSTRIELS DE LA MÉTROPOLE</b>	<b>5</b>
01	Fermeture du dépôt pétrolier	6
02	EDF – RTE, coexistence d'un nouveau quartier mixte activités-logement, d'outils de production électrique et d'ouvrages de transport d'électricité aux Ardoines	8
03	Poursuite de l'application du protocole RFF-SNCF sur les Ardoines pour la modernisation des activités de RFF-SNCF et la libération des terrains concernés	10
04	Démarche partenariale sur les ports urbains de fret à mettre en place avec Ports de Paris et Voies Navigables de France	13
05	Plateforme fluviale des Ardoines	15
<b>II.</b>	<b>ENGAGEMENTS SUR DES SECTEURS PRÉ-OPÉRATIONNELS ET OPÉRATIONNELS</b>	<b>17</b>
06	ZAC Seine Gare Vitry à Vitry-sur-Seine	18
07	ZAC Gare Ardoines à Vitry-sur-Seine	20
08	Mise en œuvre de la ZAC Rouget de Lisle à Vitry-sur-Seine	22
09	Projet de renouvellement urbain en lien avec l'arrivée du Grand Paris Express « Vitry Centre »	26
10	Projet de ZAC du Lugo à Choisy-le-Roi	29
11	Choisy-le-Roi – ZAC du Port	32
12	Choisy-le-Roi – Centre-ville phase 2	36
13	Choisy-le-Roi – Quartier Sud	39
14	Projet d'aménagement du sud d'Alfortville	42
<b>III.</b>	<b>LES TRANSPORTS</b>	<b>47</b>
15	Mise en œuvre du tronçon Sud de la ligne rouge / ligne 15 du Grand Paris Express	48
16	RER C	50
17	RER D	52
18	Prolongement de la ligne 10 du métro	54
19	Tramway Paris Orly Ville (TPOV)	56
20	T Zen 5 Vallée de la Seine	59
21	Pôle multimodal des Ardoines à Vitry-sur-Seine	62
22	Accès et aménagement de la gare « Vert de Maisons » à Alfortville	65
23	Réaménagement de la gare de Choisy-le-Roi	67

24 Réaménagement de la gare RER C de Vitry-sur-Seine	70
25 Gare RER D de Maisons-Alfort – Alfortville	72
26 Démarche prospective et concertée sur la redéfinition du réseau de déplacements du Val-de-Marne en lien avec le Grand Paris Express	73
27 Véloroute Européenne N°3	75
28 Piste Cyclable Choisy Créteil (RD 86) dont adossement du Pont de Choisy	77
29 Liaison métropolitaine RD 5 - RD 6	79
30 Liaison métropolitaine RD 5 - RD 6 - Séquence 1 : raccordement à la RD 5 par la trame viaire de Vitry-sur-Seine	81
31 Liaison métropolitaine RD 5 - RD 6 - Séquence 2 : franchissement des voies ferrées au niveau de la gare des Ardoines	82
32 Liaison métropolitaine RD 5 - RD 6 - Séquence 3 : le franchissement de la Seine	85
33 Liaison métropolitaine RD 5 - RD 6 - Séquence 4 : rue de la Digue d'Alfortville à Alfortville - franchissement du RER D et lien avec la RD 6 à Créteil	87
34 Liaison « Arc sud »	88
35 Étude sur les enjeux de desserte et d'insertion de l'A86 et son échangeur autoroutier, en lien avec les ZAC des Ardoines et du Lugo	91
<b>IV. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET FORMATION</b>	<b>93</b>
<b>IV.1 Développement économique</b>	<b>93</b>
36 Incubateur Pépinière Hôtel d'Entreprises à Vitry-sur-Seine (IPHE)	94
37 L'îlot Graveleau à Choisy-le-Roi	96
38 L'îlot Seine Cavell à Vitry-sur-Seine	98
39 Le secteur Descartes (anciennement ED-Dachser) à Vitry-sur-Seine	100
40 L'îlot Léon Geffroy à Vitry-sur-Seine	102
41 Etude de positionnement économique d'Alfortville	104
42 AMO accompagnement des entreprises sur les ZAC des Ardoines	106
43 Cluster « Eau-Milieus-Sols » en Seine-Amont	108
<b>IV. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET FORMATION</b>	<b>113</b>
<b>IV.2 Formation et accès à l'emploi sur le territoire</b>	<b>113</b>
44 Implantation d'un éco-campus à Vitry-sur-Seine	114
45 Création d'un centre de ressources éco-construction - génie climatique à Alfortville	117
46 Charte d'insertion des Grandes Ardoines	119
47 Pôle « Emploi Formation Recherche » de Chérioux	122
48 Création d'une Cité des Métiers à Choisy-le-Roi	124
49 Démarche partenariale de travail sur la formation et l'accès à l'emploi	126
<b>V. DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL</b>	<b>130</b>
50 Traitement du Foyer de travailleurs migrants Manouchian à Vitry-sur-Seine	131
51 Démolition-reconstruction de la résidence sociale Coallia/Aftam à Alfortville	132

<b>VI. ÉQUIPEMENTS PUBLICS</b>	<b>134</b>
52 Accompagnement du développement urbain par une offre adaptée d'équipements scolaires	135
<b>VII. ÉQUIPEMENTS COMMERCIAUX</b>	<b>140</b>
53 Requalification du Centre commercial du 8 mai 45 sur Alfortville	141
<b>VIII. GRANDS ÉQUIPEMENTS ET DÉVELOPPEMENT CULTUREL DES GRANDES ARDOINES</b>	<b>143</b>
54 Transformation progressive de la Grande Halle et des petites halles en équipement majeur des Ardoines	144
55 L'usine Hollander à Choisy-le-Roi : un pôle d'animation culturelle et artistique majeur	147
56 Développer l'offre d'équipements culturels du territoire	151
57 Imprimer l'art dans la ville	152
58 Favoriser la création sur le territoire	153
59 Préservation du patrimoine historique et culturel du territoire	154
<b>IX. ENVIRONNEMENT</b>	<b>156</b>
60 Parc des berges aux Ardoines	157
61 Aménagement des berges de Seine – ZAC du Port à Choisy-le-Roi	159
62 Projet de valorisation de la grève d'Ivry-Vitry	162
63 Amélioration de la collecte des déchets grâce à la mise en place d'une collecte pneumatique à Vitry, en périmètre OIN	164
64 Favoriser le recours aux énergies renouvelables en exploitant la géothermie dans les ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines	167
65 Exutoire en Seine pour les eaux pluviales du bassin versant de la RD 274 avec station anti-crue et de dépollution des eaux à Vitry-sur-Seine	169

# **I. STRATÉGIE FONCIÈRE, REFORMATAGE ET MODERNISATION DES GRANDS SERVICES INDUSTRIELS DE LA MÉTROPOLE**

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Fermeture du dépôt pétrolier

Fiche action

# 01

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé



Parcelle appartenant au groupe Delek

EPA ORSA / Agence SEURA, mars 2011  
Plan guide consolidé des Ardoines

Le dépôt pétrolier Delek (implanté hors ZAC Gare Ardoines) est situé dans la partie centrale des Ardoines à proximité de la future gare d'interconnexion Grand Paris Express – RER C, du futur boulevard urbain de la liaison nord et de la Grande Halle des Ardoines dont l'ambition est de devenir un équipement public d'envergure métropolitaine.

##### Contribution de l'action au projet de territoire

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Promouvoir la ville « complète », susceptible d'offrir à ses habitants l'ensemble des fonctions qui font ville (emploi, logement, services, cadre de vie, lien social...), incompatible avec les risques et nuisances du dépôt pétrolier,
- Aménager la ZAC Gare Ardoines autour de la future gare d'interconnexion RER C – Grand Paris Express aux Ardoines

##### Description de l'action

Le développement de la ZAC Gare Ardoines est impacté par la proximité du dépôt pétrolier Delek qui conduit à la mise en place d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques qui concernera une partie de la ZAC Gare Ardoines. De plus, le dépôt représente également un risque à l'échelle du bassin de la Seine en raison de sa vulnérabilité au risque inondation.

Compte tenu de l'impact du dépôt pétrolier sur l'aménagement du territoire des Grandes Ardoines et les opérations de ZAC engagées consécutivement à l'ouverture de la gare du Grand Paris Express, sa fermeture est à prévoir dans la mesure où les capacités de stockage au sein de la zone agglomérée de l'Ile-de-France le permettent.

Il apparaît à ce jour que la procédure jugée la plus pertinente en termes de délai pour l'acquisition de cet ensemble conduit à privilégier une procédure de déclaration d'utilité publique de type "réserves foncières" à l'initiative de l'Etat ou d'un établissement public compétent.

Une solution de portage est recherchée, conditionnée par le coût d'acquisition qui devra être estimé dans les délais les plus courts possibles.

La fermeture puis le démantèlement du dépôt Delek et la remise en état des sols (dépollution,

	nivellement) permettront la reconfiguration des fonctionnalités ferroviaires du site des Ardoines et notamment de la grande Halle sur une partie de la parcelle libérée ainsi que le développement urbain de la partie est du faisceau ferré.
<b>Etat d'avancement</b>	En cours
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Pilotage</b>	Etat - EPA ORSA
<b>Maîtrise foncière</b>	Delek
<b>Phasage</b>	<u>Avant 2020</u> : Fermeture du dépôt pétrolier <u>A partir de 2020</u> : démantèlement du dépôt, reconstitution de l'équipement de maintenance ferroviaire, libération de la Grande halle et de ses abords, et poursuite de l'urbanisation des secteurs adjacents à Delek, en lien avec la réalisation des infrastructures (franchissement du faisceau ferroviaire, mise en service de la gare du GPE)
<b>Estimation du coût global</b>	A compléter ultérieurement
<b>Plan de financement</b>	A compléter ultérieurement
<b>Partenariats</b>	
<b>Actions liées</b>	Toutes les actions concernant la ZAC Gare Ardoines et la partie centrale des Ardoines.
<b>Mise à jour de la fiche</b>	10/04/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### EDF – RTE, coexistence d'un nouveau quartier mixte activités-logement, d'outils de production électrique et d'ouvrages de transport d'électricité aux Ardoines

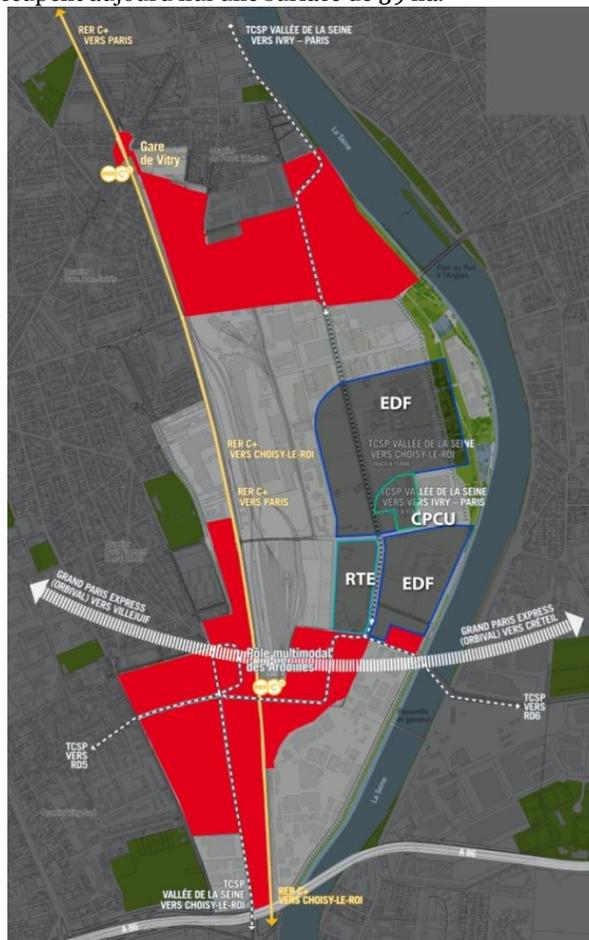
Fiche action

02

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

Situées en plein cœur des Ardoines, la centrale thermique à charbon et les deux Turbines à combustion (TAC) occupent aujourd'hui une surface de 39 ha.



Emprises EDF et périmètres des ZAC des Ardoines

Source : EPA ORSA

##### Contribution de l'action au projet de territoire

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Valoriser et consolider les activités de services métropolitains, moderniser et redévelopper les grands sites de production ;
- Maintenir des sites de production et distribution d'énergie à proximité des lieux de consommation, en cherchant à innover dans l'organisation spatiale des équipements de production (compacité) ;
- Dépasser les coupures et multiplier les continuités – Création d'un boulevard urbain support du TZEN 5, permettant de relier les quartiers opérationnels à court et moyen termes (ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines), et un secteur de mutation à plus long terme (partie centrale des Ardoines) ;

##### Description de l'action

EDF prévoit de mettre définitivement à l'arrêt la centrale thermique à charbon en 2015 et de reconstruire un outil de production énergétique entrant en conformité avec les directives européennes, la mise aux normes des installations actuelles nécessitant des travaux trop importants. La construction d'un cycle combiné gaz (CCG) et de deux turbines à combustion (TAC) complétant les deux TAC déjà présentes est envisagée.

Cette recomposition des activités doit s'accompagner d'une libération d'emprises foncières,

	<p>permettre la réalisation d'un boulevard urbain nord-sud et représenter une opportunité pour l'aménagement de nouveaux quartiers sur le territoire des Ardoines.</p> <p><b>L'enjeu de cette action est l'intégration exemplaire des outils de production et de transport électrique dans un véritable quartier de ville aux Ardoines à Vitry-sur-Seine.</b></p> <p>Les parties s'engagent à contribuer à trouver un consensus autour des axes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trouver une implantation de l'outil de production électrique dans la zone centrale des Ardoines compatible avec le développement d'un projet urbain ambitieux,</li> <li>• Rechercher la compacité et l'insertion architecturale et paysagère des installations existantes et projetées,</li> <li>• Permettre à la ville de se régénérer par une libération progressive et adaptée du foncier industriel improductif,</li> <li>• Valoriser la présence des installations comme composante du futur quartier.</li> </ul>
<b>Etat d'avancement</b>	<p>En 2013, le travail porte sur la mise en œuvre d'un protocole de partenariat (examiné en CA de l'EPA ORSA d'avril 2013) permettant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'élaboration d'une stratégie d'aménagement de la partie centrale des Ardoines selon deux scénarios d'insertion des outils de production et de transport électrique,</li> <li>• des études de constructibilité sur les blocs des usines EDF aux Ardoines,</li> <li>• la poursuite de la recherche d'optimisation du site,</li> <li>• la réalisation d'un inventaire du patrimoine électrique,</li> <li>• la participation à des groupes de travail sur l'approvisionnement énergétique et les réseaux de chaleur.</li> </ul> <p>Les parties s'engagent à le poursuivre dans les différentes phases d'évolution des projets.</p> <p>Il est à noter que la Région souhaiterait effectuer une campagne photographique des différents bâtiments avant le lancement des opérations, en lien avec les archives départementales. Cette campagne photographique viserait à conserver la mémoire de ce que furent les Ardoines avant le Grand Paris. Ce travail pourrait faire l'objet d'un dossier d'inventaire qui serait versé dans la base nationale, Mérimée.</p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Démolition de la centrale à charbon et réalisation des nouveaux outils de production : EDF Aménagement des terrains libérés : EPA ORSA
<b>Maîtrise foncière</b>	Centrale actuelle : EDF
<b>Phasage</b>	<u>26 avril 2013</u> : signature du protocole EDF / RTE / EPA ORSA <u>2<sup>ème</sup> semestre 2013</u> : Etudes <u>2015</u> : Fermeture de la centrale à charbon <u>2015-2020</u> : Démantèlement de la centrale à charbon
<b>Estimation du coût global</b>	Non déterminé
<b>Plan de financement</b>	Nouvelle centrale : EDF. Acquisition et aménagement des terrains libérés : EPA ORSA.
<b>Actions liées</b>	TZen 5
<b>Mise à jour de la fiche</b>	26/04/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Poursuite de l'application du protocole RFF-SNCF sur les Ardoines pour la modernisation des activités de RFF-SNCF et la libération des terrains concernés

Fiche action

03

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

Les sites RFF-SNCF concernés par le recompactage des activités de RFF et de la SNCF sur le territoire du CDT des Grandes Ardoines sont : « Vitry-Gare » à proximité de la gare RER de Vitry, « Les Ardoines » autour de la gare RER des Ardoines et « Léon Geffroy » au sud de Vitry-sur-Seine.

##### Les terrains concernés

###### Vitry gare (environ 2.5 hectares)

→ site mutable dans le protocole de 2008

→ propriété RFF et SNCF

###### Les Ardoines (environ 9 hectares)

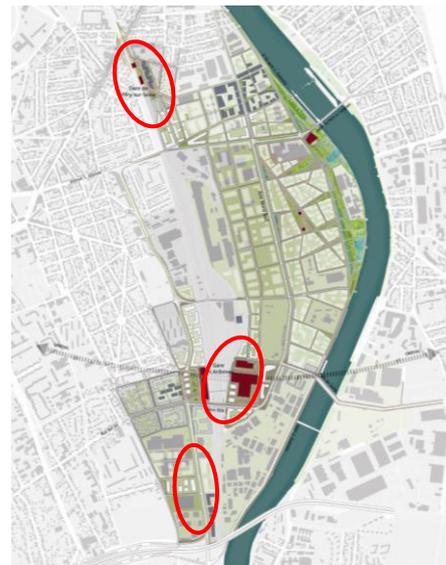
→ site potentiellement mutable dans le protocole de 2008

→ propriété SNCF

###### Léon Geffroy (environ 2 hectares)

→ mutable dans le protocole de 2008

→ propriété RFF



Terrains appartenants à RFF et la SNCF dans le secteur des Ardoines (en bleu les terrains appartenant à la SNCF et en jaune, les terrains appartenant à RFF) et plan guide consolidé des Ardoines (EPA ORSA / Agence SEURA, mars 2011)

Source : EPA ORSA

##### Contribution de l'action au projet de territoire

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Aménager les ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines, en densifiant autour des gares,
- Moderniser et redévelopper les grands sites de production - optimiser le fonctionnement et rationaliser la géométrie de l'activité ferroviaire pour la rendre plus compacte et plus compatible avec l'évolution urbaine.

##### Description de l'action

Dans l'objectif de développer une ville dense autour des gares, l'EPA ORSA travaille depuis 2008 avec RFF et la SNCF à l'optimisation du fonctionnement de l'outil ferroviaire et à son recompactage aboutissant à un processus de libération du foncier ferroviaire en vue de la cession des terrains concernés par les projets urbains. Les terrains ainsi libérés permettront de lancer les premières opérations urbaines.

##### ZAC Seine Gare Vitry :

Site de Vitry Gare : la cour de débord (ancienne cour marchandises) sera libérée de toutes activités ferroviaires. La fonctionnalité de desserte ferroviaire sera maintenue sur des voies situées au plus près des voies principales. L'ancienne halle reconvertie en salle de spectacles "Gare au théâtre" sera préservée. La brigade infra-équipement SNCF présente actuellement sur le site est destinée à être relogée sur le site ferroviaire des Ardoines.

##### ZAC Gare Ardoines :

Site « Ardoines » (voir fiche « Grande Halle et petites halles »)

Le projet des Ardoines ambitionne de faire de la Grande Halle et des petites halles transversales qui lui sont accolées, propriété de SNCF, un équipement majeur. Cette opération implique la reconfiguration du Technicentre des Ardoines dont les installations sont implantées à l'est des voies ferrées :

	<ul style="list-style-type: none"> <li>relocalisation du vérin en fosse, outil de maintenance servant à l'entretien du parc RER d'Ile-de-France au nord du site SNCF actuel sur une partie de la parcelle qui sera libérée avec le départ du dépôt pétrolier Delek,</li> <li>regroupement des autres installations sans accès ferroviaire (magasins de stockage, ateliers de menuiserie, sellerie...) sur le secteur dit « Chabany » de propriété RFF et SNCF et RFF avec notamment la construction d'un bâtiment et l'aménagement de pistes de circulations internes au Technicentre et de parkings,</li> <li>enfin, par voie de conséquence, dans le cadre du projet urbain qui devrait voir le jour sur ce site, démolition de bâtiments situés aux abords de la grande Halle.</li> </ul> <p><u>Site « Léon Geffroy »</u> Les négociations en cours avec la SGP pourraient permettre d'implanter en complément d'un Site de Maintenance des Infrastructures du Grand Paris Express sur le site Léon Geffroy, de propriété RFF, un ensemble garantissant un développement économique et urbain conforme au développement attendu pour l'ensemble du quartier.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	<p><u>Site de Vitry Gare</u> Janvier 2011 : signature d'un protocole foncier EPA-RFF-SNCF pour organiser et définir les processus à mettre en œuvre pour aboutir à la cession des fonciers ferroviaires (sur ce site et sur Léon Geffroy) au bénéfice de l'EPA ORSA.</p> <p><u>Site « Ardoines »</u> Une étude de reconfiguration du site ferroviaire a été menée en 2010 dont la conclusion en liait la faisabilité au départ du dépôt pétrolier DELEK. En 2012, une nouvelle étude a été réalisée pour une reconfiguration anticipée et progressive du Technicentre liée aux projets de création d'un nouveau franchissement du faisceau ferré et à l'hypothèse de création d'une gare « biface » du réseau du Grand Paris.</p> <p><u>Site « Léon Geffroy »</u> Suite à la localisation du Site de Maintenance des Infrastructures du GPE, un avenant au protocole foncier de 2010 sera contractualisé en faveur d'une cession directe entre RFF et la SGP. La signature d'une convention bipartite entre l'EPA ORSA / la SGP intégrant une fiche de lot exprimant les objectifs environnementaux, urbains et architecturaux dans le programme à considérer sur le site Léon Geffroy est envisagée.</p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	<p>Etudes ferroviaires et reformatage des installations ferroviaires : RFF et SNCF avec des financements de l'EPA-ORSA<sup>1</sup></p> <p>Etudes urbaines : EPA ORSA.</p>
<b>Maîtrise foncière</b>	Voir carte de localisation
<b>Phasage</b>	<p><u>2014</u> : Démarrage prévisionnel des travaux de la ZAC Gare Ardoines, du Grand Paris Express, du franchissement des voies ferrées</p> <p><u>ZAC Seine Gare Vitry : le site de Vitry Gare</u> : objectif visé d'une libération totale du site pour 2015 (sous réserve du respect du calendrier des études à mener en vue de cette libération).</p> <p><u>ZAC Gare Ardoines : le site « Ardoines »</u> : La libération du terrain dépend de la fermeture du dépôt pétrolier.</p> <p><u>ZAC Gare Ardoines : le site « Léon Geffroy »</u> : A compléter suite aux négociations en cours.</p>
<b>Estimation du coût global</b>	<p><u>Estimation des coûts ferroviaires hors acquisition foncière sur la base des premières études ferroviaires :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><u>Site « Vitry Gare »</u> : Etudes PRO 310 000 € (courants) HT Travaux ferroviaires : 4 400 000 € HT (CE 01/2008).</li> <li><u>Site « Ardoines »</u> : Travaux de reconfiguration du site ferroviaire : 36 000 000 € HT (CE 01/2009)</li> </ul>

<sup>1</sup> Fiche action n°27 du volet GP3 du CPER 2077-2013

<b>Plan de financement</b>	<u>GP3 Région (estimations 2012)</u> <ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Site « Vitry Gare » :</u> Etudes : Sub. Région 155 000 € HT Travaux : Sub. Région 3 250 000 € HT (estimation 2012)</li><li>• <u>Site « Ardoines » :</u> Travaux : subvention Région de 1 500 000 €</li></ul>
<b>Partenariats</b>	Vitry-sur-Seine, CRIF, SGP, CG 94...
<b>Actions liées</b>	ZAC des Ardoines, Grande Halle, Liaison RD 5 - RD 6
<b>Mise à jour de la fiche action</b>	29/04/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Démarche partenariale sur les ports urbains de fret à mettre en place avec Ports de Paris et Voies Navigables de France

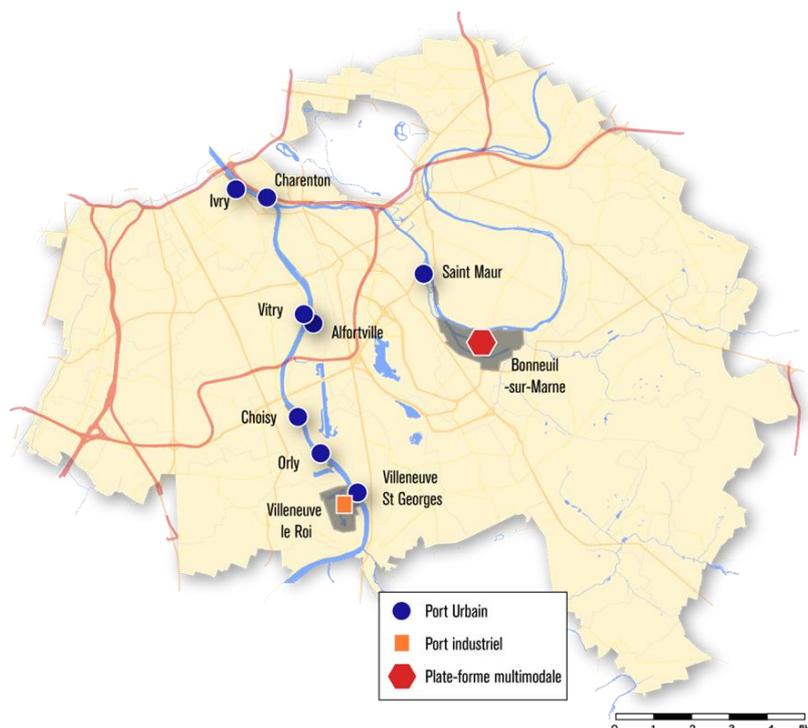
Fiche action

04

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

Cette action concerne le foncier en bord de voie d'eau, notamment, les ports de fret actuels situés sur le territoire du CDT de Choisy-le-Roi, Alfortville et Vitry.



Source : CG 94 / Interface transport

##### Contribution de l'action au projet de territoire

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Optimiser les capacités et les équipements du territoire pour le transport longue distance
- Organiser la logistique du dernier kilomètre
- Moderniser la logistique urbaine

##### Description de l'action

Les nombreux projets dans le secteur du CDT vont fortement impacter le fonctionnement du territoire en terme de flux logistiques et générer des besoins supplémentaires en approvisionnement des chantiers, récupération de déchets de chantiers, puis alimentation des futurs quartiers en marchandises.

Il apparaît opportun de profiter de la présence de la Seine sur le territoire du CDT pour développer un mode de transport de marchandises plus respectueux de l'environnement et s'inscrivant dans un contexte urbain dense. Un développement de l'usage de la voie d'eau permettrait notamment de contribuer, dans le cadre des perspectives de croissance des besoins notamment en matériaux, à la limitation des flux poids lourds et d'agir pour limiter la progression des émissions de gaz à effet de serre due au trafic routier.

La démarche proposée dans cette fiche a pour ambition de travailler à rendre plus vertueuse la logistique urbaine de proximité, à travers la valorisation possible des ports urbains, leur intégration urbaine, afin d'adapter ces sites à leur environnement et d'adapter les fonctions de ces ports aux besoins à venir.

Il s'agit de mettre en place un cadre partenarial de travail sur la thématique des ports urbains de

	<p>fret, autour de 3 principaux axes de réflexions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'insertion urbaine des ports,</li> <li>• L'articulation des activités de chacun des ports, en cohérence et en lien avec leur environnement urbain, intégrant les besoins à venir, afin notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>- de préparer le territoire à accueillir de manière durable les nouveaux flux liés aux besoins en matériaux et récupération de déchets de chantiers à venir,</li> <li>- de permettre le développement de la logistique urbaine sur les ports (par la création de quais publics par exemple)</li> </ul> </li> <li>• L'accès des poids lourds vers et depuis les ports.</li> </ul> <p>Ce cadre de travail s'appuiera notamment sur les actions prévues dans le Schéma de Services Portuaires de Seine Amont réalisé par Ports de Paris, et notamment sur les instances de travail envisagées.</p> <p>Le Département prévoit dans un premier temps, pour alimenter cette démarche, de réaliser un travail d'approfondissement avec les partenaires concernés au sujet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• des besoins en matériaux et de la récupération des déchets de chantiers à venir, avec l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France</li> <li>• l'accès routier aux ports urbains de fret.</li> </ul> <p>Ce cadre de travail partenarial pourra prendre la forme d'un protocole de travail.</p> <p>Une attention spécifique sera portée aux itinéraires de circulation des poids lourds, en lien avec les réflexions sur l'intermodalité route/fer/fleuve.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	<p>Etudes sur les besoins en matériaux et récupération des déchets de chantier : Conseil Général du Val-de-Marne</p> <p>Travail sur l'insertion urbaine des ports : Ports de Paris</p> <p>Rédaction d'un protocole : à définir</p>
<b>Maîtrise foncière s'il y a lieu</b>	<p>Les sites actuellement identifiés sur le territoire du CDT Grandes Ardoines comme ports de fret sur Choisy et Alfortville sont propriétés de Ports de Paris.</p>
<b>Phasage</b>	<p><u>2013</u> : travail d'approfondissement sur les besoins en matériaux et la récupération de déchets de chantiers à venir et sur l'accès aux ports urbains de fret</p> <p><u>2013- 2014</u> : rédaction d'un protocole de travail</p>
<b>Estimation du coût global</b>	
<b>Plan de financement</b>	
<b>Partenariats</b>	<p><u>Intervenants</u> : Ports de Paris, Voies Navigables de France, Etat (DREIA, DRIEE), Département du Val-de-Marne, communes, aménageurs, entreprises, etc. (<i>autres intervenants à définir</i>)</p>
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	
<b>Actions liées</b>	<p>Etude pilotée par l'EPA ORSA sur un projet de plateforme fluviale aux Ardoines (lancée en 2013 dans le cadre du Programme Ecocité – Ville de Demain)</p>
<b>Mise à jour de la fiche</b>	28/03/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

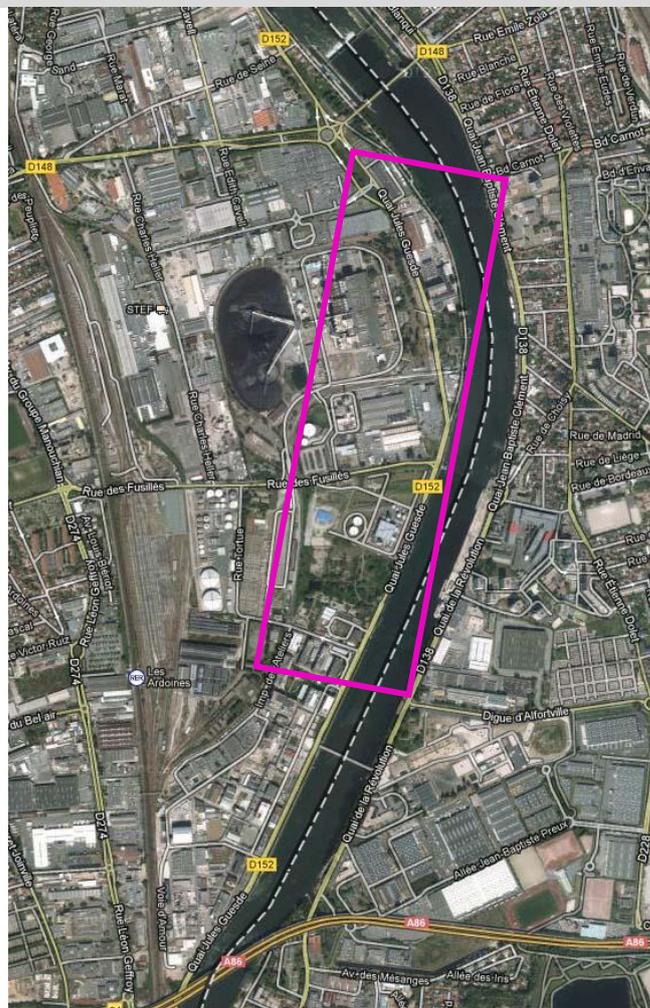
## Plateforme fluviale des Ardoines

Fiche action

05

## Présentation de l'action

## Localisation, périmètre envisagé



Secteur d'étude pour l'implantation d'une plateforme

Source : EPA ORSA sur fonds Google Maps

## Contribution de l'action au projet de territoire

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Optimiser les capacités et les équipements du territoire pour le transport de longue distance, et notamment les déchets de chantier

## Description de l'action

L'ampleur du projet des Grandes Ardoines, plus de 350 hectares en mutation pendant plus d'une génération, pose la question de la libération des sols, du traitement et du recyclage des terres en limitant l'impact sur l'environnement, de l'approvisionnement durable des chantiers.

Sa localisation, en bord de Seine sur plusieurs kilomètres, entre deux faisceaux ferrés et une autoroute, amène à envisager la création d'une plateforme fluviale comme une alternative durable et efficace au transport routier de matériaux/déchets, voire de marchandises une fois que les quartiers seront construits. Différentes hypothèses d'implantation sont possibles entre le viaduc de l'A 86 et le pont du port à l'Anglais (*périmètre ci-dessus*).

Cette plateforme pourrait, dans un premier temps, être mutualisée par plusieurs chantiers de déconstruction/construction afin d'optimiser son usage et de réduire les coûts pour les différents maîtres d'œuvre. Il sera considéré tout particulièrement les possibilités de traitement et d'usages différenciés dans le temps pour tenir compte des occupants du site qui pourraient être les futurs

	<p>usagers de la plateforme, et de l'avancée des projets et des chantiers sur les Ardoines : phase pré opérationnelle de dépollution des matériaux déconstruits permettant de les réutiliser sur place, fonction de recyclage lors de la phase de construction réduisant les flux de matériaux.</p> <p>Il pourra être également considéré l'emploi logistique possible à l'issue des phases de chantiers, urbain, innovant et respectueux de l'environnement, comme cela se pratique déjà dans Paris de manière très spécifique en développant un système multi-services plus large.</p> <p>La première tranche de cette action concerne une phase d'études, et en premier lieu la définition du programme et des conditions techniques, financières et administratives de ce projet de plateforme sur le secteur des Ardoines (étude de faisabilité). Associant la ville de Vitry-sur-Seine, le Conseil Général du Val-de-Marne, ainsi que les gestionnaires de la voie d'eau et les partenaires usagers potentiels, cette première étude portera sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un recollement des besoins des structures potentiellement intéressées comme la SGP, EDF, Air Liquide... et une proposition de programmation pour un port urbain évolutif ;</li> <li>• L'identification des sites potentiels pour l'accueil d'un port ;</li> <li>• Des propositions pour les conditions techniques, financières et administratives de mise en œuvre du projet, nourries par un benchmark d'exemples français et européens.</li> </ul> <p>Les propositions devront être nourries en innovations programmatiques afin que le site puisse dès son ouverture permettre les liaisons urbaines et s'adapter à terme à son intégration dans un milieu urbain dense.</p> <p>Le périmètre d'étude est l'ensemble des berges de Seine au sein du secteur des Ardoines à Vitry-sur-Seine ainsi que les terrains situés à immédiate proximité.</p> <p>Des études ultérieures pourront être menées, en fonction des résultats de l'étude de faisabilité décrite ci-dessus (études techniques complémentaires notamment).</p> <p>La mise en œuvre de la plateforme aura lieu en deuxième tranche.</p> <p>Une attention spécifique sera portée aux itinéraires de circulation des poids lourds, en lien avec les réflexions sur l'intermodalité route/fer/fleuve.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	Lancement de l'étude de faisabilité courant 2013.
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	1 <sup>ère</sup> tranche (études) : EPA ORSA pour l'étude de faisabilité 2 <sup>ème</sup> tranche : à définir
<b>Maîtrise foncière</b>	A compléter ultérieurement
<b>Phasage</b>	<u>Courant 2013</u> : Lancement de l'étude de faisabilité <u>2015</u> : Lancement des premiers chantiers des ZAC des Ardoines
<b>Estimation du coût global</b>	Estimation 1 <sup>ère</sup> tranche (études) : 200 000 € HT.
<b>Plan de financement</b>	Financement Ecocité – Ville de Demain (Etat – Caisse des Dépôts) : 83 720 € TTC pour les études.
<b>Partenariats</b>	1 <sup>ère</sup> tranche : ville de Vitry-sur-Seine, Conseil Général du Val-de-Marne, gestionnaires de la voie d'eau, partenaires usagers potentiels (SGP, Air Liquide, EDF, Sanofi ...).
<b>Actions liées</b>	Démarche partenariale sur les ports urbains de fret à mettre en place avec Ports de Paris et Voies Navigables de France, ZAC des Ardoines, Liaison RD 5 - RD 6, mise en œuvre du Grand Paris Express...
<b>Mise à jour de la fiche</b>	29/03/2013

## **II. ENGAGEMENTS SUR DES SECTEURS PRÉ- OPÉRATIONNELS ET OPÉRATIONNELS**

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### ZAC Seine Gare Vitry à Vitry-sur-Seine

Fiche action

# 06

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

Le périmètre de la ZAC Seine Gare Vitry s'étend sur 38 ha à proximité de la gare RER C de Vitry-sur-Seine, entre les voies ferrées et la Seine.



La ZAC Seine Gare Vitry (périmètre de la ZAC, 2012)

Source : EPA ORSA

##### Contribution de l'action au projet de territoire

- Accompagner et conforter la mutation économique de ce quartier d'activités,
- Créer un quartier mixte à l'échelle communale (intensification urbaine et diversification des fonctions) avec ancrage métropolitain,
- Développer de nouvelles polarités et intensités urbaines, en tirant parti de la proximité de la gare RER C ou encore le long de l'avenue Salvador Allende et de la rue Edith Cavell (axe structurant Nord-Sud),
- Permettre l'articulation entre ce nouveau quartier de ville et la ville ancienne en respectant la cohérence des tissus pavillonnaires et faubouriens existants,
- Favoriser le développement du commerce de proximité pour répondre aux besoins des Vitriots,
- Faciliter l'accessibilité vers ce nouveau quartier et favoriser les cheminements vers la Seine,
- Permettre la mutation de cette zone d'activité en un quartier habité, équipé et animé répondant aux besoins des Vitriots,
- Favoriser le développement de la qualité urbaine, architecturale et paysagère,
- Viser des niveaux de performance exemplaires en matière de réduction des consommations énergétiques au profit de consommations provenant des énergies renouvelables,
- Eviter l'éviction des populations présentes, à la fois par une programmation forte en logements sociaux et par une stratégie de développement économique adaptée.

##### Description de l'action

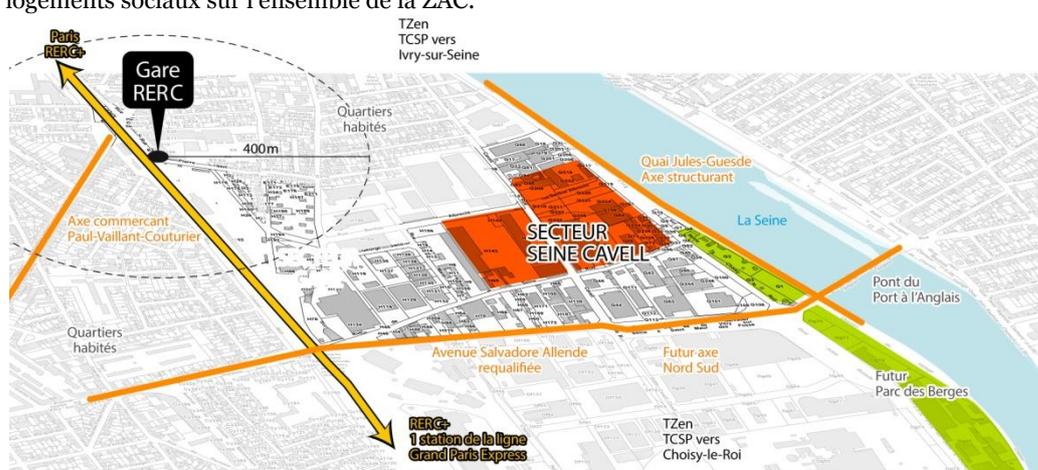
Dans l'objectif de créer un quartier mixte avec une place importante accordée aux activités, le programme global prévisionnel des constructions de la ZAC prévoyait en décembre 2011 (validation du dossier de création de la ZAC par le CA de l'EPA ORSA le 19/12/2011) une SHON globale d'environ 613 400 m<sup>2</sup>.

##### Répartition programmatique (dossier de création de la ZAC, décembre 2011) :

Programme	Phase 1 m <sup>2</sup> HON	Phase 2 m <sup>2</sup> HON	TOTAL	%programme
Activités	81 500	37 500	119 000	18%
Bureaux	73 900	50 750	124 650	21%
Logements	173 200	152 900	326 100	54%
Equipements	29 100	0	29 100	5%
Commerces	9 900	4 650	14 550	2%
Total	367 600	245 800	613 400	100%
SHON totale ZAC Seine Gare Vitry	367 600	245 850	613 450	100%

La programmation reste en cours de définition et sera précisée en 2013.

L'ouverture de la gare de Vitry-sur-Seine se fera par la création d'un nouvel accès aux quais et

	d'un parvis organisant les échanges intermodaux et participant au désenclavement du nord des Ardoines. Ces aménagements à l'est seront complétés par le réaménagement de la place Pierre Sémard au nord permettant d'améliorer une intermodalité aujourd'hui périlleuse, en développant un espace public apaisé, articulant les parvis est et ouest de la gare. La gare et son parvis, ainsi traités en agrafe urbaine, participeront au franchissement nord du faisceau ferré du RER C.
<b>Etat d'avancement</b>	<b>2012</b> : arrêté de création de la ZAC Seine Gare Vitry <b>Eté 2012</b> : désignation de SEURA pour la consolidation du Plan Guide des Ardoines (300 ha) <b>Nov. 2012</b> : désignation de Germe & Jam, urbanistes coordinateurs de la ZAC
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	EPA ORSA
<b>Maîtrise foncière</b>	Le travail de maîtrise foncière mené par l'EPFIF et la ville de Vitry-sur-Seine permet d'identifier un secteur par ZAC sur lequel la phase opérationnelle pourrait démarrer rapidement. La programmation respectera le principe de mixité et permettra la réalisation de 40 % de logements sociaux sur l'ensemble de la ZAC.
	 <p><b>Premier secteur opérationnel sur Seine Gare Vitry : le secteur Seine Cavell</b> Source : EPA ORSA</p>
<b>Phasage</b>	Une DUP sera nécessaire aux fins d'acquérir le foncier n'ayant pas pu faire l'objet d'acquisitions à l'amiable. <b>Avril 2011</b> : Révision du PLU lancée par la ville de Vitry-sur-Seine. Le planning prévisionnel de la procédure prévoit une approbation de la révision du PLU en juin 2013. <b>Courant 2013</b> : Premières consultations d'opérateurs sur les premiers secteurs opérationnels <b>A partir de fin 2013</b> : Dossier de réalisation <b>2015</b> : Démarrage des premiers chantiers <b>A partir de 2016</b> : Premières réalisations <b>Horizon 2020</b> : Mise en service du réseau du Grand Paris Express <b>2040</b> : Achèvement du projet urbain des Ardoines.
<b>Estimation du coût global</b>	Les bilans sont en cours d'élaboration.
<b>Plan de financement</b>	Pour mémoire, financements GP3 Région pour le reformatage des emprises ferroviaires (cf. fiche RFF-SNCF) et la remise en état des sols (subvention de 357 455 €).
<b>Partenariats</b>	Les différents acteurs de la gouvernance de l'EPA ORSA concernés par le projet des Ardoines : la ville de Vitry-sur-Seine, le Conseil Général du Val-de-Marne, le Conseil Régional d'Ile-de-France et l'Etat, les grands propriétaires (SNCF, RFF), la Société du Grand Paris, les urbanistes et le bureau d'étude technique en charge du plan guide des Ardoines et l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine et technique de la ZAC
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	<u>Equipe de maîtrise d'œuvre urbaine et technique</u> : Atelier Germe & Jam, Agence Hilaire – Paysagistes, Mageo BET VRD, Zoom Ecologie.
<b>Actions liées</b>	Amélioration du RER C, Gare RER C de Vitry-sur-Seine, TZen 5, RFF-SNCF, Ilot Seine Cavell, Ecocampus à Vitry-sur-Seine
<b>Mise à jour de la fiche</b>	25/03/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### ZAC Gare Ardoines à Vitry-sur-Seine

Fiche action

# 07

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

Le périmètre de la ZAC Gare Ardoines s'étend sur 49 ha autour de la gare des Ardoines, future interconnexion RER C - Grand Paris Express.



La ZAC Gare Ardoines (périmètre de la ZAC, 2012)

Source : EPA ORSA

##### Contribution de l'action au projet de territoire

- Maintenir et renforcer la vocation économique historique de ce territoire et l'inscrire dans l'arc Biotech Val de Marne et dans le cluster francilien,
- Créer un pôle multimodal fort autour de l'interconnexion entre le réseau GPE, le RER C, le TZen 5 et la future liaison routière entre la RD 6 à Créteil et la RD 5 à Vitry-sur-Seine, tirer parti de cette accessibilité future exceptionnelle pour développer un quartier de gare mixte et dense, autour de la grande Halle,
- Permettre la mutation de cette zone d'activité en un quartier toujours actif mais également habité, équipé et animé,
- Permettre l'articulation entre ce nouveau quartier de ville et la ville ancienne,
- Favoriser le développement de la qualité urbaine, architecturale et paysagère,
- Viser des niveaux de performances exemplaires en matière de réduction des consommations énergétiques et favoriser le développement des énergies renouvelables,
- Eviter l'éviction des populations présentes, à la fois par une programmation forte en logements sociaux et par une stratégie de développement économique adaptée.

##### Description de l'action

Dans l'objectif de créer un quartier mixte avec une place importante accordée aux activités, le programme global prévisionnel des constructions de la ZAC prévoyait en décembre 2011 (validation du dossier de création de la ZAC par le CA de l'EPA ORSA le 19/12/2011) une SHON globale d'environ 1 006 790 m<sup>2</sup>.

Répartition programmatique (dossier de création de la ZAC, décembre 2011) :

Programme	Phase 1 m <sup>2</sup> HON	Phase 2 m <sup>2</sup> HON	TOTAL	%programme
Activités	76 610	160 200	236 810	24%
Bureaux	286 000	122 700	408 700	41%
Logements	209 500	103 300	312 800	31%
Equipements	23 720	0	23 720	2%
Commerces	24 760	0	24 760	2%
SHON totale	620 590	386 200	1 006 790	100%

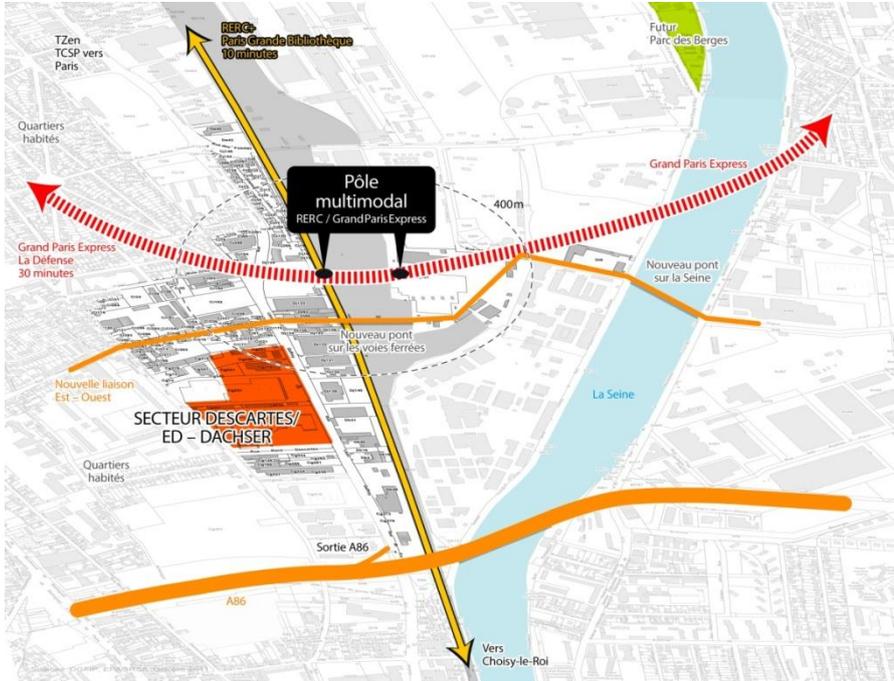
La programmation reste en cours de définition et sera précisée en 2013.

##### Etat d'avancement

**2012** : arrêté de création de la ZAC Gare Ardoines

**Été 2012** : Désignation de SEURA pour la consolidation du Plan Guide des Ardoines (échelle des 300 ha) qui sera mis à jour en fonction des avancées des groupes de travail avec EDF, Sanofi, et les autres grands opérateurs.

**Nov. 2012** : Désignation de STAR Stratégies + Architecture et Floris Alkemade Architect,

	urbanistes coordinateurs de la ZAC.
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	EPA ORSA
<b>Maîtrise foncière</b>	<p>Le travail de maîtrise foncière mené par l'EPFIF et la ville de Vitry-sur-Seine permet d'identifier un secteur par ZAC sur lequel la phase opérationnelle pourrait démarrer rapidement.</p> <p>La programmation respectera le principe de mixité et permettra la réalisation de 40 % de logements sociaux sur l'ensemble de la ZAC.</p>
	 <p><b>Premier secteur opérationnel sur Gare Ardoines : le secteur ED-Dachser / Descartes (environ 7 ha)</b></p> <p>Source : EPA ORSA</p>
	<p>Une DUP sera nécessaire aux fins d'acquiescer le foncier n'ayant pas pu faire l'objet d'acquisitions à l'amiable.</p>
<b>Phasage</b>	<p><u>Avril 2011</u> : Révision du PLU lancée par la ville de Vitry-sur-Seine. Le planning prévisionnel de la procédure prévoit une approbation de la révision du PLU en juin 2013.</p> <p><u>Courant 2013</u> : Premières consultations d'opérateurs sur les premiers secteurs opérationnels</p> <p><u>A partir de fin 2013</u> : Dossier de réalisation</p> <p><u>2015</u> : Démarrage des premiers chantiers</p> <p><u>A partir de 2016</u> : premières réalisations</p> <p><u>Horizon 2020</u> : mise en service du réseau du Grand Paris Express</p> <p><u>2040</u> : achèvement du projet urbain des Ardoines.</p>
<b>Estimation du coût global</b>	Les bilans sont en cours d'élaboration.
<b>Plan de financement</b>	Pour mémoire, financements GP3 Région pour le reformatage des emprises ferroviaires (cf. fiche RFF-SNCF) et la remise en état des sols (subvention de 613 062 €).
<b>Partenariats</b>	Les différents acteurs de la gouvernance de l'EPA ORSA concernés par le projet des Ardoines : la ville de Vitry-sur-Seine, le Conseil Général du Val-de-Marne, le Conseil Régional d'Ile-de-France et l'Etat, les grands propriétaires (SNCF, RFF), la Société du Grand Paris, l'urbaniste et le bureau d'étude technique en charge du plan guide des Ardoines et l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine et technique de la ZAC.
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	<u>Equipe de maîtrise d'œuvre urbaine et technique de la ZAC</u> : STAR Stratégies + Architecture, Floris Alkemade Architect, B+B Paysagistes, Iris Conseil BET
<b>Actions liées</b>	Pôle multimodal des Ardoines, mise en œuvre du réseau Grand Paris Express, Amélioration du RER C, TZen 5, Liaison Nord, RFF-SNCF, Fermeture du dépôt pétrolier, plateforme fluviale aux Ardoines, IPHE, Ilot ED Dachser, Ilot Léon Geffroy
<b>Mise à jour de la fiche</b>	25/03/2013

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Mise en œuvre de la ZAC Rouget de Lisle à Vitry-sur-Seine</b>	Fiche action <b>08</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	Le périmètre de la ZAC Rouget de Lisle s'étend sur près de 9 hectares dont 1,2 hectare de voirie communale et 1,4 hectare de voirie départementale (RD 5). Le secteur de la ZAC est situé à l'extrémité Sud de la ville, de part et d'autre de la RD 5, en limite de l'A86.
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	L'action répond aux objectifs suivants du titre II : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir et encourager les filières présentes sur le territoire et les PME PMI</li> <li>• Construire des logements en adéquation avec les besoins des habitants actuels et futurs du territoire</li> <li>• Concevoir des équipements associés au développement urbain et renforcer l'attractivité résidentielle</li> </ul>
<b>Enjeux</b>	<p>La RD 5 est un axe majeur au sein de la commune : elle structure la ville du nord vers le sud, elle polarise de nombreux équipements et constitue l'interface entre la ville de la Seine et celle du Plateau.</p> <p>Le secteur sud de la RD 5 constitue l'entrée-de-ville méridionale de Vitry-sur-Seine, au pied du coteau et à mi-chemin entre le Parc des Lilas et le quartier Balzac. Ce futur quartier présente un caractère stratégique à la fois pour la commune et pour la Grande Opération d'Urbanisme Orly Rungis Seine Amont, dans la mesure où il permet d'achever la transformation de la RD 5 en boulevard urbain, mais aussi de poursuivre la réalisation de l'Arc Sud de Vitry, qui a pour vocation d'unir et de relier la Seine à l'Est et la RD 7 à l'Ouest. La ZAC Rouget de Lisle permettra de transformer ce secteur en friche, en un véritable quartier, vecteur de solidarité et de développement durable en lien avec l'arrivée du tramway Paris-Orly.</p> <p>Les objectifs de la ZAC sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pallier le manque de logement tout en respectant des principes de mixité sociale</li> <li>• Développer la mixité urbaine au sein des quartiers de la ville : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les fonctions urbaines sont réparties selon deux polarités équilibrées : au nord, une programmation essentiellement résidentielle en lien avec le centre-ville et au sud la réalisation du pôle d'activités économiques à proximité de l'A 86.</li> <li>- Des commerces et services de proximité sont installés en pied d'immeuble pour permettre le développement d'une vie de quartier.</li> </ul> </li> <li>• Promouvoir le développement économique et l'emploi : le projet propose une offre mixte et adaptable permettant à la fois l'accueil d'activités tertiaires, d'activités de type PMI- PME ou de grandes surfaces commerciales.</li> <li>• Réaliser un projet de haute qualité paysagère et environnementale qui mettra en valeur le site en s'appuyant sur ses atouts : le relief, la présence des vues vers la vallée de la Seine, la proximité du Parc des Lilas.</li> <li>• Engager un processus de haute qualité architecturale.</li> </ul>
<b>Description de l'action</b>	<p>L'aménagement de la ZAC doit permettre la mise en œuvre d'un programme global des constructions de 136.000 m<sup>2</sup> de SHON, ainsi réparti :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 65 000 m<sup>2</sup> de SHON à vocation résidentielle, soit environ 870 logements dont 360 logements sociaux (42%),</li> <li>• 65 000 m<sup>2</sup> de SHON à vocation d'activités économiques, à proximité de l'A86, pouvant accueillir des activités tertiaires, des activités PMI- PME ou des surfaces commerciales,</li> <li>• 5 000 m<sup>2</sup> de SHON à vocation de commerces de proximité et de services,</li> <li>• 1.000 m<sup>2</sup> de SHON à vocation d'équipements publics de proximité,</li> <li>• La constitution de places, placettes et de sentes.</li> </ul> <p>Le projet prévoit également une restructuration du réseau viaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elargissement de la rue Rondenay entre la rue Coquelin et l'avenue Rouget de Lisle (de 10 à</li> </ul>

	<p>21 mètres), compris les carrefours,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Requalification de la rue Coquelin dans sa portion incluse dans le périmètre de la ZAC,</li> <li>• Réfection de la rue Watteau entre l'avenue Rouget de Lisle et la rue Matisse.</li> </ul> <p>Le projet prévoit l'extension du réseau de chauffage urbain pour desservir les programmes de la ZAC Rouget de Lisle. Une station d'échange sera implantée dans l'extrémité nord de la ZAC. L'ensemble des immeubles seront également raccordés au réseau de collecte pneumatique de déchets. Le terminal de collecte sera construit sur l'îlot A, au nord de la ZAC.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	<p><u>Création de la ZAC RN 305 Sud</u> : 25 mars 2009 par le Conseil Municipal  <u>Arrêté de création de la ZAC RN 305 Sud</u> : 26 Août 2009 par le Préfet  <u>Traité de concession désignant Sadev 94 comme aménageur</u> : 13 octobre 2010  <u>Modification du nom de la ZAC désormais dénommée ZAC Rouget de Lisle</u> : 12 Octobre 2011  Arrêté de modification du nom de la ZAC : 5 mars 2012 par le Préfet  <u>Déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLU</u> : 30 avril 2012  <u>Ordonnance d'expropriation</u> : 1er février 2013</p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	SADEV94 est le Maître d'ouvrage de la ZAC Rouget de Lisle suite à la signature du traité de concession le 26 novembre 2010.
<b>Pilotage</b>	Ville de Vitry-sur-Seine SADEV'94
<b>Maîtrise foncière s'il y a lieu</b>	Depuis les années 70, l'Etat puis le Conseil Général ont préempté des parcelles le long de la RD 5 en vue de son élargissement à 40m, cette action foncière s'est faite au gré des transactions immobilières sans volonté d'action marquée. Après la création de la ZAC, la Ville a délégué ses droits de préemption urbain et renforcé à SADEV 94 sur l'ensemble du périmètre de la ZAC. Depuis, l'aménageur a acquis environ 10 000 m <sup>2</sup> de terrain à l'amiable, soit environ 17% des surfaces à acquérir pour la ZAC, qui viennent s'ajouter aux propriétés des différents acteurs publics (ville, CG, EPFIF...)
<b>Phasage</b>	<p>Il est prévu des démarrages d'opérations de logements selon le calendrier suivant :</p> <p><u>2013</u> : 62 logements  <u>2014</u> : 203 logements  <u>2015</u> : 602 logements.</p> <p>Le programme commercial devrait démarrer pour sa totalité en 2016.</p> <p>S'agissant des opérations d'équipements : les travaux commenceront par la réalisation des espaces publics et de la centrale de collecte pneumatique à la pointe sud de la ZAC : démarrage de la centrale au 1<sup>er</sup> trimestre 2013, suivi par la station de chauffage urbain et enfin les travaux d'espaces publics à la fin de l'année 2013, voire début 2014. Les travaux d'équipement devraient s'achever en 2017 avec la fin des opérations de construction.</p>
<b>Estimation du coût global</b>	<p>Le bilan de l'opération ZAC Rouget de Lisle fait apparaître un montant de 61,85 millions en dépenses et en recettes.</p> <p>L'opération de collecte pneumatique comprenant le terminal et les réseaux et bornes sur le secteur de la ZAC Rouget de Lisle est déficitaire de 3 209 717 €HT pour un montant global de 5 830 595 €HT.</p>

## Plan de financement

## • Bilan de la ZAC Rouget de Lisle

désignation	HT	TVA	TTC	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Charges Foncières	49 231 805	8 261 917	57 493 722			1 603 581	36 679 460	19 210 683		
Cessions Collectivités	977 316		977 316			977 316				
Subventions			0							
Participations	11 335 215	635 082	11 970 297	1 085 000	1 085 000	4 185 667	2 364 667	1 784 933	1 363 113	101 917
Produits de gestion	300 231		300 231	231						300 000
<b>S/Total Recettes</b>	<b>61 844 567</b>	<b>8 896 999</b>	<b>70 741 566</b>	<b>1 085 231</b>	<b>1 085 000</b>	<b>6 766 564</b>	<b>39 044 127</b>	<b>20 995 616</b>	<b>1 363 113</b>	<b>401 917</b>
Etudes	350 000	46 730	396 730	181 464	189 848	23 820	396	396	396	410
Acquisitions	37 406 094	243 925	37 650 019	1 631 827	9 692 966	14 716 511	8 411 436	2 732 441	379 656	85 182
Mise en Etat des sols	3 427 784	671 846	4 099 630	52 388	336 456	1 888 220	1 711 129	111 439		
Travaux	7 166 930	1 404 718	8 571 648		63 959	1 233 850	2 688 853	2 408 745	1 497 298	678 943
Honoraires techniques	127 940	25 076	153 016	36 292	42 097	17 424	17 424	17 424	17 424	4 931
Impôts et Assurances	191 910		191 910		10 069	31 272	82 220	31 272	31 272	5 805
Contentieux	38 382	7 523	45 905		5 355	9 180	9 180	9 180	9 180	3 830
Commercialisation	200 000	39 107	239 107	3 179	31 642	47 148	47 148	47 148	47 148	15 694
Frais Divers	351 176	10 030	361 206	795	9 063	12 084	12 084	166 172	157 995	3 013
Fonds de concours	4 699 300	921 063	5 620 363		717 600			2 683 824	2 218 939	
Frais Financiers	3 195 000		3 195 000	22 576	421 525	542 616	1 052 616	645 654	510 000	13
Rémunération Société	4 689 820		4 689 820	250 000	329 210	1 004 760	356 324	520 127	423 117	1 806 282
<b>S/Total Dépenses</b>	<b>61 844 336</b>	<b>3 370 018</b>	<b>65 214 354</b>	<b>2 178 321</b>	<b>11 849 790</b>	<b>19 526 885</b>	<b>14 388 810</b>	<b>9 373 822</b>	<b>5 292 425</b>	<b>2 604 103</b>

## Extrait du CRACL 2011

En mai 2012, un avenant à la concession d'aménagement a été approuvé, il avait notamment pour objet de diminuer la participation de la commune au coût de l'opération suite à la signature de deux conventions de réalisation avec la région pour un montant total de 105 889 € et à la signature d'une convention particulière avec l'Etat concernant les prestations de maîtrise d'œuvre et de développement durable pour un montant de 154 236€ (suite à l'avenant à la convention particulière en octobre 2012, ce montant est passé à 151 412€). Un deuxième avenant à la concession d'aménagement est prévu en fin d'année 2013 afin d'intégrer la subvention de l'Etat concernant le proto-aménagement (1 632 042 €) et les subventions à venir concernant les espaces publics de la part de l'Etat et de la Région.

D'autre part, l'école J. Verne, hors ZAC et hors périmètre OIN mais dont les élèves viendront notamment du périmètre de la ZAC a bénéficié d'une subvention GP3 pour un montant de 1 566 000 € de la part de l'Etat et de 1 881 250 de la part de la Région.

## • Bilan de la Collecte Pneumatique dans la ZAC Rouget de Lisle

Les coûts affichés (à l'exception du détail concernant les bornes et le réseau sur la ZAC Rouget de Lisle) correspondent à l'intégralité du système de collecte pneumatique qui ne se limite pas à la ZAC Rouget de Lisle.

Coûts	HT	TTC
Etudes générales	80 185	95 901
Etudes conception	272 422	325 817
Centrale	3 768 998	4 507 721
Réseaux et bornes	16 315 500	19 513 340
• dont Bornes et réseau sur la ZAC Rouget de Lisle	1 708 988	2 043 950
<b>TOTAL</b>	<b>20 437 105</b>	<b>24 442 779</b>

Recettes	HT
ANRU sur la centrale	75 752
Ademe sur la ZAC Rouget de Lisle	301 124
Participation Aménageur	2 244 000
GP3 Région (sur les études)	100 000
• Eco-quartier RD 5 Vitry sud Ardoines	non défini
<b>TOTAL</b>	<b>2 620 876</b>

<b>Partenariats</b>	L'opération fait l'objet d'une contractualisation avec la Région Ile-de-France et l'Etat dans le cadre des GP3. Ainsi l'opération a fait l'objet de la signature d'un contrat Ecoquartier avec l'Etat en février 2010 et fait également partie des actions inscrites dans la convention d'objectifs du territoire Orly Rungis Seine Amont signée en mars 2011 avec la Région. Considérant la réalité du calendrier opérationnel, la totalité des subventions attendues dans le cadre de ces contractualisations ne pourra pas être obtenue (espaces publics, collecte pneumatique, foncier...). 4 actions (chauffage urbain, équipement, proto-aménagement, ingénierie) font l'objet d'une participation financière de l'Etat dans le cadre du GP3 pour un montant total de 3,8 M€.
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	Agence Archikubik (architecte Carmen Santana) : architecte urbaniste de la ZAC BERIM-SECTEUR- Richez associés : groupement désigné pour les espaces publics
<b>Actions liées</b>	Mise en œuvre du tramway Paris – Orly ; ZAC Gare Ardoines ; Collecte pneumatique à Vitry
<b>Dossier suivi par</b>	SADEV'94, Vitry-sur-Seine
<b>Mise à jour de la fiche</b>	30/04/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Projet de renouvellement urbain en lien avec l'arrivée du Grand Paris Express « Vitry Centre »

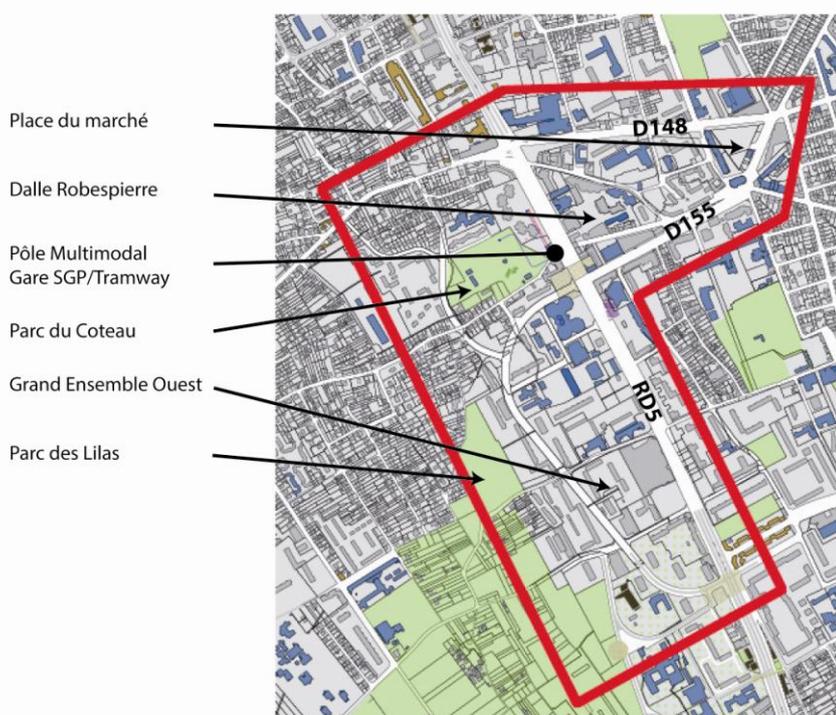
Fiche action

09

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

L'arrivée du Grand Paris Express amène à réfléchir au renouvellement urbain des grands ensembles situés à proximité (Robespierre et Grand Ensemble Ouest). Le périmètre de réflexion pour ces enjeux de renouvellement urbain comprend dans sa limite Nord la RD 148 (av Moulin Saquet /MAC VAL/av Henri Barbusse). La limite ouest est constituée par les franges du parc du Coteau et du parc des Lilas, incluant le « Grand Ensemble Ouest ». A l'est, il faut notamment considérer le triangle fermé par la D155 qui inclut le secteur « Robespierre » sur dalle jusqu'à la grande place du marché.



Source : Ville de Vitry-sur-Seine

##### Contribution de l'action au projet de territoire

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Améliorer le maillage du réseau de transports en commun, en lien avec l'arrivée du GPE,
- Reconnecter les secteurs du territoire et optimiser la trame viaire pour un développement urbain équilibré et une bonne desserte des quartiers,
- Poursuivre le renouvellement et la valorisation du parc de logement existant,
- Concevoir des équipements associés au développement urbain et renforcer l'attractivité résidentielle,
- Développer une offre tertiaire et commerciale autour des gares intermodales du Grand Paris Express.

##### Enjeux

Une nouvelle gare du Grand Paris Express va s'implanter au droit de la route départementale 5, au pied du parc du Coteau. La gare a été localisée en centre-ville de Vitry-sur-Seine et à proximité de nombreux équipements. Elle présente de nombreux enjeux pour les usagers vitriots et métropolitains des transports mais aussi une opportunité pour le renouvellement des quartiers concernés.

Ce secteur, au pied du coteau, en lien avec le Parc des Lilas qu'il faut révéler, présente un caractère stratégique à la fois pour la commune et pour la Grande Opération d'Aménagement Orly Rungis Seine Amont. En effet, le pôle multimodal de « Vitry-Centre » doit permettre de

	<p>donner toute sa valeur de boulevard urbain à la RD 5 et de fabriquer une liaison urbaine entre les ensembles situés à l'Est et à l'Ouest de la départementale.</p> <p>Le projet de renouvellement urbain vise plus particulièrement à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• offrir à la nouvelle gare « Vitry Centre » les conditions de son implantation en : <ul style="list-style-type: none"> <li>- confortant un pôle multimodal (GPE / tramway/bus/vélo/voiture) efficace, ,</li> <li>- favoriser les cheminements piétons aisés vers la gare</li> </ul> </li> <li>• profiter de l'arrivée de la gare et à l'attractivité qu'elle apporte pour : <ul style="list-style-type: none"> <li>- valoriser tant l'accessibilité aux équipements publics vitriots et métropolitains (Théâtre, MAC VAL, centre chorégraphique, médiathèque...),</li> <li>- redynamiser l'offre commerciale du centre-ville (pôles commerciaux de proximité et de quartier) et envisager un développement tertiaire,</li> <li>- permettre l'implantation de nouveaux emplois.</li> </ul> </li> <li>• redonner de la cohérence au centre-ville et à son espace public, par la mise en œuvre d'un projet en lien avec son histoire et son paysage,</li> <li>• engager le renouvellement urbain du Grand ensemble Ouest et de la Dalle Robespierre et ainsi : <ul style="list-style-type: none"> <li>- répondre aux problématiques de gestion urbaine de proximité (travail sur l'articulation espace public/espaces privés des bailleurs, travail sur la notion de cadre de vie, ...),</li> <li>- améliorer le parc social selon des modalités à déterminer,</li> <li>- aider les copropriétés en difficulté, voire dégradées,</li> <li>- moderniser les équipements publics de proximité (école, groupes scolaires, cinéma...).</li> </ul> </li> </ul>
<b>Description de l'action</b>	<p>Les secteurs « Grand ensemble Ouest » et de la « Dalle Robespierre » participent du centre-ville de Vitry-sur-Seine mais dans une articulation et une configuration différentes.</p> <p>Le secteur Grand Ensemble Ouest suscite des questionnements concernant notamment sa qualité de vie au quotidien, l'accessibilité des équipements, son ouverture vers le Parc des Lilas.</p> <p>Le secteur Robespierre est plus directement lié à l'arrivée du métro (redynamisation économique et commerciale, cheminements piétons à valoriser vers le centre-ville, valorisation de l'offre de stationnement).</p> <p><u>La ville souhaite lancer, dès 2013, deux études concomitantes</u> pour établir les conditions de réalisation de son projet de renouvellement urbain.</p> <p>Ces études doivent permettre <u>dans une première phase de diagnostic</u> d'identifier les enjeux et les ressources sur lesquels le projet pourra se construire. Pour ce faire, il est demandé de mettre en évidence la nature du fonctionnement social et urbain du Grand Ensemble Ouest et de la Dalle Robespierre, leur attractivité, à partir d'indicateurs clés mais aussi de l'analyse des pratiques des habitants, des associations, des bailleurs sociaux, des conseils syndicaux, des commerçants...</p> <p><u>Une deuxième phase de « plan guide »</u> permettra de faire la synthèse du diagnostic au regard de l'impact de l'arrivée du pôle multimodal et de préfigurer les grandes orientations à partir desquelles différents scénarios d'aménagement seront envisagés. Ce plan guide devra répondre aux contraintes réglementaires (PADD, PLU...), d'usages (requalification de l'espace public, de l'activité commerciale...) et techniques (réseaux...). Les différents scénarios d'aménagement feront l'objet d'une large concertation avec la population.</p> <p>Une troisième étape permettra de préciser le montage opérationnel et la maquette financière de ce projet de renouvellement urbain.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	2013 : engagement des études
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage / pilotage</b>	Ville de Vitry-sur-Seine
<b>Maîtrise foncière</b>	
<b>Phasage</b>	<p><u>2<sup>ème</sup> semestre 2013</u> : Phase 1 / diagnostic</p> <p><u>1<sup>ère</sup> semestre 2014</u> : Phase 2 / plan guide</p> <p>2<sup>ème</sup> semestre 2014 : concertation</p> <p><u>1<sup>ère</sup> semestre 2015</u> : Phase 3 / montage opérationnel, maquette financière</p>
<b>Estimation du coût global</b>	Etude « diagnostic » : inscrite au budget communal 2013

	Etapas suivantes : budget à déterminer
<b>Plan de financement</b>	Première phase « diagnostic » financée par la ville Etapas suivantes : plan de financement à déterminer
<b>Partenariats</b>	Etat, Région Ile-de-France, Conseil Général, Société du Grand Paris, STIF, Bailleurs, Populations Commerçants
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	Non identifiée à ce stade
<b>Actions liées</b>	Implantation de la gare Grand Paris Express « Vitry Centre » et du pôle multimodal avec le tramway Paris Orly
<b>Dossier suivi par</b>	Ville de Vitry-sur-Seine
<b>Mise à jour de la fiche</b>	28/03/13

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Projet de ZAC du Lugo à Choisy-le-Roi

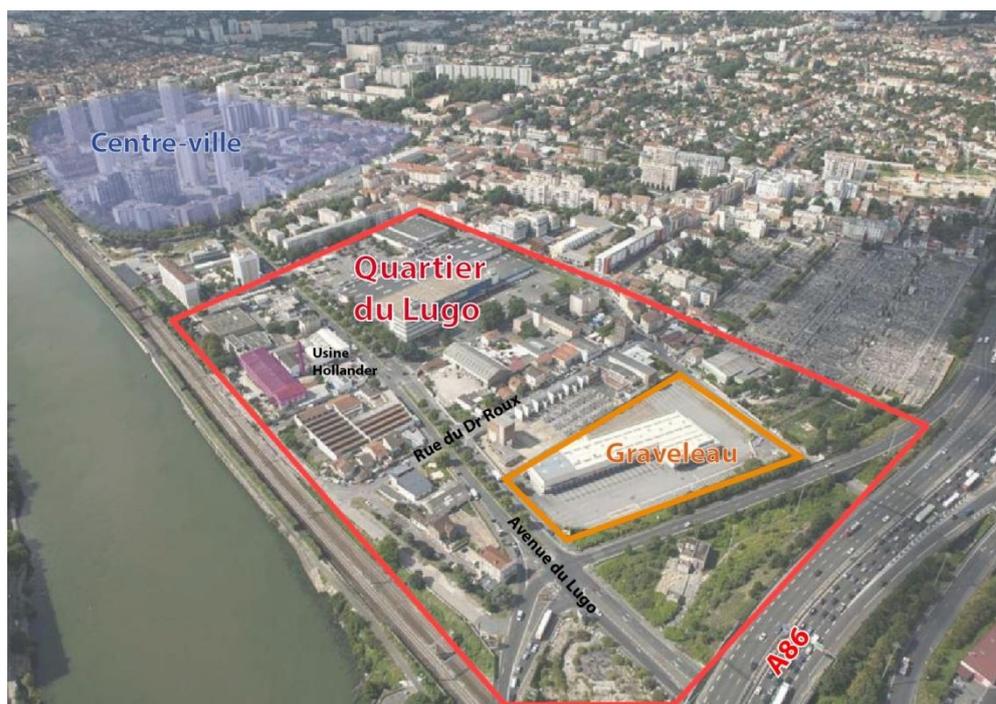
Fiche action

# 10

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

Le quartier du Lugo se situe de part et d'autre de l'avenue du Lugo (RD 124), proche du centre-ville de Choisy et de son pôle multimodal, de l'échangeur A86 et de la Seine, dans la partie nord de Choisy-le-Roi limitrophe avec le quartier des Ardoines à Vitry-sur-Seine. Partiellement habité, constitué de nombreuses activités économiques et commerciales, il s'étend sur 11 ha.



Quartier du Lugo – Choisy-le-Roi

Vue aérienne prise vers le sud

Source : EPA ORSA / Philippe Guignard

##### Contribution de l'action au projet de territoire

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Mettre en œuvre les projets leviers pour l'évolution globale des Grandes Ardoines en lien avec les grands accélérateurs de l'évolution du territoire (arrivée du GPE, liaison RD 5 - RD 6),
- Soutenir et encourager les filières présentes sur le territoire, concevoir des produits immobiliers innovants pour répondre aux enjeux de densification et de diversification de l'activité économique, optimiser la logistique urbaine à proximité de l'A86 et de la Seine,
- Créer une offre de logements attractive et adéquate pour les habitants d'aujourd'hui et de demain, pour une ville à vivre, animée et dynamique,
- Valoriser le patrimoine paysager et lié à l'industrie, dépasser les coupures et multiplier les continuités, valoriser la Seine par le maillage de circulations douces.

##### Description de l'action

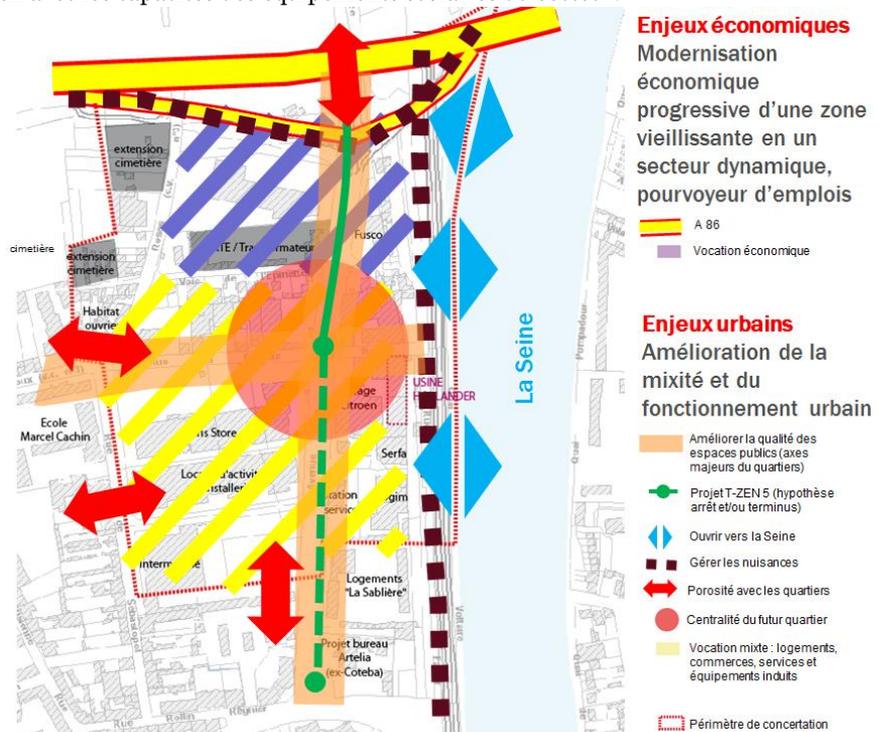
Pour répondre au double enjeu de revitaliser l'activité économique et l'emploi tout en renforçant la mixité urbaine du quartier, il est proposé de renforcer l'identité du secteur en développant un boulevard urbain le long de l'avenue du Lugo, qui sera emprunté par le TZen 5, dans la continuité des Ardoines, et composé de plusieurs séquences urbaines :

- des activités concentrées au nord du site pour profiter de l'exceptionnelle desserte du site (l'îlot Graveleau, au nord du Lugo, constituera un ensemble immobilier dense dédié à de l'activité économique, cf. fiche « Ilot Graveleau »).
- de nouveaux logements au carrefour de l'avenue du Lugo et de la Rue du Dr Roux dans

le prolongement du centre-ville et de la ZAC du Dr Roux,

- une nouvelle offre en bureaux au sud du site à évaluer pour faire le lien avec le centre-ville de Choisy-le-Roi et l'implantation du groupe Artélia.

La centralité situé à la croisée des deux axes majeurs (avenue du Lugo et rue du Docteur Roux), sera renforcée par la présence d'un équipement public dans l'usine Hollander et la constitution d'un pôle commercial intégrant en rez-de-chaussée des programmes commerciaux existants, et par un nouveau développement résidentiel, à programmer avec la politique de l'habitat de la ville et en lien avec les capacités des équipements scolaires du secteur.



Synthèse des enjeux sur le quartier du Lugo, Réunion Publique du 25 Juin 2012

Source : EPA ORSA

Les premières intentions programmatiques, qui seront affinées dans le cadre de l'élaboration du dossier de création de ZAC, prévoient le maintien d'un équilibre activités économiques-logement. Les études de faisabilité vérifieront dans quelle mesure les berges de Seine peuvent être reconquises, en tenant compte du futur encorbellement du pont de Choisy-le-Roi, de la réhabilitation de la passerelle GRT Gaz entre Vitry-sur-Seine et Alfortville, maillon de la Véloroute n° 3 (initiée par le CG 94), et du futur franchissement de Seine entre Alfortville et Vitry.

**Etat d'avancement**

Octobre 2011 : Approbation du schéma de principe sur le secteur du Lugo et initiative de création de la ZAC du Lugo en Conseil d'Administration de l'EPA ORSA (14 octobre) et Conseil municipal de Choisy-le-Roi (séance du 5 octobre 2011).

Juin 2012 : première réunion de concertation avec la population

Octobre 2012 : Approbation du PLU révisé en Conseil Municipal

Compte-tenu de l'état d'avancement des études, les nouvelles règles d'urbanisme permettent dans un premier temps la mutation de l'îlot Graveleau (extrémité nord du secteur). Le PADD présente cependant l'évolution de la zone d'activités du Lugo en un secteur urbain mixte.

**Mise en œuvre**

**Maîtrise d'ouvrage / Pilotage**

EPA ORSA, en étroite relation avec la ville de Choisy-le-Roi

**Maîtrise foncière**

Une convention d'intervention foncière a été signée en 2009 entre l'EPFIF, la ville de Choisy-le-Roi et l'EPA ORSA. Deux avenants successifs (fin 2011 puis début 2012) ont permis d'adapter les périmètres de veille et maîtrise foncières, ajuster la durée de portage des biens acquis et augmenter le plafond de l'engagement financier.

	Le secteur étant actif, son redéploiement passera notamment par la réussite « d'opérations tiroirs » (transfert/relogement densifié des activités et commerces existants) afin de rendre mutables d'actuelles emprises sous-occupées.
<b>Phasage</b>	<p>A partir de 2013 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• approfondissement du schéma de principe</li> <li>• élaboration du dossier de création de ZAC</li> <li>• approfondissement des conditions de réalisation d'immobilier économique sur le secteur Graveleau</li> </ul> <p><u>A partir de 2014</u> : dossier de réalisation de la ZAC et premières consultations opérateurs ;  <u>A partir de 2015</u> : livraison du démonstrateur économique Graveleau.  <u>2015 – 2025</u> : livraison des logements et activités associées en fonction de la temporalité du nouveau franchissement de Seine, du TZen5 et de l'impact sur les équipements publics.</p>
<b>Estimation du coût global</b>	Bilan financier global non disponible, à compléter ultérieurement.
<b>Plan de financement</b>	<p>Subventions GP3 Région :</p> <p>MOE conception urbaine : subvention de 400 000 euros (HT) (coût global 800 000 € sur 2012-2013),</p> <p>Protoaménagement 1<sup>ère</sup> phase : subvention de 77 500 euros (HT) (coût global 310 000 €)</p>
<b>Partenariats</b>	Ville de Choisy-le-Roi, autres partenaires institutionnels
<b>Actions liées</b>	Liaison RD 5 - RD 6, ZAC Gare Ardoines, Usine Hollander, Démonstrateur Graveleau, TZEN 5, Centre-ville – phase 2, gare RER de Choisy-le-Roi, Véloroute n°3 et encorbellement du pont de Choisy, Equipements scolaires.
<b>Mise à jour de la fiche</b>	04/03/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Choisy-le-Roi – ZAC du Port

Fiche action

# 11

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

Le périmètre de la ZAC du Port s'étend sur 12,5 hectares, entre la voie ferrée du RER C et la Seine. Au pied de la gare du RER C de Choisy-le-Roi, cette ZAC se situe ainsi à dix minutes de la Bibliothèque François Mitterrand. Desservi par la ligne 293 allant de la ligne 7 du métro (Villejuif) jusqu'au sud de Choisy-le-Roi, le quartier du Port bénéficie en outre de la proximité du nœud de transports du centre-ville (TVM, ligne Sucy-Bonneuil, 183...).

Son aménagement, engagé il y a plus de 10 ans, a pris en compte dès sa conception les enjeux du développement durable et d'aménités urbaines, à une époque où ces notions n'étaient pas encore aussi prégnantes qu'aujourd'hui. Cette opération s'est donnée pour défi de transformer un site entièrement minéral, coupé du centre-ville par les voies ferrées, occupé par des activités industrielles classées SEVESO (Shell...) et des délaissés ferroviaires inadaptés à l'environnement, en un quartier mixte, équilibré et ouvert sur le fleuve, qui permette l'appropriation par les habitants des berges de la Seine.

Pour la Ville de Choisy, seule ville du Val-de-Marne bâtie sur les deux rives de la Seine, décider d'aménager le secteur du Port a permis la mise en œuvre d'une politique urbaine de requalification d'un vaste quartier, trait d'union entre les deux parties est et ouest de la ville qui favorise notamment une meilleure accroche du quartier des Gondoles au Centre-Ville.

Il s'agit aujourd'hui d'un quartier de vie, d'accueil et de culture, accueillant environ 2 000 habitants, au pied d'une gare majeure du RER C, directement desservie depuis Paris et s'inscrit ainsi pleinement, avec le CDT des Grandes Ardoines, dans le Grand Paris.



Source : Ville de Choisy-le-Roi, SADEV 94

Ainsi, à l'échelle des Grandes Ardoines, l'aménagement du quartier du Port répond aux enjeux d'une ville dense et mixte par ses fonctions urbaines, dont l'identité de pôle tertiaire reste à développer avec la proximité du nœud de transport majeur que constitue le pôle intermodal de Choisy-le-Roi.

##### Contribution de l'action au projet de territoire

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Améliorer le maillage du réseau de transports en commun RER C / Grand Paris Express, en lien avec la modernisation de la ligne RER C, le pôle intermodal et les travaux sur la gare de Choisy-le-Roi,
- Renforcer l'attractivité tertiaire par une offre nouvelle et équipement associé (hôtel), soutenir et encourager les PME-PMI du territoire et les filières existantes, notamment Eau-Milieus-Sols,

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuivre une opération d'aménagement influant sur les trames verte et bleue, les continuités écologiques, accompagnant l'évolution des ports urbains du territoire.</li> </ul> <p>Les objectifs du titre II déjà atteints sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construire des logements en adéquation avec les besoins du territoire, dont une partie a été dédiée à la reconstitution de logements dans le cadre de la convention ANRU</li> <li>• Concevoir des espaces publics et équipements associés au développement urbain, et renforcer l'attractivité du territoire en direction des actifs et habitants</li> </ul>														
<p><b>Enjeux stratégiques et urbains</b></p>	<p>Site contraint et pollué, avec la présence de dépôts pétroliers, d'emprises ferroviaires inoccupées ou encore de réseaux de distribution par pipeline (comme celui du Trapil), situé en partie en zone inondable, le parti pris d'aménagement de la ZAC du Port a permis de transformer ces contraintes en de véritables atouts.</p> <p>Le programme global des constructions de l'opération du Port, avec plus de 170 000 m<sup>2</sup> de SHON, comprend :</p> <table border="1" data-bbox="446 672 1372 1344"> <tr> <td>Logements</td> <td>850 appartements assurant une mixité complète, soit 50% en locatif social dont pour partie en reconstitution dans le cadre de la convention ANRU signée, 50 % en accession et locatif libre - 67 000 m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>Pôle tertiaire</td> <td>73000 m<sup>2</sup> de bureaux (plus de 2000 salariés à terme)</td> </tr> <tr> <td>Activités</td> <td>30 000 m<sup>2</sup> dont 10 000 dédiés à l'imprimerie IN Choisy (200 salariés environ)</td> </tr> <tr> <td>Hôtel</td> <td>2 et 3 étoiles</td> </tr> <tr> <td>Commerce</td> <td>2 000 m<sup>2</sup> et des restaurants en pied d'immeuble</td> </tr> <tr> <td>Equipements publics</td> <td>Médiathèque, Parc de stationnement de 170 places,</td> </tr> <tr> <td>Cadre de vie</td> <td>Parc public d'un demi-hectare, avec espaces publics associés Renaturer les berges de Seine, en lien avec la présence d'activités portuaires (Ports de Paris et VNF) Amélioration de l'accessibilité avec la création d'un nouveau pont, d'un boulevard urbain et de circulations douces</td> </tr> </table> <p>L'intégration du quartier dans son environnement s'est fondée sur les dispositions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer des nouvelles coutures urbaines entre le Port et le centre-ville, en premier lieu un nouveau franchissement de voies ferrées, avec la livraison du Pont des Mariniers en 2010, et la requalification d'une passerelle piétonne (SNCF).</li> </ul> <div data-bbox="451 1480 844 1740" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="866 1552 1490 1637">Le Pont des Mariniers conçu par l'équipe de maîtrise d'œuvre Jacques Ferrier et les entreprises Eiffage Construction/Eiffel a bénéficié d'une technique de lançage unique et adaptée au site. Source : Ville de Choisy-le-Roi</p> <p>Donner au nouveau quartier, une unité urbaine, architecturale, paysagère forte par la création d'un boulevard urbain planté. Il met en scène le bâti dans la diversité de ses fonctions (activités, bureaux, logements). Son rôle structurant a été renforcé par l'aménagement de trois lieux majeurs : l'entrée Sud, au droit de la rue Gynemer, le carrefour avec la liaison « centre-Seine », l'entrée Nord au droit de la place Est de la gare.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer une continuité végétale conjuguant : espaces de proximité, jardins d'îlot, square de quartier, espaces publics plantés (promenade de Seine, boulevard urbain, voies principales).</li> </ul>	Logements	850 appartements assurant une mixité complète, soit 50% en locatif social dont pour partie en reconstitution dans le cadre de la convention ANRU signée, 50 % en accession et locatif libre - 67 000 m <sup>2</sup>	Pôle tertiaire	73000 m <sup>2</sup> de bureaux (plus de 2000 salariés à terme)	Activités	30 000 m <sup>2</sup> dont 10 000 dédiés à l'imprimerie IN Choisy (200 salariés environ)	Hôtel	2 et 3 étoiles	Commerce	2 000 m <sup>2</sup> et des restaurants en pied d'immeuble	Equipements publics	Médiathèque, Parc de stationnement de 170 places,	Cadre de vie	Parc public d'un demi-hectare, avec espaces publics associés Renaturer les berges de Seine, en lien avec la présence d'activités portuaires (Ports de Paris et VNF) Amélioration de l'accessibilité avec la création d'un nouveau pont, d'un boulevard urbain et de circulations douces
Logements	850 appartements assurant une mixité complète, soit 50% en locatif social dont pour partie en reconstitution dans le cadre de la convention ANRU signée, 50 % en accession et locatif libre - 67 000 m <sup>2</sup>														
Pôle tertiaire	73000 m <sup>2</sup> de bureaux (plus de 2000 salariés à terme)														
Activités	30 000 m <sup>2</sup> dont 10 000 dédiés à l'imprimerie IN Choisy (200 salariés environ)														
Hôtel	2 et 3 étoiles														
Commerce	2 000 m <sup>2</sup> et des restaurants en pied d'immeuble														
Equipements publics	Médiathèque, Parc de stationnement de 170 places,														
Cadre de vie	Parc public d'un demi-hectare, avec espaces publics associés Renaturer les berges de Seine, en lien avec la présence d'activités portuaires (Ports de Paris et VNF) Amélioration de l'accessibilité avec la création d'un nouveau pont, d'un boulevard urbain et de circulations douces														

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ces différents éléments forment une trame verte reliée aux espaces verts d'échelle communale ou intercommunale (parc de la Mairie, bord de Seine).</li> </ul>
<b>Description de l'action</b>	<p>La poursuite du projet urbain se concentre depuis 2011, jusqu'en 2015, sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La commercialisation de l'immobilier d'entreprises, en particulier du pôle tertiaire en lien avec la filière Eau-Milieus-Sols (pôle Eau), mais aussi de locaux d'activités en direction de PME-PMI du territoire et d'un hôtel</li> <li>• Le réaménagement de la gare de Choisy-le-Roi et les espaces publics associés, avec un accès existant qui sera sous deux ans intégré dans un pied d'immeuble du programme tertiaire de la ZAC afin d'en assurer une accessibilité optimisée et sécurisée,</li> <li>• Le réaménagement des berges de Seine, sur des principes d'usage partagé entre activités récréatives - de loisirs, activités portuaires et de plaisance et renaturation des berges,</li> <li>• Les travaux engagés d'une nouvelle médiathèque HQE, dont l'ouverture est programmée en septembre 2013. Financée dans la démarche Eco-cités initiée à l'échelle des Grandes Ardoines, la DRAC et la région Ile-de-France, elle permettra de redéfinir dès 2013 l'offre culturelle sur l'ensemble de la commune, tant par sa position géographique centrale que par son accessibilité à des publics différenciés.</li> </ul>  <p>Source : SADEV 94 / Ville de Choisy-le-Roi</p>
<b>Etat d'avancement</b>	<p>Convention de concession signée le 30 juin 1998, prolongée par voie d'avenants jusqu'au 31 décembre 2014</p> <p>Processus administratif de création de ZAC (dossier de création, dossier de réalisation, Déclaration d'Utilité Publique et parcellaires, mise en compatibilité du PLU...) de 1998 à 2002, aboutissant à l'ordonnance d'expropriation prise le 13 février 2003.</p> <p>Acquisitions foncières : de 2001 à 2006 (négociations foncières avec la société des Pétroles SHELL RFF, SNCF, Trapil...)</p> <p>Livraisons : de 2005 à aujourd'hui</p> <p>ZAC définie comme « cœur d'ORSA » au sein du plan stratégique de l'EPA-ORSA de 2009.</p> <p>Etudes en cours pour le réaménagement des berges de Seine avec Ports de Paris et VNF</p> <p>Etudes de maîtrise d'œuvre en cours par Icade, tout comme la SNCF – RFF pour le réaménagement de la gare</p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage / Pilotage</b>	<p>La maîtrise d'ouvrage de l'opération est assurée par la Ville de Choisy-le-Roi dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté et par son aménageur désigné : la SADEV 94.</p>
<b>Maîtrise foncière s'il y a lieu</b>	<p>Maîtrise foncière complète avec SADEV 94 et SAF 94, hors les tènements fonciers dédiés aux domaines portuaires et de plaisance (dont, pour rappel, un transfert de domanialité par arrêté préfectoral du 21 décembre 2010 entre Ports de Paris et Voies navigables de France).</p>
<b>Phasage</b>	<p>Livraison IN Imprimerie Nationale – La Galiote : 2005</p>

	<p>Livraisons des logements : de 2007 à 2013</p> <p>Livraisons des derniers équipements : médiathèque en 2013</p> <p>Livraisons des bureaux et activités : 2014-2015</p> <p>Nouvel accès de la gare de Choisy-le-Roi : 2014-2015</p> <p>Requalification des bords de Seine par leur renaturation, une rationalisation des activités portuaires et de plaisance, le paysagement des installations: 2013-2015.</p>
<b>Estimation du coût global</b>	<p>Bilan financier de dépenses / recettes de 82.5M€, équilibré grâce à une participation communale de 4.8 millions d'euros HT et des subventions du CPER à 4,8 millions d'euros HT, dont le solde reste à percevoir.</p> <p>Les espaces publics associés au réaménagement de la gare de Choisy-le-Roi (nouveau parvis) et à la construction de la médiathèque sont intégrés dans le bilan de la ZAC Ce bilan ne prend pas en compte le réaménagement de la gare de Choisy-le-Roi (RFF/SNCF) ni le réaménagement des berges de Seine.</p>
<b>Plan de financement</b>	<p>A définir pour les actions en cours d'étude et à poursuivre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nouvel accès de la gare de Choisy</li> <li>• réaménagement des berges de Seine</li> <li>• finalisation des espaces publics de la ZAC : abords de la médiathèque et place de la gare</li> </ul>
<b>Partenariats</b>	<p>Etat et Région aux titres des XI et XII CPER, Ecocité sur le projet de médiathèque, Conseil Général du Val-de-Marne, Syndicat d'Action Foncière du Val-de-Marne, Caisse des Dépôts et Consignations, Ports de Paris, Voies Navigables de France</p> <p>Agence de l'Eau Seine Normandie, SEDIF, RFF/SNCF, Icade, Population et commerçants</p>
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	<p>La maîtrise d'œuvre urbaine et la coordination de l'ensemble de l'opération ont été confiées à l'architecte Paul Chemetov.</p> <p>Groupement associé pour les espaces publics : agence TER (paysagiste)- EPDC (VRD)</p> <p>Chaque lot a bénéficié d'une maîtrise d'œuvre spécifique. Les lots dédiés au logement et à l'activité ont bénéficié d'une approche croisée d'agences d'architecture de renom (Agences Reichen Et Robert, Devillers, Ferrier, Castro, Valode&amp;Pistre, etc), tout comme de jeunes architectes.</p> <p>Concernant la médiathèque, l'Atelier d'Architecture Brenac &amp; Gonzalez a conçu le projet, la ville et son aménageur SADEV 94 ont souhaité par ailleurs s'associer les services de DUO Programme (programmiste) et de la société LesEnR (AMO HQE) dès la phase programmation. La construction est assurée par Eiffage.</p> <p>Dans le cadre de l'opération tertiaire, ICADE a missionné l'agence Valode &amp; Pistre , et Sadev 94 , l'agence Hubert Godet.</p> <p>Dans le cadre du projet de réaménagement des berges de Seine, la SADEV94 a missionné l'Agence TER, agence de paysage, et SOGREAH (aujourd'hui groupe Artélia), bureau d'études techniques spécialisé dans l'eau et l'environnement, pour la réalisation d'une étude d'esquisse de réaménagement des berges. Ports de Paris et VNF ont missionné des architectes-urbanistes (Urbicus) et bureaux d'étude techniques (AEI).</p>
<b>Actions liées</b>	<p>Encorbellement du pont de Choisy-le-Roi et Véloroute n°3 par le CG94, Modernisation du RER C et travaux sur la gare de Choisy-le-Roi, Projets urbains sur le Lugo et centre-ville phase 2, Evolution des ports, Mise en place du cluster Eau-milieu-sols</p>
<b>Dossier suivi par</b>	<p>Ville de Choisy-le-Roi – Direction Aménagement et Développement</p> <p>SADEV 94</p>
<b>Mise à jour de la fiche</b>	<p>04/03/2013</p>

**Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines**

**Choisy-le-Roi – Centre-ville phase 2**

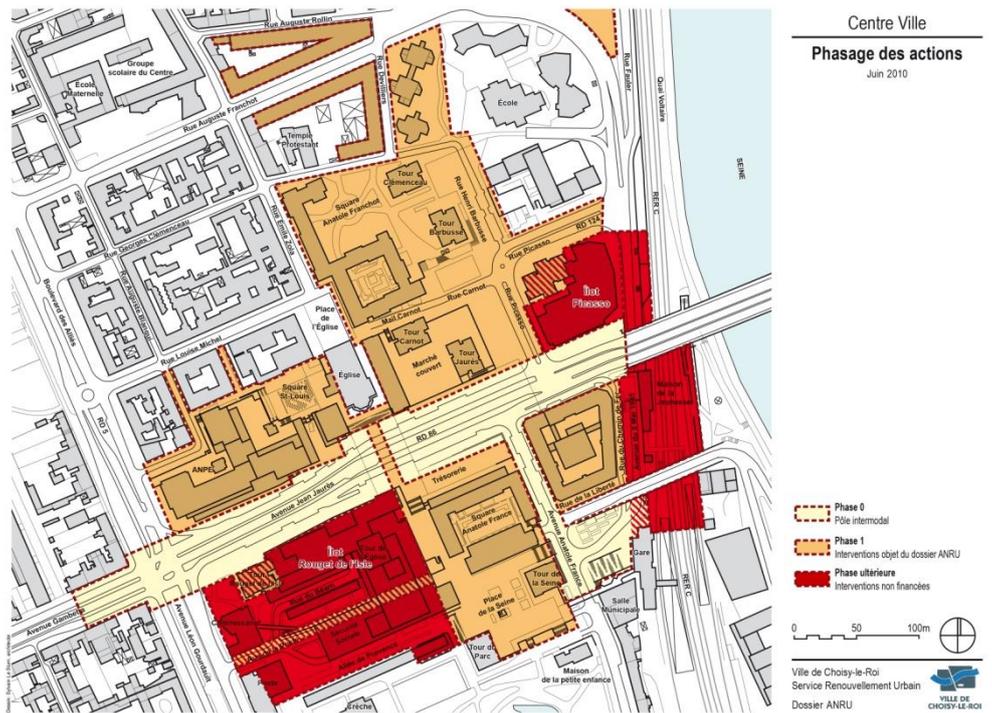
Fiche action

**12**

**Présentation de l'action**

**Localisation, périmètre envisagé**

Situé en centre-ville de Choisy-le-Roi, le site proposé couvre environ 5 hectares, dépendant de deux copropriétés (copropriétés Choisy-Sud II et Résidence du Parc), à l'angle des RD 5 et RD86 au droit du Carrefour Rouget de Lisle (Sud-est) ainsi que les îlots en tête de pont de Choisy, dans une configuration s'appuyant sur des aménités existantes, dont le nouveau siège de l'EPA ORSA et la surface commerciale du groupe Casino.



**Synthèse du phasage des actions en centre-ville de Choisy-le-Roi**

Source : Ville de Choisy-le-Roi

**Contribution de l'action au projet de territoire**

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Mettre en œuvre les projets leviers pour l'évolution globale des Grandes Ardoines, en lien avec les grands accélérateurs de l'évolution du territoire : la rocade du Grand Paris Express et le nouveau franchissement de Seine
- Améliorer le maillage du réseau de transports en commun, en lien avec la modernisation de la ligne RER C et le pôle intermodal de Choisy-le-Roi, et l'arrivée du tramway sur la RD 5,
- Poursuivre une opération de renouvellement urbain en plein cœur de ville en créant les coutures urbaines nécessaires entre quartiers et optimiser le développement urbain équilibré en centre-ville, avec les quartiers environnants, notamment le Lugo et la RD 5,
- Poursuivre le renouvellement et la valorisation du parc de logements existant pour renforcer l'attractivité résidentielle et commerciale d'un cœur de ville.

**Enjeux**

Situé au pied du pôle intermodal avec plus de 60 000 voyageurs jour, dont 20 000 entrants à la gare de RER C, le centre-ville de Choisy-le-Roi porte les traces de différentes périodes d'urbanisation. Pour partie issu d'un urbanisme de dalles des années 1960, il a connu ces dernières années plusieurs périodes de transformation, associée à la mutation de son tissu commercial.

**Historique** : Au début des années 1960, la rénovation du centre de Choisy-le-Roi s'est engagée

	<p>afin d'y édifier un quartier moderne apportant aux habitants des logements sains tout en lui conservant son rayonnement essentiellement commercial. L'urbanisme de dalle s'est ainsi développé dans un contexte de rénovation urbaine radicale. Il en résultait de fait des dysfonctionnements d'usage qui aboutissaient à un contexte dégradé avec une dalle qui se résumait à un espace de transit. A l'exception du mail de la dalle Sud, l'ensemble était déserté et ne répondait plus à l'usage que l'on pouvait en attendre.</p> <p><b>Un site en transformation depuis 2008</b></p> <p>C'est pourquoi, dès 1994, a été inscrite une action identifiée « Centre-ville » dans le contrat de ville et en 2001 dans la convention ORU. Puis, en 2008, le centre-ville de Choisy-le-Roi est inscrit en site prioritaire dans le cadre de la signature d'une convention ANRU. La commune de Choisy-le-Roi, avec l'implication de nombreux partenaires, fait le choix de porter une première transformation de son centre-ville, englobant la réhabilitation de plus de 1000 logements sociaux, la création de nouveaux espaces publics, en lien avec les flux du pôle intermodal, la mise en œuvre d'une nouvelle offre commerciale et de nouveaux services.</p> <p><b>Cette transformation est en cours de réalisation et s'achèvera en 2014-2015.</b></p> <p>Le projet urbain global de transformation du centre-ville n'a pour autant pas été complet, c'est pourquoi <b>la mise en place d'une phase 2</b> apparaît aujourd'hui encore plus pertinente à l'aune du Grand Paris Express d'une part et de la réalisation du tramway sur la RD 5, d'autre part, dont au moins une station (Sud ou Nord) serait en vis-à-vis du site.</p>
<p><b>Description de l'action</b></p>	<p>La dénomination « Centre-ville - phase 2 » résulte de la demande de l'Etat et de l'ANRU de « sortir » ces sites de la convention ANRU de février 2008.</p> <p><b><u>Achever la phase 1</u></b></p> <p><b><u>A l'aune du Grand Paris Express, et des effets attendus dans les périmètres des gares nouvelles et existantes,</u></b> l'objectif du projet urbain est de terminer la phase 1 de transformation du Centre-ville de Choisy-le-Roi.</p> <p>Pour rappel, la phase 1 avait pour ambition de redynamiser le tissu commercial local, de réhabiliter le logement social et privé, de permettre des continuités urbaines fortes entre les quartiers et d'offrir de nouveaux espaces de stationnement couvert sécurisés.</p> <p><b><u>La phase 2 (cf. plan)</u></b></p> <p>La phase 2 s'appuie sur plusieurs scénarii de réflexions urbaines et de programmation. Le programme le plus cohérent, mis en dialogue avec l'EPA-ORSA, pourrait comporter dans sa variante la plus ambitieuse (en assurant un retour au parcellaire et de sortie d'une gestion en copropriété pour une gestion mono propriétaire, seule garantie de cette offre commerciale diversifiée) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 400 nouveaux logements (locatif social et accession), non comptabilisés à ce jour dans les « maquettes » prospectives de construction de logements sur la commune,</li> <li>• un centre commercial de 20 à 22 000 m<sup>2</sup> de surface plancher sur 2 niveaux, profitant du dénivelé du site (pente naturelle RD 5 vers la Seine), ainsi qu'une offre commerciale diversifiée et sur rue,</li> <li>• des programmes complémentaires non définis à ce jour de type hôtel, services publics, logements étudiants, etc.</li> </ul> <p>Cette phase 2 est de nature à apporter une approche urbaine cohérente avec les trois autres « angles » du Carrefour Rouget de Lisle, nœud routier et de transports en commun avec, entre autres, le 183 (futur tramway), le TVM et le TCSP Sucy-Bonneuil, et à compléter la reconfiguration urbaine en tête de pont de Choisy-le-Roi.</p>
<p><b>Etat d'avancement</b></p>	<p><u>Cadre juridique</u></p> <p>Le statut du site est défini comme « cœur d'ORSA » au sein du plan stratégique de l'EPA-ORSA de 2009, tout comme en site ANRU (ZUS priorité 3).</p> <p><u>Etat d'avancement des procédures administratives</u></p> <p>L'existence d'un projet global d'origine a permis d'intégrer ce volet 2 dans le PLU approuvé en</p>

	<p>octobre 2012.</p> <p><u>Etudes et ingénierie</u></p> <p>Le projet s'est appuyé sur un schéma global d'urbanisme et sur des préféasibilités techniques réalisées par des bureaux d'étude technique. Des études complémentaires sollicitant des approches croisées seront à mettre en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• des démographes pour l'analyse des données prospectives en matière d'impact sur les équipements, notamment scolaires (tant le démographe de la ville de Choisy-le-Roi que ceux du Conseil Général du Val-de-Marne et de la région Ile-de-France),</li> <li>• des urbanistes-architectes, avec des compétences de requalification d'espaces publics complexes, de réhabilitation d'un urbanisme de dalle et de montage opérationnel et financier intégrant des milieux occupés, tant en fonctions résidentielles que commerciales,</li> <li>• des organismes et collectivités spécialisés dans les projets de transports : autorité organisatrice de transport, notamment le STIF, la RATP et Athis Car pour les lignes de bus, la Région Ile-de-France et le Conseil Général du Val-de-Marne...</li> </ul>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	A définir
<b>Pilotage</b>	<p>Ville de Choisy-le-Roi</p> <p>Service renouvellement Urbain</p>
<b>Maîtrise foncière s'il y a lieu</b>	Près de ¾ du site porte sur des éléments répartis sur deux copropriétés dont une de plus de 700 lots (Copropriété Résidence du Parc). Cependant, dans la logique du projet urbain global en centre-ville, la commune de Choisy-le-Roi est d'ores et déjà propriétaire de 25 à 30% des lots de copropriétés du site.
<b>Phasage</b>	<p>En l'attente d'un accord global sur le financement de cette opération, la complexité physique et juridique et la quasi-obligation de réalisation de ce projet par phases laissent à penser que le planning général sera au minimum de 10 ans pour son parfait achèvement au jour de son lancement.</p> <p>2014-2015 : études complémentaires dans le cadre du diagnostic déjà établi</p> <p>2014-2017 : concertation, schéma d'aménagement et de cohérence d'ensemble, en lien avec le DOCP du tramway Paris-Orly, maquette opérationnelle avec finalisation des tènements fonciers et/ou partenariats stratégiques</p> <p>2018-2025 : mise en phase opérationnelle</p>
<b>Estimation du coût global</b>	Bilan financier en cours de définition, avec un bilan d'équilibre déficitaire de plusieurs millions d'euros selon les scénarii, des études commerciales et des avis de promoteurs commerciaux ont cependant validé la capacité commerciale envisagée.
<b>Plan de financement</b>	A définir
<b>Partenariats</b>	Etat et Région, EPA ORSA, Conseil Général du Val-de-Marne, STIF, Valophis Habitat Copropriété, Population et commerçants, Organismes publics (La Poste et Commissariat Choisy-Orly entre autres)
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	A définir
<b>Actions liées</b>	Encorbellement du pont de Choisy-le-Roi et véloroute n°3, Mise en œuvre du tramway sur la RD 5 Paris-Orly, Modernisation du RER C, Travaux sur la gare de Choisy-le-Roi, Projets urbains sur le Lugo et le quartier du Port.
<b>Mise à jour de la fiche</b>	03/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Choisy-le-Roi – Quartier Sud

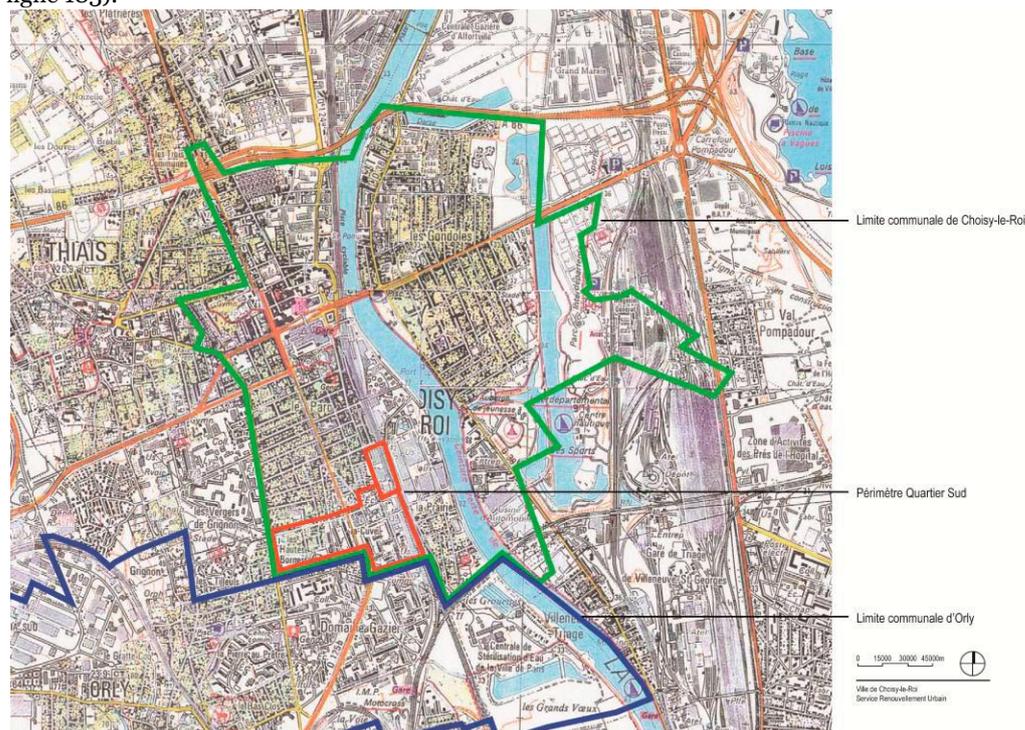
Fiche action

# 13

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

Entrée sud de la commune, limitrophe avec Orly et Thiais, le quartier sud de Choisy-le-Roi couvre environ 23 hectares, dont 15 hectares dédiés majoritairement à des fonctions d'habitat (Hautes-Bornes, Briand-Pelloutier, Ilot Marché et Navigateurs) et 8 hectares dédiés à de l'activité économique. Il est traversé de part et d'autre par la RD 5, futur axe du tramway (aujourd'hui la ligne 183).



Source : Ville de Choisy-le-Roi

##### Contribution de l'action au projet de territoire

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Construire des logements en adéquation avec les besoins du territoire, dont une partie a été dédiée à la reconstitution de logements dans le cadre de la convention ANRU
- Concevoir des espaces publics et équipements associés au développement urbain, et renforcer l'attractivité du territoire en direction des actifs et habitants
- Améliorer le maillage du réseau de transports en commun RER C / tramway sur la RD 5,
- Renforcer l'attractivité commerciale et offrir de nouveaux locaux pour les PME-PMI du territoire,
- Poursuivre des opérations d'aménagement influant sur les trames verte et bleue et les continuités écologiques

##### Enjeux stratégiques et urbains

Avec plus de 1500 logements à venir d'ici 2020, l'adaptation et la création de nouveaux équipements publics, de locaux commerciaux et d'activités dont le Centre de l'Entrepreneuriat, la structuration du Quartier sud s'appuie d'une part sur des opérations déjà engagées, et d'autre part sur des réflexions urbaines en cours.

Il se compose ainsi de plusieurs sous-secteurs, de part et d'autre de la RD 5, axe de développement majeur, en lien avec les sites mutables et potentiels d'aménagement.

La recomposition urbaine du Quartier Sud, qui constitue l'objet de cette fiche action, s'appuie donc entre autres sur :

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la desserte par le tramway Paris-Orly et, à l'échelle métropolitaine, le réseau du Grand Paris Express par le prolongement de la ligne 14 (Grand Orly) et la ligne 15 (Grandes Ardoines)</li> <li>• la Zone Franche Urbaine du Grand Ensemble, levier pour le développement économique et commercial</li> <li>• la question de la mise en souterrain des lignes électriques à haute tension qui traversent de part et d'autres les différents secteurs (Hautes Bornes, Briand Pelloutier, Navigateurs et Grand ensemble Orly-Choisy)</li> </ul> <p>En effet, ce quartier est fortement contraint dans son développement urbain par la présence de lignes à haute tension et de réseaux de distribution d'eau, pour lesquelles des discussions sont engagées avec les opérateurs et gestionnaires concernés (modalités de mise en souterrain, convention de superposition de gestion...).</p>
<p><b>Description de l'action</b></p>	<p>Aujourd'hui ensemble composite, demain quartier mixte et compact, le Quartier Sud est décomposé en cinq secteurs qui seront à terme mis en cohérence et reliés par des trames nouvelles (verte et bleue entre autres), en lien avec l'arrivée du tramway sur la RD 5 :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Les Hautes Bornes</b> : d'environ 6 hectares, ce périmètre fait l'objet d'une ZAC ayant pour programme prévisionnel environ 600 logements, 2 500 m<sup>2</sup> de SHON activités et commerces, la réalisation d'un nouveau gymnase, la création d'une nouvelle trame viaire est/ouest de liaison avec le quartier Briand Pelloutier, dans la perspective de favoriser les circulations douces et un cadre paysager attractif. Des réflexions sont par ailleurs engagées sur la résidence sociale gérée par l'ADEF pour que cet ancien foyer de travailleurs migrants de 300 chambres puisse à terme se restructurer.</li> <li>2. <b>Briand-Pelloutier</b> : de 4 hectares, et inscrit en périmètre ANRU, ce quartier fait l'objet d'un projet engagé de démolitions (494 logements) - reconstructions (362 logements) ; ce programme s'accompagne d'une nouvelle offre commerciale, autour d'un pôle constitué d'un nouvel équipement commercial, de commerces de proximité et l'arrivée du marché forain du secteur (déplacement de l'îlot du marché).</li> <li>3. <b>Périmètre Marché – Langevin</b> : une restructuration de l'îlot du marché est en cours avec la construction de logements en lien avec la démolition du marché actuel. Le groupe scolaire Langevin, avec des subventions GP3, fera l'objet en 2013-2015 d'importants travaux de réhabilitation, d'agrandissement et d'embellissement (plus de 1 500 logements entre 2012 et 2020).</li> <li>4. <b>Les Navigateurs</b> : site emblématique du Quartier sud, le grand Ensemble Orly-Choisy a d'ores et déjà connu une première transformation urbaine sur la partie orlytienne. Des différents aménagements sur les espaces extérieurs, en lien avec la gestion urbaine de proximité, au schéma directeur réalisé en 2012 par la commune de Choisy-le-Roi et Valophis Habitat (maître d'œuvre AMA-Philippe Fabre), différents scénarii sont à l'étude. Ces derniers visent entre autres à apporter une réponse aux questions d'interface entre les secteurs habitat / sites d'activités, avec une part de réhabilitation du parc locatif social existant (675 logements sociaux – 4,1 hectares).</li> <li>5. <b>La Zone d'activités des Navigateurs (ex-Cosmonautes)</b> : zone d'activités située sur Orly et Choisy, d'environ 7 hectares au total dont 4 sur Choisy, elle regroupe environ 80 entreprises pour plus 320 emplois. Cette zone d'activités s'étend jusqu'à l'intersection de l'avenue Rondu / rue Anatole France, faisant ainsi le lien avec le centre-ville. Deux opérations d'aménagement y sont associées :       <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Le Centre de l'Entrepreneuriat</b> qui a pour objectif d'accompagner la création d'entreprises en Seine-Amont avec la présence d'un Centre de Ressources (permanence de structures d'aides à la création d'entreprises, chambres consulaires, accompagnement et formation...) ainsi que des locaux, flexibles et modulables d'environ 50 m<sup>2</sup>, pour les PME-PMI du territoire (livraison programmée en 2014)</li> </ul> </li> </ol>

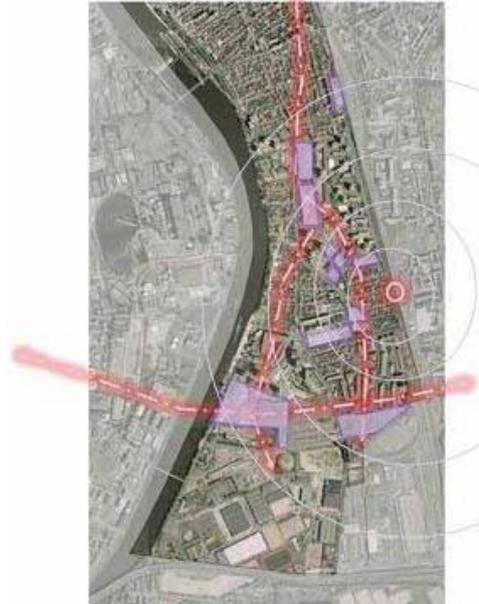
	- La reconversion de la friche industrielle Prestil Fonderie Fine de Précisions dans une programmation mixte habitat / activités économiques.
<b>Etat d'avancement</b>	<p>Ces cinq secteurs au sein du projet d'aménagement d'ensemble sont à des stades différents d'avancement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>ZAC des Hautes Bornes et Briand Pelloutier</u> : phase opérationnelle avec des premières livraisons de logements réalisées sur Briand-Pelloutier (relogement dans le cadre du droit au retour, nouveaux ménages...)</li> <li>• <u>Périmètre Marché – Langevin</u> : démarrage phase pré-opérationnelle 2013-2014</li> <li>• Navigateurs et ZAE des Navigateurs : réflexions urbaines en cours</li> <li>• <u>Centre de l'Entrepreneuriat</u> : démarrage du chantier, livraison prévue fin 2014</li> </ul>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage/Pilotage</b>	<p>La maîtrise d'ouvrage des opérations est assurée par la Ville de Choisy-le-Roi avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Groupe Valophis (Briand Pelloutier et ilot du marché)</li> <li>• SADEV 94 (Hautes Bornes)</li> <li>• Centre de l'Entrepreneuriat : SAS Le Lys Rouge (Profimob et Caisse des Dépôts) avec le concours financier du FEDER, Conseil Régional d'Ile-de-France et Conseil Général du Val-de-Marne</li> <li>• Fonderie Fine de Précisions (promoteur)</li> </ul>
<b>Maîtrise foncière</b>	<p>Une convention foncière avec l'EPFIF est en cours, un secteur de portage foncier avec le SAF 94 arrive à échéance en 2014.</p> <p>Des négociations amiables sont par ailleurs engagées sur certains périmètres identifiés comme mutables.</p>
<b>Phasage</b>	Voir l'état d'avancement
<b>Estimation du coût global</b>	A déterminer sur les projets en cours de réflexion
<b>Plan de financement</b>	A déterminer pour les projets au stade des réflexions urbaines
<b>Partenariats</b>	Des partenariats sont déjà engagés au titre de l'ANRU, ainsi que dans le cadre d'opérations de droit commun (FEDER, Etat, Région Ile-de-France, Conseil Général, aménageurs Valophis Habitat, SADEV 94...).
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	A déterminer ultérieurement
<b>Commentaires</b>	<p>Le développement du Quartier Sud, notamment pour les projets en réflexion, s'appuiera sur plusieurs déclencheurs majeurs que sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'arrivée du tramway Paris-Orly</li> <li>• le franchissement de Seine et liaisons sud entre Orly et Villeneuve Saint Georges, les zones du Sénia – Orly et la RD 6 (groupe de travail engagé par le Conseil Général du Val-de-Marne)</li> </ul>
<b>Actions liées</b>	Mise en œuvre du tramway Paris-Orly
<b>Mise à jour de la fiche</b>	28/03/2013

**Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines****Projet d'aménagement du sud d'Alfortville**

Fiche action

**14****Présentation de l'action****Localisation,  
périmètre envisagé**

Le projet d'aménagement s'étendra de la gare marchandise, située au nord du boulevard Carnot, à la limite sud de la commune. Ce projet vise notamment à articuler les dynamiques en cours et les échelles de territoire en conjuguant les démarches inscrites en Seine amont, Plaine centrale et au sud communal.



Source : Ville d'Alfortville

**Enjeux**

Le territoire Sud Alfortville présente un potentiel significatif de développement. Ces potentialités restent conditionnées à la mise en œuvre des projets d'infrastructures aujourd'hui à l'étude : d'une part, le pont de Seine et plus largement la liaison nord qui reliera la RD 5 à l'ouest du fleuve à la RD 6 vers Maisons-Alfort et Créteil en franchissant le RER D ; d'autre part, le Grand Paris Express qui desservira directement Alfortville à la gare de Vert de Maisons.

Le sud d'Alfortville se trouvera ainsi inscrit dans une dynamique de forte mutation, au sein et en position d'interface des projets urbains d'envergure des Grandes Ardoines et du pôle Pompadour (en rive droite). La ville d'Alfortville est la seule commune de la Seine Amont comprise entièrement entre la Seine et l'un des faisceaux ferrés de la vallée de la Seine. Ces éléments géographiques linéaires structurent le paysage urbain mais créent des effets de coupures importants d'ailleurs amplifiés par le « survol » du territoire de l'A86. Cet enclavement est paradoxal dans la mesure où Alfortville constitue un « pont » entre :

- La ville de Vitry-sur-Seine et la ville de Créteil, plus importantes communes du département et qui confirmeront à l'avenir ce statut,
- La Seine Amont et la Plaine centrale
- Le territoire du CDT Grandes Ardoines et le territoire de Plaine centrale

Afin de pallier la faiblesse des relations transversales est-ouest de la Seine en amont de Paris, le Département du Val-de-Marne, les collectivités de Seine Amont Nord et l'EPA ORSA se sont engagés dans plusieurs actions conjointes visant à jeter les bases d'un projet de territoire. Celles-ci ont notamment débouché sur la réalisation d'études portant sur la faisabilité d'une nouvelle traversée de Seine et des réseaux ferrés entre les villes de Créteil, d'Alfortville et de Vitry-sur-Seine, de la RD 5 (ex RN305) à la RD 6 (ex RN6).

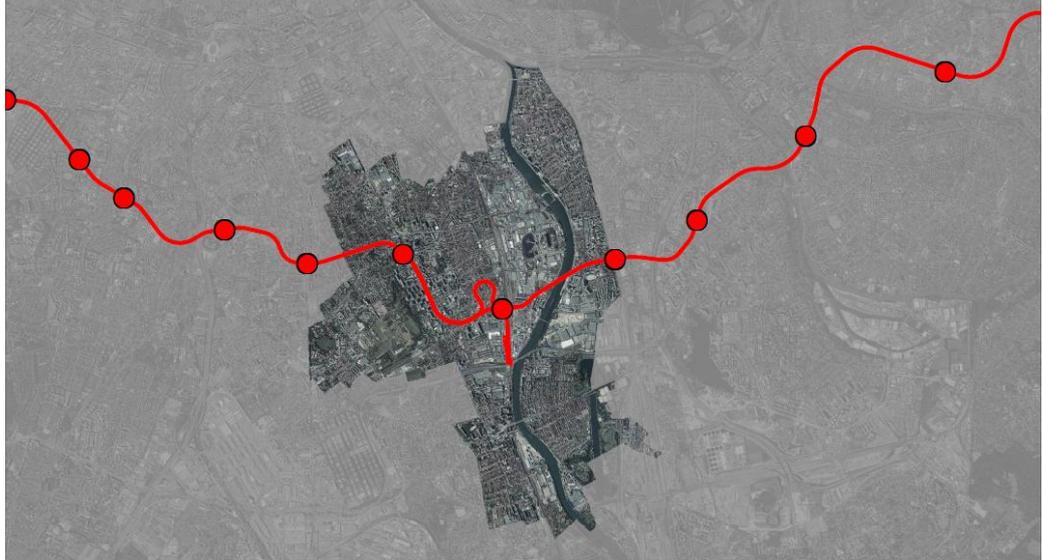
	<p>Ces nouvelles traversées associées au passage sous le fleuve et le RER D du futur Grand Paris Express constituent l'occasion de repenser les flux urbains de ce secteur. En effet, son dimensionnement et le plan de circulation qui devra être mis en place devra prendre en compte les besoins de circulations nouveaux engendrés en particulier par la grande opération d'urbanisme des Ardoines à Vitry-sur-Seine. Cette prise en compte ne devra pas se faire au détriment d'Alfortville et de ses habitants mais devra au contraire leur permettre de mieux se déplacer pour rejoindre les nouvelles polarités.</p>
<p><b>Contribution de l'action au projet de territoire</b></p>	<p>L'action répond aux objectifs suivants du titre II :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un territoire accessible et connecté au bénéfice de ses habitants et usagers</li> </ul>
<p><b>Description de l'action</b></p>	<p>Le projet d'aménagement en lien avec la future gare du GPE Vert de Maisons devra comporter et combiner différentes composantes : l'habitat, les activités économiques et commerciales, les transports, les équipements. Il devra rechercher la cohérence et la complémentarité avec les projets des territoires environnants qui le bordent à l'est (projet d'aménagement de la Seine Amont) et à l'ouest (projet de la Plaine Centrale).</p> <p>Les nouveaux axes de développement et le lien avec les sites mutables représentant des potentiels d'aménagement confirment l'enjeu majeur du sud Alfortville. Le projet d'aménagement du sud d'Alfortville, portant sur l'ensemble du périmètre indiqué, sera réalisé au travers de différentes sous-actions :</p> <p><u>La gare de marchandises</u> : située à la fois sur la commune d'Alfortville et celle de Maisons-Alfort, ce site aujourd'hui sous utilisé renvoie à une situation de friche. Sa reconquête passe par une démarche partenariale avec les acteurs du fret ferroviaire, les collectivités locales et l'Etat. Les éléments de programmation, de modalités de mise en œuvre et de calendrier sont à définir dans le cadre de cette démarche.</p> <p><u>La gare Vert de Maisons du Grand Paris Express</u> : cette gare qui dessert les communes d'Alfortville et de Maisons-Alfort sera la gare d'interconnexion du RER D et du Grand Paris Express. La Société du Grand Paris prévoit une mise en service à horizon 2020. L'aménagement de la gare elle-même, de ses abords et de ses accès est un projet à conduire en cohérence avec l'ensemble du projet d'aménagement du sud d'Alfortville. (Cf. Fiche-action Pôle gare de Vert-de-Maisons)</p> <p><u>Le site Jardins d'Alfortville</u> : constituant une emprise foncière conséquente, aujourd'hui exclusivement tournée vers l'activité économique, composé de copropriétés, caractérisé par un bâti industriel dense, le site des Jardins d'Alfortville présente un potentiel important en termes de renouvellement urbain. Dans tous les cas, une prospective urbaine, notamment dans le contexte de l'arrivée du Grand Paris Express, devra questionner le devenir de la ZAE les Jardins d'Alfortville qui constitue en raison de son fonctionnement et du différentiel de niveau une coupure physique avec le reste de la ville et au-delà, les berges de la Seine. Cette démarche vient notamment prolonger le projet de rénovation urbaine de Grand Ensemble et répondre aux enjeux de désenclavement.</p> <p><u>Le site Langevin</u> : situé au centre des quartiers Sud d'Alfortville, le secteur Langevin concentre de nombreux équipements publics (école, palais des sports, centre de loisirs...). Les réflexions de la Ville ont pour objectif d'en faire un pôle central destiné à rompre l'isolement des quartiers connexes (Grand-Ensemble, Saint-Pierre / Toulon et Chantereine). Dans ce cadre, une étude urbaine a permis de proposer un plan directeur pour le réaménagement de ce site, notamment des espaces publics. Ce plan directeur porte différents enjeux de programmation pour le devenir du site à court, moyen et long termes. Le plan directeur amène également à repenser le site en termes de recomposition urbaine et de mixité des fonctions.</p> <p><u>Le centre commercial de Grand Ensemble</u> : la réflexion sur le centre commercial du Grand Ensemble portée par Plaine centrale en lien avec la Ville d'Alfortville vise à apporter une réponse à la fragilisation de ce cœur du quartier. Les enjeux ne sont pas que des enjeux de maintien du commerce de proximité pourtant au combien importants. Il s'agit également de recréer une</p>

	<p>dynamique urbaine permettant de relier les quartiers et de recréer une centralité, autour du pôle commercial et des équipements publics existant à valoriser. Par ailleurs, cette démarche interroge sur le réaménagement de la façade sud de Grand Ensemble, sa capacité à s'inscrire dans une opération de densification urbaine et à assurer un rôle fédérateur de reconquête de tissus urbains en proximité.( cf. Fiche-action Centre commercial du 8 mai 1945)</p> <p><u>Le quartier Chantereine</u> : site emblématique du projet de rénovation urbaine de la commune, ce site accueille une opération ambitieuse de démolition / reconstruction. Si les études urbaines ont démontré l'intérêt de parachever ce projet en recherchant également la démolition des trois tours restantes, cette opération n'est pas encore inscrite dans un projet de rénovation urbaine. Pour autant, l'achèvement de ce quartier résidentiel doit pouvoir s'opérer en lien avec les dynamiques au sud (site BHV) et à l'ouest (berges de Seine) afin de poursuivre des objectifs de ville durable et reliée à son environnement.</p> <p><u>Le site BHV</u> : ce site de reconversion urbaine et économique situé sur l'axe est / ouest le long de la Digue d'Alfortville, actuellement en cours de portage par l'Epifif fait l'objet d'une étude portée par Plaine centrale en lien avec la Ville d'Alfortville. Cette étude vise à apporter une réponse aux questions d'interface secteurs d'habitat / sites d'activités ; de renforcement du réseau viaire et de réaménagement de l'espace public, des secteurs innovants du développement économique en lien avec les structures d'enseignement locales, de la reconstruction du foyer Coallia (anciennement Aftam) et enfin de trame verte et de prolongement des circulations douces entre les quartiers nord et sud. La reconversion de ce site interroge notamment les questions de mise en souterrain des lignes électriques de haute tension. (cf. Fiche-action Résidence sociale Coallia/Aftam)</p> <p><u>Les berges de Seine</u> : Sur la zone sud d'Alfortville, un approfondissement des potentialités écologiques de ce secteur est à mener. Sur la base de ce diagnostic, des propositions d'aménagements pourraient être élaborées. Celles-ci devront tenir compte du renouvellement urbain en projet, de l'évolution de la plate-forme et de la réhabilitation de la passerelle qui constituent autant de points d'accroche majeurs dans cette stratégie de relier le fleuve à la ville. Il est à noter que ce secteur d'aménagement des berges du fleuve est en instance de définition du tracé de la traversée de Seine.</p> <p><u>La ZAE Val de Seine</u> : Le secteur Sud d'Alfortville accueille aussi la principale zone économique de la ville. Au sud de la Digue d'Alfortville, la zone d'activités Val-de-Seine (43 entreprises – 2 150 emplois) s'est développée sur l'ancien site Gaz de France. Ce pôle économique jouxte un centre de recherche de la société Sanofi. Cette zone d'activités mixte accueille essentiellement des activités logistiques et liées aux matériaux de construction, mais possède encore un potentiel de développement ou de renouvellement. Ce développement sera bien évidemment accéléré et favorisé par la création d'une gare du Grand Paris Express sur Vert-de-Maisons mais également aux Ardoines à Vitry-sur-Seine. En effet, le pôle à fort potentiel de Vitry – Ardoines à l'Ouest, de l'autre côté de la Seine bénéficie d'une desserte du RER C, et constitue l'un des principaux secteurs d'enjeux de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Orly – Rungis – Seine-Amont. L'enjeu est ici la requalification du site et la densification des activités économiques en lien avec l'étude de stratégie économique qui va être conduite sur ce territoire.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	<p>Les différents sites intégrés au sein du projet d'aménagement du sud d'Alfortville sont à des stades d'avancement différents :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La gare de marchandise : réflexion à initier,</li> <li>• La gare Vert de Maisons du Grand Paris Express : démarrage phase pré-opérationnelle en 2014</li> <li>• Le site Jardins d'Alfortville : réflexion à initier,</li> <li>• Le site Langevin : réflexion en cours (étude de reconversion et de renouvellement urbain réalisée, travaux de réaménagement des espaces publics prévus pour fin 2013)</li> <li>• Le centre commercial de Grand Ensemble : étude de reconversion du site en cours</li> <li>• Le quartier Chantereine : ZAC en cours de réalisation, permis de construire en cours.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le site BHV : Etude en cours portée par la CA Plaine Centrale et l'EPFIF, lancement d'une démarche opérationnelle (consultation promoteur, modification PLU, travaux des espaces publics ...),</li> <li>• Les berges de Seine : réflexions à mener en partenariat ville/Conseil Général</li> <li>• La ZAE Val de Seine.</li> </ul>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Ville d'Alfortville
<b>Pilotage</b>	SNCF (gare marchandises), CA Plaine Centrale (volet économique), CG 94 (aménagement des berges)
<b>Maîtrise foncière</b>	Sans objet
<b>Phasage</b>	2014-2015 : Etude stratégique de positionnement et études pré-opérationnelles par secteur 2015 : démarrage de la mise en œuvre des projets
<b>Estimation du coût global</b>	Sans objet à ce stade
<b>Plan de financement</b>	Idem
<b>Partenariats</b>	Etat, SNCF, RFF, Ports de Paris, Région Ile-de-France, Conseil Général du Val-de-Marne, Ville d'Alfortville, CA Plaine Centrale, EPA-ORSA
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	A définir
<b>Commentaires</b>	
<b>Actions liées</b>	Le pôle gare Vert-de-Maisons, et le centre commercial de Grand Ensemble font l'objet de fiches-actions dédiées.
<b>Dossier suivi par</b>	Ville d'Alfortville
<b>Mise à jour de la fiche</b>	29/04/2013



## **III. LES TRANSPORTS**

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<p align="center"><b>Mise en œuvre du tronçon Sud de la ligne rouge / ligne 15 du Grand Paris Express</b></p>	<p align="center">Fiche action <b>15</b></p>
<p><b>Présentation de l'action</b></p>	
<p><b>Localisation, périmètre envisagé</b></p>	 <p>Source : UTEA 94</p> <p>La ligne rouge / ligne 15, telle que définie lors de l'allocution du 1ier ministre du 6 mars 2013, est une ligne de métro enterrée d'une fréquence équivalente à celle du métro parisien, en rocade autour de Paris. Cette ligne comprend un embranchement au niveau de la gare de Champigny-Centre.</p> <p>La réalisation de l'intégralité de la ligne est prévue à horizon 2030 avec un phasage des différents tronçons. Le CDT des Grandes Ardoines est concerné par le tronçon Sud de la ligne 15 (entre les gares Noisy-Champs et Pont-de-Sèvres). Ce tronçon est affiché avec une mise en service avant 2020.</p>
<p><b>Contribution de l'action au projet de territoire</b></p>	<p>Trois gares du tronçon Sud de la ligne rouge / ligne 15 sont projetées sur le territoire du CDT Grandes Ardoines : deux gares interconnectées au réseau de RER existant (Les Ardoines et Vert-de-Maisons) et une nouvelle gare (Vitry-Centre). Cette ligne de par son haut de niveau de fréquence et son tracé à travers la zone dense francilienne :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• permet de connecter le territoire du CDT Grandes Ardoines aux différents bassins d'emploi et d'habitat francilien par une amélioration de la desserte métropolitaine ;</li> <li>• constitue le principal maillon des futurs pôles multimodaux prévu dans le CDT autour des gares notamment celle des Ardoines ;</li> <li>• constitue un important levier pour la mise en place des projets de développement urbain prévus autour de ces gares.</li> </ul>
<p><b>Etat d'avancement</b></p>	<p>Le tronçon Sud de la future ligne rouge / ligne 15 entre les gares de Noisy-Champs et Pont-de-Sèvres a fait l'objet de comités techniques et de comités de pilotage centrés sur l'implantation de chacune des gares. Aujourd'hui l'infrastructure de la gare (quais et bâtiment gare) ainsi que les équipements nécessaires au fonctionnement de la ligne (Sites de Maintenance, accès pompier, grille de ventilation...) sont localisés avec précision. Le dossier préparatoire d'enquête publique de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint en octobre 2012.</p>
<p><b>Mise en œuvre Maîtrise d'ouvrage</b></p>	<p>La Société du Grand Paris assure la maîtrise d'ouvrage de l'intégralité de la ligne rouge / ligne 15.</p>
<p><b>Pilotage</b></p>	<p>Société du Grand Paris</p>

<b>Maîtrise foncière</b>	La Société du Grand Paris assure l'ensemble de la maîtrise foncière nécessaire à la réalisation du projet.
<b>Phasage</b>	L'enquête publique est prévue au cours de l'année 2013, le début des travaux en 2014 pour une mise en service avant 2020.
<b>Estimation du coût global</b>	Le coût des lignes du Grand Paris Express, sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, a été estimé à 24,575 Md€ (allocation du 1 <sup>er</sup> ministre du 6 mars 2013). Les coûts des différents tronçons seront définis plus précisément par la Société du Grand Paris lors de l'avancement des études.
<b>Plan de financement</b>	Le financement du réseau de transport du Nouveau Grand Paris est assuré par la Société du Grand Paris et est effectué conformément au plan de financement défini par l'État et la Région Ile-de-France.
<b>Partenariats</b>	
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	La maîtrise d'œuvre du projet n'est pas encore définie.
<b>Actions liées</b>	Fiches RER C et D, Tramway Paris Orly, Tzen5, Gares de Vert-de-Maisons, Vitry-sur-Seine-Centre et Ardoines, Redéfinition du réseau de déplacements dans le Val-de-Marne, Liaison RD 5/RD 6, ZAC Gare Ardoines, Projet de renouvellement urbain en lien avec l'arrivée du Grand Paris à Vitry-Centre, Plateforme fluviale des Ardoines.
<b>Dossier suivi par</b>	Villes, Etat, CG, STIF, Région.
<b>Mise à jour de la fiche</b>	30/04/13

Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines	
<b>RER C</b>	Fiche action <b>16</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	Colonne vertébrale de l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis Seine-Amont, le RER C constitue une ligne structurante essentielle pour le territoire des Grandes Ardoines. La présente action concerne l'amélioration de l'offre et de la qualité de service sur l'ensemble de la ligne C du RER, et en particulier pour les gares de Vitry-sur-Seine, Les Ardoines et Choisy-le-Roi.
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	L'action répond aux objectifs suivants du titre II : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer et optimiser la desserte métropolitaine existante</li> </ul>
<b>Description de l'action</b>	<p>La qualité de service sur la ligne C ne cesse de se dégrader, tandis que l'offre proposée ne permet pas aujourd'hui de répondre de manière satisfaisante aux forts besoins de desserte des territoires desservis et aux enjeux majeurs de développement du secteur des Grandes Ardoines. D'importants investissements sur le RER C sont nécessaires, en visant en particulier à augmenter l'offre et à adapter les gares aux besoins et aux enjeux de développement du territoire. Les collectivités se font l'écho du besoin de renforcer la desserte des gares au plus vite.</p> <p>Les investissements de modernisation et de mise à niveau du RER C concernent :</p> <p>A l'horizon 2020</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>La Desserte</b> : Afin d'adapter l'offre de transport aux besoins des territoires par une augmentation d'offre en Seine Amont, dont aux Ardoines en interconnexion avec la ligne 15 du Grand Paris Express, un scénario alternatif de desserte doit être défini, en gardant des performances acceptables pour la moyenne couronne.</li> <li>• <b>les infrastructures</b> : un programme de modernisation et de mise à niveau de l'infrastructure aujourd'hui vieillissante du RER C sera mis en œuvre. Des premiers investissements sont engagés, en particulier au niveau du nœud de Brétigny. Pour qu'ils trouvent leur efficacité, il est nécessaire de les compléter, après validation d'un nouveau schéma de desserte, par les investissements en gare d'Austerlitz et des travaux de signalisation entre Paris et Juvisy.</li> <li>• <b>Matériel Roulant</b> : Les rames du RER C font l'objet d'une rénovation qui s'achèvera en 2016 et apportera plus de confort et de qualité de service ;</li> <li>• <b>Gares</b> : le Schéma Directeur d'Accessibilité, le plan Impaqt et le Schéma Directeur des gares du RER C permettront une amélioration importante des accès et des aménagements des gares du RER C ;</li> </ul> <p>A long terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>les rames</b> : l'éventualité du déploiement d'un nouveau matériel roulant à deux niveaux performant, permettant d'améliorer la qualité de service et de disposer d'un parc de matériel roulant homogène, avec un nombre de rames suffisant, est à étudier dans le cadre du schéma directeur du matériel roulant, porté par le STIF ;</li> <li>• <b>la signalisation et le système d'exploitation</b> : un système d'exploitation de nouvelle génération, permettant de diminuer les temps de parcours, mais également de réaliser des gains en régularité et en robustesse, pourra être étudié sur la ligne C. La mise en place de ce nouveau système est liée au renouvellement du matériel roulant ;</li> </ul>
<b>Etat d'avancement</b>	Le schéma directeur du RER C a été adopté par le Conseil du STIF du 8 juillet 2009, puis a fait l'objet d'un moratoire en décembre 2009. De premiers investissements ont été débloqués dès 2010 avec le vote des premières conventions de financement d'études et premiers travaux relatives à une partie des opérations du schéma directeur, dont le doublement de la fréquence des dessertes d'Ivry et Vitry. Le Conseil du STIF du 13 février 2013 a réaffirmé cette volonté (suspendue avec la mise en place du cadencement national de la SNCF) en actant le renforcement de desserte. Aussi, un deuxième arrêt au quart d'heure (soit 8 trains heures par heure) dans les

	<p>gares d'Ivry-sur-Seine (pour la mission Dourdan) et de Vitry-sur-Seine (pour la mission Versailles par Massy et Juvisy), vont être créés au service annuel 2014 (soit à partir de décembre 2013).</p> <p>Le schéma de desserte du RER C pour 2018, et au-delà, doit également faire l'objet d'un accord au Conseil d'Administration du STIF. Le financement des travaux nécessaires à la mise en place de ce schéma sera négocié lors de la prochaine contractualisation entre l'Etat et la Région.</p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Selon les opérations, la maîtrise d'ouvrage revient à RFF et à la SNCF.
<b>Pilotage</b>	La modernisation du RER C est pilotée par le STIF, à travers le schéma directeur, en tant qu'autorité organisatrice.
<b>Maîtrise foncière</b>	
<b>Phasage</b>	<p>Les grandes échéances visées sont :</p> <p>Compte tenu des forts besoins actuels de desserte observés en Seine-Amont, seul territoire de la proche couronne où la fréquence n'a pas été augmentée au cours des dernières années, et au regard du fort développement programmé dans ce secteur conformément à la politique de densification du SDRIF, la desserte de la Seine-Amont par le RER C doit être renforcée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Décembre 2013</b> : la desserte des gares d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine doit être doublée, comme cela était initialement prévu dans le schéma directeur du RER C dès 2012, comme cela a été fait dans toutes les autres gares à proximité de Paris en Ile-de-France (Stade de France, Maisons-Alfort/Alfortville, Clichy-Levallois, Saint-Ouen, Les Grésillons, Issy, Meudon, Saint-Gratien, Pantin, Pont Cardinet) et comme cela a été permis par les investissements déjà réalisés sur la signalisation pour la mise en place de ces arrêts supplémentaires ;</li> <li>• <b>En 2020</b> : avec la mise en service de la ligne 15 du Grand Paris Express, se connectant au RER C en gare des Ardoines, et la livraison des premiers programmes d'aménagement de l'EPA ORSA, la desserte de la Seine Amont devra être renforcée pour permettre d'une part, l'accessibilité du plus grand nombre de franciliens au Grand Paris Express en gare des Ardoines, et d'autre part, de répondre aux nouveaux besoins générés par le développement urbain. Il s'agit d'une urgence en particulier sur la gare des Ardoines, qui ne pourrait absorber le flux de voyageurs venant du Grand Paris Express avec le niveau de desserte très faible actuellement assuré par le RER C (un train au quart d'heure à l'heure de pointe).</li> <li>• <b>2020 et au-delà</b> : réalisation des investissements sur la ligne et mise en œuvre (nœud de Brétigny, adaptation de la signalisation, alimentation électrique, avant gare d'Austerlitz, etc.)</li> </ul>
<b>Estimation du coût global</b>	<p>Le schéma directeur du RER C de 2009 prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 370 M€ (CE 2008) d'investissements sur les infrastructures ;</li> <li>• 70 M€ (CE 2008) d'investissements sur les gares.</li> </ul>
<b>Plan de financement</b>	<p>Le financement des investissements pour la modernisation de la ligne C du RER relève de la Région Ile-de-France, de l'Etat et de RFF, comme indiqué dans le plan de mobilisation pour les transports de 2008 et inscrit à la Convention Particulière Transports de 2011.</p> <p>Les collectivités souhaitent que de nouvelles ressources fiscales affectées au financement des transports collectifs en Ile-de-France, et bénéficiant tant au STIF qu'aux collectivités locales, soient trouvées et permettent d'assurer les investissements nécessaires dans une meilleure temporalité, et à la hauteur des besoins franciliens, en particulier sur le RER C.</p>
<b>Partenariats</b>	<p>Les principaux partenaires financiers sont la Région Ile-de-France et l'Etat, auxquels pourra s'ajouter RFF. Le pilotage de l'amélioration du RER C est assuré par le STIF, tandis que RFF et la SNCF sont les maîtres d'ouvrage.</p> <p>La mise en œuvre de cette action associe le Conseil Général du Val-de-Marne, en tant que membre du STIF et acteur important des transports collectifs franciliens, l'EPA ORSA et les Villes de Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi.</p>
<b>Actions liées</b>	Gares de Vitry-sur-Seine, les Ardoines et Choisy-le-Roi
<b>Dossier suivi par</b>	STIF, Etat, Région, RFF, SNCF, CG, ...

Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines	
<b>RER D</b>	Fiche action <b>17</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	Le RER D est la ligne radiale principale du secteur sud-est des Grandes Ardoines. La présente action concerne l'amélioration de l'offre et de la qualité de service sur l'ensemble de la ligne D du RER, et en particulier pour les gares de Maisons-Alfort – Alfortville, Le Vert de Maisons et Pompadour.
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	L'action répond aux objectifs suivants du titre II : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer et optimiser la desserte métropolitaine existante</li> </ul>
<b>Description de l'action</b>	<p>Ligne SNCF la plus fréquentée de France avec près de 550 000 voyageurs par an et une fréquentation qui ne cesse d'augmenter, le RER D est confronté à d'importantes difficultés : une forte irrégularité, une desserte insuffisante, une charge importante, une qualité de service non-satisfaisante, etc. D'importants investissements sur le RER D sont nécessaires, en visant en particulier à augmenter l'offre et à adapter les gares aux besoins et aux enjeux de développement du territoire.</p> <p>Les investissements de modernisation et de mise à niveau du RER D concernent :</p> <p><b>A moyen terme</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>La desserte :</b> La première phase du schéma directeur sera mise en œuvre dès le service annuel 2014 (soit à partir de décembre 2013) au travers de deux objectifs spécifiques au secteur des Grandes Ardoines : le renfort de la desserte du Val-de-Marne et la mise en service du nouveau pôle de Pompadour. A l'horizon de la mise en service de la ligne 15 / ligne rouge du Grand Paris Express la desserte de la gare de Vert-de-Maisons devra être améliorée. Les collectivités souhaitent que l'amélioration de cette gare très fréquentée ait lieu au plus tôt. A moyen terme, la création d'une troisième mission au quart d'heure sur la branche Melun est un objectif important pour permettre de répondre à l'augmentation tendancielle de trafic.</li> <li>• <b>Les Infrastructures :</b> La première phase du schéma directeur devrait permettre une amélioration de la régularité grâce à des aménagements de la signalisation et la suppression de points noirs de l'infrastructure. La seconde phase du schéma directeur, à un horizon 2020, identifie un certain nombre d'aménagements qui permettront d'augmenter l'offre de transport et d'améliorer la qualité de production. Pour être opérationnels, ces aménagements devront être complétés par de nouvelles infrastructures à créer dans l'avant gare de Paris Lyon.</li> <li>• <b>les gares :</b> l'adoption d'une enveloppe de 70M€ consacrée à l'amélioration de 6 gares du RER D (à l'image de celle existante sur le RER C), permettra de compléter les programmes d'investissements en cours (Schéma Directeur d'Accessibilité, programme IMPAQT).</li> <li>• <b>Le Matériel Roulant :</b> Les rames du RER D font l'objet d'une rénovation qui s'achèvera en 2016 et apportera plus de confort et de qualité de service.</li> </ul> <p><b>A long terme</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>les rames :</b> l'opportunité d'un renouvellement anticipé des RER D par un matériel roulant à 2 niveaux de nouvelle génération est étudiée par la SNCF, en lien avec l'appel d'offres sur le nouveau matériel RER, suite à la demande du STIF. Ces études éclaireront sur la nécessité de renouveler ce matériel.</li> <li>• <b>la signalisation et le système d'exploitation :</b> Dans le cadre du renouvellement du matériel roulant, l'étude d'un nouveau système de signalisation pourrait être lancée. Ce nouveau système pourrait apporter des gains de régularité. Le déploiement de ce nouveau système sur la ligne du RER D est lié à la question du renouvellement du matériel roulant et à l'adaptation de l'infrastructure.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>les infrastructures</b> Le doublement du tunnel Châtelet-Gare du Nord est en cours d'étude. Celle-ci doit être mise en regard de la difficulté du projet, de son coût et des prévisions de trafic, à l'horizon 2030, avec le réseau du Grand Paris Express intégralement réalisé.</li> </ul>
<b>Etat d'avancement</b>	<p>Le Schéma Directeur du RER D a été adopté en 2006 par le Conseil du STIF, puis a fait l'objet d'un Schéma de Principe adopté le 8 juillet 2009. Des premiers investissements ont été effectués depuis 2009 relatifs aux différents aménagements d'infrastructure propres au RERD, ainsi qu'à la gare de Pompadour avec l'objectif de mise en service en décembre 2013 (SA2014). Ils ont été entérinés par le Conseil du STIF du 13 février 2013, en plus d'opérations d'améliorations ponctuelles complémentaires.</p> <p>Les études sur la seconde phase du schéma directeur et le doublement du tunnel Châtelet-gare du Nord sont en cours.</p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Selon les opérations, la maîtrise d'ouvrage revient à RFF et à la SNCF.
<b>Pilotage</b>	L'amélioration du RER D est pilotée par le STIF, à travers le schéma directeur.
<b>Maîtrise foncière</b>	
<b>Phasage</b>	<p>Compte tenu des forts besoins actuels, la desserte du Val-de-Marne par le RER D pourrait être renforcée progressivement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fin 2013 : Mise en service de la gare de Pompadour et renforcement de la desserte des gares Val-de-marnaises ;</li> <li>• A l'horizon de la mise en service de la ligne rouge / ligne 15 du Grand Paris Express, le renforcement de la desserte de la gare du Vert de Maisons sera nécessaire pour permettre l'accessibilité du plus grand nombre de franciliens au Grand Paris Express. Les collectivités souhaitent que la desserte de la gare du Vert de Maisons soit renforcée au plus tôt et la seconde phase du pôle Pompadour réalisée avant 2020 au regard de leur fréquentation et des besoins actuels du territoire. Elles rappellent que le conseil du STIF a voté à l'unanimité le 13 février le vœu d'engager les études pour la réalisation de cette deuxième phase.</li> <li>• la mise en place d'une troisième mission Melun au quart d'heure et d'une refonte de la desserte en moyenne-grande couronne sont nécessaires à moyen terme.</li> <li>• En fonction des capacités nouvelles de desserte permises par la mise en œuvre des investissements sur les infrastructures, puis de l'éventuel doublement du tunnel Châtelet – Gare du Nord, le futur schéma de desserte du RER D intégrera l'arrêt des missions supplémentaires dans les gares du Val-de-Marne.</li> </ul>
<b>Estimation du coût global</b>	<p>Le schéma de principe du RER D de 2009 prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 120 M€ (CE 2006) d'investissements sur les infrastructures d'ici fin 2013,</li> <li>• 70 M€ (CE 2006) d'investissements sur les gares</li> </ul> <p>L'opération « pôle de Pompadour » prévoit (connexe au Schéma de Principe du RERD) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 37 M€ pour la réalisation de la gare.</li> </ul>
<b>Plan de financement</b>	<p>Le financement des opérations de la première phase du schéma directeur (SA 2014) est assuré par l'Etat, la Région île de France et RFF.</p> <p>Le financement de la seconde phase et du programme gare sera négocié dans le cadre de la future contractualisation entre l'Etat et la Région.</p> <p>Les collectivités souhaitent que de nouvelles ressources fiscales affectées au financement des transports collectifs en Ile-de-France et bénéficiant tant au STIF qu'aux collectivités locales, soient trouvées et permettent d'assurer les investissements nécessaires dans une meilleure temporalité, et à la hauteur des besoins franciliens, en particulier sur le RER D.</p>
<b>Partenariats</b>	<p>Les principaux partenaires financiers sont l'Etat, la Région Ile-de-France et RFF. Le pilotage de l'amélioration du RER D est assuré par le STIF, tandis que RFF et la SNCF sont les maîtres d'ouvrage.</p> <p>La mise en œuvre de cette action associe le Conseil Général du Val-de-Marne, en tant que membre du STIF et acteur important des transports collectifs franciliens, l'EPA ORSA et les Villes d'Alfortville et de Choisy-le-Roi.</p>
<b>Actions liées</b>	Gares de Maisons-Alfort – Alfortville, Le Vert de Maisons et Pompadour, désaturation de l'avant gare de Paris Lyon
<b>Dossier suivi par</b>	STIF, Etat, Région, RFF, SNCF, CG, ...

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Prolongement de la ligne 10 du métro</b>	Fiche action <b>18</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	La présente action concerne la desserte du XIII <sup>e</sup> arrondissement de Paris et des communes d'Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine, par le prolongement de la ligne 10 du métro.
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	Longue de 11,2 km entre Boulogne-Billancourt et la gare d'Austerlitz, la ligne 10 est aujourd'hui l'une des moins fréquentées du réseau de métro. Son prolongement au sud constitue donc une solution très pertinente pour desservir des secteurs densément peuplés et faisant l'objet d'un fort développement urbain. Une première phase concerne le prolongement jusqu'à la place Gambetta à Ivry-sur-Seine (desservant le XIII <sup>e</sup> arrondissement de Paris et Ivry-sur-Seine), puis une seconde phase celui jusqu'aux Ardoines (desservant Vitry-sur-Seine), en correspondance avec le RER C et la ligne rouge du Grand Paris Express.
<b>Description de l'action</b>	Le prolongement de la ligne 10 au sud peut faire l'objet de deux phases cohérentes : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>De la gare d'Austerlitz à la place Gambetta à Ivry-sur-Seine</b> : la première phase du prolongement de la ligne 10 a fait l'objet d'études menées par la SEMAPA et la SADEV94 qui ont permis d'identifier un tracé et des stations intermédiaires. Le dossier d'émergence (étude de faisabilité) va être lancé rapidement. Ce dossier doit permettre d'avancer en cohérence avec les calendriers des projets urbains prévus sur le secteur Masséna-Bruneseau dans la ZAC Paris-Rive-Gauche, et dans la partie Est d'Ivry-sur-Seine, dans la ZAC Ivry-Confluences, secteur stratégique au nord de l'OIN Orly-Rungis-Seine Amont;</li> <li>• <b>De la place Gambetta à Ivry-sur-Seine aux Ardoines</b> : la ligne 10 rejoindra ensuite la ligne 15 du Grand Paris Express et le RER C à la gare des Ardoines, en desservant le secteur de développement des Ardoines. Des études approfondies doivent être lancées sur cette seconde phase du prolongement.</li> </ul>
<b>Etat d'avancement</b>	Le SDRIF actuellement en cours de révision intègre le prolongement de la ligne 10 aux Ardoines. Des crédits Etat-Région sont prévus dans la convention spécifique transport pour étudier la première phase de ce projet. Les études de faisabilité doivent être lancées rapidement pour la première phase du prolongement à Ivry-Gambetta. Les études pour la seconde phase seront lancées ultérieurement.
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Le prolongement de la ligne 10 du métro sera sous la maîtrise d'ouvrage du STIF et/ou de la RATP.
<b>Pilotage</b>	Le STIF est pilote de ce prolongement.
<b>Maîtrise foncière</b>	A préciser dans le cadre des études ultérieures.
<b>Phasage</b>	L'Etat et la Région envisagent un prolongement de la ligne 10 phasé selon les orientations précisées dans le SDRIF, à savoir : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2030 : mise en service du prolongement jusqu'à Ivry-Gambetta</li> <li>• Après 2030 : mise en service du prolongement jusqu'aux Ardoines.</li> </ul> Les collectivités, quant à elles, souhaitent que cet investissement soit réalisé nettement plus rapidement afin de tendre vers le phasage suivant : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2020 : mise en service du prolongement jusqu'à Ivry-Gambetta</li> <li>• 2030 : mise en service du prolongement jusqu'aux Ardoines.</li> </ul>
<b>Estimation du coût global</b>	Concernant le prolongement jusqu'à Ivry – place Gambetta (5 km, y compris l'arrière gare), des études exploratoires menées par la SADEV et la SEMAPA, tendent vers un montant de 400 à 500 M€ (hors coûts liés aux acquisitions foncières, aux déviations de réseaux, aux frais de MOA et MOE et à l'acquisition du matériel roulant). Les études plus précises de faisabilité permettront de donner une estimation plus précise du coût de cette première phase qui nécessitera dans tous les cas une confirmation par le STIF.
<b>Plan de</b>	Le plan de financement est à construire.

<b>financement</b>	Les collectivités souhaitent que de nouvelles ressources fiscales affectées au financement des transports collectifs en Ile-de-France et bénéficiant au STIF et aux collectivités locales, premiers financeurs des transports en commun en Ile-de-France, permettent d'assurer un financement des investissements à la hauteur des besoins sur le réseau francilien, et en particulier sur le prolongement de la ligne 10.
<b>Partenariats</b>	Le pilotage du prolongement de la ligne 10 est assuré par le STIF. Le STIF et/ou la RATP assure(nt) la maîtrise d'ouvrage. La mise en œuvre de cette action associe la Région, l'Etat, le Conseil Général du Val-de-Marne, en tant que membre du STIF et acteur important des transports collectifs franciliens, l'EPA ORSA, la Ville de Vitry-sur-Seine et la Communauté d'Agglomération Seine Amont.
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	
<b>Dossier suivi par</b>	STIF, Etat, Région, RATP, CG, ...

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Tramway Paris Orly Ville (TPOV)

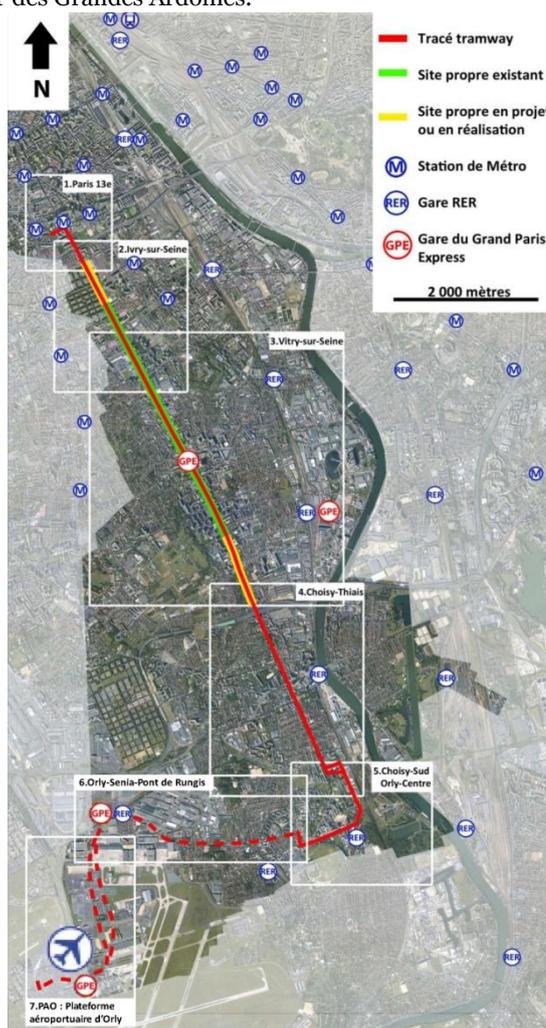
Fiche action

# 19

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

Le tramway Paris-Orly Ville (TPO) reliera Paris (Porte de Choisy) à Orly en passant par Ivry, Vitry, Thiais et Choisy. Son tracé reprenant en grande partie la RD 5 et le tracé de la ligne du bus 183, reliera dans un premier temps la Porte de Choisy au Fer à cheval à Orly et pourrait à terme avoir pour terminus la plateforme aéroportuaire d'Orly. Il traversera les villes de Choisy et Vitry sur le territoire du CDT des Grandes Ardoines.



##### Contribution de l'action au projet de territoire

- Améliorer le maillage du réseau de transports en commun, en lien avec l'arrivée du Grand Paris Express, du Tramway Paris-Orly et du TZen 5

##### Description de l'action

Afin de répondre aux besoins de mobilité actuels et futurs, liés notamment aux nombreux projets urbains du territoire Orly Rungis – Seine Amont et à la future connexion avec le Grand Paris Express à la gare Vitry-centre, la ligne de bus 183 sera remplacée d'ici 2020 par une ligne de tramway, reprenant en grande partie le tracé de la ligne de bus, aujourd'hui extrêmement fréquentée. La qualité de service sera alors nettement supérieure pour cet axe de transport en commun structurant dans la desserte du territoire. La ligne 183 est une des plus chargées d'Ile-de-France. En 2010 elle permettait 57 500 voyages par jour. La fréquentation du tramway prévue sera dès sa mise service sera de l'ordre de 76 000 voyages par jour. A l'état des réflexions, telles qu'elles ont été soumises à la concertation, la nouvelle ligne de Tramway Paris Orly de Paris Porte

	<p>de Choisy à Orly-Ville, pourra comprendre 20 stations sur une longueur de 10,3 km : une station à la porte de Choisy, 4 stations à Ivry-sur-Seine, 7 stations à Vitry-sur-Seine, 5 stations dans le secteur Choisy-Thiais et 3 stations à Orly avec un terminus à la station Fer à Cheval. Les correspondances du TCSP avec les gares RER devront être prises en compte.</p> <p>Compte tenu des développements urbains envisagés à moyen terme autour de la plateforme aéroportuaire, le STIF prévoit d'ores et déjà des mesures conservatoires permettant de garantir la faisabilité d'un prolongement ultérieur jusqu'à la PAO. Une étude spécifique sera menée pour étudier ce prolongement. Ce prolongement permettrait de relier les pôles d'habitat et d'emplois sur le corridor du tramway. Il permettrait également de compléter la desserte du territoire avec un maillage avec la ligne 14 du métro prolongée à Orly, le tramway T7, la future gare TGV et le 393 prolongé.</p> <p>Le projet de tramway est aussi l'occasion de réfléchir à un projet global de déplacement sur l'axe de la RD 5, dont la densification urbaine est d'ores et déjà à l'œuvre à travers la réalisation de plusieurs ZAC à Ivry, Vitry et Choisy (Poursuivre la limitation de l'usage de la voiture, Organiser le stationnement, Redonner une place importante aux circulations douces par des espaces piétons confortables et sécurisées et par la création d'un itinéraire cyclable) et d'envisager la création d'une avenue métropolitaine, redonner une identité propre à l'axe, rendre lisible la dynamique urbaine et économique de l'axe.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	<p>Lors du Conseil d'Administration du STIF du 11 avril 2012, le Dossier d'Orientations et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet, confirmant l'opportunité et la faisabilité de réalisation d'un tramway entre la Porte de Choisy et le centre-ville d'Orly a été validé, ouvrant ainsi la phase de concertation préalable avec la population. La concertation préalable sur le projet s'est déroulée du 22 octobre au 30 novembre 2012 sous l'égide du STIF. Le projet a reçu un avis favorable avec néanmoins quelques inquiétudes formulées notamment concernant la phase travaux et les conditions de circulation de la ligne 183 durant cette période.</p> <p>Le bilan de la concertation a été présenté en commission de suivi le 19 mars 2013. Il sera validé en CA du STIF le 17 avril 2013.</p> <p>Actuellement les études préliminaires se poursuivent. Elles ont pour objectif de préciser les conditions techniques de mise en œuvre du tramway d'arrêter les choix d'insertion, et d'implantation du SMR qui seront soumis à enquête publique. Ces études donneront lieu à la rédaction d'un schéma de principe et d'un dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.</p> <p>Le Schéma de principe sera validé en CA du STIF en octobre 2013. L'enquête publique sera réalisée à la fin du premier semestre 2014 pour une déclaration d'utilité publique souhaitée fin 2014. Il s'agit maintenant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De poursuivre avec le STIF les études pour la réalisation du tramway</li> <li>• Demander l'enclenchement des études pour le prolongement du tramway jusqu'à la PAO</li> <li>• De poursuivre les opérations en cours : le département prolongera le site propre de la ligne 183, au-delà de la rue Grétilat à Vitry en direction de Choisy, préfigurant ainsi le tramway.</li> </ul> <p>Les collectivités s'engagent courant 2013 dans l'élaboration d'une Charte Transport-Aménagement qui vise à conforter une vision partagée de développement autour du futur tramway, assurant la cohérence entre projets urbains et transports et à instaurer un nouveau cadre de dialogue et de coordination entre les partenaires.</p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage / Pilotage</b>	STIF
<b>Maîtrise foncière</b> <i>s'il y a lieu</i>	Le tracé du TPO se situera essentiellement sur de la voirie départementale. Des acquisitions peuvent être nécessaires pour procéder à des élargissements de voirie. La maîtrise foncière sera réalisée par le STIF (emplacements réservés inscrits au bénéfice du STIF) dans le cadre du projet de tramway en dehors de la ZAC Rouget de Lisle dont la maîtrise foncière est en cours dans le

	cadre de la ZAC.
<b>Phasage</b>	<p><u>17/04/2012</u> : Approbation du DOCP du projet TPO en CA du STIF.</p> <p><u>22 octobre au 30 novembre 2012</u> : Concertation préalable dans les villes traversées.</p> <p><u>2013</u> : Etudes de schéma de principe.</p> <p><u>17 avril 2013</u> : validation du bilan de la Concertation en CA du STIF</p> <p><u>octobre 2013</u> : validation en CA du STIF du schéma de principe</p> <p><u>2014</u> : Enquête publique/ arrêté de DUP.</p> <p><u>2014</u> : Lancement des études de conception</p> <p><u>2016</u> : Début des travaux.</p> <p><u>Horizon 2020</u> : Mise en service</p>
<b>Estimation du coût global</b>	<p>Le coût global du projet de Paris Porte de Choisy à Orly Ville est évalué à 332 M€ HT pour un tracé de 10,3 km (valeur TPO1 2011 – estimation DOCP).</p> <p>Cette enveloppe englobe :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les travaux de réalisation de la plate-forme tramway</li> <li>• les travaux d'aménagement des voiries concernées de façade à façade.</li> <li>• Le site de maintenance et de remisage</li> <li>• Les acquisitions foncières.</li> </ul> <p>Le matériel roulant est évalué à 72 M€ (pour 22 rames) entièrement financé par le STIF</p> <p>Le coût du prolongement jusqu'à l'aéroport d'Orly est évalué à 160M€. Le coût des rames supplémentaires nécessaires à l'exploitation de la ligne est évalué à 30M€.</p> <p>Le SMR (coût inclus dans le chiffrage global du projet) est dimensionné pour accueillir les rames nécessaires à une exploitation jusqu'à l'aéroport.</p>
<b>Plan de financement</b>	<p>Le projet de tramway est inscrit au SDRIF, au Contrat Particulier Région Département (CPRD94), et à la Convention Spécifique transport Etat Région 2011-2013.</p> <p>Il fait l'objet d'une convention de financement entre l'Etat, la Région Île-de-France (RIF), le Conseil Général du Val-de-Marne (CG94) et le Syndicat des Transports en Île-de-France (STIF), pour réaliser les études d'une liaison entre la Porte de Choisy et Orly en mode tramway.</p> <p>La convention signée par l'Etat, la Région Ile-de-France et le Département du Val-de-Marne pour un montant de 3,6 M€ HT couvre les études du DOCP jusqu'à l'enquête publique. (Financées à 23% par l'Etat, à 23% par le CG 94 et à 54% par la région).</p> <p>Le plan de financement des travaux du projet de tramway reste à définir.</p> <p>Une convention de financement des études AVP est en cours de rédaction afin de pouvoir anticiper les études de conception.</p> <p>Le matériel roulant ainsi que le coût d'exploitation seront pris en charge à 100% par le STIF.</p>
<b>Partenariats</b>	<p>Les partenaires financeurs des études du projet sont l'Etat, la Région Ile-de-France, le Département du Val-de-Marne.</p> <p>Les acteurs locaux : les communes de Paris, d'Ivry-sur-Seine, de Vitry-sur-Seine, de Choisy-le-Roi, de Thiais et d'Orly ; L'EPA ORSA ; La société du Grand Paris ; Aéroport de Paris dans le cadre du prolongement de la ligne</p>
<b>Actions liées</b>	<p>Etude d'un franchissement mutualisé (tramway / véhicules) des voies ferrées du RER C à Orly : études STIF/EPA ORSA : Franchissement d'accès au SMR et au site de développement urbain des vœux.</p>
<b>Mise à jour de la fiche</b>	20/04/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

## T Zen 5 Vallée de la Seine

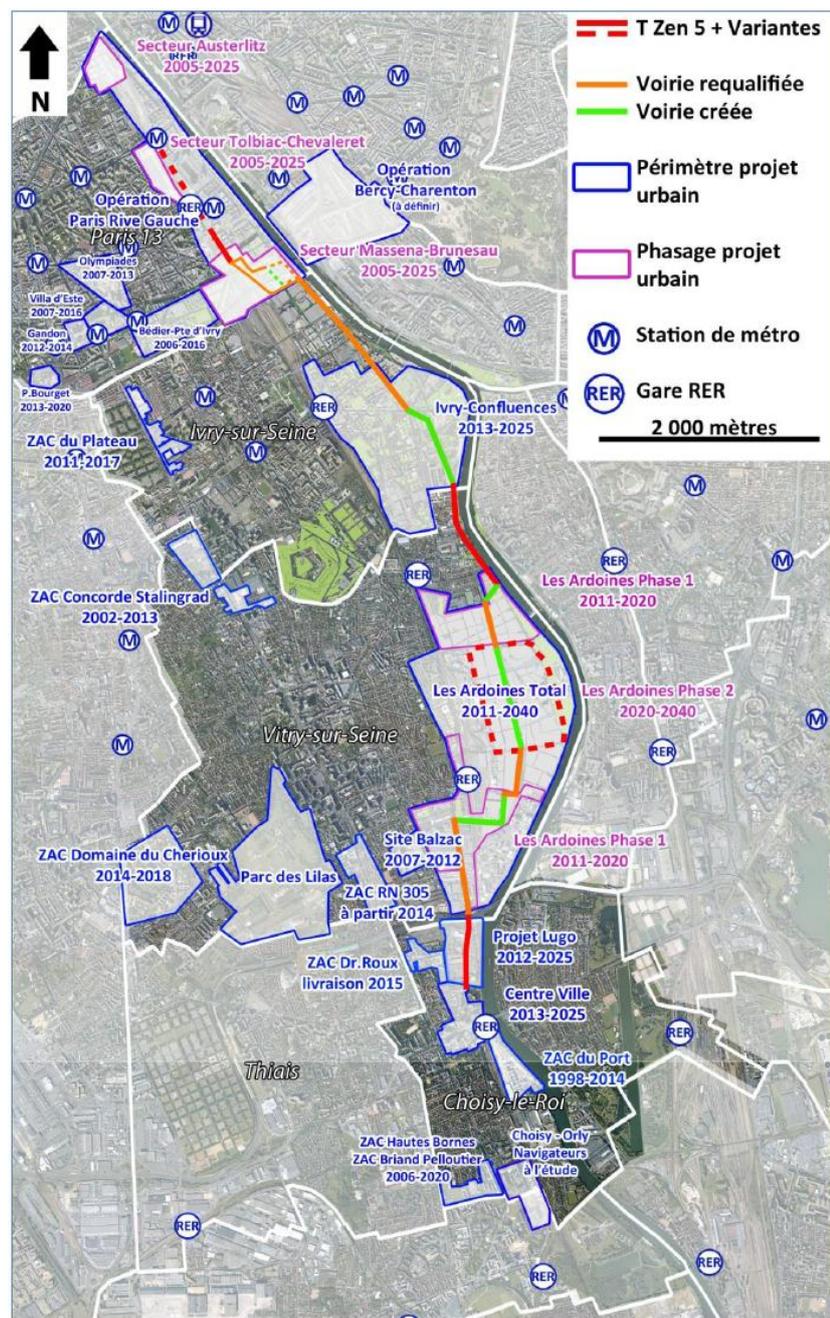
Fiche action

20

## Présentation de l'action

Localisation,  
périmètre envisagé

Le T Zen 5 Vallée de la Seine reliera Paris XIII (Bibliothèque François Mitterrand) à Choisy-le-Roi en passant par Ivry et Vitry. Il traversera les villes de Vitry et Choisy sur le territoire du CDT des Grandes Ardoines, créant une armature complémentaire au réseau lourd du RER C ainsi qu'un rabattement vers les gares de Bibliothèque François Mitterrand (RER C et métro 14), les Ardoines (RER C et GPE) et Choisy-le-Roi (RER C, à proximité duquel se situe le terminus, TVM et 393).



Source : STIF, mars 2013

Contribution de  
l'action au projet de

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :  
Améliorer le maillage du réseau de transports en commun, en lien avec l'arrivée du Grand Paris

<b>territoire</b>	Express, du Tramway Paris-Orly et du TZen 5.
<b>Description de l'action</b>	<p>Entre la Bibliothèque François Mitterrand à Paris et Choisy-le-Roi, les quartiers compris entre les voies ferrées empruntées par le RER C et la Seine font l'objet d'opérations d'aménagement visant à maintenir une forte composante active et productive sur ces sites tout en les transformant en véritables quartiers de ville habitée. Le T Zen 5 desservira les villes de Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi, à travers notamment les deux ZAC des Ardoines. Afin de répondre aux besoins de mobilité actuels et futurs, liés notamment aux nombreux projets urbains du territoire Orly Rungis – Seine Amont et à la future connexion avec le Grand Paris Express à la gare Ardoines, la ligne T Zen 5 comptera entre 18 à 21 stations (selon les variantes) réparties sur une longueur estimée à 10 km principalement en site propre, à l'horizon de la livraison. Une localisation des stations est proposée au DOCP et sera précisée dans le schéma de principe.</p> <p>Les prévisions de trafic du T Zen5 montrent un volume très important, et démontrent la complémentarité de cette ligne avec le prolongement de la ligne 10 du métro, sur toute la partie nord de l'itinéraire à Paris et Ivry.</p> <p>Les correspondances du TCSP avec les gares RER devront être prises en compte.</p> <p>A Vitry-sur-Seine, le T Zen 5 devra dans un premier temps emprunter un tracé provisoire sur le site du cœur des Ardoines car les voiries de l'axe nord-sud ne seront pas livrées à l'échéance de 2020. En effet, EDF dispose sur le site d'une vaste emprise foncière et le reformatage de ses activités est la condition de l'élaboration de cet axe nord-sud.</p> <p>Le tracé prévoit également d'emprunter le futur franchissement des voies de RER C au niveau de la gare des Ardoines avant d'emprunter la rue Léon Geffroy en direction du Lugo à Choisy-le-Roi.</p> <p>Le terminus sud sera implanté dans le quartier du Lugo à l'angle des voies Regnier et Marcailloux et de l'avenue du Lugo. Une vigilance particulière sera portée afin d'offrir une intermodalité de qualité avec le RER C, le TVM, le 393 et le tramway Paris-Orly.</p> <p>Pour l'implantation du Site de Maintenance et de Remisage de la ligne, le site de Graveleau à Choisy-le-Roi est privilégié par le STIF. La faisabilité de cette implantation devra être consolidée en 2013.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	<p>L'enveloppe inscrite au CPRD 2009-2013 permet de financer :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. les études préliminaires sur l'ensemble de l'itinéraire de la Bibliothèque François Mitterrand aux pôles RER C sur le secteur des Ardoines</li> <li>2. la réalisation partielle (travaux préparatoire et phasage de réalisation des travaux à déterminer) d'un site propre bus entre la rue Bruneseau (limite départementale) et la place Gambetta à Ivry-sur-Seine correspondant à une première tranche opérationnelle du TCSP Vallée de la Seine ainsi que le réaménagement de la RD19A (rue des Péniches) et des têtes de ponts Mandela<sup>2</sup>.</li> </ol>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	La MOA est assuré par le STIF qui conduit les études du DOCP, et conduira les études de schéma de principe et l'enquête publique, en partenariat avec les aménageurs et les maîtres d'ouvrage le long du tracé, dont l'EPA ORSA, le Département du Val-de-Marne, la SEMAPA, la SADEV et les villes de Choisy-le-Roi, Vitry-sur-Seine et Ivry-sur-Seine, ainsi que la Région Ile-de-France.
<b>Pilotage</b>	STIF
<b>Maîtrise foncière s'il y a lieu</b>	Le tracé du T Zen 5 se situera principalement sur voirie départementale existantes ou voiries nouvelles à créer dans le cadre des opérations d'aménagement. Des acquisitions seront nécessaires pour procéder à des élargissements de voirie (notamment rue Léon Geffroy et éventuellement avenue du Lugo).
<b>Phasage</b>	<p><b>17 avril 2013:</b> validation du DOCP en CA du STIF</p> <p><b>mai- juin 2013:</b> Concertation préalable</p> <p>2<sup>ème</sup> semestre 2013 : Bilan de la concertation <b>2013 - 2014</b> : Etudes de Schéma de principe</p>

	<p><b>2015</b> : enquête publique</p> <p><b>2020</b> : Mise en service avec tracé provisoire dans la zone centrale</p> <p><b>A partir de 2025</b> : Mise en service avec voirie définitive dans la zone centrale</p>
<b>Estimation du coût global</b>	Le coût global du projet est estimé à 116 M€ HT par le STIF (y compris MOA/MOE, PAI) Le coût des travaux préalables du TZEN 5 (requalification de la RD19, site propre Ivry-Confluence) dans le cadre des contractualisations en cours est de 14 M€
<b>Plan de financement</b>	<p>Dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département 2009-2013, le projet de TCSP « Vallée de la Seine » a été retenu par la Région Ile-de-France et le Département du Val-de-Marne comme l'un des volets d'amélioration des déplacements dans le Val-de-Marne.</p> <p>La Région et le Département se sont engagés à financer une première phase du projet à hauteur de 19.617 millions d'euros (70% pour la Région et 30% pour le Département) jusqu'à la place Gambetta à Ivry. Par ailleurs le tronçon « Cours Sud » au sein de la ZAC Ivry confluences (entre le Boulevard Colonel Fabien et le quai H. Pourchase) est financé à 50 % par la Région Ile-de-France dans le cadre du CPER/GP3. Le reste du projet entre le Cours sud à Ivry sur Seine et le terminus de Choisy-le-Roi n'est pas financé.</p> <p>Le matériel roulant ainsi que l'exploitation de la ligne seront pris en charge à 100% par le STIF.</p>
<b>Partenariats</b>	<p>Les partenaires financeurs des études du projet sont la Région Ile-de-France, le Département du Val-de-Marne</p> <p>Les acteurs locaux : les communes de Paris, d'Ivry-sur-Seine, de Vitry-sur-Seine, de Choisy-le-Roi, la Communauté d'Agglomération Seine Amont, l'EPA ORSA, la Société du Grand Paris ;</p>
<b>Actions liées</b>	Liaison RD 5 - RD 6
<b>Mise à jour de la fiche</b>	03/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Pôle multimodal des Ardoines à Vitry-sur-Seine

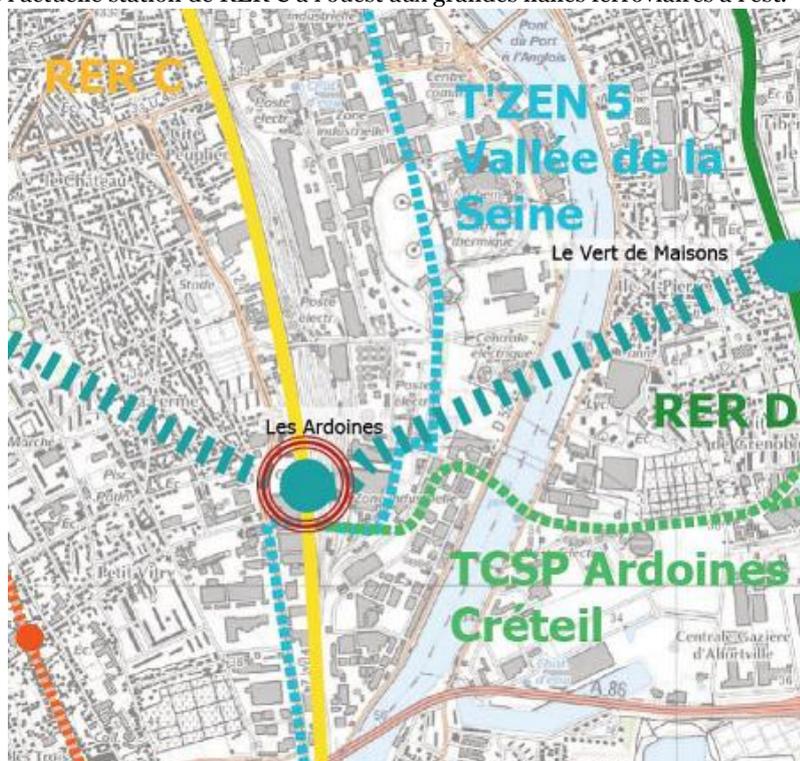
Fiche action

# 21

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

Le futur pôle multimodal s'étendra sur environ 400m de part et d'autre du faisceau ferré, du parking de l'actuelle station de RER C à l'ouest aux grandes halles ferroviaires à l'est.



Projet de pôle multimodal pour les Ardoines

Source : EPA ORSA

##### Contribution de l'action au projet de territoire

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Densifier et polariser le développement urbain autour des gares multimodales du territoire pour favoriser la ville des courtes distances,
- Créer une nouvelle centralité urbaine pour les Grandes Ardoines
- Garantir une intermodalité efficace transports métropolitains / transports locaux en améliorant la desserte et l'ouverture des gares sur le territoire.

##### Description de l'action

Le projet des Ardoines ambitionne de constituer un pôle multimodal moteur de la mutation urbaine et économique du territoire autour de la gare des Ardoines, à la fois porte d'entrée pour ce futur secteur de rayonnement métropolitain et centralité ancrée par un maillage fin de transports en commun au sein des quartiers de ville permettant le rabattement vers la gare et favorisant les courtes distances.

##### La gare du Grand Paris Express

Le pôle des Ardoines, qui aujourd'hui accueille le RER C et la ligne de bus 182, doit accueillir à horizon 2020 la ligne rouge / ligne 15 du réseau Grand Paris Express (GPE) qui reliera les Ardoines aux grands pôles franciliens actuels ou en devenir. Afin que cette nouvelle infrastructure devienne une « agrafe » permettant un développement équilibré des Ardoines, la ville de Vitry-sur-Seine, le Conseil Général du Val-de-Marne, la DRIEA, la SGP et l'EPA ORSA souhaitent que les deux côtés du faisceau ferré soient également accessibles depuis la gare des Ardoines.

Desserte en RER C

	<p>A l'horizon 2020, la desserte de la gare RER C devra être fortement renforcée afin de permettre d'une part l'accessibilité du plus grand nombre de franciliens au Grand Paris Express en gare des Ardoines et d'autre part de répondre aux nouveaux besoins générés par le développement urbain. Il s'agit d'une urgence en particulier sur la gare des Ardoines qui ne pourrait absorber le flux de voyageurs venant du Grand Paris Express avec le niveau de desserte très faible actuellement assuré par le RER C.</p> <p><u>La mise à niveau de la gare RER C</u></p> <p>L'arrivée du Grand Paris Express connecté au RER C en gare des Ardoines nécessite de mettre à niveau la gare pour l'adapter aux flux importants de voyageurs (en correspondance ou se rendant sur le quartier métropolitain des Ardoines) et leur offrir un bon niveau de qualité de service. Le réaménagement de la gare actuelle dont le bâtiment Voyageurs sera « intégré » à la gare du Grand Paris Express concerne en premier lieu le dimensionnement des quais qui doivent être élargis, mais également celui des accès et du bâtiment voyageurs, ainsi que les équipements de quais.</p> <p>Par ailleurs, la gare ainsi que les trains devront être mis en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.</p> <p><u>Intermodalité avec les déplacements de surface</u></p> <p>A la croisée des deux axes structurants des Ardoines (l'axe nord-sud et la liaison est-ouest) et de part et d'autre du futur franchissement des voies ferrées, maillon de la liaison est-ouest, le pôle multimodal permettra une accessibilité démultipliée pour un large choix de modes de transports : transports en commun (GPE, RER C, Tzen 5, bus 182) ou modes doux, véhicules personnels et autres pratiques de mobilité telles que le libre-service ou l'autopartage. Une offre de transports diversifiée devra permettre de desservir finement le territoire environnant et généralisera le recours aux transports alternatifs.</p> <p>Le STIF travaillera à adapter l'offre de transports de surface au rayonnement du pôle multimodal. Cela passera par un renforcement conséquent de la desserte bus du secteur.</p> <p>La réflexion sur l'intermodalité de surface devra être menée en synergie avec les études de réalisation du franchissement aérien des voies ferrées, ce dernier devant jouer un rôle primordial dans l'accessibilité tous modes au pôle des Ardoines.</p> <p><u>Espaces publics</u></p> <p>Le projet d'aménagement de la ZAC Gare Ardoines prévoit d'optimiser l'accessibilité du site, d'assurer les continuités piétonnes depuis le parvis, de valoriser l'accès depuis le pôle gare et de traiter les limites du site en créant des espaces publics de qualité. Une attention particulière sera donc portée sur l'aménagement des espaces publics du pôle multimodal, permettant de renforcer sa centralité au travers d'espaces de rencontre et de la mise en valeur des bâtiments gare.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	<p>La SGP a mené la concertation avec le grand public relative à la ligne rouge / ligne 15, pour chacune des gares en 2012.</p> <p><u>2012</u> : Arrêté de création de la ZAC Gare Ardoines</p> <p><u>Automne 2012</u> : Désignation des architectes-urbanistes coordinateurs de la ZAC Gare Ardoines</p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gare GPE et valorisation du foncier acquis pour la gare : SGP</li> <li>• Gare RER C (bâtiment et quais) : STIF/SNCF/RFF</li> <li>• Rabattement bus : STIF</li> <li>• <u>Espaces publics</u> : EPA ORSA+ CG/Vitry-sur-Seine</li> <li>• Pont sur les voies ferrées : EPA ORSA</li> </ul>
<b>Maîtrise foncière</b>	<p>Le projet de pôle multimodal des Ardoines repose principalement sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des emprises appartenant à la SNCF et RFF</li> <li>• Une parcelle appartenant à la ville de Vitry (parking de la gare RER C)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Des emprises privées situées au sud de la gare RER C actuelle</li> </ul> <p>Des négociations sont en cours entre l'EPA ORSA et RFF-SNCF en vue de l'acquisition de la Grande Halle et des terrains situés au droit du futur parvis est<sup>3</sup>.</p>
<b>Phasage</b>	<p><u>2015</u> : démarrage des travaux du GPE, des premiers travaux sur les espaces publics de la ZAC Gare Ardoines, puis premiers travaux liés au projet urbain et franchissement des voies ferrées. Le franchissement ainsi que les espaces publics devraient être livrés en concomitance avec la mise en service du Grand Paris Express.</p> <p><u>2020</u> : mise en service du TZen 5 et de la ligne rouge / ligne 15 sud du GPE</p>
<b>Estimation du coût global</b>	A compléter ultérieurement
<b>Plan de financement</b>	A compléter ultérieurement
<b>Partenariats</b>	Le Conseil Général du Val-de-Marne conduirait à partir de 2013 une démarche sur l'intermodalité en anticipation des travaux du STIF
<b>Actions liées</b>	Mise en œuvre du Grand Paris Express, Amélioration du RER C, Liaison Nord et notamment franchissement des voies ferrées, RFF-SNCF, ZAC Gare Ardoines, TZen 5, Démarche intermodalité, Grande Halle, IPHE, etc.
<b>Mise à jour de la fiche</b>	04/2013

---

<sup>3</sup> Voir Fiche « reformatage des activités RFF-SNCF »

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Accès et aménagement de la gare « Vert de Maisons » à Alfortville</b>	Fiche action <b>22</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	Le projet d'aménagement concerne la gare du Vert de Maisons et son périmètre immédiat mais il a également des impacts sur le devenir et l'évolution de l'ensemble du secteur sud de la commune dont les accès à la gare constitueront un enjeu majeur. En particulier les liaisons avec le quartier Langevin (pôle de centralité du sud de la commune) et avec l'ensemble des sites mutables constitueront un volet important du projet.
<b>Enjeu</b>	<p>L'implantation de la gare du Grand Paris Express (GPE) constitue une opportunité pour la commune d'Alfortville et en particulier pour le devenir et le développement de la partie sud du territoire communal. En outre, la question de la lisibilité « interne » et « externe » du territoire Alfortvillais doit être prise en compte dans ce projet. Le territoire a besoin de disposer d'une image et d'une identification pour ses habitants, mais aussi vis à vis des partenaires extérieurs. La gare du GPE peut être l'occasion pour la ville d'affirmer son positionnement dans son environnement.</p> <p>Au-delà de l'aménagement de la gare elle-même, une réflexion globale est à conduire sur les impacts de cette implantation et notamment sur les perspectives qu'elle peut apporter aux habitants et aux activités économiques situées sur cette partie du territoire. Il s'agit maintenant de définir le projet d'aménagement de la gare elle-même en la situant dans son environnement immédiat et en organisant le lien avec la partie sud du territoire d'Alfortville.</p>
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	<p>L'action répond aux objectifs suivants du titre II :</p> <p><b>2.3 Un territoire accessible et connecté au bénéfice de ses habitants et usagers</b></p> <p><u>Objectif 1</u> – Reconnexion des secteurs du territoire et optimisation de la trame viaire pour un développement urbain équilibré et une bonne desserte des quartiers</p> <p><u>Sous-objectif</u> - Permettre l'intégration urbaine des gares</p>
<b>Description de l'action</b>	<p>Le projet d'aménagement de la Gare Vert de Maisons et du sud d'Alfortville intégrera plusieurs dimensions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>L'aménagement de la gare elle-même et de ses abords</u> en tant que « porte d'entrée » du sud du territoire communal, mais de l'ensemble de la commune L'implantation d'une gare du GPE va modifier les flux de circulation et l'organisation du territoire. La gare va devenir un point stratégique pour le développement du territoire et accroître l'attractivité du sud d'Alfortville. Elle va constituer une « porte d'entrée » du territoire. Son aménagement doit donc tenir compte de cette nouvelle donnée et s'intégrer dans le projet global d'aménagement de la commune en prenant en compte des dimensions de services, de commerces et d'activité économique. L'aménagement de la gare s'inscrira dans les orientations retenues par le CDT Grandes Ardoines à savoir : le développement d'activités tertiaires autour des gares et le positionnement des gares comme lieux de rayonnement culturel de la Seine Amont. Ce dernier point peut constituer une opportunité de permettre à Alfortville d'implanter un « projet phare » sur son territoire.</li> <li>• <u>Le renforcement de la desserte RER D et l'adaptation de la gare actuelle</u> Les collectivités souhaitent que l'aménagement de la gare de Vert de Maisons, très fréquentée, ait lieu dès maintenant, avant la mise en service de la ligne rouge / ligne 15 du Grand Paris Express. La correspondance avec le Grand Paris Express nécessiterait d'adapter la gare actuelle, avec un quai central, afin d'offrir une correspondance efficace et d'assurer la bonne gestion des flux voyageurs en toute sécurité. Par ailleurs, la gare actuelle devrait également être mise en accessibilité PMR, avec l'installation d'un ascenseur.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Les aménagements et les accès à la gare depuis les pôles de centralité de la commune</u> La valorisation pour la commune de l'implantation de la gare du GPE Vert de Maisons nécessitera de faire évoluer les accès depuis les trois pôles de centralité de la commune situés au nord, au centre et au sud. Cette réflexion devra intégrer l'ensemble des dimensions du réseau viaire, mais aussi les accès en transport en commun (les partenaires du comité technique de la gare du GPE ont par exemple élaboré des propositions de modification du tracé de la ligne du bus 103), les aménagements urbains extérieurs de la gare, le plan de circulation et de stationnement et les liaisons douces (trame verte et cheminements piétonniers) ainsi que la création d'un parvis qui participera de l'intégration urbaine de l'entrée de gare</li> <li>• <u>La prise en compte des impacts urbains et les liens avec les sites mutables</u> La gare du GPE devient un point d'ancrage du développement urbain. Ses impacts doivent être intégrés au projet urbain de la commune et dans la réflexion concernant les différents sites d'habitat, les activités économiques et commerciales, les activités mutables représentant des potentiels d'aménagement (gare marchandise, les Jardins d'Alfortville, le Centre Grand Ensemble, le pôle Langevin...)</li> </ul>
<b>Etat d'avancement</b>	Projet en phase de réflexion, lancement des travaux d'études en 2014
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Ville d'Alfortville
<b>Pilotage</b>	Ville d'Alfortville, SGP, CG 94, STIF
<b>Maîtrise foncière</b>	Acquisitions foncières à prévoir en fonction du scénario retenu pour le parvis devant la gare
<b>Phasage</b>	<u>2014</u> : mise en accessibilité de la gare actuelle <u>2014</u> : Lancement de l'étude pré-opérationnelle qui sera confiée à un architecte-urbaniste <u>2015-2020</u> : Phase de mise en œuvre avec création d'une opération d'aménagement. <u>Horizon 2020</u> : mise en service de la gare GPE
<b>Estimation du coût global</b>	Non établi
<b>Plan de financement</b>	Non établi
<b>Partenariats</b>	SGP, STIF, RFF, SNCF, Conseil Général 94, EPA ORSA, Région IDF, CA Plaine Centrale, Autolib'
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	Non définie
<b>Actions liées</b>	Projet d'aménagement du sud d'Alfortville, aménagement des traversées de Seine et RER D, projet d'aménagement du centre commercial « Grand Ensemble », projet de centre de ressources éco-construction, stratégie économique d'Alfortville, mise en œuvre du PRU
<b>Dossier suivi par</b>	Ville d'Alfortville
<b>Mise à jour de la fiche</b>	29/03/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Réaménagement de la gare de Choisy-le-Roi

Fiche action

# 23

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

Située en centre-ville, la gare RER C de Choisy-le-Roi participe et concourt au pôle intermodal de Choisy, avec près de 60 000 voyageurs par jour sur le pôle dont plus de 20 000 entrants exclusivement en train (source : SNCF – UO Paris Ligne C- 2008), ce qui la classe dans les cinq premières gares de banlieue. Son attractivité provient de l'importance et de la qualité de sa desserte (fréquence et temps de parcours) qui est très élevée pour une gare de banlieue ainsi que de l'interconnexion avec des réseaux et lignes de bus majeurs : TVM, 183 (futur tramway) et TCSP Sucy-Bonneuil.

Elle est en effet bien desservie avec, à l'heure de pointe, 12 trains dans chaque sens en provenance ou en direction de Paris. Quatre sont des omnibus et huit des directs avec un temps de parcours de 6/7 minutes entre la gare de Choisy et la gare Bibliothèque F. Mitterrand (correspondance avec la ligne 14 du métro).



**La gare de Choisy-le-Roi**

Source : Ville de Choisy-le-Roi

De sa conception biface, la gare de RER C Choisy-le-Roi s'intègre dans les réflexions urbaines de deux projets urbains majeurs : le renouvellement du centre-ville – phase 1 avec les travaux réalisés côté ouest de la gare dans le cadre du Pôle intermodal (2008-2011) et la ZAC du Port pour la partie est (études techniques en cours).

##### Contribution de l'action au projet de territoire

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Améliorer le maillage du réseau de transports en commun, en lien avec la modernisation de la ligne RER C et le pôle intermodal de Choisy-le-Roi, et l'arrivée du tramway sur la RD 5
- Poursuivre une opération de renouvellement urbain en plein cœur de ville en créant les coutures urbaines nécessaires entre quartiers et optimiser le développement urbain équilibré en centre-ville
- Poursuivre le renouvellement et la valorisation du parc de logement existant pour renforcer l'attractivité résidentielle, tertiaire et commerciale du cœur de ville élargie

##### Enjeux

Après des travaux de mise aux normes d'accès PMR de la gare existante côté centre-ville, initiés dans le cadre des travaux réalisés entre 2007 et 2011 sur le Pôle intermodal (CPER 2000-2006 et

	2007-2013, avec l'Etat, le Conseil régional, le STIF, SNCF-RFF et le Conseil Général du Val-de-Marne comme principaux financeurs), une amélioration de l'accès côté de la ZAC du quartier du Port est programmée entre 2013 et 2015.
<b>Description de l'action</b>	<p>Les objectifs du réaménagement de la gare RER Choisy-le-Roi côté est sont :</p> <p><b>Modernisation de la gare et fonctionnement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration de la gare existante pour accueillir de nouveaux usagers de la ligne RER C, en lien avec la hausse de la fréquentation observée et celle à venir</li> <li>• Amélioration de l'accès secondaire pour les PMR</li> <li>• Aménagement de la coque et la réalisation de la liaison souterraine (maîtrise d'ouvrage SNCF)</li> <li>• Rénovation et recouvrement de la passerelle (maîtrise d'ouvrage RFF déléguée à la SNCF).</li> </ul> <p><b>Aménagements urbains :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réalisation d'un nouvel accès de la gare, côté quartier du Port, en rez-de-chaussée du bâtiment tertiaire d'ICADE (lot B5)</li> <li>• Création d'un parvis de la gare côté du Port, nouvel espace public en entrée du futur lot tertiaire, pour accueillir les flux piétons.</li> </ul> <p>La modernisation de la gare de Choisy-le-Roi est nécessaire du fait de l'augmentation de sa fréquentation attendue, la SNCF constatant d'ores et déjà une augmentation de 2,5 % de voyageurs en plus chaque année sur la ligne du RER C. D'ici la réalisation de la ligne rouge / ligne 15 du GPE, ces travaux de réaménagement de la gare de Choisy-le-Roi devront s'accompagner de schémas d'amélioration des lignes de RER C et D, et leur modernisation.</p> <p>D'ici leurs réalisations à partir de 2020, du fait de son intégration dans un maillage complet et des modes de rabattement existants, la gare de Choisy-le-Roi, avec 20 603 entrants par jour déjà en 2008, sera amenée à répondre aux besoins des usagers du territoire. L'amélioration de son fonctionnement, en lien avec la ZAC du Port, est donc indispensable.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	Discussions engagées depuis 2009 entre la ville de Choisy-le-Roi / SADEV 94 / Icade / RFF et SNCF, mise en œuvre opérationnelle entre fin 2013 et 2015
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	RFF et SNCF pour la gare ICADE pour le lot B5 SADEV 94 pour les espaces publics
<b>Pilotage</b>	Ville de Choisy-le-Roi / SADEV 94
<b>Maîtrise foncière</b>	Néant – déjà réalisé
<b>Phasage</b>	Entre fin 2013 et 2015, dans les premières phases du CDT Grandes Ardoines.
<b>Estimation du coût global</b>	Le coût des travaux se répartit à 5,5 millions d'euros sur l'emprise SNCF et 3 millions d'euros sur l'emprise RFF. La convention sur la gare de Choisy-le-Roi prévoyait initialement le financement des études et travaux en première phase pour un montant de 11 millions.
<b>Plan de financement</b>	Gare : SNCF – RFF (programme IMPAQT) B5 : ICADE Parvis de la gare : intégré dans le bilan de la ZAC
<b>Partenariats</b>	STIF, RFF SNCF, Icade
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	Partagée en fonction des « objets » et programme immobilier à réaliser ; <ul style="list-style-type: none"> <li>• lot B5 : Agence Valode&amp;Pistre est missionnée par ICADE</li> <li>• gare : SNCF</li> <li>• pour les espaces publics, notamment parvis de la gare, l'agence Ter sera missionnée par SADEV94</li> </ul>
<b>Commentaires</b>	La gare de Choisy-le-Roi connaît déjà des phénomènes de saturation aux heures de pointe du matin et du soir (étroitesse de la passerelle existante, quais sans abris filants couverts....). Le développement urbain attendu sur le territoire des Grandes Ardoines devra non seulement

	s'accompagner de travaux d'amélioration et d'accessibilité des gares existantes, mais aussi d'une modernisation des lignes du RER C et D (desserte, fréquence...des Ardoines et Pompadour) avant l'arrivée du GPE sur les gares de Vitry-sur-Seine, Ardoines et Verts de Maisons, en lien avec les phasages des projets urbains. La « seule » gare de Choisy-le-Roi ne pourra pas, en effet, absorber des flux entrants / sortants liées aux programmations attendues sur le territoire avant la réalisation de la ligne rouge / ligne 15 du GPE.
<b>Actions liées</b>	ZAC du Port, Modernisation des lignes RER C et D
<b>Dossier suivi par</b>	Ville de Choisy-le-Roi – Direction Aménagement et Développement SADEV 94
<b>Mise à jour de la fiche</b>	Février 2013

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Réaménagement de la gare RER C de Vitry-sur-Seine</b>	Fiche action <b>24</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	La gare RER C Vitry-sur-Seine et ses abords s'intègrent dans une réflexion urbaine globale qui a été menée, dans un premier temps, par la ville (avec l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement), puis par l'EPA ORSA et la ville, dans le cadre de l'élaboration du dossier de création de la ZAC Seine Gare Vitry. Les études urbaines, de déplacement et de transport ont donc concerné aussi bien les quartiers existants que le projet urbain engagée au travers de la ZAC Seine Gare Vitry.
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	L'action répond aux objectifs suivants du titre II : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer le maillage du réseau de transport en commun</li> <li>• Reconnecter les secteurs du territoire et optimiser la trame viaire</li> <li>• Organiser les circulations douces et alternatives le long de la Seine et entre les plateaux</li> <li>• Développer une offre tertiaire et commerciale autour des stations intermodales</li> </ul>
<b>Enjeux</b>	<p>La gare RER C Vitry-sur-Seine joue un rôle central entre le quartier ancien mixte et un secteur en devenir positionné entre les voies ferrées et la Seine (ZAC Seine Gare Vitry située dans l'Opération d'Intérêt National). La gare cristallise deux grands enjeux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• créer un pôle multimodal accessible par tous,</li> <li>• développer un pôle urbain ouvert sur la ville.</li> </ul> <p>Créer un pôle multimodal performant et accessible L'amélioration de la fréquence du RER C dès 2014 et la connexion ultérieure au Grand Paris Express, via les Ardoines, offrira à ce secteur une desserte métropolitaine de grande qualité. La modernisation de ce pôle de transport est indispensable dans cette perspective.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Repenser le rabattement RER/bus Aujourd'hui, la gare se connecte à la ligne de bus 217 (terminus) et à la ligne 182 avec un des arrêts les plus fréquentés de la ligne (4250 voyageurs par jour). Une réflexion sur l'organisation de l'offre de bus doit donc être lancée en lien avec l'évolution urbaine du secteur.</li> <li>• Conforter et améliorer les accès existants, créer de nouveaux accès de part et d'autre des voies, en lien avec le projet urbain de la ZAC Seine Gare Vitry Le maillage des transports en commun n'est pas le seul à venir irriguer ce pôle en devenir. Les itinéraires deux roues convergent vers ce pôle ou un effort tout particulier doit être mené afin d'offrir un réel service aux vélos : stationnement, etc... En ce qui concerne, les piétons qui sont de grands utilisateurs du RER C, le principe est d'offrir des espaces publics qualitatifs, confortables et sécurisés aux abords de la gare. L'accessibilité pour les personnes avec un handicap est, par ailleurs, obligatoire. Les rues et places autour de la gare mais également la gare elle-même doivent permettre les déplacements de l'ensemble des usagers. Dans ce contexte, les entrées/sorties de gare existantes (situées de part et d'autre du faisceau ferré au niveau de la place Pierre Séward) sont à conforter par un traitement des espaces publics, accessible à tous et notamment aux personnes à mobilité réduite. La coupure urbaine représentée par la départementale doit également être traitée pour renforcer l'accessibilité et la sécurité sur ce secteur très accidentogène. Par ailleurs, il convient d'envisager de nouvelles entrées/sorties de gare (de part et d'autre du faisceau ferré), plus au sud, en lien avec la création d'un nouveau parvis et d'un quartier mixte habitat / activité devant se développer jusqu'à la Seine.</li> <li>• Permettre un rabattement modéré mais efficace pour les véhicules Le stationnement des véhicules reste une thématique centrale dans la gestion de ce pôle. Positionnée au centre d'un quartier qui est déficitaire en matière de places de stationnement, il</li> </ul>

	<p>est utile de penser cette gare associée à des services et notamment à une offre de stationnement raisonnée. Le principe n'est pas de sur-dimensionner un parking au pied de la gare mais d'offrir un ouvrage utile pour les usagers des transports et pour les habitants. La mutualisation semble être une solution à envisager.</p> <p><b>Faire de la gare un pôle urbain articulant ville existante et quartiers en devenir</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fabriquer un site majeur et donner à voir la liaison Gare-Seine</li> </ul> <p>La gare ne dispose pas aujourd'hui d'espaces majeurs. Les espaces publics sont contraints et la lisibilité de la gare n'est pas optimale. Les abords de la voie départementale manquent de dilatation. Le viaduc mérite, par ailleurs, une mise en valeur afin de souligner l'ouvrage. Enfin, les espaces publics autour de la gare doivent mieux mettre en scène la trame verte, donner à voir la liaison Gare-Seine et favoriser la biodiversité par le type de plantation et d'espaces verts.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fabriquer un lieu de vie</li> </ul> <p>Le projet de gare doit insuffler une dynamique d'activités notamment commerciales en complémentarité avec les commerces existants sur les avenues Paul Vaillant Couturier et Anatole France. Il s'agit de mettre en place les composantes d'un futur pôle central d'un quartier vivant et animé.</p>
<b>Description de l'action</b>	De manière complémentaire à la mise en œuvre de la ZAC Seine Gare Vitry (cf. fiche action dédiée), l'action consiste à créer un « comité de pôle » pour la gare RER, dans le cadre du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France. Cette instance co-pilotée par la collectivité et le STIF permet d'animer la concertation entre maîtres d'ouvrage, de mener les études nécessaires et de formaliser le projet en un « contrat de pôle ».
<b>Etat d'avancement</b>	Lancement en 2013
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage / Pilotage</b>	Ville/EPA ORSA/STIF
<b>Maîtrise foncière</b>	Le périmètre de la ZAC Seine Gare Vitry intègre les abords de la gare des deux côtés des voies ferrées. Dans ce cadre, la SNCF, RFF et l'EPA ORSA sont engagés dans un protocole d'action foncière qui doit permettre de fonder un projet d'aménagement.
<b>Phasage</b>	La modernisation de la gare RER de Vitry s'inscrit dans les tous premiers temps de la ZAC Seine Gare Vitry et donc du CDT.
<b>Estimation du coût global</b>	<p>Modernisation de la gare et de ses accès</p> <p>Il n'y a pas d'estimation aujourd'hui spécifiquement pour la gare de Vitry-sur-Seine. Par contre, le Schéma Directeur du RER C prévoit globalement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2 millions d'€ pour les études du schéma de principe du RER (70% Région et 30% Etat) ; à ces 2 millions s'ajoutent 350 000 € pour les études du programme « gares » de la ligne C du RER (cette dernière enveloppe est uniquement financée par le STIF et la Région),</li> <li>Le STIF a validé les études EP / AVP des gares pour un montant global de 3,6M€ en parallèle des études SD RER C.</li> <li>70 millions d'€ d'investissement, inscrits à la Convention Spécifique Transport financée par le STIF et la Région.</li> </ul> <p><u>Espaces publics</u></p> <p>La ville a conduit de premières réflexions générales sur les aménagements souhaitables de la place Sémard et les a estimés à 4 millions d'euros (voirie et réseaux). Ceci étant, la réflexion doit être élargie à l'ensemble des espaces publics dans le cadre de la ZAC Seine Gare Vitry.</p>
<b>Plan de financement</b>	A définir
<b>Partenariats</b>	Conseil Général du Val-de-Marne, Région Ile-de-France, SNCF, RFF, RATP
<b>Actions liées</b>	ZAC Seine Gare Vitry
<b>Mise à jour de la fiche</b>	22/04/2013

Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines	
<b>Gare RER D de Maisons-Alfort – Alfortville</b>	Fiche action <b>25</b>
Présentation de l'action	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	La gare de Maisons-Alfort – Alfortville se situe sur la ligne D du RER, qui sépare les Villes de Maisons-Alfort et d'Alfortville. Elle a connu une très forte augmentation de sa fréquentation pour atteindre en 18 120 entrants par jour en 2011. Elle est aujourd'hui l'une des principales gares du secteur des Grandes Ardoines en termes de desserte et de fréquentation et ce rôle va être conforté avec l'augmentation de fréquence envisagée fin 2013 : à l'heure de pointe 12 trains desserviront la gare contre 8 aujourd'hui.
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	L'action répond aux objectifs suivants du titre II : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer et optimiser la desserte métropolitaine existante</li> <li>• Adapter les autres pôles de transport aux besoins et enjeux du développement du territoire</li> </ul>
<b>Description de l'action</b>	La gare de Maisons-Alfort – Alfortville doit faire l'objet d'un projet global de réaménagement afin de l'adapter au trafic qu'elle supporte. Cela concerne : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>La mise en accessibilité de la gare</b>, avec la création d'un troisième passage souterrain côté Nord avec des ascenseurs d'accès aux quais, la rénovation des abris de quais et l'allongement du quai voie 2M ;</li> <li>• <b>La modernisation de la gare</b>, avec l'allongement des deux bâtiments voyageurs pour rejoindre le nouveau passage souterrain et améliorer la gestion des flux en gare.</li> </ul>
<b>Etat d'avancement</b>	Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) prévoit un financement STIF (50%), Région (25%), RFF-SNCF (25%) de 22,7 M€ pour la mise en accessibilité de la gare (des études jusqu'aux travaux). La modernisation de la gare, intervenant dans le cadre de l'enveloppe gares de 70M€ du schéma directeur du RER D ne fait l'objet aujourd'hui d'aucun financement de l'Etat.
Mise en œuvre	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	RFF et la SNCF.
<b>Pilotage</b>	STIF
<b>Maîtrise foncière</b>	
<b>Phasage</b>	Les grandes échéances visées sont : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2013</b> : allongement du quai voie 2M ;</li> <li>• <b>2014-2015</b> : début des travaux de mise en accessibilité ;</li> <li>• <b>2016-2017</b> : livraison de la gare mise en accessibilité.</li> </ul> La phase de modernisation de la gare sera réalisée selon les financements obtenus.
<b>Estimation du coût global</b>	Mise en accessibilité de la gare : 22,7 M€. Modernisation de la gare : 10 M€.
<b>Plan de financement</b>	Le financement de la mise en accessibilité est assuré par : STIF (50%), Région (25%), RFF-SNCF (25%). L'Etat a été sollicité pour participer au financement de l'enveloppe de 70M€ affectée à l'investissement sur les gares du RER D. Sa participation sera étudiée dans le cadre de la négociation de la prochaine contractualisation avec la Région.
<b>Partenariats</b>	Conseil Général du Val-de-Marne, EPA ORSA et Ville d'Alfortville.
<b>Actions liées</b>	RER D
<b>Dossier suivi par</b>	STIF, Etat, Région, RFF, SNCF, CG, ...
<b>Mise à jour de la fiche</b>	03/2013

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Démarche prospective et concertée sur la redéfinition du réseau de déplacements du Val-de-Marne en lien avec le Grand Paris Express</b>	Fiche action <b>26</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Présentation de l'action</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Localisation, périmètre envisagé</li> </ul>	Ensemble du département, puis déclinaison par territoire à enjeux
<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribution de l'action au projet de territoire</li> </ul>	<p>L'action répond aux objectifs suivants du Titre II :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer le maillage du réseau de transports en commun, en lien avec l'arrivée du Grand Paris Express, du Tramway Paris-Orly et du TZen 5,</li> <li>Reconnecter les secteurs du territoire et optimiser la trame viaire pour un développement urbain équilibré et une bonne desserte des quartiers notamment dans la vallée de la Seine,</li> <li>Organiser les circulations douces et alternatives le long de la Seine et entre les plateaux.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Description de l'action</li> </ul>	<p>Les années à venir seront marquées par une refonte en profondeur du système de transports lourd du Val-de-Marne avec l'arrivée des lignes rouge, bleue et orange (ligne 15 et prolongement de la ligne 14) du Réseau du Grand Paris Express (GPE). Parallèlement, le Val-de-Marne verra émerger de nouveaux quartiers de logements, commerces et équipements publics structurants notamment à l'ouest et au centre du département. Les bouleversements engendrés par ces nombreux projets, en cours de réalisation ou à l'étude, créeront d'une part de nouvelles polarités, qu'il convient d'intégrer au réseau, et d'autre part, de nouveaux besoins en déplacements sur le territoire.</p> <p>Fort de sa compétence sur le réseau viaire départemental, il apparaît incontournable que le Conseil Général réfléchisse aux incidences sur son réseau, aux besoins de mailles générées, à une optimisation de l'efficacité du futur réseau de transport lourd que sera le GPE par une réorganisation en profondeur du réseau de surface prenant en compte les besoins val-de-marnais.</p> <p>Les grands enjeux de cette démarche sont donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>de favoriser l'intermodalité et le rabattement vers les gares du Grand Paris mais aussi vers les autres pôles d'échanges du Département,</li> <li>de faire bénéficier au plus grand nombre des nouvelles infrastructures en optimisant la couverture du territoire desservi et en améliorant les liaisons entre ses polarités actuelles et futures,</li> <li>d'anticiper l'évolution des usages,</li> <li>de favoriser le transfert modal des véhicules particuliers vers les transports collectifs et l'inter-modalité à tous les points de maillage ; d'encourager les modes actifs comme exprimé dans le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) et le Plan de Déplacement du Val-de-Marne (PDVM),</li> <li>de prévoir les espaces nécessaires aux aménagements autour des gares actuelles et futures et sur la voirie départementale.</li> </ul> <p>Les objectifs de la démarche prospective et partenariale à engager et visant à redéfinir le réseau de déplacements du Val-de-Marne impacté par l'arrivée du GPE sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>des propositions de redéfinition du réseau de transport en commun routier (bus) des territoires impactés par le Grand Paris Express. Le Département jouera un rôle de « revendicateur » auprès des maîtres d'ouvrage compétents afin d'être associé aux démarches initiées. En effet, les démarches, qui seront menées par le STIF et certaines collectivités territoriales en matière d'inter-modalité autour des nouvelles gares GPE, ont vocation à rester très locales et ne devraient pas prendre en compte les enjeux métropolitains ;</li> <li>l'adaptation du Schéma départemental des itinéraires cyclables du Val-de-Marne en lien avec cette nouvelle ligne de transport structurante ;</li> <li>l'évolution des voiries départementales en lien avec les rabattements sur les gares GPE par les modes motorisés (véhicules légers et deux-roues motorisés) ;</li> <li>l'optimisation du stationnement dans les gares GPE pour les vélos, véhicules légers, deux-</li> </ul>

	roues motorisées et bus (gares routières).
<b>Etat d'avancement</b>	Etude pour la définition d'une méthode engagée en janvier 2013 Prestataire : VTIF Durée de la mission : 8 mois
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Conseil Général du Val-de-Marne
<b>Pilotage</b>	Conseil Général du Val-de-Marne, PADEC, DTVD, STEG
<b>Maîtrise foncière s'il y a lieu</b>	Sans objet
<b>Phasage</b>	Définition d'une méthode de travail : 2013 Déclinaison et mise en œuvre de la méthode : 2014 et après (en fonction de la méthode)
<b>Estimation du coût global</b>	Non connue
<b>Plan de financement</b>	Sans objet
<b>Partenariats</b>	De nombreux intervenants devront se saisir de ces enjeux dans leurs domaines d'intervention respectifs : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les collectivités locales,</li> <li>• La Région Ile-de-France</li> <li>• Le STIF</li> <li>• La SGP</li> <li>• La RATP</li> <li>• Les principaux aménageurs : EPA ORSA, EPA MARNE, SADEV</li> <li>• Les gros pôles générateurs de trafic publics et privé (Université, IGR, centres commerciaux, ...)</li> <li>• Les partenaires du milieu économique : Ports de Paris, MIN de Rungis, ADP, Sanofi, ADOR, ...</li> <li>• Autre, à définir</li> </ul>
<b>Mise à jour de la fiche</b>	04/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Véloroute Européenne N°3

Fiche action

# 27

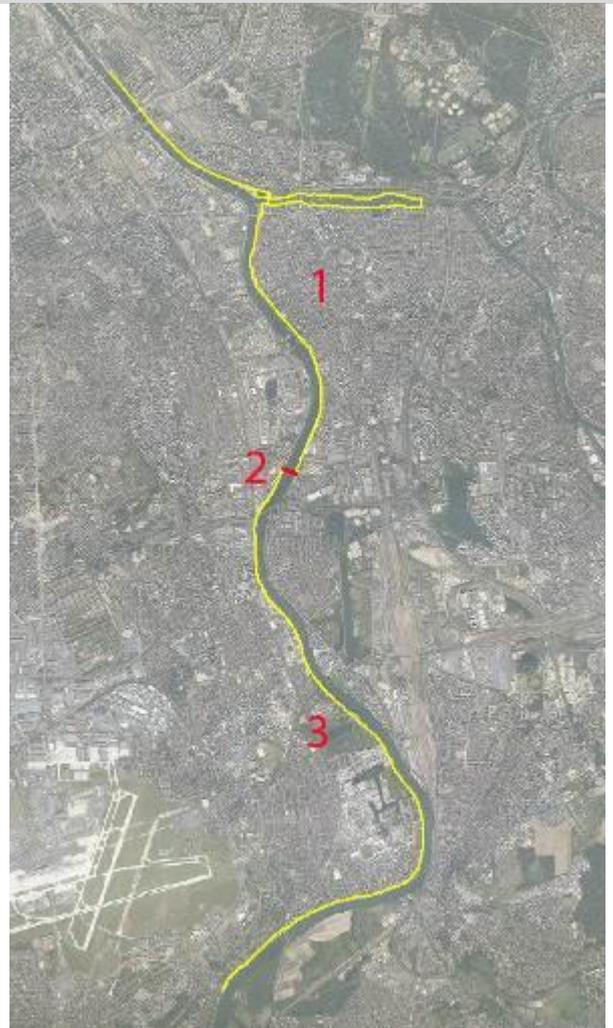
#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

A l'échelle du département, la Véloroute consiste à créer une continuité cyclable nord-sud le long du fleuve.

Cet itinéraire est en grande partie réalisé. Les sections restantes à aménager sont les suivantes :

1. Continuité cyclable existante jusqu'à la passerelle GRT Gaz puis reprend jusqu'au pont de Choisy.
2. Réhabilitation d'une passerelle technique en franchissement dédié aux piétons et vélos.
3. Section Choisy-le-Roi / Ablon-sur-Seine restant à aménager (7km)



Source : CG 94

##### Contribution de l'action au projet de territoire

L'aménagement d'une liaison piétonne et cyclable nord-sud contribue à structurer les sites de développement urbain en projet le long de la Seine, en créant un espace public continu à l'échelle de la Vallée de la Seine, mais aussi à l'échelle locale permettant aux riverains l'accès au fleuve. Ce projet a vocation à composer un aménagement qui associe le caractère à la fois urbain et naturel des rives du fleuve.

Pour la passerelle GRT, la transformation d'un ouvrage existant, détenu par GRT-Gaz, en franchissement dédié aux circulations douces répond aux enjeux de coupures urbaines actuelles du département.

##### Description de l'action

Passerelle GRT-gaz : un ouvrage technique dédié au franchissement de réseau (gaz notamment) sur la Seine est rénové et réhabilité pour être ouverte au grand public, à pied ou en vélo. Le projet comprend la création de rampes d'accès et de pacification de la circulation automobile aux abords de la passerelle.

Itinéraire véloroute Choisy-Ablon : au sud du pont de Choisy, il n'existe pas de continuité cyclable et l'itinéraire traverse un contexte très hétéroclite : zone industrielle et portuaires, espace naturel de grande qualité, quartier pavillonnaire résidentiel... De plus, plusieurs projets portés par d'autres maîtres d'ouvrage (villes, Ports de Paris...) ont un impact sur les berges de Seine. Le

	projet consiste donc à prévoir un itinéraire pour les circulations douces continu, adapté au contexte, section par section.
<b>Etat d'avancement</b>	<u>Passerelle GRT</u> : Le dossier technique et le dossier de subvention sont en cours de réalisation. <u>Itinéraire véloroute Choisy-Ablon</u> : Le dossier de subvention a été déposé en décembre dernier et les premiers travaux (quai de la Baronnie) sont prévus au 2ème semestre 2013.
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage / Pilotage</b>	Conseil Général du Val-de-Marne
<b>Maîtrise foncière s'il y a lieu</b>	De nombreux propriétaires fonciers du domaine public en berge : Villes (voirie communale), de Port autonome de Paris (PAP) et de Voies Navigables de France (chemin de halage). Le Département dispose de la maîtrise foncière du quai de la Baronnie (voie départementale) et de la passerelle GRT.
<b>Phasage</b>	Travaux échelonnés entre le 2 <sup>ème</sup> semestre 2013 et 2017.
<b>Estimation du coût global</b>	<b>Passerelle GRT</b> <u>Etudes</u> : 550 000€ <u>Travaux</u> : 4 700 000 M€ <b>Itinéraire véloroute Choisy-Ablon</b> <u>Etudes</u> : 400 000€ <u>Travaux</u> : 5 000 000 €
<b>Plan de financement</b>	Concernant le financement de la passerelle GRT-Gaz : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conseil Régional d'Ile-de-France : 60% de subvention, au titre de la véloroute.</li> <li>• Conseil Régional d'Ile-de-France : 10 % au titre du CPER/GP3</li> <li>• GRT Gaz : 750 000€</li> <li>• Conseil Général : 500 000 €</li> </ul> Pour la véloroute Choisy-Ablon : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 60% de subvention du Conseil Régional, au titre de la véloroute européenne.</li> <li>• 10% de subvention au titre du GP3</li> </ul>
<b>Partenariats</b>	OIN, intérêt pour la démarche au travers du schéma de cohérence des berges de Seine RTE souhaite le maintien du franchissement des câbles haute-tension Les villes traversées manifestent leur volonté d'ouvrir le tissu urbain vers la Seine La Région promeut l'avancement de la véloroute européenne.
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	A compléter ultérieurement
<b>Actions liées</b>	A compléter ultérieurement
<b>Dossier suivi par</b>	CG94
<b>Mise à jour de la fiche</b>	02/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Piste Cyclable Choisy Créteil (RD 86) dont adossement du Pont de Choisy

Fiche action

28

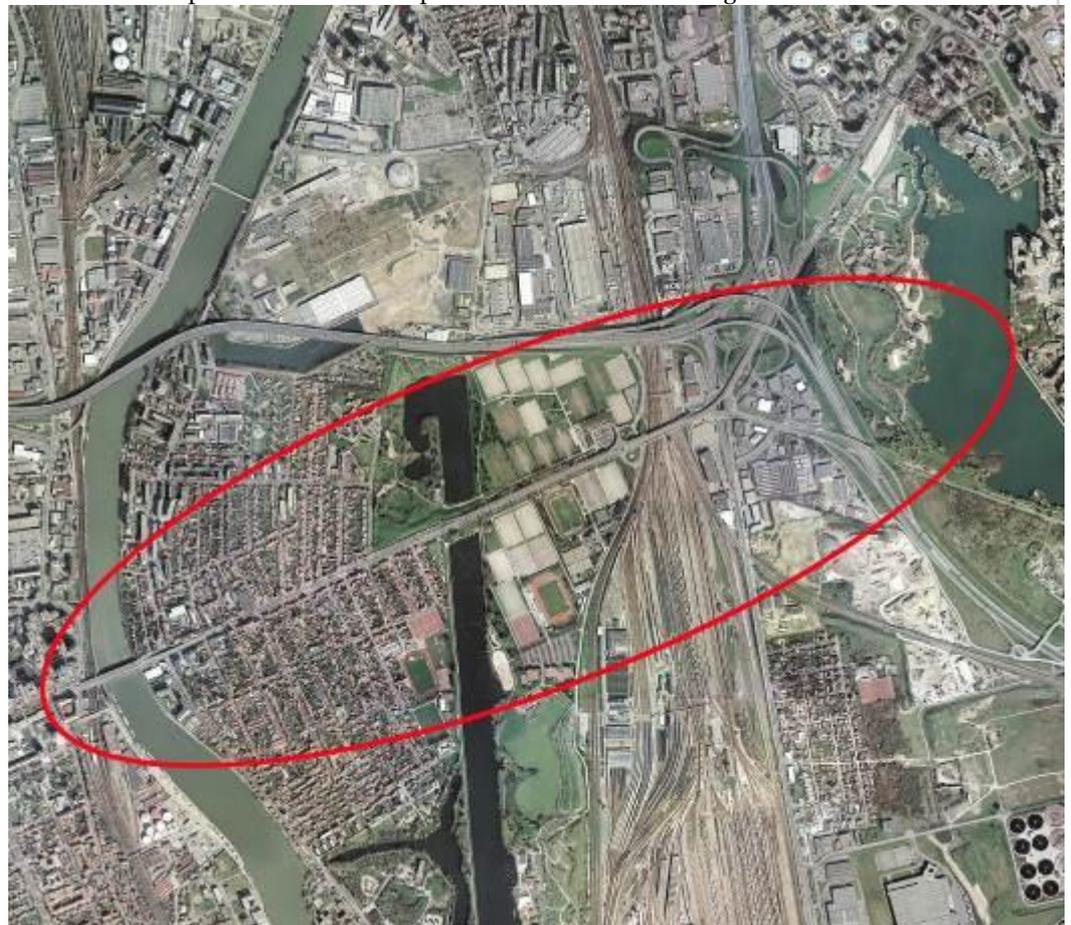
#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

L'itinéraire cyclable sur la RD 86 a été étudiée entre le carrefour Rouget de Lisle et le carrefour Pompadour non seulement pour créer une liaison structurante est-ouest du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC), mais également pour joindre entre eux de nombreux itinéraires transversaux.

Dans ce périmètre des aménagements ont été créés dans le cadre du pôle gare PDU de Choisy-le-Roi. Trois autres projets sont en cours d'études :

- L'élargissement du pont de Choisy
- La création d'une voie verte le long du Parc interdépartemental des sports (PIDS)
- La mise en place d'un itinéraire apaisé entre le PIDS et les berges de Seine.



Source : CG 94

##### Contribution de l'action au projet de territoire

L'action répond aux objectifs suivants du Titre II :

- Organiser les circulations douces et alternatives le long de la Seine et entre les plateaux
- Développer la trame verte et bleue et l'offre d'espaces publics, valoriser la cadre de vie

##### Description de l'action

La piste cyclable de la RD 86 reliera les quartiers de la ville de Choisy et de Créteil à la nouvelle Gare RER D du Pole Pompadour et la gare RER C de Choisy. Cette piste possède une dimension de loisir grâce à sa liaison avec le Parc interdépartemental des Sports et le Lac de Créteil. Par ailleurs, cette piste cyclable est inscrite au SDIC comme l'itinéraire structurant N°8 de L'Hay-les-Roses à Sucy en Brie.

**Pont de Choisy** : est situé à proximité du pôle intermodal de Choisy-Rouget-de-Lisle et supporte un axe routier important du Département (bus et circulation générale). Il est déjà très

	<p>fréquenté, il est donc nécessaire de l'élargir pour accueillir les vélos. Cet élargissement peut se traduire soit par un encorbellement des ouvrages existants (franchissement du RER C et de la Seine), soit par la création d'une nouvelle passerelle adossée au pont existant.</p> <p><b>Voie verte le long du PIDS</b> : le cheminement longeant le Parc sera rénové et élargi pour accueillir une voie verte, qui sera empruntée par les piétons et les cyclistes.</p> <p><b>Itinéraire PIDS – berges</b> : la ville souhaitant développer le vélo à usage de loisirs a proposé de créer des aménagements légers dans le quartier pavillonnaire des Gondoles au nord de la RD86, afin de créer un itinéraire apaisé et familial entre les itinéraires des berges de Seine et le PIDS, plutôt qu'un itinéraire plus « routier » sur la RD 86.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	L'encorbellement du pont de Choisy est à l'étude quant au choix de l'ouvrage : passerelle en encorbellement ou passerelle autonome. La partie sur voirie communale est en étude également.
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Conseil Général du Val-de-Marne : passerelle et piste bidirectionnelle au droit du parc interdépartemental des Sports. Ville de Choisy : section sur voirie communale courante
<b>Pilotage</b>	Conseil Général du Val-de-Marne
<b>Maîtrise foncière s'il y a lieu</b>	Conseil Général du Val-de-Marne, ville de Choisy-le-Roi
<b>Phasage</b>	2012-2013 : études 2013-2014 : travaux sur le segment le long du Parc interdépartemental
<b>Estimation du coût global</b>	Coût de l'opération : 5 M € pour les travaux de la passerelle du Pont de Choisy, les coûts des deux autres sections restent à évaluer
<b>Plan de financement</b>	Globalement pour cet itinéraire cyclable identifié au SDIC et au schéma régional structurant : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conseil Général : 40%</li> <li>• Conseil Régional (au titre des circulations douces) : 50%</li> </ul> En sus pour le projet d'élargissement du pont de Choisy : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conseil Régional (au titre du GP3) : 10%</li> </ul>
<b>Partenariats</b>	Conseil Général, maître d'ouvrage Conseil Régional, financeur au titre du GP3 et du droit commun Ville
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	A définir
<b>Dossier suivi par</b>	Conseil Général du Val-de-Marne Direction des transports, de la voirie et des déplacements (DTVD)
<b>Mise à jour de la fiche</b>	02/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Liaison métropolitaine RD 5 - RD 6

Fiche action

# 29

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

Le territoire Coeur d'ORSA souffre particulièrement d'un manque de liaison est-ouest avec le reste du territoire et du département, mais présente un réel potentiel foncier, qui en fait un territoire stratégique d'intérêt métropolitain.

La constitution d'une Liaison structurante est-ouest sur les communes de Vitry-sur-Seine et Alfortville, entre la RD 5 et la RD 6 apparaît donc comme une nécessité.

Cette liaison intègre les ouvrages de franchissement des coupures urbaines : faisceau ferroviaire Paris Rive Gauche (RER C), Seine, faisceau ferroviaire Paris Sud Est (RER D).

Sa réalisation a été phasée en 4 séquences opérationnelles distinctes.



Source : CG 94

##### Contribution de l'action au projet de territoire

Le Projet Stratégique Directeur (PSD) pointe l'insuffisance et le manque d'articulation entre réseaux régionaux et réseaux locaux. Ces constats sur les infrastructures sont d'autant plus problématiques au regard de la demande générée par le développement à venir sur ce territoire.

Le réseau structurant sur le territoire de l'OIN ORSA est quasi exclusivement radial et le manque de liaisons est-ouest entrave les échanges et le développement du territoire.

Aujourd'hui, le Val-de-Marne ne compte que cinq franchissements de Seine. Celui de l'A86 permet d'écouler 100 000 véhicules/jour, l'équivalent des 4 autres ponts réunis. Les carences de liaisons est-ouest et les développements urbains à venir nécessitent aujourd'hui de réaliser de nouveaux franchissements de Seine, sur la base des études qui ont déjà été menées : l'un au nord au niveau des Ardoines à Vitry-sur-Seine, l'autre au sud entre Orly et Villeneuve saint Georges.

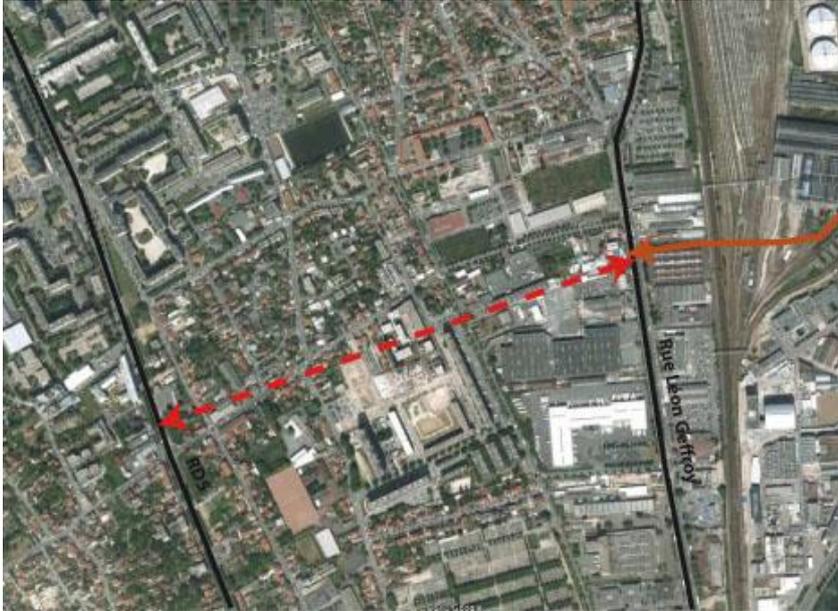
Ainsi cette liaison permettra :

- d'accompagner le plein développement de ce territoire métropolitain,
- de restaurer des échanges, d'une part, entre les quartiers de la rive droite et ceux de la rive gauche, et les centralités situés à l'est et à l'ouest de la Seine, d'autre part.
- de contribuer à désaturer les ponts du Port à l'Anglais et de Choisy,
- de développer une offre structurante de transports alternatifs (transports en commun et modes actifs) qui complètera le maillage et renforcera l'offre pour les usagers.

##### Description de l'action

La réalisation de cette liaison métropolitaine sera séquencée avec une priorisation donnée à la réalisation de l'ouvrage de franchissement du faisceau ferré du RERC à Vitry-sur-Seine, sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA-ORSA dans le cadre de la ZAC « Gare Ardoines », en

	<p>accompagnement de l'arrivée du métro à horizon 2020. Les autres séquences, situées plus à l'est, seront sous maîtrise d'ouvrage départementale et réalisées ultérieurement.</p> <p>Les différents tronçons donnent lieu aux sous-fiches jointes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vitry-sur-Seine « le coteau » : RD 5 – RD 274 (séquence 1)</li> <li>• Vitry-sur-Seine « le franchissement du RER C et la ZAC gare Ardoines » : RD 274 – rue Léon Mauvais (séquence 2)</li> <li>• Vitry-sur-Seine &amp; Alfortville « le franchissement de Seine » (séquence 3)</li> <li>• Alfortville &amp; Créteil « la rue de la Digue d'Alfortville, le franchissement du RER D et le lien avec la RD 6 » (séquence 4)</li> </ul> <p>La liaison entre la RD 7 et la RD 5 sera étudié dans le cadre de la réflexion portée par la ville de Vitry sur « l'Arc Sud ». (Cf. fiche Arc Sud)</p> <p>Afin d'assurer une cohérence d'ensemble de conception et de faciliter les interfaces entre chaque séquence de la liaison, le Conseil général du Val-de-Marne et l'EPA-ORSA initieront en 2013 un concours de maîtrise d'œuvre unique portant sur les séquences 2 et 3 de la liaison, intégrant le franchissement des voies du RERC et le pont sur la Seine.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Convention de groupement de commande validée lors du CA de l'EPA ORSA du 19/10/2012 et de la CP Départementale du 22/10/2012</li> <li>• Stabilisation de la composition du jury du Concours de MOE en cours</li> </ul>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la ville de Vitry-sur-Seine pour la séquence 1</li> <li>• l'EPA-ORSA, en tant qu'aménageur de la ZAC « Gare Ardoines » pour la séquence 2</li> <li>• le CG 94 pour la séquence 3,</li> <li>• le CG 94 pour le volet « études » de la séquence 4.</li> </ul>
<b>Pilotage</b>	Le Département, en tant que coordonnateur du groupement de commande, assura la Présidence du Concours de MOE dédié aux séquences 2 et 3.
<b>Maîtrise foncière</b>	
<b>Phasage</b>	<p>Séquence 2 : en accompagnement de l'arrivée du métro</p> <p>Séquence 3 : 2020-2022, sous réserve d'un plan de financement stabilisé</p> <p>Séquence 1 et 4 : à définir</p>
<b>Estimation du coût global</b>	Voir sous-fiches
<b>Plan de financement</b>	Voir sous-fiches
<b>Partenariats</b>	Etat, Région Ile-de-France, Conseil général du Val-de-Marne, Société du Grand Paris, EPA ORSA, communes, acteurs économiques du territoire.
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	
<b>Date de mise à jour de la fiche</b>	21/03/2013

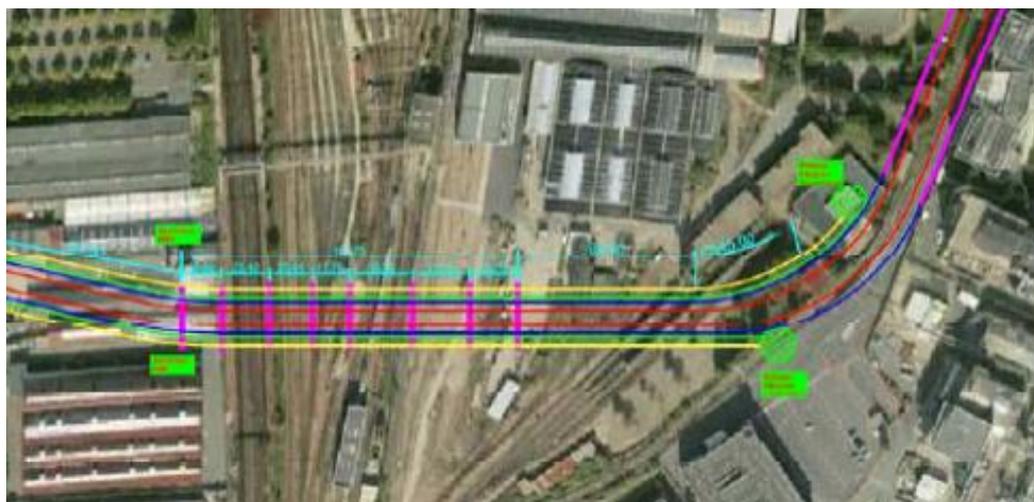
Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines	
<b>Liaison métropolitaine RD 5 - RD 6 - Séquence 1 :</b> <b>raccordement à la RD 5 par la trame viaire de Vitry-sur-Seine</b> <i>De la RD 5 à la rue Léon Geffroy</i>	Fiche action <b>30</b>
Présentation de l'action	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	Cette action, fait partie de l'action générale « Liaison nord RD 5 - RD 6 », elle concerne la séquence n°1 entre la RD 5 et la rue Léon Geffroy.  <small>Source : CG 94</small>
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	Cf. fiche globale sur la Liaison Nord (permettre le désenclavement des secteurs de projets et la désaturation des liaisons existantes, relier rives droite et gauche à l'échelle départementale, connecter le secteur enclavé du sud d'Alfortville et la nouvelle polarité de Gare Ardoines pour un développement urbain équilibré et une bonne desserte des quartiers...)
<b>Description de l'action</b>	Cette action participe au désenclavement de la zone des Ardoines en cherchant à prolonger le nouveau franchissement du RER C vers la RD 5 et le projet de tramway Paris-Orly. Elle vise la réalisation du tronçon de la liaison entre la RD 5 et la RD274 (rue Léon Geffroy) en s'appuyant sur la trame viaire existante.
<b>Etat d'avancement</b>	Cette séquence nécessite dans un premier temps des études complémentaires, renvoyant à : <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'étude de fonctionnalités tous modes sur l'ensemble de la liaison RD 7-RD 6, pilotée par le Conseil Général (cf. fiche liaison nord générale)</li> <li>• l'étude trame viaire pilotée par la ville de Vitry entre la RD 7 et les Ardoines (RD274) via le domaine Chérioux et le Parc départemental des Lilas. (cf. fiche Arc sud)</li> </ul>
Mise en œuvre	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Etudes : Ville et Conseil Général
<b>Maîtrise foncière</b> <i>s'il y a lieu</i>	A déterminer
<b>Phasage</b>	2013-2015 : études fonctionnalités et trame viaire
<b>Estimation du coût global</b>	A définir
<b>Plan de financement</b>	A définir
<b>Partenariat</b>	Ville de Vitry-sur-Seine, Conseil Général, EPA ORSA, STIF
<b>Actions liées</b>	Liaison globale RD 5 - RD 6
<b>Date de mise à jour de la fiche action</b>	22/01/2013

**Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines**

Fiche action

**Liaison métropolitaine RD 5 - RD 6 - Séquence 2 :  
franchissement des voies ferrées au niveau de la gare des  
Ardoines**
**31**
*De la rue Léon Geffroy à la rue Léon Mauvais*
**Présentation de l'action**
**Localisation,  
périmètre envisagé**

Cette action, qui concerne le tronçon de la liaison RD 5 - RD 6 compris entre la rue Léon Geffroy et la rue Léon Mauvais, situé dans le périmètre de la ZAC Gare Ardoines à Vitry (créée en 2012 et aménagée par l'EPA ORSA), fait partie de l'action générale « Liaison RD 5 - RD 6 ».



Source : groupement Systra / architectes – architecture / EpdC pour le CG94 - 2011

**Contribution de  
l'action au projet de  
territoire**

Cf. fiche globale sur la liaison métropolitaine RD 5 - RD 6.

**Description de  
l'action**

L'action concerne la réalisation d'un franchissement du faisceau ferroviaire Paris Rive Gauche (RER C) et des voiries associées.

Les objectifs arrêtés par la Ville de Vitry-sur-Seine et l'EPA ORSA pour la ZAC sont notamment :

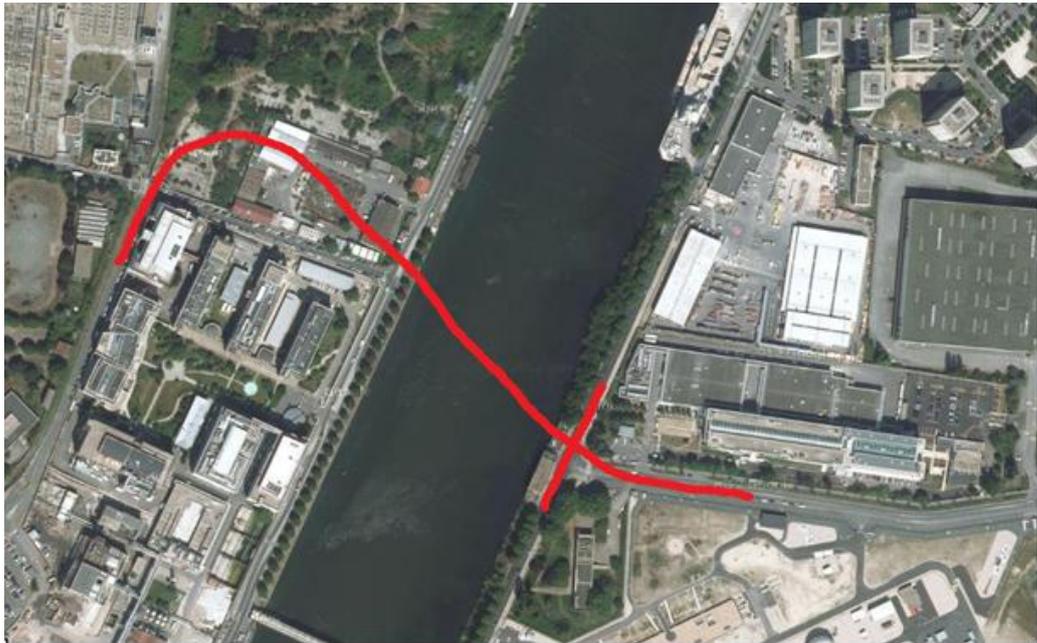
- de créer un pôle multimodal fort<sup>4</sup> autour de l'interconnexion entre la future gare Ardoines de la ligne rouge/ligne 15 (dont la livraison est annoncée à horizon 2020), la gare du RER C et la grande Halle, le futur transport en commun en site propre T-Zen<sup>5</sup> Vallée de la Seine et la nouvelle liaison routière entre la RD 6 à Créteil et la RD 5 à Vitry-sur-Seine (création d'un double franchissement améliorant l'accessibilité),
- de tirer parti de cette accessibilité future exceptionnelle pour développer un quartier de

<sup>4</sup> Voir fiche pôle multimodal autour de la gare des Ardoines

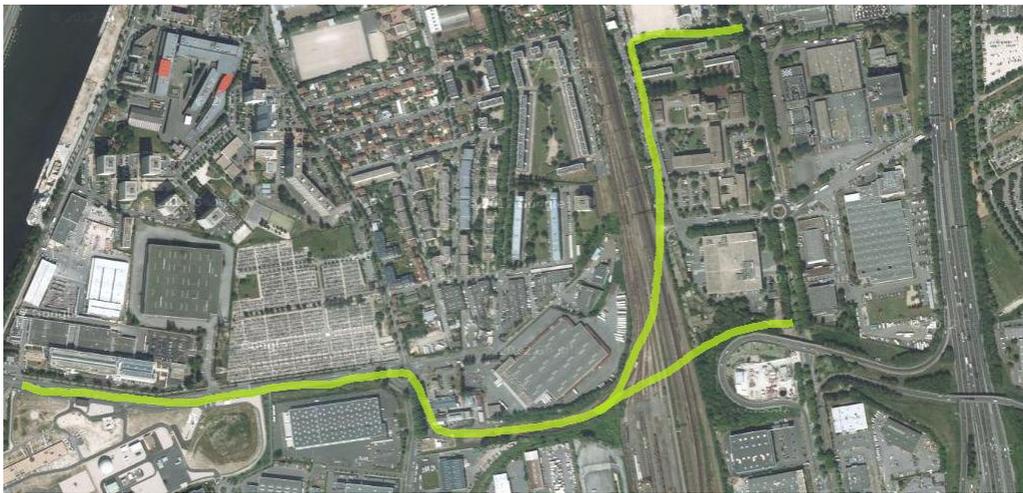
<sup>5</sup> Voir fiche T-ZEN 5

	<p>gare mixte et dense,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de permettre la mutation de cette zone d'activité en un quartier toujours actif mais également habité, équipé et animé,</li> <li>• le projet doit également permettre l'articulation entre ce nouveau quartier de ville et la ville ancienne.</li> </ul> <p>Le positionnement idéal de la gare des Ardoines (ligne 15) en termes de fonctionnement urbain, privilégierait une implantation sous le faisceau avec une émergence côté est et une côté ouest. En raison de contraintes techniques, de coût, et de la présence du futur franchissement qui permettra d'assurer une liaison de qualité entre les deux rives du réseau ferré, ouvert aux circulations douces, la SGP a souhaité retenir une implantation à l'ouest du faisceau. La concomitance de la réalisation du franchissement du faisceau par le réseau départemental conduit à réaliser un ouvrage commun permettant un accès à la gare d'envergure urbaine.</p> <p><b>L'ouvrage de franchissement du faisceau ferroviaire Paris Rive Gauche (RER C) est donc un élément constitutif indispensable de la ZAC.</b></p> <p>Les caractéristiques techniques de cet ouvrage constitutif de l'espace urbain du pôle multimodal des Ardoines répondront aux prescriptions définies par le Conseil Général et l'EPA ORSA sur la base des études techniques et urbaines déjà menées.</p> <p>Un profil de 28 m est à l'étude aujourd'hui pour le pont qui sera livré en 2020 avec 2 voies de circulation, un site propre pour les transports en commun, piste cyclable et espaces piétonniers confortables.</p> <p>Compte tenu de l'envergure du pôle métropolitain et de la fonction de liaison urbaine majeure tous modes confondus attaché à l'espace public du pôle multimodal, les caractéristiques techniques de l'ouvrage seront étudiées pour éventuellement envisager un élargissement à l'occasion des étapes ultérieures de développement et construction du pôle.</p> <p>En matière de transports en commun, ce tronçon sera traversé à horizon 2020 par le TZEN 5. Il pourra être également traversé par d'autres transports en commun en site propre (TCSP), dont un qui pourrait suivre l'ensemble de la liaison métropolitaine RD 5 - RD 6. Ainsi, l'ouvrage accueillera une à deux stations TCSP côté ouest, d'autres stations TCSP seront prévues à l'est du faisceau ferré, le long de la grande halle ferroviaire.</p> <p>Certains points restent à approfondir comme le paysagement, l'éventuelle mise en place d'un assainissement alternatif ou le stationnement sur voirie, non prévus dans le cadre du plan guide sur ce tronçon.</p> <p>Le Conseil Général du Val-de-Marne et l'EPA ORSA se sont engagés par convention à ouvrir ensemble un concours pour définir à partir d'un avant-projet sommaire une maîtrise d'œuvre pour la partie centrale de la liaison métropolitaine RD 5 - RD 6, c'est-à-dire les deux ponts, et pour disposer d'une évaluation technique et financière permettant de prendre demain les décisions nécessaires à la construction de ces infrastructures.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	<p>Les études de faisabilité de la liaison RD 5 - RD 6 ont été engagées en 2011 par le Conseil Général du Val-de-Marne en partenariat avec le Conseil Régional dans le cadre de la Convention d'objectifs régionale du Contrat de projets Etat-Région/GP 3.</p> <p><u>Automne 2012</u> : signature d'une convention de groupement de commande entre EPA ORSA et CG 94 pour le choix d'un maître d'œuvre unique.</p> <p>Décembre 2013 : lancement du concours de maîtrise d'œuvre sur le franchissement RER C/voiries Ardoines/Seine</p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	EPA-ORSA (faisceau ferré et voirie inscrite dans le périmètre de la ZAC Ardoines)

<b>Maîtrise foncière s'il y a lieu</b>	Les terrains traversés, propriétés de la SNCF, font l'objet d'une convention entre la SNCF et l'EPA ORSA. A l'ouest des voies ferrées, petites emprises privées qui devront être acquises.
<b>Phasage</b>	<u>Fin 2013</u> : lancement d'un concours de maîtrise d'œuvre <u>Fin 2014</u> : désignation d'un maître d'œuvre Le Conseil Général mènera les études complémentaires sur le lien entre la gare des Ardoines et la RD 5 avec la ville de Vitry, et le lien entre le pont de Seine et la RD 6, avec la ville d'Alfortville au sein de l'agglomération Plaine Centrale du Val-de-Marne. <u>2020</u> : Livraison de l'ouvrage et des voiries concomitantes à la mise en service de la gare du GPE.
<b>Estimation du coût global</b>	Le projet a été estimé à 53 M € HT (CE 2012) sur la base des études de faisabilité menées par le Conseil Général en 2011 (études SYSTRA) et un travail d'optimisation des postes de dépenses mené conjointement avec l'EPA ORSA.
<b>Plan de financement</b>	<u>Concours de maîtrise d'œuvre</u> : Cofinancements RIF/CG 94/EPA ORSA dans le cadre du CPER/GP3 2007-13. <u>Phase opérationnelle</u> : L'ensemble des partenaires conviennent de la nécessité de réaliser cette infrastructure pour l'ouverture de la gare du métro Grand Paris. A ce titre, ils s'engagent à porter ce projet comme une priorité dans le cadre des différentes programmations financières en cours de préparation sur la période 2014-2020. La répartition financière prévisionnelle est la suivante : - 21,5 M € par la Société du Grand Paris, au titre de l'interconnexion des gares du Grand Paris avec le réseau de transport en commun - 21,5 M € par le Conseil Régional et le Conseil Général, dans le cadre du projet de TZEN 5 porté par le STIF, dans une enveloppe financière permettant la mise en service cohérente du TZEN 5 à cet horizon sur l'intégralité de son tracé - 8 M € par l'EPA ORSA, dans le cadre du bilan de l'opération ZAC Gare Ardoines - 1 M € par le Conseil général au titre de la voirie départementale - 1 M € par la Communauté d'Agglomération Seine amont Ce cadrage financier est à considérer comme des niveaux de participation vers lesquels, il est nécessaire de tendre, et qu'il conviendra de valider par les instances décisionnelles de chaque institution et dans le cadre des différents documents de programmation financière à venir (CPER/ CPRD).
<b>Partenariats</b>	L'EPA ORSA, maître d'ouvrage de cette action travaillera en partenariat avec : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Conseil Général du Val-de-Marne, maître d'ouvrage des autres portions de la liaison et gestionnaire final de la voirie ;</li> <li>• La ville de Vitry-sur-Seine ;</li> <li>• La SNCF et RFF, dont le faisceau ferré sera traversé ;</li> <li>• La Société du Grand Paris, qui réalisera la gare de métro des Ardoines en interface directe avec le franchissement ;</li> <li>• Le STIF, pour les sites propres et les stations.</li> </ul>
<b>Actions liées</b>	ZAC Gare Ardoines, autres tronçons de la liaison RD 5 - RD 6, Grande Halle, etc.
<b>Mise à jour de la fiche</b>	25/11/2013

Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines	
<b>Liaison métropolitaine RD 5 - RD 6 - Séquence 3 : le franchissement de la Seine</b>	Fiche action <b>32</b>
Présentation de l'action	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	<p>Cette séquence intègre le franchissement de la Seine et ses voiries associées entre Alfortville (rue de la Digue) et Vitry-sur-Seine (Secteur Arrighi)</p>  <p>Source : CG 94</p>
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	Voir fiche globale
<b>Description de l'action</b>	<p>Pour le franchissement, un profil de 28 m de large est envisagé avec au minimum 2x1 voies routières, un site propre pour les transports en commun, une piste cyclable et des trottoirs confortables.</p> <p>Cette réalisation intégrera les contraintes du site (réseaux, station Révolution) et le raccordement à la trame viaire de part et d'autres de la Seine.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	<p>Dans un souci de cohérence d'ensemble (fonctionnelle et architecturale) cette séquence a été rattachée à la Séquence 2, située sur le périmètre de la ZAC « Gare Ardoines », par le biais d'un Concours de MOE unique.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Convention de groupement de commande validée lors du CA de l'EPA ORSA du 19/10/2012 et de la CP Départementale du 22/10/2012 et signée fin 2012.</li> <li>• Lancement du concours : Mi-2013</li> </ul>
Mise en œuvre	
<b>Maîtrise d'ouvrage / Pilotage</b>	Le Conseil général du Val-de-Marne
<b>Maîtrise foncière s'il y a lieu</b>	A assurer aux débouchés de l'ouvrage sur les deux rives
<b>Phasage</b>	<p>Concours de MOE : 2013-2014</p> <p>Etudes pré opérationnelles : 2015-2018</p> <p>Travaux : à partir de 2020 (sous réserve d'un plan de financement stabilisé)</p>
<b>Estimation du coût global</b>	<p>Concours de MOE : 1,15 M € TTC</p> <p>Travaux : 39 M€ HT CE 01.11</p>
<b>Plan de financement</b>	<p><u>Concours de maîtrise d'œuvre</u> : cofinancement RIF/CG94/EPA ORSA</p> <p><u>Phase opérationnelle</u> : Un plan de financement devra être stabilisé.</p>

<b>Partenariats</b>	Etat, Région Ile-de-France, Conseil général du Val-de-Marne, villes de Vitry-sur-Seine et d'Alfortville, Communauté d'Agglomération Plaine Centrale du Val-de-Marne, Société du Grand Paris, EPA ORSA, acteurs économiques du territoire
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	Le Maitre d'œuvre de cette séquence sera désigné à l'issue du Concours, à la mi-2014.
<b>Actions liées</b>	Séquence 2 de la Liaison RD 5 - RD 6
<b>Dossier suivi par</b>	Conseil Général du Val-de-Marne
<b>Mise à jour de la fiche</b>	29/03/2013

Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines	
<b>Liaison métropolitaine RD 5 - RD 6 - Séquence 4 : rue de la Digue d'Alfortville à Alfortville - franchissement du RER D et lien avec la RD 6 à Créteil</b>	Fiche action <b>33</b>
Présentation de l'action	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	<p>L'action concerne la partie de la liaison intégrant la rue de la Digue à Alfortville, le franchissement du faisceau ferré du RER D et le raccordement à la RD/RN6 à Créteil</p>  <p>Source : CG 94</p>
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	Voir fiche globale
<b>Description de l'action</b>	<p>Etudes d'opportunité et de faisabilité : études socio-économiques, demande de déplacements, études techniques sur la voirie et les ouvrages, insertion urbaine,...</p> <p>Etudes exploratoires complémentaires sur cette séquence de la Liaison nord visant à stabiliser un scénario de raccordement à la RD 6.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	
Mise en œuvre	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Conseil général du Val-de-Marne pour le volet « études préalables». A définir pour les phases suivantes.
<b>Pilotage</b>	Conseil général du Val-de-Marne
<b>Maîtrise foncière</b>	Sans objet
<b>Phasage</b>	
<b>Estimation du coût global</b>	A définir
<b>Plan de financement</b>	A définir
<b>Partenariats</b>	Etat, Région Ile-de-France, Conseil général du Val-de-Marne, Société du Grand Paris, EPA ORSA, communes, acteurs économiques du territoire.
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	
<b>Actions liées</b>	Séquence 3 de la Liaison RD 5 - RD 6
<b>Dossier suivi par</b>	Conseil Général du Val-de-Marne
<b>Mise à jour de la fiche</b>	01/03/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

## Liaison « Arc sud »

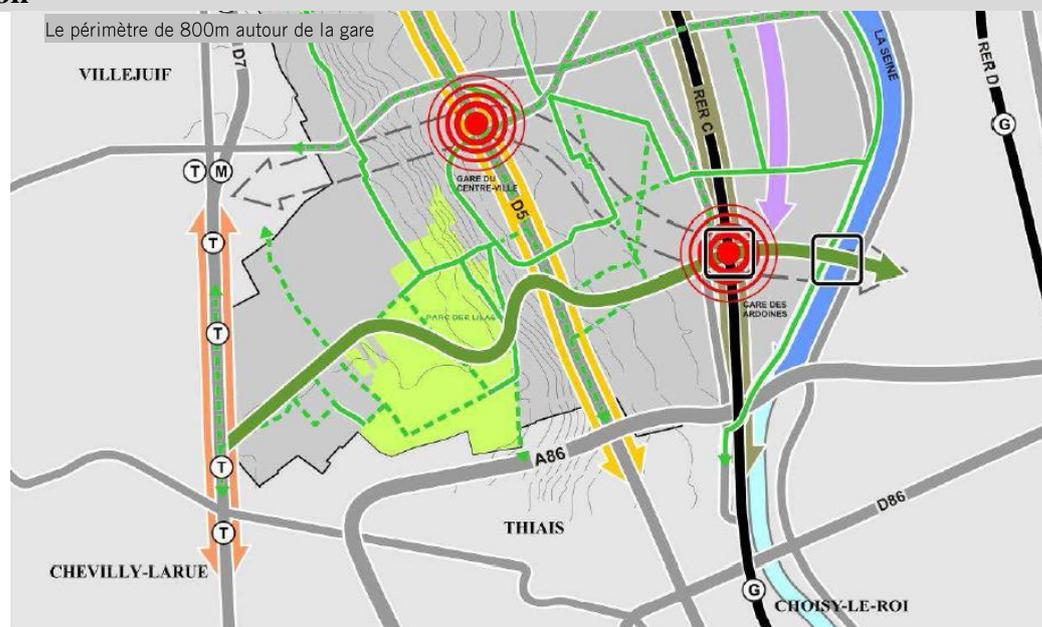
Fiche action

34

## Présentation de l'action

## Localisation, périmètre envisagé

(extrait du PADD du PLU de Vitry-sur-Seine)



## AXES DE DÉVELOPPEMENT NORD / SUD

- ← RD7 / TRAMWAY T7
- ← RD5 / FUTUR TRAMWAY
- ← LIGNE RER C
- ← NOUVELLE VOIE SECTEUR DES ARDOINES
- ← LA SEINE

## AXES DE DÉVELOPPEMENT EST / OUEST

- ← LIGNE GRAND PARIS EXPRESS
- ← ARC SUD



POLE MULTIMODAL



NOUVEAUX FRANCHISSEMENTS DES VOIES FERRÉES ET DE LA SEINE

— RESEAU CIRCULATION DOUCE EXISTANT

- - - RESEAU CIRCULATION DOUCE PROJETÉ

Source : Ville de Vitry-sur-Seine

## Contribution de l'action au projet de territoire

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Un territoire accessible et connecté au bénéfice de ses habitants et usagers,
- Une identité historique, culturelle et artistique remarquable à valoriser,
- Promouvoir une ville durable, compacte et résiliente, réconciliée avec son patrimoine naturel et paysager.

## Enjeu

Le projet Arc Sud consiste à aménager un lien fort entre les quartiers du sud de la ville de Vitry-sur-Seine.

Le principe est d'offrir une accessibilité de proximité aux usagers et une lisibilité intercommunale des projets urbains et des équipements par le biais de :

- repères paysagers,
- la mise en œuvre des trames verte et bleue,
- la création d'un axe de déplacement partagé par l'ensemble des usagers,
- un espace public de qualité et sécurisé,
- la mise en œuvre à terme d'un transport en commun performant.

L'objectif est de répondre aux besoins des habitants dans les quartiers existants et de porter les dynamiques urbaines en cours (ZAC RD 7-Moulin Vert-Plateau, Chérioux, Rouget de Lisle, Gare Ardoines ainsi que le projet ANRU Balzac). Enfin des équipements majeurs sont ou seront à valoriser le long de cette liaison (domaine Chérioux, Parc des Lilas, pôle sportif, marché, grande

	<p>halle des Ardoines).</p> <p>C'est pourquoi, il sera essentiel sur cet axe de :</p> <p><b>Assurer à terme une connexion en transport en commun Est-Ouest du Sud du territoire, entre la Seine et la RD 7 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Offrir une desserte de proximité</li> <li>• Mettre en exergue les pôles multimodaux : gare d'intérêt régional des Ardoines, station du futur tramway sur RD 5, station Petite Bretagne du T7, etc.</li> <li>• Assurer l'interconnexion avec les autres lignes de transport</li> </ul> <p><b>Offrir des espaces publics partagés, paysagers et de qualité :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Organiser les circulations motorisées</li> <li>• Développer la desserte de proximité par les circulations douces</li> <li>• Mettre en œuvre la maille environnementale (trames bleue et verte) et notamment la coulée verte départementale, porteuse de biodiversité</li> </ul> <p><b>Mettre en scène les repères importants du paysage vitriot :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer le caractère paysager du Coteau et du Plateau</li> <li>• Mettre en exergue le patrimoine vitriot</li> <li>• Mettre en valeur la Seine</li> </ul>
<p><b>Description de l'action</b></p>	<p>Le projet d'Arc Sud vise à constituer une liaison qui porte un transport en commun, des circulations douces et à offrir une desserte de proximité de qualité et paysagère. Il est donc important de réaliser dès maintenant un diagnostic des usages potentiels sur le périmètre d'études tout mode confondus ainsi qu'une analyse urbaine et paysagère.</p> <p>Ce travail de diagnostic viendra alimenter les futures études relatives à la desserte en transports en commun.</p> <p>Par ailleurs, il s'articulera étroitement avec le travail mené par le CG 94 et l'EPA ORSA sur une partie essentielle de l'Arc Sud, à savoir la liaison RD 5 – RD 6 associée au nouveau franchissement de Seine (cf. fiche dédiée).</p> <p><b>Détails de l'étude à lancer par la ville</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Circulations douces avec les vélos et les cheminements piétons :       <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rappeler le schéma deux roues, le trafic deux roues et le stationnement</li> <li>- Illustrer et intégrer ce schéma dans le réseau actuel et futur</li> <li>- Proposer en lien avec l'étude paysagère des itinéraires prioritaires</li> </ul> </li> <li>• Véhicules et poids lourds :       <ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyser les trafics, l'accidentologie et les vitesses sur le secteur</li> <li>- Hiérarchiser le réseau avec une mise à jour de celui existant</li> <li>- Proposer la maille de transit, les voies de dessertes et les sentes à mettre en œuvre ou à conforter</li> <li>- Faire un focus sur les tronçons de voie à aménager ou les ouvrages d'art si nécessaires</li> </ul> </li> <li>• Stationnement des véhicules et des poids lourds :       <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diagnostic des zones avec stationnement sauvage</li> <li>- Localisation des secteurs en déficit de places</li> <li>- Proposition en fonction des projets urbains, des activités économiques et des lieux d'habitat, des zones ou voies où le stationnement doit être maintenu ou développé</li> </ul> </li> <li>• Proposer des projets de trames selon les modes et les emprises d'espaces publics :       <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maillage viaire</li> <li>- Maille environnementale</li> <li>- Pour le paysage incluant la trame verte et bleue sur le sud de la commune il est important de:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaliser un diagnostic grand paysager et un zoom sur la liaison est-ouest</li> <li>- Obtenir une déclinaison des liaisons paysagères Est-ouest et Nord-sud en lien avec les projets urbains et le parc des lilas (coulée verte départementale)</li> <li>- Proposer une trame verte et bleue sur le sud de la commune</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

	- Intégrer les risques naturels du secteur : inondations, carrières
<b>Etat d'avancement</b>	En 2013, l'étude sera lancée. Parallèlement, l'EPA ORSA et le Conseil général lanceront dans le cadre d'un groupement de commande les études relatives à la liaison RD 5 – RD 6 qui recoupe une partie de l'Arc Sud et qui concerne en particulier les franchissements des voies ferrées et de la Seine aux Ardoines.
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage / Pilotage</b>	Ville de Vitry-sur-Seine
<b>Maîtrise foncière</b>	
<b>Phasage</b>	Premières études en 2013
<b>Estimation du coût global</b>	
<b>Plan de financement</b>	
<b>Partenariats</b>	Département du Val-de-Marne, EPA ORSA, Région Ile-de-France, STIF
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	
<b>Commentaires</b>	
<b>Actions liées</b>	Liaison RD 5 - RD 6
<b>Dossier suivi par</b>	Ville de Vitry-sur-Seine
<b>Mise à jour de la fiche</b>	22/03/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Étude sur les enjeux de desserte et d'insertion de l'A86 et son échangeur autoroutier, en lien avec les ZAC des Ardoines et du Lugo

Fiche action

35

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

Infrastructure autoroutière du réseau magistral, de liaison est-ouest, l'A86 est à l'échelle du CDT Grandes Ardoines un atout majeur d'accessibilité, en lien avec les modes de déplacement et les nouveaux périmètres de mobilité, que le réseau Grand Paris Express engendrera.

Le développement urbain autour du pôle intermodal de Choisy-le-Roi et de la gare des Ardoines et Verts de Maisons réinterroge sur l'insertion urbaine de cet échangeur. Ainsi, l'accord-cadre du CDT Grandes Ardoines précise que, « tout comme la liaison RD 5 RD 6, l'insertion urbaine de l'A86 et sa fonction de couture urbaine et non de coupure à l'échelle du grand projet de territoire pourront faire l'objet d'une étude particulière dont le partenariat est à construire ».



Source : EPA ORSA

A l'échelle du quartier du Lugo, l'A 86 servira de support au développement économique dans la partie septentrionale du projet de ZAC, notamment en lien avec le Démonstrateur Graveleau.

	<p><b>Enjeux économiques</b> Modernisation économique progressive d'une zone vieillissante en un secteur dynamique, pourvoyeur d'emplois</p> <p><b>Enjeux urbains</b> Amélioration de la mixité et du fonctionnement urbain</p> <p><b>Synthèse des enjeux sur le quartier du Lugo du 25 juin 2012</b> Source : EPA ORSA</p>
<p><b>Contribution de l'action au projet de territoire</b></p>	<p>L'action répond aux objectifs suivants du titre II : Reconnecter les secteurs du territoire et optimiser la trame viaire pour un développement urbain équilibré et une bonne desserte des quartiers</p>
<p><b>Description de l'action</b></p>	<p>Il s'agit dans un premier temps d'étudier les évolutions futures possibles de cette infrastructure, notamment de son échangeur, en vue de créer les conditions d'axe apaisé / mixte, dans le concept d'autoroute urbaine et d'améliorer le rapport de cette infrastructure avec le territoire impacté (villes riveraines, entrées / sorties existantes...).</p>
<p><b>Etat d'avancement</b></p>	<p>2013-2014 : étude d'insertion urbaine de l'échangeur autoroutier, en lien avec les études en cours sur le TZEN 5 et le démonstrateur Graveleau</p>
<p><b>Mise en œuvre</b></p>	
<p><b>Maîtrise d'ouvrage</b></p>	<p>A déterminer</p>
<p><b>Pilotage</b></p>	<p>A déterminer</p>
<p><b>Maîtrise foncière</b></p>	
<p><b>Phasage</b></p>	
<p><b>Estimation du coût global</b></p>	
<p><b>Plan de financement</b></p>	
<p><b>Partenariats</b></p>	<p>Les services de l'Etat / DIRIF, de l'EPA-ORSA, le Conseil Général du Val-de-Marne et les communes concernées</p>
<p><b>Maîtrise d'œuvre</b></p>	
<p><b>Actions liées</b></p>	<p>Gare des Ardoines, Gare de Choisy-le-Roi, TZEN 5, Liaison RD 5 - RD 6 et franchissement de Seine, Démonstrateur Graveleau, Usine Hollander, Projet de ZAC du Lugo</p>
<p><b>Dossier suivi par</b></p>	<p>Ville de Choisy-le-Roi</p>
<p><b>Mise à jour de la fiche</b></p>	<p>01/03/2013</p>

# **IV. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET FORMATION**

## **IV.1 Développement économique**

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Incubateur Pépinière Hôtel d'Entreprises à Vitry-sur-Seine (IPHE)</b>	Fiche action <b>36</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	Situé au sein de la ZAC Gare Ardoines, l'Incubateur Pépinière Hôtel d'Entreprises (IPHE) sera situé à proximité directe du pôle multimodal des Ardoines afin de favoriser les synergies avec les entreprises du territoire.
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	L'action répond aux objectifs suivants du titre II : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Faciliter l'émergence et l'ancrage territorial des entreprises locales ou d'industries innovantes qui ont besoin d'un accompagnement particulier,</li> <li>• Développer des équipements permettant l'accueil et la rencontre des filières émergentes sur le territoire en lien avec les outils existants et à venir, dans une logique de coopération territoriale.</li> </ul>
<b>Description de l'action</b>	<p>La construction de l'IPHE répond aux grands principes validés en CA de l'EPA ORSA :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• contribuer au développement métropolitain de l'économie de la connaissance et construire un pôle spécialisé dans les technologies innovantes,</li> <li>• créer le germe du développement économique des Ardoines,</li> </ul> <p>Les porteurs du projet ont engagé des réflexions qui devront permettre d'optimiser le positionnement économique de l'équipement. Le programme de l'équipement sera donc fixé de manière définitive à l'issue de ces nouveaux éléments et d'un travail partenarial permettant d'ajuster l'offre proposée aux besoins et aux potentialités économiques du territoire.</p> <p>Ainsi, il s'agit d'une part de définir un programme immobilier suffisamment significatif pour créer une réelle identité et pouvoir répondre à la diversité des demandes potentielles des entreprises souhaitant s'implanter dans le secteur. Une masse critique devra notamment être atteinte pour proposer certains services. Les besoins devront toutefois être précisés dans le cadre des études complémentaires, le dimensionnement étant un enjeu important afin d'éviter des difficultés de fonctionnement ultérieures.</p> <p>L'objectif de la construction de ce bâtiment serait :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'accueillir des entreprises innovantes en phase de création et de développement,</li> <li>• de développer une offre de services supports mutualisés, facturés selon une tarification adaptée au degré de maturité des entreprises, ainsi qu'une offre d'animation déclinée en plusieurs types d'actions : communication, promotion, mise en réseaux avec les forces vives du territoire, animation du lieu favorisant les coopérations transdisciplinaires et les échanges sur le site, accompagnement et suivi des entreprises hébergées via le développement d'une offre de services (conseil, marketing, finance, appui à la commercialisation, formation...), détection et sélection des partenaires ; le porteur de cette offre d'animation reste à déterminer.</li> <li>• de favoriser les parcours résidentiels des entreprises selon leur stade de développement.</li> </ul> <p>L'IPHE vise à associer plusieurs fonctions et notamment des locaux d'activités (bureaux), des espaces communs dits hubs (halls, bureaux, salles de réunion, restaurants / cafétéria, espaces de détente et de rencontre) conçus pour favoriser la fertilisation croisée et permettre aux entreprises accueillies de tirer parti d'être hébergées en un même lieu.</p> <p>La programmation devra toutefois être précisée et ajustée, notamment au regard du positionnement économique qui permettra de déterminer le type de locaux nécessaires aux entreprises.</p>

	<p>L'IPHE devra aussi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• prendre en compte, dans son positionnement, les projets existants ou en cours dans un périmètre proche,</li> <li>• mettre en avant les partenariats avec les laboratoires de recherche publics et privés susceptibles de concourir à la réussite du projet et amener l'implantation de start up sur le site.</li> </ul> <p>Un programme de travail sera élaboré en 2013.</p> <p>La programmation du projet d'incubateur-pépinière-hôtel d'entreprises ainsi que son calendrier sont étudiés en lien avec la consolidation du projet Gare Ardoines.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage / Pilotage</b>	<p>L'IPHE est un produit immobilier dont la maîtrise d'ouvrage peut être publique ou privée. Elle n'est pas définie à ce stade.</p> <p>Dans sa genèse, le projet IPHE intégrera l'identification d'un porteur scientifique du projet afin d'en assurer la légitimité et sa promotion auprès des différents partenaires. Ce porteur aura un rôle dans l'élaboration de la stratégie de développement de l'IPHE.</p>
<b>Maîtrise foncière</b>	A compléter ultérieurement
<b>Phasage</b>	A compléter ultérieurement
<b>Estimation du coût global</b>	A compléter ultérieurement
<b>Plan de financement</b>	<p>L'IPHE s'appuiera sur un modèle économique équilibré et résistant intégrant notamment dès la phase de conception toutes les innovations en matière de développement durable permettant de maîtriser les coûts de sortie et d'exploitation.</p> <p>L'Etat pourra contribuer, dans le cadre d'Ecocité, au montage et au financement de l'IPHE dès lors que le projet le permettra. La Région pourra contribuer au titre du GP3 en cours aux études et aux travaux de viabilisation/dépollution. Le financement des travaux de construction fera l'objet de discussions ultérieures. .</p>
<b>Partenariats</b>	Ville de Vitry, Ville de Paris, CG 94, Conseil Régional, Etat, FEDER, EPAORSA
<b>Actions liées</b>	ZAC des Ardoines et toutes les actions qui y sont liées
<b>Date de mise à jour de la fiche action</b>	29/03/2013

**Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines****L'îlot Graveleau à Choisy-le-Roi**

*Un Site de Maintenance et de Remisage combiné à une offre d'immobilier dense dédié à l'activité économique*

Fiche action

**37****Présentation de l'action****Localisation, périmètre envisagé**

Localisé au nord du quartier du Lugo, à l'interface entre l'échangeur de l'A 86 et la future ZAC du Lugo visant à créer un véritable quartier de ville, cet îlot d'une emprise de 1,2 ha démontrera qu'il est à la fois possible de densifier des activités économiques et d'accueillir, si le STIF retient cet îlot, un site de maintenance et de remisage d'une infrastructure de transports lourds tout en permettant leur coexistence avec des logements voisins.



Le quartier du Lugo, à mi-chemin entre les Ardoines et le centre-ville de Choisy - Source : EPA ORSA  
Source : EPA ORSA / Philippe Guignard

**Contribution de l'action au projet de territoire**

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Soutenir et encourager les filières présentes sur le territoire et les PME-PMI en concevant des produits immobiliers innovants pour répondre aux enjeux de densification et de diversification de l'activité économique
- Améliorer le maillage du réseau de transports en commun, en lien avec l'arrivée du TZen5
- Optimiser la logistique urbaine à proximité de l'A86 et de la Seine
- Dépasser les coupures et multiplier les continuités
- Organiser la logistique du « dernier kilomètre » afin de l'intégrer dans le tissu urbain et productif par l'offre de surfaces pour l'accueil d'activités logistiques dans des programmes immobiliers mixtes

**Description de l'action**

Dans le cadre des études menées sur le secteur Lugo, le projet de l'îlot Graveleau vise à développer un ensemble immobilier dense d'environ 38 000 m<sup>2</sup> SHON répondant à l'enjeu de revitalisation du développement économique et de l'emploi sur le secteur du Lugo à Choisy-le-Roi. Depuis, il est par ailleurs identifié par le STIF comme le site privilégié pour le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) du TZen 5. Directement accessible par l'autoroute A86, il devra permettre de démontrer le potentiel d'association de plusieurs catégories d'activités de différentes filières (logistique, activités PME-PMI et site de maintenance) en zone dense (et pourra être complété par une offre en bureaux liés à ces mêmes activités).

Ainsi, ce démonstrateur constituera un signal architectural fort, de par sa hauteur, sa densité, et son architecture contemporaine intégrant des objectifs environnementaux ambitieux. Cet

	<p>ensemble immobilier deviendra ainsi l'une des « portes d'entrée » de la Ville de Choisy-le-Roi, visible depuis l'autoroute A86, renforçant les liens entre les quartiers du Lugo et des Ardoines de part et d'autre de l'A86. Enfin, sa capacité à générer des flux (collaborateurs entreprises, marchandises...) et à polariser l'activité économique fera de ce démonstrateur un élément novateur et structurant dans le fonctionnement du futur quartier renouvelé du Lugo.</p> <p>En fonction de la demande des utilisateurs, avec un invariant que constitue le SMR du TZen 5 si le STIF confirme ce site, en lien avec la ville de Choisy-le-Roi, la programmation de l'ensemble immobilier proposé pourra être dédiée à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un utilisateur unique (plusieurs enseignes d'une même société regroupées par exemple) avec une segmentation horizontale ou verticale de l'ensemble immobilier pour accueillir plusieurs typologies de surfaces (logistique urbaine, activités PME/PMI, bureaux, showroom, commerces...)</li> <li>• plusieurs utilisateurs avec des sous-ensembles immobiliers accolés pouvant regrouper plusieurs typologies de surfaces (logistique urbaine, activités PME/PMI, bureaux, showroom, commerces...)</li> </ul> <p>La consommation énergétique et son impact sur l'environnement seront minimisés par la qualité des isolations thermique et phonique et par l'utilisation possible des énergies renouvelables (BePOS).</p>
<b>Etat d'avancement</b>	Si la nouvelle fonction d'accueil du site SMR sur ce site Graveleau est confirmée, cela impliquera le lancement de nouvelles études par les acteurs du projet.
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Pilotage</b>	Le pilotage de ce projet dépendra du choix du STIF de réaliser son site de maintenance sur le site Graveleau. A compléter ultérieurement.
<b>Maîtrise foncière</b>	Le foncier est maîtrisé par l'EPFIF dans le cadre de la convention tripartite EPFIF-EPA ORSA-Ville de Choisy-le-Roi.
<b>Phasage</b>	A compléter ultérieurement
<b>Estimation du coût global</b>	A ce stade il est impossible de mentionner le coût d'investissement exact relatif à l'opération. Par ailleurs, ce coût est à mettre en relation avec les investissements qui seront réalisés sur le SMR.
<b>Plan de financement</b>	L'îlot Graveleau a été « pré-sélectionné » dans le cadre du Programme d'Investissement d'Avenir (Volet Ville de Demain - Ecocité). Ainsi, l'Etat pourra contribuer, sous forme de prise de participation, au montage et au financement de l'îlot dès que le projet sera stabilisé techniquement, juridiquement et financièrement.
<b>Partenariats</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ville de Choisy-le-Roi</li> <li>• EPA ORSA</li> <li>• STIF</li> <li>• Conseil Général du Val-de-Marne</li> <li>• Caisse des Dépôts et Consignations</li> </ul>
<b>Actions liées</b>	Projet du Lugo, ZAC des Ardoines, et les actions qui leur sont liées, insertion urbaine de l'A86
<b>Mise à jour de la fiche</b>	05/04/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### L'îlot Seine Cavell à Vitry-sur-Seine

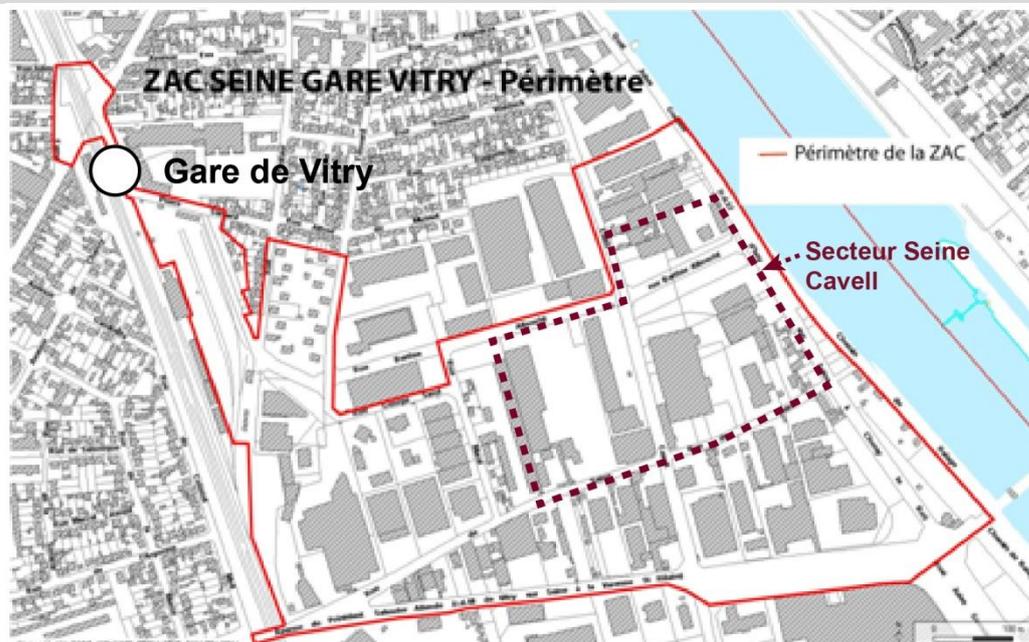
*Une offre de locaux d'activités dense au sein d'un îlot mixte et innovant*

Fiche action

# 38

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé



Lesecteur opérationnel Seine Cavell, dans la ZAC Seine Gare Vitry

Source : EPA ORSA

L'îlot Seine Cavell (environ 4 ha) se situe au sein du secteur opérationnel Seine Cavell, dans la ZAC Seine Gare Vitry, à proximité de la gare de RER C de Vitry-sur-Seine.

##### Contribution de l'action au projet de territoire

- Soutenir et encourager les filières présentes sur le territoire et les PME/PMI en concevant des produits immobiliers innovants pour répondre aux enjeux de densification et de diversification de l'activité économique
- Organiser la logistique du « dernier kilomètre » afin de l'intégrer dans le tissu urbain et productif par l'offre de surfaces pour l'accueil d'activités logistiques dans des programmes immobiliers mixtes

##### Description de l'action

Il a vocation à accueillir environ 75 000 m<sup>2</sup> SHON dédiés aux activités économiques (estimations du dossier de création de la ZAC, validé par le CA de l'EPA ORSA en décembre 2011). Il sera innovant et démontrera l'opportunité d'intégration d'activités productives et logistiques dans un quartier de ville métropolitain.

La stratégie de développement urbain consiste à lancer une consultation d'opérateurs pour la conception et la réalisation du secteur Seine Cavell. Celui-ci adoptera une forme et une densité cohérentes avec l'ensemble des formes urbaines développées sur la ZAC Seine Gare Vitry. Un maître d'œuvre urbain sera mandaté pour « piloter » le développement du secteur et fournira les éléments de cadrage urbain nécessaires à la consultation d'opérateurs.

L'îlot pourra développer plusieurs typologies de surfaces et d'utilisateurs dans un ensemble immobilier dense : activités PME/PMI (production, transformation, stockage, showroom), logistique urbaine et bureaux (fonction siège social des activités implantées). De plus, à proximité de la gare RER C de Vitry-sur-Seine, entre les voies ferrées et la Seine, l'îlot Seine-Cavell présente un enjeu fort de relogement des entreprises locales, permettant le maintien des activités productives du territoire.

	<p>En fonction de la demande des utilisateurs, la programmation de l'ensemble immobilier proposé pourra être dédiée à un utilisateur unique (plusieurs enseignes d'une même société regroupées par exemple) avec une segmentation horizontale ou verticale des bâtiments pour accueillir plusieurs typologies de surfaces (logistique urbaine, activités PME/PMI, bureaux, showroom, commerces,...) ou plusieurs utilisateurs avec des sous-ensembles immobiliers accolés pouvant regrouper plusieurs typologies de surfaces (logistique urbaine, activités PME/PMI, bureaux, showroom, commerces,...).</p> <p>La programmation reste en cours de définition et sera précisée courant 2013.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	<p><u>2012</u> : Création de la ZAC Seine Gare Vitry</p> <p><u>Nov. 2012</u> : Germe et Jam désignés urbanistes coordinateurs de la ZAC</p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Aménageur de la ZAC Seine Gare Vitry : EPA ORSA
<b>Maîtrise foncière</b>	Le foncier est maîtrisé par l'EPA ORSA qui cèdera le terrain à l'opérateur lauréat répondant aux cahiers des charges techniques du secteur Seine Cavell.
<b>Phasage</b>	<p>Premier semestre 2013 : lancement d'une consultation d'opérateurs pour la réalisation du secteur Seine Cavell, contenant l'îlot d'activités denses.</p> <p>Livraison envisagée pour 2015</p>
<b>Estimation du coût global</b>	La consultation d'opérateurs n'ayant pas encore été lancée par l'EPA ORSA, il est difficile de mentionner le coût d'investissement relatif à l'opération. L'opérateur lauréat sera en mesure de fournir l'ensemble des éléments financiers relatif au produit immobilier qu'il concevra et réalisera.
<b>Plan de financement</b>	L'îlot Seine Cavell est jugé « éligible » dans le cadre du Programme d'Investissement d'Avenir (Volet Ville de Demain - Ecocité). Ainsi, l'Etat pourra contribuer, sous forme de prise de participation, au montage et au financement de l'îlot dès que le projet sera stabilisé techniquement, juridiquement et financièrement.
<b>Partenariats</b>	L'EPA ORSA travaille en lien étroit avec la ville de Vitry-sur-Seine et les partenaires institutionnels et économiques.
<b>Actions liées</b>	ZAC Seine Gare Vitry et les actions liées au projet urbain, Projet écocampus à Vitry-sur-Seine
<b>Mise à jour de la fiche</b>	04/2013

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<p><b>Le secteur Descartes (anciennement ED-Dachser) à Vitry-sur-Seine</b></p> <p><i>Une offre de locaux d'activités dense au sein d'îlots mixtes et innovants</i></p>	<p>Fiche action</p> <p><b>39</b></p>
<b>Présentation de l'action</b>	
<p><b>Localisation, périmètre envisagé</b></p>	<p>Le secteur Descartes / ED-Dachser (environ 6,5 ha) se situe à proximité du pôle multimodal des Ardoines et de l'A86, à l'interface entre quartiers existants et futurs quartiers des Grandes Ardoines, au sein de la ZAC Gare Ardoines.</p>  <p>Source : EPA ORSA</p>
<p><b>Contribution de l'action au projet de territoire</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir et encourager les filières présentes sur le territoire et les PME/PMI en concevant des produits immobiliers innovants pour répondre aux enjeux de densification et de diversification de l'activité économique</li> <li>• Organiser la logistique du « dernier kilomètre » afin de l'intégrer dans le tissu urbain et productif par l'offre de surfaces pour l'accueil d'activités logistiques dans des programmes immobiliers mixtes</li> </ul>
<p><b>Description de l'action</b></p>	<p>L'objectif est de développer des surfaces dédiées à de l'activité économique (45 000 m<sup>2</sup> SHON env.) au sein d'îlots mixtes dans le secteur Descartes / ED-Dachser, dans lequel seront associées d'autres fonctions urbaines (logements, équipement public...). Ce secteur est jugé prioritaire et servira de lieu d'expérimentation pour les îlots mixtes.</p> <p>Du fait de sa proximité avec le pôle multimodal des Ardoines, l'A86, et de grands établissements économiques tels que le centre de recherche de Sanofi, ce secteur est un lieu propice au développement d'activités tertiaires, productives et logistiques. Ces différentes filières seront réunies dans un même îlot, permettant une optimisation de l'espace, tout en permettant le développement des entreprises et une fertilisation croisée entre les activités. Inscrit dans son territoire, le secteur Descartes/ED Dachser accueillera également le Centre Technique Municipal de Vitry dont l'enjeu de relocalisation immédiate est très fort. Cet équipement public sera conçu selon la même logique de compactage des surfaces appliquée aux démonstrateurs économiques.</p> <p>A l'interface entre les quartiers existants et le nouveau quartier des Ardoines, le secteur s'intégrera dans le paysage urbain et participera aux échanges entre les différents quartiers. Pour ce faire, le secteur sera traversé par une nouvelle liaison est-ouest reliant les équipements du quartier du 8 mai 1945 à l'ouest à la croisée des Ardoines à l'est.</p> <p>Les surfaces économiques intégrées à un ensemble immobilier dense développées sur le secteur Descartes / ED Dachser se veulent représentatives de la dynamique des Grandes Ardoines en tirant parti des atouts déjà présents sur le territoire et en intégrant les territoires voisins à la</p>

	<p>dynamique de ce futur quartier.</p> <p>La stratégie de développement urbain consiste à lancer une consultation d'opérateurs pour la conception et la réalisation de ce secteur opérationnel, dans lequel chaque fonction urbaine aura une forme et une densité cohérente. Un maître d'œuvre urbain sera mandaté pour piloter le développement de ce secteur opérationnel et fournira les éléments de cadrage urbain nécessaires à la consultation d'opérateurs.</p> <p>Au sein du secteur, l'ensemble des surfaces économiques pourra être constitué d'activités PME-PMI (production, transformation, stockage, showroom), de logistique urbaine, et de bureaux (fonction siège social des activités implantées).</p> <p>Aussi la « démonstration » se réalisera à l'échelle du bâtiment et à celle de l'îlot.</p> <p>En fonction de la demande des utilisateurs, la programmation de l'ensemble immobilier proposé pourra être dédiée à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un utilisateur unique (plusieurs enseignes d'une même société regroupées par exemple) avec une segmentation horizontale ou verticale de l'ensemble immobilier pour accueillir plusieurs typologies de surfaces (logistique urbaine, activités PME/PMI, bureaux, showroom, commerces,...)</li> <li>• plusieurs utilisateurs avec des sous-ensembles immobiliers accolés pouvant regrouper plusieurs typologies de surfaces (logistique urbaine, activités PME/PMI, bureaux, showroom, commerces,...)</li> </ul> <p>La programmation reste en cours de définition et sera précisée courant 2013.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	<p><u>2012</u> : Création de la ZAC Gare Ardoines</p> <p><u>Nov. 2013</u> : STAR Stratégies + Architecture et Floris Alkemade Architect désignés urbanistes coordinateurs de la ZAC</p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Aménageur de la ZAC Gare Ardoines : EPA ORSA
<b>Maîtrise foncière</b>	Le foncier est maîtrisé par l'EPA ORSA qui cèdera le terrain à l'opérateur lauréat répondant au cahier des charges technique.
<b>Phasage</b>	<p><u>Premier semestre 2013</u> : lancement d'une consultation d'opérateurs pour la réalisation du secteur Descartes / ED-Dachser.</p> <p>Livraison envisagée pour 2015</p>
<b>Estimation du coût global</b>	La consultation d'opérateurs n'ayant pas encore été lancée par l'EPA ORSA, il est difficile de mentionner le coût d'investissement relatif à l'opération. L'opérateur lauréat sera en mesure de fournir l'ensemble des éléments financiers relatifs au produit immobilier qu'il concevra et réalisera.
<b>Plan de financement</b>	Le secteur Descartes / ED-Dachser ayant été pré-sélectionné dans le cadre du Programme d'Investissement d'Avenir, l'Etat pourra contribuer, sous forme de prise de participation, au montage et au financement dès que le projet sera stabilisé techniquement, juridiquement et financièrement.
<b>Partenariats</b>	L'EPA ORSA travaille en étroite partenariat avec la ville de Vitry-sur-Seine et les partenaires institutionnels et économiques.
<b>Actions liées</b>	ZAC Gare Ardoines et toutes les actions qui sont liées à la réalisation de la ZAC
<b>Mise à jour de la fiche</b>	28/02/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### L'îlot Léon Geffroy à Vitry-sur-Seine

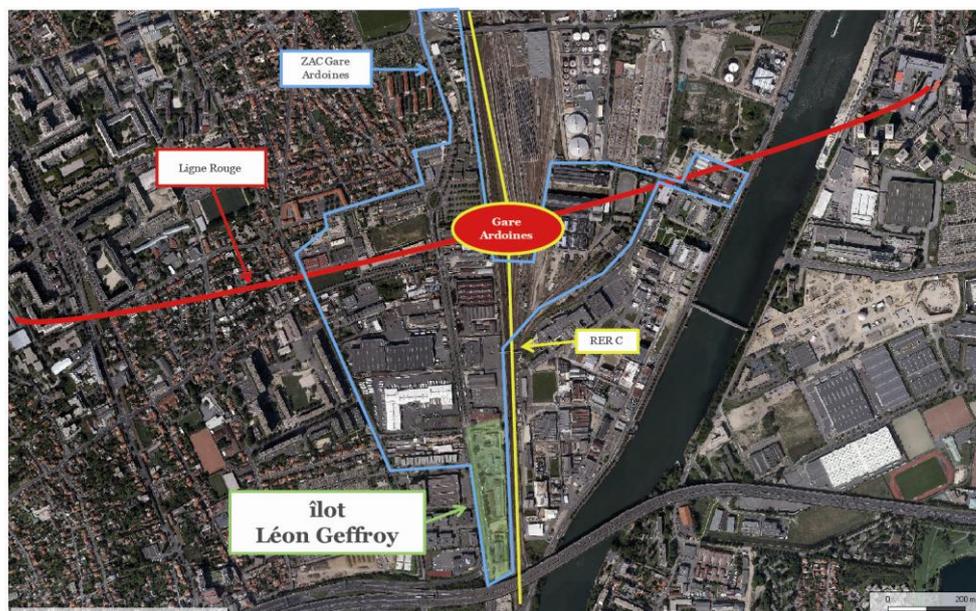
*Une offre de locaux d'activités dense au sein d'un îlot mixte et innovant*

Fiche action

# 40

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé



**L'îlot Léon Geffroy : au sud de la ZAC Gare Ardoines, à proximité directe de l'A 86, entre le futur pôle multimodal des Ardoines et le pôle Intermodal de Cholsy-le-Rol, le long de l'avenue Léon Geffroy.**

Source : EPA ORSA

##### Contribution de l'action au projet de territoire

- Soutenir et encourager les filières présentes sur le territoire et les PME/PMI en concevant des produits immobiliers innovants pour répondre aux enjeux de densification et de diversification de l'activité économique
- Organiser la logistique du « dernier kilomètre » afin de l'intégrer dans le tissu urbain et productif par l'offre de surfaces pour l'accueil d'activités logistiques dans des programmes immobiliers mixtes

##### Description de l'action

L'objectif de l'action est d'étudier le développement sur l'îlot « Léon Geffroy » (environ 3 ha) d'un espace mixte accueillant, de façon imbriquée et innovante, équipement public et activités de différentes filières (constituant un « démonstrateur économique et urbain »). Cet îlot est situé au sein de la ZAC Gare Ardoines aménagée par l'EPA ORSA.

La Société du Grand Paris a manifesté son intérêt pour cet îlot afin d'y installer un Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) lié à l'exploitation de la ligne 15 du Grand Paris Express. Cet emplacement est aujourd'hui validé et il est étudié la faisabilité d'installer en complément du SMI un ensemble à vocation économique autonome en propriété et en gestion.

Au même titre que l'îlot Graveleau, de l'autre côté de l'autoroute, il sera étudié la possibilité que l'îlot Léon Geffroy accueille un signal marquant l'entrée de ville et un vecteur de la dynamique intercommunale des Grandes Ardoines. Le démonstrateur pourrait adopter une forme et une densité cohérentes avec le projet urbain développé sur la ZAC Gare Ardoines et l'ensemble des formes urbaines.

Les éléments de cadrage et préconisations urbaines de l'îlot seront fournies par l'aménageur de la ZAC.

Le démonstrateur économique et urbain pourrait développer plusieurs typologies de surfaces et d'utilisateurs dans un ensemble immobilier dense :

- Un volume dédié au SMI,

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des activités PME/PMI (production, transformation, stockage, showroom),</li> <li>• De la logistique urbaine,</li> <li>• Des bureaux (fonction siège social des activités implantées).</li> </ul>
<b>Etat d'avancement</b>	
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maître d'ouvrage / Pilotage</b>	SGP maître d'ouvrage du SMI EPA ORSA aménageur de la ZAC
<b>Maîtrise foncière</b>	<p>Une partie du terrain appartient à RFF (environ 2 ha), le restant appartenant à des propriétaires privés.</p> <p>Suite à la localisation du site de maintenance des Infrastructures du GPE, un avenant au protocole foncier de 2010 sera contractualisé en faveur d'une cession directe entre RFF et la SGP.</p> <p>La signature d'une convention bipartite entre l'EPA ORSA /la SGP intégrant une fiche de lot exprimant les objectifs environnementaux, urbains et architecturaux dans le programme à considérer sur le site Léon Geffroy est envisagée.</p>
<b>Phasage</b>	A compléter ultérieurement
<b>Estimation du coût global</b>	A compléter ultérieurement
<b>Plan de financement</b>	A compléter ultérieurement
<b>Partenariats</b>	L'EPA ORSA et la SGP travaillent avec la Ville de Vitry-sur-Seine, le CG 94, RFF-SNCF...
<b>Actions liées</b>	ZAC des Ardoines et actions liées au projet, Station DSEA
<b>Mise à jour de la fiche</b>	10/04/2013

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Etude de positionnement économique d'Alfortville</b>	Fiche action <b>41</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	Cette étude a pour objet le développement économique sur le territoire de la Ville d'Alfortville. Le périmètre global de l'étude devra cependant, nécessairement porter sur un périmètre élargi compris entre Plaine centrale et Seine Amont afin d'envisager un positionnement économique en adéquation avec le contexte proche.
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	Cette étude pourra permettre l'enrichissement du CDT des Grandes Ardoines, amené à évoluer, par de nouvelles orientations et actions ciblées sur la Ville d'Alfortville. Elle devra notamment déterminer comment il est possible de conforter et de concilier développement économique et développement urbain sur un territoire fortement marqué par les activités économiques notamment au sud de la Ville.
<b>Description de l'action</b>	<p>Le développement urbain de la Ville d'Alfortville surtout orienté jusqu'à maintenant sur le logement questionne le développement économique de la Ville. Ville anciennement industrielle à l'instar de l'ensemble du secteur de la Seine Amont, son développement économique s'est avant tout réalisé au sud sur de grandes emprises appartenant à GDF (ZAE Val de Seine). Cette expansion économique, à l'exception du projet de parc d'activités PME-PMI/hôtel d'entreprises sur le site Ex-BHV, est en voie de s'achever puisque les disponibilités foncières dans cette zone se sont considérablement amoindries. Pourtant, de petites ZAE forment parfois des enclaves dans le tissu urbain: ZAE Toulon Activités, ZAE Jardins d'Alfortville, Volta. Ces ZAE sont complétées par des activités résiduelles au sein du tissu urbain qui posent la question de la cohabitation avec le logement, de l'obsolescence de ces locaux ainsi que de leur mutation.</p> <p>Par ailleurs, Alfortville se trouve à la croisée de 2 axes/pôles de développement urbain et économique influents : à l'ouest, le territoire de Seine-Amont, territoire en profonde mutation et à l'est le pôle tertiaire, de recherche, et commercial de Créteil.</p> <p>Enfin, l'arrivée du Grand Paris Express renforcera l'attractivité de la Ville pour l'habitat et les activités économiques.</p> <p>L'étude de positionnement économique aura donc plusieurs objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mener une réflexion sur le devenir des activités économiques sur le territoire de la commune d'Alfortville.</li> <li>• Etre un outil d'aide à la décision pour la Ville et Plaine centrale sur la question du maintien et du renforcement ou de la mutation des activités économiques inscrites dans le tissu urbain.</li> <li>• Déterminer quel est le positionnement économique spécifique par rapport aux territoires environnants et notamment les filières sur lesquelles il est possible de s'appuyer et avec quelle complémentarité.</li> <li>• Identifier des actions à mener.</li> </ul> <p>L'étude sera composée d'un diagnostic analysant à la fois le tissu économique d'Alfortville, sa spécialisation, les filières représentées et leur insertion dans le tissu urbain. Plusieurs thèmes devront être abordés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'immobilier d'entreprises (qualité, mutabilité), localisation des activités économiques (ZAE, entreprises dans le diffus) et les potentiels en termes d'aménagement et d'implantation</li> <li>• La tertiarisation du territoire : quelle opportunité de renforcer l'immobilier tertiaire ?</li> <li>• Les filières économiques envisageables et la valorisation des pépites du territoire (Sanofi, lycée Maximilien Perret, GRT Gaz, Chinagora).</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'appareil commercial de la ville.</li> <li>• Le rapport entre la Seine et l'activité économique (Question du Port Autonome de Paris).</li> <li>• Le positionnement économique par rapport aux villes et territoires voisins</li> <li>• La vision de la Ville par les entreprises.</li> <li>• L'opportunité d'engager une réflexion innovante sur l'intégration des enjeux de logistique urbaine dans la ville selon une approche qualitative, au service du territoire, limitant les nuisances pour les populations.</li> </ul> <p>Une analyse type SWOT ainsi que des éléments prospectifs permettront à cette étude d'être un outil d'aide à la décision.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Communauté d'Agglomération de la Plaine centrale du Val-de-Marne
<b>Pilotage</b>	Communauté d'Agglomération Plaine centrale et Ville d'Alfortville
<b>Maîtrise foncière</b>	Sans objet
<b>Phasage</b>	L'étude pourrait être lancée en 2014, le budget de la Communauté d'Agglomération de la Plaine centrale n'ayant pas budgété pour 2013.
<b>Estimation du coût global</b>	Une estimation d'une telle étude peut être faite à hauteur de 70 000€.
<b>Plan de financement</b>	Sans objet
<b>Partenariats</b>	Sans objet
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	Un cabinet d'études pourra être missionné pour réaliser une telle étude.
<b>Actions liées</b>	Sans objet
<b>Mise à jour de la fiche</b>	22/03/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### AMO accompagnement des entreprises sur les ZAC des Ardoines

Fiche action

# 42

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

L'action concerne le tissu économique des PME-PMI artisanales et industrielles localisé sur les deux ZAC des Ardoines: Seine Gare Vitry et Gare Ardoines.



Source : EPA ORSA

##### Contribution de l'action au projet de territoire

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Soutenir et encourager les filières présentes sur le territoire et les PME-PMI en accompagnant le déplacement d'entreprises impactées par les opérations d'aménagement,
- Faciliter l'émergence et l'ancrage territorial des entreprises locales ou d'industries innovantes qui ont besoin d'un accompagnement particulier,
- Soutenir et encourager les filières présentes sur le territoire et les PME-PMI en développant une offre de locaux adaptés spatialement (standards de production) et économiquement (conditions du marché) au maintien et à la modernisation des fonctions productives et industrielles spécifiques
- Soutenir et encourager les filières présentes sur le territoire et les PME/PMI en concevant des produits immobiliers innovants pour répondre aux enjeux de densification et de diversification de l'activité économique

##### Description de l'action

L'action concerne la réalisation d'une AMO visant l'accompagnement des entreprises actuelles des Ardoines pour lesquelles une relocalisation dans le cadre du projet est à étudier. La mission de l'AMO consistera en une étude de leurs besoins spécifiques et des propositions de relocalisation au sein des nouvelles constructions mises en place dans les projets lorsque cela sera possible, ou ailleurs sur la ville de Vitry et à défaut sur le territoire ORSA.

##### Etat d'avancement

Appel d'offre en 2013

##### Mise en œuvre

##### Pilotage

EPA ORSA en lien étroit avec la ville de Vitry-sur-Seine

##### Maîtrise foncière

Sans objet

##### Phasage

Durée de l'étude : de 1 à 4 ans selon les demandes de la maîtrise d'ouvrage

##### Estimation du coût global

A compléter suite à la réception des offres.

##### Plan de financement

EPA ORSA dans le cadre de la conduite du projet d'aménagement des Ardoines.

##### Partenariats

L'EPA ORSA réalisera cette étude en partenariat avec la ville de Vitry-sur-Seine et les acteurs

	économiques locaux.
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	Non déterminé à ce jour
<b>Actions liées</b>	Locaux d'activités denses au sein d'îlots mixtes et innovants (Seine Cavell, Descartes/ED-Dachser, Léon Geffroy), aménagement des ZAC Gare Ardoines et Seine Gare Vitry
<b>Mise à jour de la fiche action</b>	15/02/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Cluster « Eau-Milieus-Sols » en Seine-Amont

Fiche action

# 43

#### Présentation de l'action

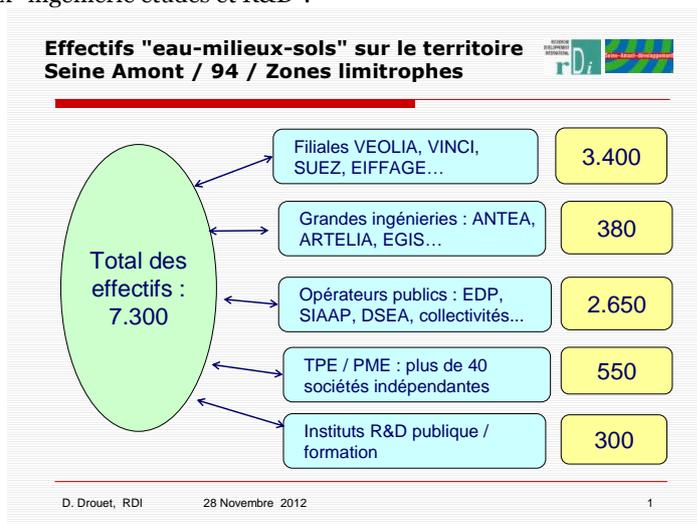
##### Localisation, périmètre envisagé

Avec une croissance de 4 à 5% par an au niveau mondial et l'émergence de nouvelles demandes en France (DCE, durcissement des réglementations), les marchés "Eau-Milieus-Sols" constituent une véritable opportunité économique, qui répond à des besoins essentiels en matière de développement durable.

Le potentiel économique de la filière "Eau-Milieus-Sols" en Ile-de-France est supérieur à celui des autres régions françaises. Cependant ce potentiel francilien n'est pas structuré et n'a actuellement aucune existence collective. A ce titre, le territoire du CDT Grandes Ardoines élargi (Association Seine-Amont Développement) a commandé une première étude de diagnostic et de faisabilité pour la création d'un cluster « Eau-Milieus-Sols » en Seine-Amont.

Il en ressort que "**Seine Amont/94/Paris Sud et Est**", situé à la confluence de deux grands fleuves (la Seine et la Marne) et où sont implantés de nombreux grands équipements (1er territoire français pour le volume d'eau potable produite), dispose d'un tissu économique et d'activité de recherche / formation très complet dans le domaine "Eau-Milieus-Sols" :

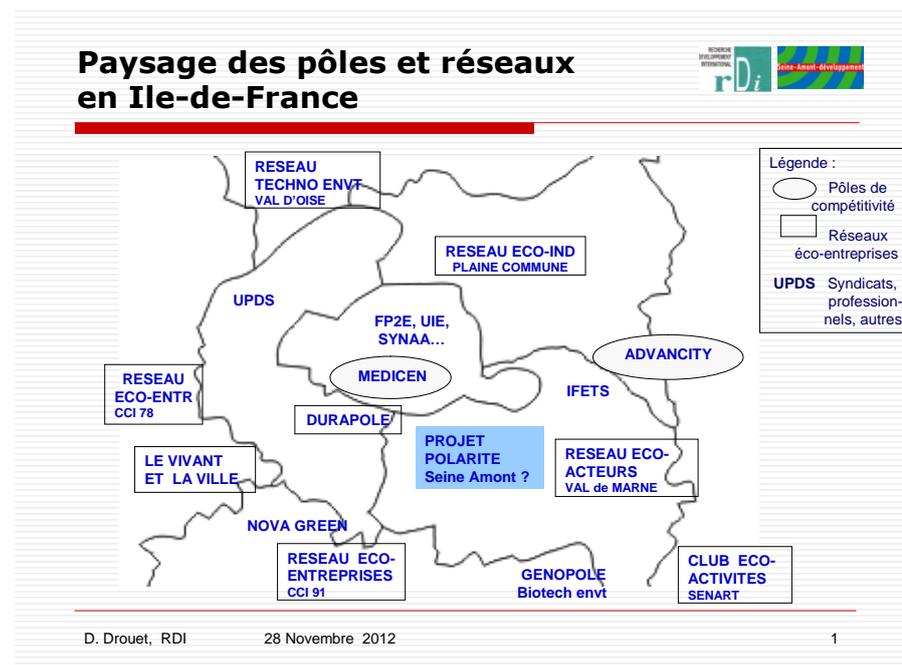
- En premier lieu, le territoire concentre 35 % des effectifs franciliens de la filière (7.300 personnes réparties dans une centaine d'établissements) et plus de 10 % des effectifs nationaux "ingénierie études et R&D".



Source : Seine Amont Développement / RDI

- D'autre part, le tissu d'entreprises et d'opérateurs publics est particulièrement complet, allant des PME technologiques aux leaders mondiaux du secteur en passant par de grandes ingénieries et des filiales de groupes étrangers. Ainsi, Veolia, Vinci, Suez, Eau de Paris, le SIAAP et la DSEA 94 ont chacun des effectifs de plusieurs centaines de salariés sur le territoire. De plus, certaines entreprises sont déjà positionnées sur les marchés en émergence et d'autres actives sur les marchés internationaux.
- Autre aspect très important, ce tissu intègre six des grands laboratoires de recherche publique leaders sur les thématiques "Eau-Milieus-Sols". Ces laboratoires sont particulièrement bien articulés à l'ensemble de la recherche francilienne et aux capacités de formation et se trouvent renforcés par la présence du siège de l'Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques, par le développement de la plateforme AquaFutura et par le potentiel de synergies avec les pôles de compétitivité Advancity et Medicen.
- L'ensemble de ce potentiel (entreprises, recherche, formation) est suffisamment complet

sur les 3 composantes de la filière pour apporter des solutions répondant aux convergences "Eau-Milieux-Sols".



Source : Seine Amont Développement / RDI

De plus, le territoire Seine Amont / 94 / Paris Sud et Est est caractérisé par un foncier disponible pour des activités économiques et par un environnement urbain particulièrement adapté à des expérimentations et projets innovants (opérations urbaines, grands fleuves et leurs berges, sites des usines des eaux, eaux souterraines, problématiques sols, etc.).

Enfin les collectivités territoriales sont déjà mobilisées conjointement et porteuses d'initiatives de "territoire innovant", notamment dans le cadre du Plan éco-activités du Val-de-Marne et du projet de Plan Stratégique de Développement Economique du Val-de-Marne.

Aussi, au regard de ces atouts, le territoire "Seine Amont / 94 / Paris Sud et Est" s'organise et entreprend des initiatives liées à une polarité "Eau-Milieux-Sols".

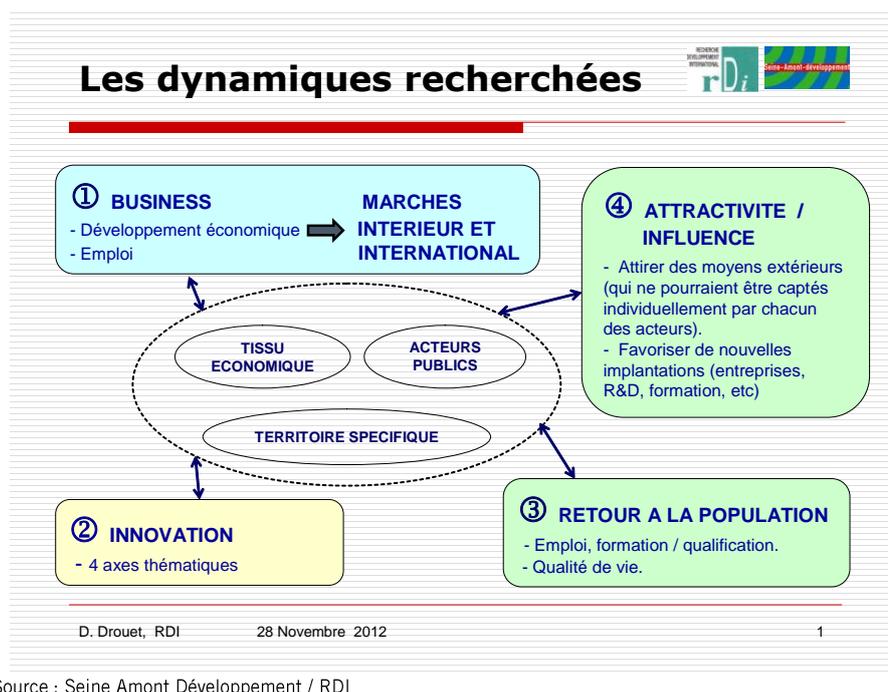
La création et le développement d'un cluster Eau-milieux-sols de dimension régionale s'inscrit pleinement dans la stratégie territoriale du CDT comme une de ses principales orientations économiques et comme un enjeu d'aménagement, avec l'offre nouvelle et en devenir en matière d'immobilier d'entreprises.

### Contribution de l'action au projet de territoire

#### L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Renforcer le rôle pivot du territoire à l'interface des filières stratégiques innovantes avec la rencontre d'une filière économique (comprise ici au sens large, incluant les activités de recherche et de formation), d'un engagement des collectivités locales et d'un territoire spécifique
- Soutenir et encourager les filières présentes sur le territoire et les PME-PMI  
Le projet de polarité vise ainsi à accompagner un processus déjà engagé dans quatre directions principales :
- L'accès aux marchés et le développement des entreprises.
- L'innovation en lien avec le territoire.
- L'attractivité et l'influence du territoire.

- Les retombées pour la population.



### Description de l'action

Accompagnement dans la création d'un cluster « Eau-Milieus-Sols » en Seine-Amont en général, sur le territoire du CDT des Grandes Ardoines en particulier

### Etat d'avancement

Dès 2010, plusieurs initiatives ont été engagées par les acteurs locaux, démontrant une mobilisation territoriale à vocation métropolitaine pour répondre à ces enjeux économiques et sociétaux :

- La conférence "la filière eau : un potentiel économique" (Avril 2010) et la réunion de principaux acteurs de la filière (Novembre 2010) à Choisy-le-Roi.
- La réflexion menée par Orly sur un lieu d'expérimentation et de recherche en milieu naturel.
- La création de la Plate-forme AquaFutura à Ivry-sur-Seine (en cours).
- Le soutien au pôle de compétitivité Advancity, voté en Janvier 2011 par le Conseil Général du Val-de-Marne.
- La création du Réseau départemental des éco-activités.
- L'adoption du Plan Bleu par le CG 94 (2009) et les réflexions sur les Trames Vertes et Bleues.
- La réponse à l'appel à initiatives de Paris Métropole permettant au projet "pôle de l'eau en vallée de Seine" d'être labellisé "initiative métropolitaine".
- L'inscription du projet de Cluster "Eau-Milieus-Sols" au Plan Stratégique de Développement Economique du Val-de-Marne (en cours).
- Initiative de lancement du Cluster « Eaux Milieus Sols » le 26 février 2013 à l'usine des Eaux du SEDIF à Choisy-le-Roi (ASAD et Agence de Développement du Val-de-Marne).

Novembre 2011: une mission d'étude destinée à apprécier la faisabilité d'une démarche partenariale de valorisation économique de la filière eau- milieux – sols confiée à l'association Seine-Amont Développement.

Novembre 2012: faisabilité confirmée de la création d'une polarité Eau-milieus-sols et son important potentiel de développement économique dans quatre domaines thématiques car complémentaires de ceux des pôles de compétitivité labellisés sur d'autres territoires (pour mémoire : EAU en Languedoc-Roussillon-PACA-Midi Pyrénées, HYDREOS en Lorraine-Alsace et DREAM dans la région Centre) :

A – Interfaces sols / qualité de l'eau et milieux aquatiques.

B – Gestion urbaine de l'eau.

	<p>C – Rendements / maîtrise de l'énergie et des GES / TIC. D – Micropolluants et problématiques eau / santé.</p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	La mission est pilotée par Seine-Amont développement, associant Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Orly, Vitry-sur-Seine et le Conseil général du Val-de-Marne, en articulation avec la ville de Paris (chargée du projet AquaFutura) et en étroite collaboration avec l'Etat via la DIRECCTE.
<b>Pilotage</b>	Seine-Amont Développement
<b>Maîtrise foncière</b> <i>s'il y a lieu</i>	<p>Soixante-dix-neuf hectares du foncier de la Seine-Amont sont occupés par trois sites :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• à Ivry-sur-Seine, une usine des Eaux de Paris est en cours de reconversion</li> <li>• à Choisy-le-Roi, une usine en activité du SEDIF (syndicat des eaux d'Île-de-France), exploitée par Véolia Eau ;</li> <li>• à Orly, une usine en activité des Eaux de Paris.</li> </ul> <p>Par ailleurs, des potentialités foncières à définir sur les projets urbains en cours sur les communes sont identifiées.</p>
<b>Phasage</b>	<div style="text-align: center;"> <h3>Proposition de calendrier de mise en œuvre</h3> <p><b>2012</b>                      <b>2013 - 2014</b>                      <b>2015.....</b></p> <p><b>PHASE 1</b> <b>CONCEPTION</b> — Co-construction du positionnement Mobilisation initiale entreprises et acteurs Vision stratégique</p> <p>→ Décision Elus →</p> <p><b>PHASE 2</b> <b>MONTAGE</b> 1ers ACTIONS / PROJETS <b>MISE EN PLACE</b> <b>CLUSTER</b> <b>GOUVERNANCE</b></p> <p>→ Décision →</p> <p><b>PHASE 3</b> <b>MONTEE EN PUISSANCE</b> — Démultiplication des actions et projets Retombées économiques</p> <p>D. Drouet, RDI                      28 Novembre 2012                      1</p> </div> <p>Source : Seine Amont Développement / RDI</p>
<b>Estimation du coût global</b>	<p>Etude diagnostic finalisée : AMO cabinet RDI 2013-2014 - AMO pour la mise en place du Cluster : 110 k€ et 190 k€ pour 2013 et 2013 2015 : mise en place d'une structure opérationnelle : 380 k€</p>
<b>Plan de financement</b>	A définir ultérieurement
<b>Partenariats</b>	<p>Dans le cadre de l'étude de faisabilité, les acteurs principaux se sont d'ores et déjà mobilisés sur ce projet : les entreprises (grands comptes et TPE-PME), l'Agence de développement du Val-de-Marne, les opérateurs privés et publics, les acteurs de la recherche et de la formation, les collectivités territoriales (communes, intercommunalité, département, région, ville de Paris, l'EPA ORSA), le pôle de compétitivité Advancity, etc...)</p> <p>Et d'autres acteurs ciblés : La Caisse des dépôts et Consignation, La Région IDF, le CFI, Les Pôles de compétitivité et clusters spécialisés sur l'eau : « EAU », « HYDREOS » et « DREAM »</p> <p>L'élaboration du projet de cluster prend en considération les structures déjà en place au niveau francilien et au plan national. Il prévoit de développer les synergies et partenariats avec différentes structures.</p> <p>Ceci concerne en premier lieu le Pôle de compétitivité Advancity vis-à-vis duquel l'établissement d'un partenariat revêt une importance stratégique.</p>

	<p>Ceci concerne aussi AquaFutura, Medicen, Durapole et la grappe Le Vivant et la Ville, ainsi que Optics Valley et les pôles de compétitivité eau présents dans d'autres régions (EAU, HYDREOS, DREAM).</p> <p>Le projet fait aussi apparaître l'importance d'un « cœur de cluster » constitué des villes de Seine Amont mettant en valeur les enjeux pour ce territoire incluant celui des Grandes Ardoines :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enjeu de gouvernance : permet de décider des orientations (par ex. de peser sur les grands groupes...).</li> <li>• Enjeu de captation des entreprises et des projets : éviter l'éviction vers d'autres territoires, inciter au regroupement des entreprises de la filière sur le cœur du cluster et attirer les projets de localisation d'organismes ou de projets publics.</li> <li>• Enjeu de retombées économiques globales : des impacts a priori plus forts en terme de développement d'activités et d'emplois.</li> <li>• Enjeu d'attractivité et de promotion du territoire : les retombées d'image et d'attractivité sont plus importantes sur le cœur du cluster identifié comme pilote.</li> </ul> <p>Enfin, de nombreux acteurs économiques, que ce soient les grands opérateurs publics comme le SEDIF, les grands groupes de services tels que Véolia, les grands ingénieries comme Artélia, les PME, les laboratoires de recherche avec le LEESU de l'UPEC, ont fait savoir leurs intérêts et leurs implications dans une démarche de type cluster.</p>
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	<p>AMO : Cabinet RDI pour la phase 2</p> <p>A définir, en lien avec les projets urbains sur le territoire et l'offre nouvelle d'immobilier d'entreprises</p>
<b>Actions liées</b>	<p>Berges de Seine</p> <p>Projet du Lugo</p> <p>ZAC du Port</p>
<b>Dossier suivi par</b>	<p>Association Seine Amont Développement (Villes de Choisy-le-Roi et Vitry-sur-Seine ; Conseil Général du Val-de-Marne)</p>
<b>Mise à jour de la fiche</b>	<p>Février 2013</p>

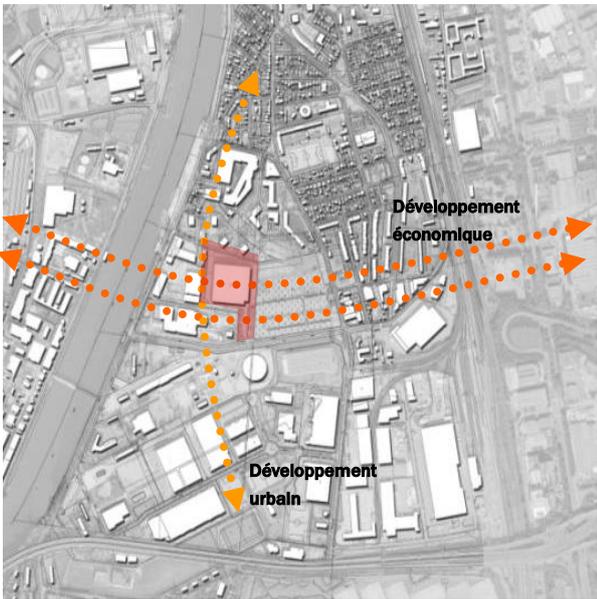
# **IV. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET FORMATION**

## **IV.2 Formation et accès à l'emploi sur le territoire**

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Implantation d'un éco-campus à Vitry-sur-Seine</b>	Fiche action <b>44</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	L'ECO CAMPUS a vocation à s'implanter à Vitry-sur-Seine, en lien avec les chantiers générés par la mise en œuvre de l'Opération d'Intérêt National aux Ardoines.
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	<p>L'action répond aux objectifs suivants du titre II :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir et encourager l'évolution des filières présentes sur le territoire (et notamment la filière Eau Milieux- Sols, le BTP ainsi que l'industrie et le génie urbain) et les PME/PMI</li> <li>• Développer et améliorer l'offre de formation pour les besoins de la population et des entreprises existantes et à venir en consolidant et en améliorant la formation initiale et continue, en lien avec le bassin d'emploi</li> <li>• Favoriser et promouvoir l'éco-aménagement de la ville déjà constituée pour une meilleure qualité de ville en favorisant la rénovation et la construction de bâtiments économes en énergie.</li> </ul>
<b>Description de l'action</b>	<p>La Chambre syndicale des entreprises d'équipement électrique de Paris et sa région (CSEEE), le Syndicat des entreprises de génie climatique et de couverture plomberie (GCCP), la Fédération Française du Bâtiment du Grand Paris (FFBGP), les Compagnons du tour de France (Fédération nationale compagnonnique des métiers du bâtiment - FNCMB et Fédération compagnonnique des métiers du bâtiment Ile-de-France) portent le projet d'implantation d'un éco-campus à Vitry-sur-Seine.</p> <p>L'ambition du projet est de former les professionnels pour anticiper puis accompagner la mise en œuvre de la réglementation thermique 2020 dans le BTP. Son originalité tient au fait de réunir en un même campus les différents corps de métiers, la formation initiale (apprentissage) et la formation continue, du CAP à l'ingénieur. Le concept de campus est renforcé par la construction à proximité immédiate d'un programme de logement spécifique. L'accès à une restauration et à des équipements sportifs adaptés aux besoins des élèves constituent également des prérequis du projet.</p> <p>La structure d'apprentissage installée dans l'ECO CAMPUS regroupera trois structures existantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le CFA Couverture Plomberie (aujourd'hui hébergé au sein du lycée Maximilien Perret d'Alfortville),</li> <li>- le CFA Delépine (aujourd'hui à Paris Nation),</li> <li>- une annexe du CFA de la FCMB IDF (St Thibault des Vignes Seine et Marne).</li> </ul> <p>Un espace de démonstration des métiers du bâtiment, à destination des élèves voire des professionnels, sera intégré au projet.</p> <p>L'ECO CAMPUS vise à accueillir environ 1100 apprentis (+50% par rapport aux effectifs actuels), environ 10 000 stagiaires en formation continue et une équipe de 50 professionnels de l'enseignement technique.</p> <p>L'ECO CAMPUS nouera de nombreux partenariats dans le domaine de la formation, de l'information et de l'orientation, de l'insertion professionnelle.</p> <p><u>En ce qui concerne la formation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avec les trois lycées professionnels du Val de Marne liés aux métiers du bâtiment : le lycée des métiers Maximilien Perret, le Lycée Jean Macé, le Lycée Adolphe Chérioux.</li> <li>- Avec les partenaires académiques suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'UFA de l'académie de Créteil et le GMTI 94 (Greta de l'énergie - Alfortville)</li> </ul> </li> </ul>

	<p>pour une mutualisation des ressources pédagogiques (enseignants et plateformes techniques),</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>le lycée des métiers de l'énergie Raspail (Paris), le CNAM, l'ESME SUDRIA et ISUPFERE pour des poursuites d'études (BTS, DEUST, licence pro et diplômes d'ingénieur).</li> </ul> <p><u>En ce qui concerne l'information, l'orientation et l'insertion professionnelle</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Avec la Cité des métiers (Choisy le Roi) pour l'orientation et l'information sur les métiers de l'énergie</li> <li>Avec le centre de ressources de l'éco-construction d'Alfortville</li> <li>Avec le réseau des Missions locales du Val de Marne</li> <li>Avec la Maison de l'Emploi et des Entreprises des Bords de Marne</li> <li>Avec le Matériaupôle de Vitry sur Seine pour développer une culture « matériaux et procédés » en relation avec le domaine de l'efficacité énergétique</li> <li>Avec le Groupement d'Employeurs pour l'Insertion et la Qualification (GEIQ) IDF pour l'insertion professionnelle des jeunes</li> </ul> <p>L'implantation de l'ECO CAMPUS au cœur de l'Opération d'Intérêt National, à Vitry, se justifie par l'accessibilité en transports en commun du site (RER C aujourd'hui, Grand Paris Express et Tzen 5 à partir de 2020), par la présence d'un tissu d'entreprises du BTP dans la zone d'activités actuelle et par le « laboratoire à ciel ouvert » que vont constituer les opérations d'aménagement dans les années à venir.</p> <p>Enfin, la construction de l'ECO CAMPUS constituera elle-même une vitrine :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>en termes de haute performance énergétique (BEPOS),</li> <li>en termes de valeur pédagogique pour les usagers et les visiteurs,</li> <li>en termes d'optimisation d'emploi des personnes et des équipements,</li> <li>en matière de gestion énergétique et de maintenance.</li> </ul>
<b>Etat d'avancement</b>	La ville et l'EPA ORSA travaillent actuellement avec les porteurs de projet à définir la meilleure implantation possible pour l'ECO CAMPUS.
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Les porteurs de projet ont constitué une association de préfiguration en 2013. Ils ont désigné un chef de projet et se sont dotés de l'ingénierie nécessaire à la conduite des études pré-opérationnelles (programmiste, architecte dans les mois à venir).
<b>Maîtrise foncière</b>	La ville, l'EPA ORSA et les porteurs de projet visent une implantation sur des terrains déjà maîtrisés pour permettre la mise en œuvre la plus rapide du projet.
<b>Phasage</b>	La livraison de l'ECO CAMPUS pourrait intervenir à horizon 2017.
<b>Estimation du coût global</b>	Estimation à 30 Millions d'euros hors foncier.
<b>Plan de financement</b>	Le projet sera porté par une structure privée constituée des partenaires cités ci-dessus pour rechercher les financements publics habituels pour ce type de réalisation (Conseil Régional IDF, Conseil Général 94 et Grand Emprunt (PIA)).
<b>Partenariats</b>	
<b>Actions liées</b>	Création d'un centre de ressources écoconstruction – génie climatique à Alfortville
<b>Mise à jour de la fiche</b>	18/11/13



Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines	
<b>Création d'un centre de ressources éco-construction - génie climatique à Alfortville</b>	Fiche action <b>45</b>
Présentation de l'action	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	<p>A la jonction entre le secteur économique d'Alfortville et les quartiers résidentiels, situé à proximité du Lycée Maximilien Perret, du centre de recherche Gaz de France et d'installations de géothermie, le site dit de « l'ex-BHV » constitue une opportunité pour le développement de la filière des éco-activités, permettant d'ancrer les zones d'activités du sud de la ville sur l'activité de formation et de développement du lycée Maximilien Perret et du GEFEN<sup>6</sup>. Bénéficiant à l'avenir de la liaison est-ouest reliant le pôle économique des Ardoines et le pôle de recherche de Créteil, le projet s'inscrit dans une dynamique plus large, à l'échelle de la Seine Amont et de Plaine centrale.</p>  <p style="text-align: center;"><b>Le Sud d'Alfortville</b> Source : Communauté d'Agglomération Plaine Centrale du Val-de-Marne</p>
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	<p>L'action répond à des objectifs multiples :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• soutenir les entreprises œuvrant dans le domaine du développement durable, et notamment dans les domaines de l'éco-construction et du génie climatique,</li> <li>• favoriser la mutation des PME-PMI qui doivent et devront fortement se conformer aux nouvelles réglementations à caractère environnemental,</li> <li>• mettre en place des outils où pourront converger la formation, l'innovation et les activités autour d'une école ou d'un centre de formation existant, en conservant un lien fort avec le tissu économique.</li> </ul>
<b>Description de l'action</b>	<p>Cette action n'est pour le moment qu'au stade de l'étude.</p> <p>Elle vise à élaborer une structure permettant de conforter un pôle éco-activité déjà présent sur la commune en associant les acteurs de la filière pour faire émerger des synergies et des innovations entre entreprises, laboratoires et centres de formations du territoire..</p> <p>Le contenu précis de cette structure reste à préciser et doit être étudié en complémentarité avec le projet d'éco-campus de Vitry sur Seine. Ainsi il pourrait s'agir d'un bâtiment tertiaire pouvant comporter, par exemple, des locaux administratifs, des shows-rooms, des plateformes technologiques et des salles de cours du lycée Maximilien Perret, des ateliers et des bureaux</p>

	<p>destinés aux entreprises, et des espaces mutualisés (salle de réunion, cafétéria...).</p> <p>Sur le même site de l'ex-BHV, un parc d'activités est prévu. Il sera constitué de deux bâtiments encadrant une cour de manœuvre (total d'environ 6 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher) qui pourraient accueillir des PME-PMI de la filière des éco-activités. Il s'agirait essentiellement de locaux d'activités et de bureaux d'accompagnement de tailles petites à moyennes (lots de 250 m<sup>2</sup> à 600 m<sup>2</sup>) à la location et offrant une grande flexibilité d'aménagement.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	<p>A ce stade, les premiers jalons nécessaires à la réalisation du projet de centre de ressources ont posés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plaine centrale est propriétaire du terrain de l'ex-BHV depuis le 2 octobre 2013 ;</li> <li>• Le choix du promoteur/investisseur qui va réaliser le parc d'activités adjacent est sur le point d'être entériné (appel à projets) ;</li> <li>• Des pistes de complémentarité ont émergées des échanges avec le porteur du projet de Vitry. Cela pourrait concerner le contenu des formations, mais aussi une complémentarité fonctionnelle : l'éco-campus pourrait ainsi être davantage tourné sur la formation, tandis que l'outil « centre de ressources » pourrait être davantage tourné vers l'accueil des entreprises de la filière.</li> </ul> <p>Néanmoins, la programmation et le financement de cette structure reste encore à réellement définir. D'une part, la complémentarité nécessaire avec le projet éco-campus de Vitry induit une certaine dépendance à la réalisation de ce projet. Selon les activités installées sur l'éco-campus, le projet alfortvillais ne se positionnera pas de la même façon. En outre, le projet d'éco-campus va avoir des répercussions sur le Lycée Maximilien Perret (surface libérée par exemple) ; celui-ci n'étant pas très avancé, il est difficile de donner plus de précisions sur le centre de ressources. D'autre part, une multiplicité de partenaires peut être concernée par un tel projet : Région (formation, développement économique, locaux, filières), Département (développement économique, soutien à la filière des éco-activités), Communauté d'Agglomération de la Plaine centrale du Val-de-Marne, Ville d'Alfortville, Lycée Maximilien Perret, Rectorat, GEFEN, les CFA, etc. Les positionnements des uns et des autres restent à préciser et sont des conditions déterminantes pour l'avancement du projet.</p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	La maîtrise d'ouvrage des études de faisabilité et de programmation sera assurée par la Communauté d'agglomération Plaine centrale, au titre du développement économique et de l'aménagement et de son rôle de coordinateur. Par la suite, une maîtrise d'ouvrage différenciée sera déterminée en fonction des usages et des utilisateurs.
<b>Pilotage</b>	
<b>Maîtrise foncière</b> <i>s'il y a lieu</i>	Plaine centrale est propriétaire depuis le mois d'octobre 2013 du foncier du site Ex BHV dédié au projet de développement économique à la fois celui destiné à recevoir le parc d'activités PME-PMI ainsi que celui pour ce projet.
<b>Phasage</b>	
<b>Estimation du coût global</b>	Pas d'estimations pour le moment, le programme restant encore à définir.
<b>Plan de financement</b>	Sans objet pour le moment.
<b>Partenariats</b>	La Communauté d'agglomération Plaine centrale du Val-de-Marne aura un rôle d'initiateur et d'ensemblier. La présence de nombreux acteurs locaux ou régionaux à proximité du site permet d'envisager une multitude de partenariats et de collaborations qui restent à explorer.
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	Sans objet
<b>Commentaires</b>	Sans objet
<b>Actions liées</b>	<p>Fiche étude Sud Alfortville</p> <p>Implantation d'un éco-campus à Vitry-sur-Seine (un processus de travail a été engagé entre collectivités pour étudier la complémentarité entre les deux projets).</p>
<b>Dossier suivi par</b>	Communauté d'Agglomération Plaine centrale
<b>Mise à jour de la fiche</b>	04/15/2013

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Charte d'insertion des Grandes Ardoines</b>	Fiche action <b>46</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	<p>Le champ d'application géographique de la charte d'insertion est constitué par les territoires des trois communes signataires du CDT.</p> <p>Ceci étant, la charte s'appuiera concrètement sur des opérations d'aménagement précisément listées, ainsi que, le cas échéant, sur le travail engagé par les pouvoirs publics en matière de commande publique responsable.</p>
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	<p>Les signataires du CDT des Grandes Ardoines souhaitent répondre aux préoccupations de plus en plus fortes des habitants en termes d'emploi. Conscients des opportunités générées par le chantier du métro Grand Paris Express et la mise en œuvre des grands projets de développement urbain du CDT, ils envisagent la mise en œuvre d'une charte d'insertion à l'échelle du territoire. La Charte de Développement Durable de l'OIN ORSA porte l'engagement de mobiliser les dispositifs de formation et d'insertion existants et d'en développer de nouveaux en réponse aux besoins spécifiques des actifs du territoire. La place faite aux emplois d'insertion dans la réalisation des opérations constitue l'un des axes d'évaluation d'ORSA.</p> <p>Cette action est complémentaire d'une politique de formation initiale et continue ambitieuse, qui doit permettre parallèlement la montée en qualification et en compétence des actifs du territoire.</p>
<b>Description de l'action</b>	<p><b>1. Bilan et mise en cohérence des dispositifs d'insertion existants et des évaluations qui leur sont liées</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les chantiers du CDT feront appel à des heures d'insertion (cf. fiche « démarche formation et accès à l'emploi »). L'objectif est d'évaluer l'impact des chantiers futurs en termes de besoin d'emplois dans le secteur du BTP et de favoriser l'insertion par l'activité économique et les clauses d'insertion. Il pourra être envisagé pour cela une session de retours d'expérience avec les acteurs du territoire concernés (PLIE) afin de mutualiser les savoir-faire déjà déployés et les expériences).</li> <li>- La démarche pourra s'appuyer sur la charte proposée par l'Etat aux acteurs du projet Grand Paris concernant un dispositif d'engagement « responsabilité sociale et environnementale » (décrite dans le titre II)</li> <li>- Il s'agit d'une prise en compte collective de cette question sur le territoire (les communes engagées dans des démarches achat responsable, heures d'insertion dans les ANRU élargies aux chantiers hors ANRU, la charte de développement durable de l'OIN .... Avec dispositifs d'évaluation mis en place)</li> </ul> <p><i>A titre d'illustration, l'opération ANRU Balzac à Vitry a permis entre 2008 et 2011 la réalisation de plus de 73 000 heures d'insertion au profit d'environ 150 bénéficiaires. A terme, le projet aura généré environ 100 000 heures d'insertion pour 1300 logements construits. Dans l'avenir, les ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines prévoient la réalisation de 8500 logements (sans compter la programmation économique de ces opérations).</i></p> <p><i>De son côté, la ville de Choisy-le-Roi est engagée dans une démarche d'achat responsable. Au-delà des travaux de rénovation urbaine, elle a étendu le recours aux clauses d'insertion dans ses propres marchés et dans ceux relevant d'autres maîtrises d'ouvrages. Plusieurs projets d'envergure (construction d'équipements publics : médiathèque, EHPAD, futur centre de entrepreneuriat, opération d'aménagement) ont ainsi fait l'objet d'actions d'insertion.</i></p> <p><i>Quelques chiffres :</i></p> <p><i>Marchés ANRU : 35 100h d'insertion</i></p> <p><i>Marchés ville hors ANRU : 2 530 heures</i></p> <p><i>Marchés autres opérateurs : 3 500 heures</i></p>

	<p><i>L'activité économique induite par les opérations urbaines peut être une opportunité de développement pour les structures d'insertion locales (SIAE). Les marchés de travaux et de services constituent en effet un support propice à la mise en place d'actions en faveur du public éloigné de l'emploi.</i></p> <p><i>A titre d'exemple, 12 400 heures ont été réalisées dans le cadre de chantiers d'insertion bâtiment ; 11 200 heures l'ont été dans le cadre de marchés de service et de qualification et d'insertion professionnelles (marché art.30).</i></p> <p><b>2. Elaboration d'une charte d'insertion, sous maîtrise de pilotage à déterminer</b></p> <p>L'action vise à élaborer une charte d'insertion des Grandes Ardoines, à la mettre en œuvre et à évaluer les effets dans la durée (nombre d'heures d'insertion, nombre et type de bénéficiaires, durée moyenne des contrats, nombre et type de sorties du dispositif...). L'enjeu est de parvenir à développer quantitativement les possibilités d'insertion mais aussi d'assurer qualitativement la prise en charge des bénéficiaires pour favoriser une insertion durable dans l'emploi. Cette charte impliquera notamment la mise en place de clauses d'insertion dans les marchés des projets d'aménagement identifiés par le CDT.</p> <p>Dans un premier temps, une étude d'opportunité et de faisabilité pourra être menée pour définir les objectifs précis de la charte, ses partenaires et ses financements.</p> <p>A titre indicatif, et sur la base des expériences déjà conduites dans le cadre de l'ANRU, il serait possible de réserver au moins 5 % du nombre total d'heures travaillées dans le cadre des travaux d'investissements engagés pour l'aménagement des Grandes Ardoines à des personnes rencontrant des difficultés d'insertion professionnelle et résidant sur le territoire.</p> <p><b>3. Inscription de ces démarches dans le cadre de dispositifs existants</b>, comme par exemple « responsabilité sociale et environnementale », pacte pour l'emploi...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'élaboration de la charte d'insertion donnera lieu à une démarche partenariale : les structures locales actives dans le champ de l'emploi et de l'insertion seront mobilisées pour appuyer les entreprises dans leurs démarches, identifier les candidats et les accompagner tout au long de leur parcours. Les partenaires du CDT mettront en place une forme de collaboration afin de mutualiser les expériences (chantiers d'insertion, travail des PLIE, charte d'insertion de la ville de Choisy-le-Roi, ANRU Balzac à Vitry...).</li> <li>- La mise en œuvre de la charte pourrait s'appuyer sur un groupe « projet insertion » dont le pilotage reste à déterminer, ainsi que le suivi.</li> </ul> <p>La démarche partenariale et la maîtrise d'ouvrage d'une éventuelle étude restent à préciser et notamment au regard de la création de la communauté d'agglomération Ivry-Vitry-Choisy</p>
<b>Etat d'avancement</b>	
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	<p>Le ou les maîtres d'ouvrages de l'étude de préfiguration restent à identifier parmi les partenaires. A terme, la charte serait portée par les collectivités, les communautés d'agglomération et les aménageurs concernés par les opérations de développement urbain retenues pour la mise en œuvre de la charte.</p>
<b>Maîtrise foncière</b>	Sans objet
<b>Phasage</b>	<p>Le calendrier pourrait être le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2013 : mise en place d'une démarche partenariale pour construire la charte</li> <li>• 2013-2014 : réalisation de l'étude de préfiguration</li> <li>• 2014 : validation de la charte</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A partir de 2014 : mise en œuvre de la charte d'insertion</li> <li>• 2018 : Evaluation du dispositif et reconduction éventuelle</li> </ul>
<b>Estimation du coût global</b>	<p>Estimation du budget éventuel d'une étude d'accompagnement à l'élaboration de la charte : 40 000 euros HT.</p> <p>Le budget et le mode de financement associés à la charte (en termes de crédits de fonctionnement comme de crédits intervention) seront établis dans le cadre de l'étude</p>
<b>Plan de financement</b>	A déterminer
<b>Partenariats</b>	<p>L'Etat et la Région,</p> <p>Les collectivités locales signataires du CDT, la DIRECCTE, la CCIP</p> <p>Structures emploi / insertion locales : Pôle emploi, GIP Ivry-Vitry (Mission Locale, PLIE, cellule ANRU), Mission locale et PLIE Choisy-Orly</p> <p>Acteurs de l'insertion: centres sociaux, clubs de prévention, associations locales (ALEF, Emmaüs, Espoir, ALCEJ...)</p> <p>Organismes de formation : AFPA, GRETA, organismes privés...</p> <p>Entreprises impliquées dans les opérations d'aménagement</p> <p>SGP,</p> <p>EPA ORSA</p> <p>Bailleurs sociaux</p>
<b>Actions liées</b>	
<b>Mise à jour de la fiche</b>	29/03/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Pôle « Emploi Formation Recherche » de Chérioux

Fiche action

47

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé



Source : CG 94

Situé à mi-chemin entre Paris et l'aéroport d'Orly, sur la commune de Vitry-sur-Seine, le domaine départemental Chérioux constitue un site exceptionnel de 36 hectares, accueillant autour d'une pelouse centrale de 8 hectares, plusieurs bâtiments socio-éducatifs (crèche, collège, lycée, foyers pour jeunes, université, école de puéricultrice, centre de formation...).

##### Contribution de l'action au projet de territoire

##### Description de l'action

#### La création d'un Pôle « Emploi Formation Recherche »

Le Domaine héberge de nombreux établissements, relevant principalement du Conseil Général et de l'Education nationale : pôle d'enseignement et de formation secondaires et universitaire, crèche, foyers de l'enfance.

Le projet de réaménagement renforcera la vocation initiale du site, avec la création d'un pôle « emploi-formation-recherche », sous la forme d'un « campus vert » à l'environnement attractif, préservé et ouvert sur les quartiers à proximité. Ce projet est identifié comme structurant dans le développement du Territoire d'Intérêt Métropolitain Grand Orly, Seine-Amont et Plaine Centrale.

Situé à proximité de la vallée scientifique de la Bièvre et appelé à être particulièrement bien desservi dans les années à venir (tramway T7, gare du Grand Paris, prolongement de la ligne 14 du métro), le projet vise à favoriser les synergies entre les différents établissements, en recherchant une cohérence globale du site et en l'inscrivant dans les dynamiques économiques et de recherches. Il s'agit de favoriser l'implantation sur le site de nouvelles activités pour faire émerger un pôle d'excellence, s'appuyant sur le pôle universitaire et de formation existant : activités économiques, formation, recherche et développement.

La dynamique de ce pôle économique et scientifique, recherchera une complémentarité aux autres projets structurants du Val-de-Marne et de la métropole.

Le projet de pôle « emploi-formation-recherche » doit permettre de donner une « identité » au campus Chérioux autour d'une dominante économique qui fasse sens avec le tissu local et les fonctions formation et recherche présentes sur le Domaine.

S'appuyant sur les dynamiques existantes au sein du Domaine et à une échelle élargie à celle du Pôle d'Orly et dans une logique de croisement des filières économiques, le Domaine Chérioux pourrait prendre toute sa place dans le développement. Le site pourra accueillir également des fonctions économiques diversifiées permettant de garantir l'esprit campus à travers l'implantation d'activités de services aux entreprises et aux salariés présents sur le site et plus largement sur le territoire : restauration ; services et équipements mutualisés (centre d'affaires, conciergerie, salles de réunion, équipements technologiques et de recherche, showroom...).

Pour autant, il conviendra dans un souci de retour aux populations et au territoire, de favoriser la

	<p>montée en puissance du tissu économique local traditionnel. Le Domaine Chérioux constituera ainsi un lieu ressources / support, capable d'un véritable effet d'entraînement. Les fonctions de recherche et de formation y tiendront une place prépondérante, afin d'accompagner la qualification du tissu de PME/PMI. Ainsi, le domaine pourra devenir un lieu d'apprentissage regroupant tous les cycles de formations : de l'école à l'université mais aussi formation des salariés et gérants d'entreprises.</p> <p><b><u>Un projet d'aménagement du domaine avec pour objectifs</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ouvrir le Domaine Chérioux sur son environnement urbain ;</li> <li>✓ Développer un Pôle « Emploi-Formation-Recherche » dans un espace cohérent ;</li> <li>✓ Envisager une densification maîtrisée du Domaine Chérioux ;</li> <li>✓ Mettre en place une nouvelle trame viaire interne au Domaine Chérioux ;</li> <li>✓ Valoriser le patrimoine architectural en intégrant de fortes exigences architecturales dans les programmes de reconversion des bâtiments existants ou de constructions de bâtiments nouveaux ;</li> <li>✓ Valoriser le patrimoine environnemental et paysager en favorisant la reconquête de la pelouse centrale par la mise en place de circulations autour de celle-ci et reliant le Parc des Lilas ;</li> <li>✓ Mettre en place une démarche HQE portant sur les travaux de valorisation du patrimoine architectural et environnemental du Domaine et sur la future gestion du site.</li> </ul> <p>Le patrimoine bâti du domaine représente actuellement 72 000m<sup>2</sup> de SHON et le programme prévisionnel global de constructions prévoit à terme la construction de 100 000m<sup>2</sup> de SHON nouvelles, réparties comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Activités économiques : 35% à 40% (mettre en premier)</li> <li>• Formation : 35 à 45% ;</li> <li>• Equipements publics : 5 à 10% ;</li> <li>• Résidentiel spécifique (résidence pour étudiants et chercheurs) : 5 à 10% ;</li> </ul> <p>Le volet formation-recherche est actuellement en cours de consolidation.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	<p>Le 14 novembre 2011, la SADEV94 a été désigné par le Conseil Général comme concessionnaire de cette ZAC. En juin 2012, l'aménageur a sélectionné le cabinet Studio Authier comme équipe de maîtrise d'œuvre urbaine.</p> <p>Ces derniers en lien avec le Département auront pour mission de préciser la programmation urbaine, le plan masse et la gestion avec les partenaires. L'ensemble de ces éléments sera intégré dans le dossier de réalisation de la ZAC (approbation prévue fin 2013 suite à la révision du PLU de Vitry-sur-Seine).</p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Conseil Général du Val-de-Marne
<b>Pilotage</b>	Concédant : CG94 Concessionnaire : SADEV 94
<b>Maîtrise foncière</b>	
<b>Phasage</b>	<p>L'opération se déroulera dans un délai de 15 ans, comprenant les phases suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etudes : 2012-2013</li> <li>• Commercialisation : à partir de 2014</li> <li>• Chantier : 2015-2026.</li> </ul>
<b>Estimation du coût global</b>	Le bilan financier de l'opération d'aménagement est estimé à un coût total de 47 M€.
<b>Plan de financement</b>	Opération qui s'équilibre par la vente des charges foncières
<b>Partenariats</b>	Ville de Vitry-sur-Seine + villes aux alentours (Chevilly-Larue, L'Hay-Les-Roses, Villejuif), Conseil Régional d'Ile-de-France, RATP, CCI, UPEC, CNRS,...
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	Maîtrise d'œuvre urbaine : Cabinet Authier
<b>Dossier suivi par</b>	Conseil Général du Val-de-Marne Direction de l'Aménagement et du Développement Territorial
<b>Mise à jour de la fiche</b>	29/03/2013

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Création d'une Cité des Métiers à Choisy-le-Roi</b>	Fiche action <b>48</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	Cet équipement sera situé dans le bâtiment de l'actuelle Médiathèque Aragon à Choisy-le-Roi, qui a vocation à déménager dans la nouvelle médiathèque inaugurée en 2013 dans la ZAC du Port de Choisy.
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	Les orientations stratégiques partagées par les partenaires du CDT des Grandes Ardoines, mettent en avant un enjeu d'adéquation entre la qualification des actifs du bassin d'emploi et les emplois du territoire et besoins des entreprises, afin notamment que les résidents et salariés du territoire puissent profiter des nouveaux emplois qui seront permis par ce développement. A ce titre, le projet de Cité des Métiers participera à cette stratégie de retour à la population par des mesures d'accompagnement en termes de formation et d'insertion professionnelle, en offrant un lieu unique d'information, d'orientation et de mise en réseau des acteurs du territoire sur les formations et les métiers d'aujourd'hui et de demain.
<b>Description de l'action</b>	<p>Une cité des métiers est une véritable plateforme d'information dans les domaines de l'Orientation, de la Formation, de l'Emploi et de la Création d'activité. Elle met à disposition de tous les moyens nécessaires à la réalisation d'un projet professionnel et est organisée sous forme de pôles: "Choisir son orientation", "Trouver une formation", "Organiser sa recherche d'emploi", "Changer sa vie professionnelle, valider ses acquis" ou "Créer son activité".</p> <p>Pour réaliser ces missions, un espace « Cité des métiers » ne peut que s'appuyer sur une alliance de compétences et de ressources apportées par des partenaires aux vocations complémentaires. Ceux-ci conjuguent ainsi leurs efforts pour accueillir le public, l'informer et l'aider à construire des stratégies d'action selon trois modalités :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des entretiens avec des professionnels des institutions compétentes dans les domaines de l'orientation et de la vie professionnelle</li> <li>• Une documentation en libre-service sur l'emploi, les métiers et les formations</li> <li>• Des journées d'information, des colloques et des rencontres organisés par l'ensemble des partenaires, ou coproduits avec des partenaires extérieurs</li> <li>• Un espace d'accès libre et gratuit, un lieu centré sur les besoins des usagers, un espace fondé sur la qualité de l'écoute et de l'accueil, une mise en commun, sans cloisonnement, des ressources et compétences des partenaires</li> <li>• Un lieu de recherche et de culture sur l'évolution des métiers, des qualifications et des formations</li> <li>• Une utilisation avancée des nouvelles technologies de l'information et de la communication</li> </ul>
<b>Etat d'avancement</b>	<p>Ce projet s'inscrit dans le cadre du Plan départemental pour l'emploi (PDE) 2011-2013 et adopté en séance du Conseil Général le 13/12/2010.</p> <p>A ce titre, le Conseil Général du Val-de-Marne a conduit, en 2012, une étude d'opportunité en partenariat avec l'ensemble des partenaires Conseil Régional Ile-de-France, Education Nationale, Direccte UT 94, Pôle emploi, CMA 94, CCIP 94.</p> <p>En Octobre 2012, les résultats de l'étude ont conduit l'ensemble des partenaires à déposer une demande de labellisation et a obtenu un label projet octroyé par le réseau Cité des métiers.</p> <p>Il sera décidé en 2013 de la question des moyens (financiers et humains), du type de structure porteuse, GIP (Groupement d'Intérêt Public), association 1901, de la composition de sa gouvernance.</p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Conseil Général du Val-de-Marne
<b>Pilotage</b>	Conseil Général du Val-de-Marne
<b>Maîtrise foncière</b>	Bâtiment de la Médiathèque Aragon à Choisy-le-Roi
<b>Phasage</b>	Janvier 2013-Décembre 2013 : Etude sur l'organisation structurelle et de fonctionnement de la

	CDM. Définition du plan de communication et de la charte graphique.
<b>Estimation du coût global</b>	1 million d'euros d'investissement
<b>Plan de financement</b>	A définir
<b>Partenariats</b>	L'ensemble des partenaires de Accueil Information Orientation (AIO) et de l'emploi (Education Nationale IA et Délégation académique de la formation continue (Dafco) ; Pôle emploi ; Chambre des métiers et de l'apprentissage (CMA 94) ; Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Val-de-Marne (CCIP 94) ; Missions locales ; Point information jeunesse et Bureau information jeunesse (PIJ-BIJ) ; Bureau aide à l'insertion professionnelle (BAIP) ; Organisme Paritaire Collecteur Agréé (OPCA), fédérations professionnelles, entreprises...)
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	
<b>Dossier suivi par</b>	Conseil Général du Val-de-Marne Délégation Générale à l'Emploi et à l'Insertion (DGEI)
<b>Mise à jour de la fiche</b>	02/2013

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Démarche partenariale de travail sur la formation et l'accès à l'emploi</b>	Fiche action <b>49</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	<p>Un groupe de travail, associant les villes d'Alfortville, de Choisy-le-Roi, de Vitry-sur-Seine, de la Communauté d'Agglomération Plaine Centrale du Val-de-Marne, du Conseil Général du Val-de-Marne, de la Région Ile-de-France, de l'Etat - Préfecture d'Ile-de-France, UTEA 94 et DIRECCTE – et l'EPA ORSA sur la formation et l'accès à l'emploi a été mis en place en 2011-2012.</p> <p>Le périmètre est constitué du territoire accessible depuis les Grandes Ardoines en moins de 45 minutes en transports en commun, élargi aux dynamiques territoriales de la Seine-Amont et notamment du pôle Orly-Rungis.</p>
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	<p>L'action répond aux objectifs suivants du titre II :</p> <p>Pérenniser l'offre de formation existante et améliorer l'offre de formation et l'accès à l'emploi pour les besoins de la population et des entreprises existantes et à venir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• investir sur la formation initiale ou continue et l'accès à l'emploi pour tous les habitants,</li> <li>• adapter l'offre de formation aux emplois de demain.</li> <li>• Inscrire les démarches initiées dans le cadre des dispositifs existants</li> </ul>
<b>Description de l'action</b>	<p>Cette démarche vise à agir pour un développement équilibré du territoire, en favorisant la montée en qualification et l'accès à l'emploi pour tous les habitants.</p> <p>Plusieurs enjeux et pistes de travail ont été identifiés :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>Favoriser le développement d'une offre de formation initiale en lien avec les enjeux de développement des filières d'activités sur le territoire</u> (biotechnologies, mécatronique, matériaux, éco-activités, industrie, génie urbain, logistique, services opérationnels, commerce et commerce de gros). <ul style="list-style-type: none"> <li>- Compléter l'état des lieux sur la formation initiale avec une approche par filière rigoureuse. Pour cela, chacun des membres du groupe de travail pourra, a minima, évaluer les possibilités d'étude de telle ou telle filière s'inscrivant dans le cadre des compétences déployées par sa structure (Ecoactivités et notamment la filière Eau Milieux Sols à travers la structuration du Pôle Eau avec les projets sur Choisy-le-Roi et en Seine-Amont et la filière écoconstruction avec les projets d'Alfortville et de Vitry-sur-Seine, etc.). Il pourra être intéressant d'étudier les filières « d'un bout à l'autre », de la recherche à la production, pour la consolidation des formations initiales et continues qui leur sont liées sur le territoire ;</li> <li>- Identifier, grâce aux travaux déjà en cours, les éventuels déficits franciliens de formation pour générer un positionnement sur la création d'une offre sur le territoire des Grandes Ardoines ;</li> <li>- Elaborer, collectivement et sur la base des expériences et travaux de chacun, une méthode pour renforcer l'adaptation de l'offre de formation aux enjeux de développement identifiés (par exemple, les liens entre lycées professionnels et entreprises). Cette démarche associera les services de la Région concernés, ainsi que l'Education Nationale et la CCIP.</li> <li>- Favoriser l'émergence de projets de formation (centre de ressource génie climatique à Alfortville, éco-campus à Vitry-sur-Seine).</li> <li>- Croiser, de manière progressive, les besoins des entreprises et les qualifications des populations du territoire. Les acteurs s'engagent donc à ajouter cette perspective à leurs futurs cahiers des charges.</li> </ul> </li> <li>2. <u>Anticiper l'impact de la Grande Opération d'Urbanisme</u>. L'ampleur du développement urbain attendu sur 20 à 30 ans sur des emprises importantes du territoire en termes d'emplois, de</li> </ol>

	<p>logements et de croissance de la population, nécessite d'anticiper les besoins à venir :</p> <p><u>Dès le court terme :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Evaluer l'impact des chantiers futurs en termes de besoin d'emplois dans le secteur du BTP – pour encourager l'insertion par l'activité économique; le groupe pourra pour cela prévoir une session de retours d'expérience avec les acteurs du territoire concernés (PLIE) afin de mutualiser les savoir-faire déjà déployés et les expériences(voir fiche « insertion »)</li> <li>- Promouvoir la clause d'insertion afin d'impulser le développement d'une offre d'insertion autour des grandes travaux d'insertion</li> <li>- Evaluer les besoins en logements étudiants actuels et futurs, dans le cadre de la programmation des ZAC ; les porteurs de projet pourront, lors des phases de programmation ou en amont, proposer au groupe de débattre autour de la question.</li> </ul> <p><u>A moyen – long terme :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Evaluer les nouveaux besoins en équipements scolaires et formations supérieures, de recherche et professionnelles. A noter, le souhait des villes de travailler sur l'enseignement supérieur.</li> <li>- L'Assemblée Régionale a adopté en novembre 2012 son Programme prévisionnel d'investissement (PPI) en lycées 2012-2022 « Objectif réussite : le lycée de demain s'invente aujourd'hui ». L'Unité Aménagement Durable, après coordination avec l'Unité Lycée, présentera la politique régionale d'aménagement du territoire éducatif suite au PPI.</li> </ul> <p>3. <u>Evaluer la possibilité de concevoir une méthode de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences adaptée au tissu PME/PMI.</u> Le groupe propose de travailler avec les Chambres consulaires la question de la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences des PME-PMI.</p> <p>4. <u>Travailler sur la formation continue en lien avec la formation initiale</u> L'Observatoire Régional de l'Emploi et de la Formation a produit un diagnostic sur la formation continue en Ile-de-France. Le Conseil Général finalise également un « diagnostic de la formation professionnelle continue ». Le groupe se propose d'exploiter ces travaux pour mieux connaître et comprendre le fonctionnement de la formation continue sur le territoire, et consolider, orienter, co-construire les objectifs des différents programmes en cours (en lien avec le travail sur la formation initiale et notamment l'apprentissage). Ce travail pourra permettre de rechercher des complémentarités sur le territoire d'Orly-Rungis Seine-Amont.</p> <p>5. <u>Valoriser les projets qui se développent sur le territoire</u> Les membres du groupe manifestent la volonté de partager l'avancement des différents projets en cours sur le territoire en matière de formation et d'accès à l'emploi, dans une logique de cohérence territoriale, de partage d'expériences, de construction collective. Les réunions du groupe de travail pourront être l'occasion d'inviter des partenaires et experts. Parmi les projets d'actualité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La Cité des Métiers à Choisy-le-Roi, un lieu d'information et d'orientation et le Centre de l'Entrepreneuriat, un lieu d'accompagnement à la création d'emplois par la création d'entreprises,</li> <li>- Le pôle « emploi-formation-recherche » de Chéroux à Vitry.</li> </ul>
<b>Etat d'avancement</b>	
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Pilotage</b>	A déterminer
<b>Phasage</b>	A partir de 2013
<b>Estimation du coût</b>	
<b>Plan de</b>	Pour mener lui-même une étude plus poussée, le groupe de travail a estimé devoir bénéficier d'un

<b>financement</b>	budget d'ingénierie d'accompagnement - et d'une structure porteuse.
<b>Partenariats</b>	Alfortville, Choisy-le-Roi, Vitry-sur-Seine, Communauté d'Agglomération Plaine Centrale du Val-de-Marne, Conseil Général du Val-de-Marne, Région Ile-de-France, Etat (Préfecture d'Ile-de-France, UTEA 94 et DIRECCTE), EPA ORSA, Education Nationale, Chambres consulaires, Pôle Emploi
<b>Actions liées</b>	
<b>Mise à jour de la fiche action</b>	22/02/13



## **V. DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL**

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Traitement du Foyer de travailleurs migrants Manouchian à Vitry-sur-Seine</b>	Fiche action <b>50</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	Traitement du foyer de travailleurs migrants situé 12 avenue du groupe Manouchian
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	L'action répond aux objectifs suivants du titre II : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une offre de logements attractive et adéquate pour les habitants d'aujourd'hui et de demain</li> </ul>
<b>Enjeu</b>	<p>Le foyer Manouchian date de 1968. Il a une capacité de 516 places. Il est composé d'une majorité de chambres à 2 lits (d'environ 16,4 m<sup>2</sup>), de six cuisines collectives, de douches et sanitaires également collectifs, une salle de prière, un bar, un self-service et une salle de réunion.</p> <p>Inscrit au plan quinquennal de traitement des foyers de travailleurs migrants en 2002, il fait partie des foyers à traiter de façon prioritaire, notamment du fait :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'une inadaptation de l'offre de logements aux besoins actuels et aux orientations souhaitées par les pouvoirs publics d'intégration des publics hébergés,</li> <li>• de l'usure accélérée des bâtiments liés aux conditions de sur-occupation,</li> <li>• au respect difficile des normes d'hygiène.</li> </ul> <p>L'enjeu est de réaliser un projet de restructuration globale, en traitant les difficultés rencontrées sur ce foyer dans le cadre d'un projet de démolition du foyer et de sa reconstruction en deux résidences sociales, à capacité constante, en traitant la question des sur-occupants en dehors du territoire vitriot.</p>
<b>Description de l'action</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir le projet social et immobilier</li> <li>• Assurer le montage technique et financier des projets (foncier, projet technique et architectural, financement, gestion)</li> <li>• Suivre la construction, la livraison et la mise en service des résidences</li> <li>• Assurer la gestion de la sur-occupation en dehors du territoire communal</li> </ul>
<b>Etat d'avancement</b>	Relance des groupes de travail partenariaux depuis septembre 2012. Etudes en cours pour ce qui concerne la programmation des futures résidences sociales et les conditions de leur insertion urbaine. Choix des localisations des résidences en comité de pilotage du 12/02/13 : la première sur le site existant, la seconde dans l'îlot « Blériot » de la ZAC Gare Ardoines.
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	OPH de Vitry-sur-Seine
<b>Pilotage</b>	Etat
<b>Maîtrise foncière s'il y a lieu</b>	En plus du site actuel (OPH de Vitry-sur-Seine), les terrains d'ores et déjà maîtrisés par l'EPA ORSA dans la ZAC Gare Ardoines permettent de garantir la faisabilité du projet sous cet angle.
<b>Phasage</b>	A définir par les partenaires
<b>Estimation du coût global</b>	Coût estimé à 21,5 millions d'euros (hors coût foncier et coût MOUS)
<b>Plan de financement</b>	Non défini à ce stade
<b>Partenariats</b>	Etat (Préfet, CILPI), ville de Vitry, Aménageur de la ZAC (EPA ORSA), ADEF, Conseil Général, 1%
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	Non définie à ce stade
<b>Actions liées</b>	Mise en œuvre de la ZAC Gare Ardoines
<b>Mise à jour de la fiche</b>	Février 2013

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Démolition-reconstruction de la résidence sociale Coallia/Aftam à Alfortville</b>	Fiche action <b>51</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	La résidence sociale Coallia (ex. : Aftam) est située à l'ouest sur le site de l'ex-BHV au sud de la Ville d'Alfortville, rue des Alouettes.
<b>Enjeux</b>	Il s'agit d'assurer la reconstruction d'une résidence sociale en état de vétusté avancée. Cette reconstruction s'inscrit dans le cadre du projet de recomposition urbaine du site BHV qui est l'un des sites majeur du projet stratégique du sud d'Alfortville qui comprend : <ul style="list-style-type: none"> <li>• la requalification de la plateforme portuaire,</li> <li>• la ZAC Chantereine,</li> <li>• la reconquête des berges de Seine,</li> <li>• la gare du Grand Paris Express Vert de Maisons,</li> <li>• les nouveaux axes de circulation est-ouest vers Vitry (franchissement de la Seine) et Créteil.</li> </ul>
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	L'action répond aux objectifs suivants du titre II : 2.3 Une offre de logements attractive et adéquate pour les habitants d'aujourd'hui et de demain
<b>Description de l'action</b>	Il s'agit d'assurer la reconstruction d'une résidence sociale en état de vétusté important. Le projet intégrera les éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• une opération de démolition de la résidence actuelle,</li> </ul> une opération de reconstruction avec échange de foncier sur le site. Cette opération comprendra 186 logements T1 L'évaluation des besoins pour le projet s'établit à 5000 m <sup>2</sup> environ.
<b>Etat d'avancement</b>	Le projet de recomposition urbaine du site BHV est en phase pré-opérationnelle.
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	COALLIA
<b>Pilotage</b>	Ville d'Alfortville, Coallia/Aftam
<b>Maîtrise foncière</b>	Acquisition du terrain AFTAM libéré à prévoir dont le coût est non connu.
<b>Phasage</b>	La réalisation de cette opération est programmée sur la période 2014-2017
<b>Estimation du coût global</b>	A l'étude
<b>Plan de financement</b>	Non défini
<b>Partenariats</b>	Ensemble des acteurs impliqués dans le projet de requalification du site BHV : EPFIF, Ville d'Alfortville, Coallia/Aftam, Aftap, Anru, Logial, Ports de Paris, Communauté d'agglomération Plaine Centrale du Val-de-Marne, Etat.
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	Non définie
<b>Actions liées</b>	Projet d'aménagement du sud d'Alfortville, mise en œuvre du PRU
<b>Dossier suivi par</b>	Ville d'Alfortville
<b>Mise à jour de la fiche</b>	30/04/2013



## **VI. ÉQUIPEMENTS PUBLICS**

Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines	
<b>Accompagnement du développement urbain par une offre adaptée d'équipements scolaires</b>	Fiche action <b>52</b>
Présentation de l'action	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	Périmètre des trois communes et plus particulièrement des projets urbains du CDT
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	L'action répond aux objectifs suivants du titre II : concevoir des équipements associés au développement urbain et renforcer l'attractivité résidentielle
<b>Enjeux</b>	<p>Les nouveaux projets urbains du CDT Grandes Ardoines s'inscrivent dans une dynamique démographique fortement ascendante sur les communes de Choisy-le-Roi, Vitry-sur-Seine et d'Alfortville. Ce nouvel essor démographique, avec un solde migratoire redevenu positif, est lié d'une part à des politiques de construction neuve de logements et de résorption d'habitat indigne et insalubre et, d'autre part, de réhabilitation du parc ancien. Les trois communes se sont également engagées dans de lourdes opérations de renouvellement urbain avec des conventions ANRU signées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ANRU centre-ville et quartiers Sud à Choisy-le-Roi</li> <li>• ANRU Balzac à Vitry-sur-Seine</li> <li>• ANRU Sud d'Alfortville</li> </ul> <p>Ainsi, avec des périodes différenciées d'évolution démographique, Choisy-le-Roi, Vitry-sur-Seine et Alfortville restent en tendance les villes qui ont connu les plus fortes variations de population du département du Val-de-Marne depuis dix ans.</p> <p><u>Choisy-le-Roi :</u> 34 324 habitants en 1999 39 400 habitants en 2009, soit + 14,8 % entre 1999 et 2009 Estimation en 2013 : 43 000 habitants</p> <p><u>Vitry-sur-Seine :</u> 78 908 habitants en 1999 85 380 habitants en 2009, soit +8.2% entre 1999 et 2009</p> <p><u>Alfortville :</u> 36 319 habitants en 1999 44 278 habitants en 2009 soit = 22% entre 1999 et 2009</p> <p>En conséquence, les équipements scolaires existants des trois communes, de la maternelle au lycée, connaissent dès aujourd'hui des situations préoccupantes de saturation et de surcapacité. Certains équipements ne sont d'ores et déjà pas en mesure d'accueillir de nouvelles populations, malgré les forts investissements déjà réalisés par les collectivités selon leurs compétences et obligations en matière scolaire.</p> <p><u>Choisy-le-Roi :</u> <b>Maternelle et primaire :</b> du fait d'une augmentation constante des effectifs scolaires, soit 21,75 % depuis 2006 (+ 18 % en maternelle et + 24 % en primaire – données ville 2013), la commune s'est engagée dans une politique d'extension et de construction neuve de l'ensemble de ses équipements. Certains secteurs connaissent déjà des phénomènes de surcapacité et de tensions, notamment à Choisy nord et en centre-ville. Le développement de logements dans les opérations nouvelles, notamment ZAC du Lugo à Choisy-le-Roi, rend indispensable la poursuite</p>

	<p>de la livraison de nouveaux équipements.</p> <p>Des crédits GP3 Région ont été affectés sur le groupe scolaire Gondoles Nord (1,9 M€) et sont prévus sur l'école Langevin (1,1 M€ €).</p> <p><b>Collège</b> : Une extension d'un collège réalisé en 2010, et un autre en perspective en 2013 pour un montant de 8,5 M€. Des modifications de cartes scolaires sur les collèges voisins (Thiais et Vitry-sur-Seine) ont néanmoins été déjà engagées.</p> <p><b>Lycée</b> : présence de deux lycées techniques seulement. La question de l'implantation d'un lycée général sur la commune, en lien avec l'évolution quantitative et qualitative des besoins du territoire du CDT, est donc posée. Elle l'est d'autant que la commune de Choisy-le-Roi ne dispose pas d'une offre d'enseignement secondaire et supérieur, alors même que des réflexions sont menées pour lier les filières économiques du territoire et les formations adéquates (filiale Eaux Milieux Sols notamment).</p> <p><u>Vitry-sur-Seine :</u></p> <p><b>Maternelle et primaire</b> : au cours des dix dernières années, les effectifs maternels ont progressé de + 2,95 %, ceux d'élémentaires de + 10,64 %, soit une hausse totale de + 7,44 % (données ville 2012). La scolarisation des 2 ans a baissé de 81,72 % (idem). Certains secteurs en lien avec l'OIN connaissent déjà des tensions significatives (secteurs Montesquieu-Salmon et Blaise Pascal). Le développement des logements dans les ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines rend donc indispensable la livraison de nouveaux équipements.</p> <p><b>Collège</b> : la capacité d'accueil globale des collèges de la ville de Vitry permet d'accueillir d'ici 2018 l'ensemble des collégiens. Cependant, la densification importante de certains quartiers de la ville entraîne un déséquilibre dans les effectifs des collèges, avec des collèges en sureffectif et des collèges en sous-effectif. La construction d'un collège dans la ZAC Seine Gare Vitry à l'horizon 2016 permettra de rééquilibrer les effectifs entre les établissements à l'échelle de la ville. A cet effet, un travail de modification globale de la carte scolaire des collèges sera réalisé.</p> <p><b>Lycée</b> : la question de l'implantation d'un lycée international est posée. L'offre d'enseignement supérieur s'avère en effet insuffisante au regard, d'une part, de la nécessaire montée en qualification des populations actuelles, et, d'autre part, du potentiel de développement urbain, économique et social engendré par l'OIN.</p> <p><u>Alfortville :</u></p> <p><b>Maternelle et primaire</b> : la ville d'Alfortville a vu sa population croître fortement ces dernières années. Cet accroissement entraîne une évolution des effectifs scolaires. Certaines structures existantes ne sont plus en mesure de pouvoir accueillir de manière optimale les enfants. C'est le cas du groupe scolaire Henri Barbusse qui ne sera pas en mesure d'absorber l'évolution prévisible de ses effectifs. Pour y remédier, la ville a mis en place le « plan écoles 2020 ». Ainsi, il est prévu la construction de deux écoles : une dans la ZAC des Bords de Marne une située rue Anatole France. Au sud de la ville, l'extension de l'école Dolet intervient également dans le cadre du plan écoles.</p> <p><b>Collège</b> : Sureffectif au sein d'un des collèges de la ville : collège H. Barbusse situé au nord de la commune. Des discussions sur l'extension du collège sont actuellement en cours.</p> <p><b>Lycée</b> : la ville accueille le lycée Maximilien Perret, qui propose également une filière technique pour les éco-activités.</p> <p>De manière générale, il apparaît donc que les nouvelles opérations d'aménagement inscrites dans le CDT devront être accompagnées d'une nouvelle offre d'équipements scolaires, compte tenu de la saturation des équipements existants.</p>
<p><b>Description de l'action</b></p>	<p>Les objectifs généraux d'une offre d'équipements scolaires adaptée au développement urbain sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Offrir des conditions de formation et d'apprentissage, de la petite section au secondaire, en lien avec l'évolution démographique du territoire,</li> <li>• Associer le programme des équipements à celui des logements, en fonction du calendrier des livraisons, à différentes échelles territoriales,</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valoriser le territoire par une offre de formation en adéquation avec les politiques éducatives et pédagogiques engagées (nombre d'enfants par classe, conditions pédagogiques, aide et accompagnement aux familles en difficulté...),</li> <li>• Anticiper la question foncière pour la réalisation des nouveaux équipements,</li> <li>• Implanter les équipements scolaires autour des systèmes de déplacements cohérents et sécurisés (afin de favoriser leur accessibilité).</li> </ul> <p>L'ambition de l'action est de mettre un cadre partenarial permettant <b>d'une part une réflexion prospective partagée sur les besoins et d'autre part une action concertée en matière de financement des équipements.</b></p>
<b>Etat d'avancement</b>	Action à engager dans le cadre du CDT
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrises d'ouvrage</b>	Communes Département Région
<b>Pilotage</b>	A définir
<b>Maîtrise foncière s'il y a lieu</b>	En cours selon les secteurs identifiés
<b>Phasage</b>	<p>Seule la période 2012-2018 est ici prise en compte, en lien avec le phasage du CDT concernant les constructions neuves.</p> <p><b>Opérations inscrites dans le CDT</b></p> <p><u>Groupes scolaires</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un groupe scolaire de 6 classes en maternelle et 10 en primaire sur le Lugo, dont une partie permettra de répondre aux besoins engendrés par la réalisation des logements prévus dans le cadre du projet du Lugo,</li> <li>• Dans la ZAC Seine Gare Vitry : le dossier de création de la ZAC (validé par le CA de l'EPA ORSA en décembre 2011) prévoit deux groupes scolaires de 27 classes. Le programme des équipements sera ajusté et validé dans le cadre des études de réalisation de la ZAC.</li> <li>• Dans la ZAC Gare Ardoines à Vitry : le dossier de création de la ZAC (validé par le CA de l'EPA ORSA en décembre 2011) prévoit un groupe scolaire de 27 classes - le programme des équipements sera ajusté et validé dans le cadre des études de réalisation de la ZAC.</li> <li>• L'extension de l'école E. Dolet, pour Alfortville, représente 9 classes supplémentaires, ainsi que la création d'une salle de réfectoire. La livraison est prévue pour la rentrée 2013.</li> </ul> <p><u>Collèges</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Livraison en 2016 d'un collège dans la ZAC Seine Gare Vitry d'une capacité d'accueil arrêtée par le Département du Val-de-Marne à 650 élèves.</li> <li>• Hypothèse d'un collège intercommunal à travailler pour le deuxième temps des projets Ardoines/Lugo à Vitry et Choisy.</li> </ul> <p><u>Lycées</u> : programmation à définir en lien avec la Région.</p> <p><b>Opérations situées en dehors du périmètre des projets urbains du CDT</b></p> <p><u>Choisy-le-Roi</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réalisation d'une école maternelle « Chantereine » de 10 classes – livraison 2013</li> <li>• Extension d'un groupe scolaire existant « Langevin » - livraison 2014</li> <li>• Extension d'un collège existant (capacité à 750) « Jules Vallès » – livraison 2015</li> </ul> <p><u>Vitry-sur-Seine</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Collège Rabelais à Vitry : travaux d'isolation thermique, reconstruction 1/2 pension (7,5 M€),</li> <li>• Reconstruction du collège Monod à Vitry (24 M€),</li> <li>• Agrandissement du collège Perrin,</li> <li>• Engagements pris sur le collège Romain Rolland à Ivry.</li> </ul> <p><u>Alfortville</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Projet d'extension du collège H. Barbusse grâce à la cession par la ville du bâtiment scolaire</li> </ul>

	<p>mitoyen au collège pour septembre 2015. Une modification de la sectorisation est également prévue pour septembre 2013,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Extension de l'école Etienne Dolet (reconstruction de 3 classes, construction de 4 classes et d'une salle informatique) ; livraison 2013 pour un montant de 3,7 millions d'euros,</li> <li>• Création d'une école primaire rue Anatole France : 4 classes – livraison 2013 ; pour un montant de 3,3 millions d'euros,</li> <li>• Réalisation d'une école élémentaire ZAC Bords de Marne : 20 classes – livraison 2015 pour un montant de plus de 21 millions d'euros,</li> <li>• Réflexion en cours sur le devenir des locaux existants pour amélioration de l'accueil périscolaire.</li> </ul>
<b>Estimation du coût global</b>	<p><u>Investissement</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coût moyen d'un groupe scolaire (hors foncier) : compter environ 1 million euros HT par classe banale,</li> <li>• Coût moyen d'un collège : 20 à 22 M€,</li> <li>• Coût moyen d'un lycée : à définir.</li> </ul> <p><u>Ingénierie</u> : coût de l'accompagnement de la réflexion sur les besoins scolaires à définir (étude prospective et actualisations régulières, animation d'un groupe de travail partenarial)</p>
<b>Plan de financement</b>	A définir
<b>Partenariats</b>	A définir
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	A définir
<b>Actions liées</b>	Actions liées à la mise en œuvre des secteurs pré-opérationnels et opérationnels du CDT ; actions concourant à la maîtrise foncière
<b>Dossier suivi par</b>	Villes de Choisy-le-Roi, Vitry-sur-Seine et d'Alfortville Conseil Général du Val-de-Marne CRIF
<b>Date de mise à jour de la fiche</b>	04/2013



## **VII. ÉQUIPEMENTS COMMERCIAUX**

Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines	
<b>Requalification du Centre commercial du 8 mai 45 sur Alfortville</b>	Fiche action <b>53</b>
Présentation de l'action	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	<p>Le centre commercial du 8 mai 45 est situé au sud de la Ville d'Alfortville à proximité de la future gare du Grand Paris Express de Vert de Maisons, au sein du quartier d'habitat social du Grand Ensemble faisant l'objet d'un projet ANRU, ainsi que d'une Zone d'Activités les Jardins d'Alfortville.</p>  <p style="text-align: center;"><b>Localisation du Centre commercial du 8 mai 45 et son Intégration dans la trame viaire actuelle.</b> Source : Communauté d'Agglomération Plaine Centrale du Val-de-Marne</p>
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	La requalification de ce centre commercial de quartier permettra de répondre aux besoins des habitants en améliorant le cadre de vie, l'offre commerciale, les fonctionnalités urbaines en permettant notamment un désenclavement d'un quartier d'habitat social à proximité immédiate d'une future gare du Grand Paris Express.
<b>Description de l'action</b>	<p>Le projet de requalification du Centre commercial du 8 mai 45 consiste en une opération de restructuration totale ayant les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contribuer au désenclavement du centre commercial en l'intégrant dans les parcours piétons principaux en lien avec la conception du parc central public (patios), en créant une continuité viaire entre la rue de Londres et la rue du 8 mai 1945, en l'ouvrant sur le quartier du Grand Ensemble et en améliorant le lien avec la rue Etienne Dolet</li> <li>• Restructurer et réhabiliter le centre commercial en supprimant les locaux vides, en qualifiant ses abords et en créant de nouveaux locaux ou en agrandissant les locaux</li> </ul>

	<p>existants.</p> <p>Dans le cadre du Projet de Renouvellement Urbain, la rue de Londres devra être prolongée ce qui permettra une meilleure visibilité du Centre commercial en recréant un linéaire commercial, une simplification et une amélioration de la desserte notamment des parcours de livraison. Une nouvelle rue piétonne sera créée en continuité de la rue de Choisy qui permettra de relier le parc urbain central et le centre commercial à la rue Etienne Dolet et aux bords de la Seine.</p> <p>Une étude de commercialité et de faisabilité urbaine est en cours par la Communauté d'Agglomération de la Plaine centrale du Val-de-Marne et la Ville d'Alfortville.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	Etude en cours
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Le Centre commercial a été reconnu d'intérêt communautaire au Conseil Communautaire du 12 décembre 2012.
<b>Pilotage</b>	Plaine centrale et la Ville d'Alfortville seront les pilotes de l'opération. Une consultation de plusieurs opérateurs sera lancée pour la réalisation de ce projet.
<b>Maîtrise foncière</b>	
<b>Phasage</b>	A l'étude
<b>Estimation du coût global</b>	A l'étude
<b>Plan de financement</b>	Sans objet
<b>Partenariats</b>	<p>Des partenariats peuvent être recherchés dans le cadre de subvention :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avec la CCIP notamment dans le cadre d'un FISAC.</li> <li>• Sollicitations auprès de l'ANRU dans l'hypothèse d'un ANRU 2.</li> <li>• La Ville d'Alfortville pourrait être amenée à participer pour l'aménagement des espaces publics.</li> <li>• Des subventions pourront être recherchées du côté également de la Région, du Département.</li> <li>• La CDC pourrait également être sollicitée.</li> </ul>
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	Sans objet
<b>Actions liées</b>	Fiche action étude sud d'Alfortville
<b>Dossier suivi par</b>	Plaine centrale et la Ville d'Alfortville
<b>Mise à jour de la fiche</b>	04/2013

# **VIII. GRANDS ÉQUIPEMENTS ET DÉVELOPPEMENT CULTUREL DES GRANDES ARDOINES**

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Transformation progressive de la Grande Halle et des petites halles en équipement majeur des Ardoines

Fiche action

54

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé



Source : EPA ORSA

La Grande Halle des Ardoines et ses petites halles sont représentatives du patrimoine bâti des Chemins de fer de l'entre-deux guerres. La Grande Halle, longue de 150 mètres, disposant de 15 000m<sup>2</sup> de surface couverte, constitue l'un des repères du territoire.

Elle est située dans le périmètre de la ZAC Gare Ardoines.



La Grande Halle vue depuis l'ouest (à gauche) et depuis l'est (à droite)

Source des deux photographies : EPA ORSA / Benoît Grimbert



Vue sur l'intérieur de la Grande Halle en direction de l'ouest et de l'est

La structure est en béton (poteaux-poutres-voûtes) et les grands volumes bénéficient d'un éclairage zénithal.

Source des deux photographies : EPA ORSA / Benoît Grimbert

La Grande Halle figure au PLU de la ville de Vitry-sur-Seine (4b annexe au règlement protection et mise en valeur du patrimoine bâti).

### Contribution de l'action au projet de territoire

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Offrir un équipement majeur pour le rayonnement métropolitain et local de la centralité des Ardoines, ouvert aux besoins des habitants, des actifs, des étudiants et chercheurs, pouvant accueillir une programmation culturelle, commerciale ou liée à la formation
- Reconvertir les équipements identitaires et emblématiques des Grandes Ardoines

### Description de l'action

A proximité de la gare des Ardoines, bientôt desservies par le Grand Paris Express à laquelle elles seront directement connectées grâce au futur franchissement du faisceau ferré, les anciennes halles ferroviaires, objets patrimoniaux forts et symboliques, se transformeront progressivement. Elles pourraient accueillir à terme un pôle d'équipements répondant aux besoins des habitants et des salariés actuels et futurs, réunissant en un même lieu fonctions culturelles, commerciales et de loisirs, voire même de formation, en plus d'un espace public généreux et de qualité.

Le volume substantiel de la Grande Halle autoriserait notamment l'installation d'un grand équipement public ou privé de rayonnement métropolitain. Lieu de destination majeur, elle contribuera ainsi à l'envergure métropolitaine des Ardoines.

Au regard, d'une part, des avancées du projet urbain des Ardoines (création de la ZAC Gare Ardoines, premières mises en œuvre opérationnelles à partir de 2013), de l'arrivée du Grand Paris Express (horizon 2020) et d'autre part du temps plus long nécessaire à la libération du dépôt pétrolier Delek, la libération du foncier SNCF pourra avoir lieu en deux phases :

- Dans une première phase, la SNCF sera susceptible de libérer les emprises situées au sud et à l'est de la grande halle pour permettre la mise en œuvre des chantiers nécessaires au développement des Grandes Ardoines (débouché du franchissement routier des voies ferrées, espaces publics).
- Dans une deuxième phase, la SNCF libérera la Grande Halle après la reconstitution des fonctionnalités ferroviaires au nord permise par la fermeture puis le démantèlement du dépôt Delek et la remise en état des sols (dépollution, nivellement). La Grande Halle ainsi que les petites halles pourraient alors devenir, avec le développement d'emplois à l'est des voies ferrées, un nouveau lieu urbain.

Il est à noter que la Région souhaiterait effectuer une campagne photographique des différents bâtiments avant le lancement des opérations. Cette campagne photographique viserait à conserver la mémoire de ce que furent les Ardoines avant le Grand Paris. Ce travail pourrait faire l'objet d'un dossier d'inventaire qui serait versé dans la base nationale, Mérimée.

### Etat d'avancement

**2012** : arrêté de création de la ZAC Gare Ardoines

**Nov. 2012** : Désignation de STAR Stratégies Architecture et Floris Alkemade Architect, urbanistes coordinateurs de la ZAC.

### Mise en œuvre

<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	<p>La SNCF, actuelle propriétaire des halles, restera maître d'ouvrage le temps de l'occupation aux fins de la reconstitution des fonctionnalités.</p> <p>L'EPA ORSA sera maître d'ouvrage du pont sur les voies du RER C et des espaces publics et sera maître d'ouvrage de la réalisation par tranche fonctionnelle de l'équipement structurant.</p> <p>L'EPA ORSA est maître d'ouvrage de la ZAC Gare Ardoines.</p>
<b>Maîtrise foncière s'il y a lieu</b>	<p>Les halles appartiennent aujourd'hui à la SNCF.</p> <p>Sauf montage spécifique, SNCF sera maître d'ouvrage des reconstitutions et restera propriétaire de la partie où les activités ferroviaires seront reconstituées, jusqu'à la fin de la mise en œuvre de la phase 2.</p> <p>La phase 1 sera l'objet de cession dans le cadre d'une négociation globale sur l'ensemble du site</p>
<b>Phasage</b>	<p>2013 : Etude de programmation sur la ZAC Gare Ardoines</p> <p>2015 : Premiers chantiers sur la ZAC Gare Ardoines (dont premiers espaces publics)</p> <p>2015-2020 : Chantier du Grand Paris Express</p> <p>2016 : Premières livraisons au sein de la ZAC Gare Ardoines</p> <p>2020 : Livraison du pont sur les voies ferrées</p> <p>Horizon 2020 : Livraison de la gare GPE</p> <p>A partir de 2022 : Libération de la Grande Halle</p>
<b>Estimation du coût global</b>	A compléter ultérieurement
<b>Plan de financement</b>	A compléter ultérieurement
<b>Partenariats</b>	RFF-SNCF, Ville de Vitry-sur-Seine et les autres partenaires de la gouvernance
<b>Actions liées</b>	Recompactage des activités ferroviaires RFF-SNCF, ZAC Gare Ardoines et les actions liées au projet urbain
<b>Mise à jour de la fiche</b>	29/04/2013

**Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines****L'usine Hollander à Choisy-le-Roi : un pôle d'animation culturelle et artistique majeur**

Fiche action

**55****Présentation de l'action****Localisation, périmètre envisagé**

L'Usine Hollander, située au sein du périmètre du Lugo et au cœur du projet d'aménagement de la ZAC, est aujourd'hui un témoignage important du passé industriel et architectural du XIX<sup>ème</sup> siècle et constituera à terme un équipement public structurant pour le développement du quartier et du territoire. Une étude de réhabilitation de l'usine Hollander en nouvel équipement est en cours afin de définir la vocation future de l'usine, qui pourrait devenir un équipement culturel de rayonnement majeur.



Source : Ville de Choisy-le-Roi

A l'est, l'usine est bordée par la voie de chemin de fer (Ligne du RER C) et la Seine, à l'ouest, le concessionnaire Citroën joute le bâtiment puis l'avenue du Lugo longe la parcelle.

	<p><b>Enjeux économiques</b> Modernisation économique progressive d'une zone vieillissante en un secteur dynamique, pourvoyeur d'emplois</p> <p><b>Enjeux urbains</b> Amélioration de la mixité et du fonctionnement urbain</p> <p><b>Synthèse des enjeux sur le quartier du Lugo du 25 Juin 2012</b> Source : EPA ORSA</p>
<p><b>Contribution de l'action au projet de territoire</b></p>	<p>L'action répond aux objectifs suivants du titre II :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mettre en œuvre les projets leviers pour l'évolution globale des Grandes Ardoines, en lien avec les grands accélérateurs de l'évolution du territoire : la rocade du Grand Paris Express et les trois gares, le nouveau franchissement de la Seine</li> <li>• Renforcer le vivier artistique et culturel du territoire</li> <li>• Promouvoir le territoire par de hauts lieux culturels, par la reconversion d'équipements identitaires et emblématiques</li> </ul>
<p><b>Description de l'action</b></p>	<p>L'accord-cadre du CDT Grandes Ardoines précise la nécessité de réfléchir à de « nouvelles formes de « fabriques artistiques » où logements, ateliers et services trouveront leur place. »</p> <p>Aussi, sans préjuger de l'étude de faisabilité en cours pour la reconversion du site, et plus largement de l'îlot « Hollander », il conviendra néanmoins de répondre aux objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réhabiliter le bâtiment existant, pour convertir l'Usine Hollander en un <b>pôle d'animation majeur</b> (programmation culturelle et artistique) au cœur des Grandes Ardoines en général, du Lugo en particulier, et au rayonnement métropolitain,</li> <li>• Transformer ce patrimoine industriel et urbain, véritable point de repère du quartier, et <b>levier</b> essentiel pour le projet de mutation urbaine et économique du Lugo,</li> <li>• Associer le <b>programme des équipements à celui des transports</b>, en lien avec le pôle intermodal de Choisy-le-Roi et les futures gares SGP, ainsi que le TZEN dont un arrêt serait à proximité immédiate de l'Usine Hollander (études du DOCP - STIF - en cours)</li> </ul>
<p><b>Etat d'avancement</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <u>Etude de faisabilité de réhabilitation et de reconversion de l'Usine Hollander</u> Etude avec un BET et équipe pluridisciplinaire (programmiste, architecte et économiste de la construction...) pour donner une visibilité du site, et marquer, avec la transformation de l'îlot Hollander, le début d'un cycle de transformation de cet édifice emblématique, tant par son volet architectural que par sa situation stratégique dans le projet d'aménagement. Une vocation culturelle forte, d'échelle métropolitaine, est à l'étude.</li> <li>2. <u>Initiative de création de la ZAC du Lugo</u> Parallèlement à l'approbation du schéma de principe sur le secteur du Lugo, le Conseil</li> </ol>

	<p>d'Administration de l'EPA ORSA a pris l'initiative de création de la ZAC du Lugo lors de son conseil d'administration du 14 octobre 2011 et tout comme le Conseil municipal de Choisy-le-Roi lors de sa séance du 5 octobre 2011.</p> <p>La première réunion de concertation avec la population a eu lieu en juin 2012.</p> <p>Les études complémentaires permettront d'approfondir le schéma de principe avant la création de la ZAC et son Programme d'Équipement Public.</p> <p>3. <u>Révision du PLU de Choisy-le-Roi</u></p> <p>Le projet de PLU a été arrêté au conseil municipal du 14 février 2012, son approbation a eu lieu au Conseil Municipal d'octobre 2012. Seule la mutation de l'îlot Graveleau (extrémité nord du secteur) a été autorisée ; cependant, le PADD présente l'évolution de la zone d'activités du Lugo en un secteur urbain mixte qui s'inscrira dans le prolongement du centre-ville (phases 1 et 2) et permettra de créer du lien avec les quartiers alentours, notamment la ZAC du Docteur Roux et son Conservatoire des Arts (réhabilitation d'une ancienne tannerie).</p> <p>Dans le cadre de cette révision, des réflexions patrimoniales sur des bâtis d'exception ont été menées tant sur l'ensemble de la commune que sur le secteur du Lugo. <i>Sur l'usine Hollander en particulier, recensé par le service de l'inventaire du Conseil régional, une première étape d'inscription dans le PLU serait possible, à l'issue des études de faisabilité sur Hollander et des dossiers de création / réalisation de la ZAC du Lugo, comme patrimoine remarquable dans le PLU.</i></p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	A définir ultérieurement, en fonction des conclusions de l'étude de faisabilité
<b>Pilotage</b>	Ville de Choisy-le-Roi, Direction Aménagement et Développement – Service Urbanisme Foncier, en partenariat étroit avec l'EPA ORSA
<b>Maîtrise foncière s'il y a lieu</b>	Ville de Choisy-le-Roi pour le bâtiment de l'usine Hollander, sous convention de portage avec l'EPFIF, l'EPA ORSA et la ville pour l'ensemble de l'îlot.
<b>Phasage</b>	<p>A partir de 2013 : étude de faisabilité de réhabilitation et de reconversion de l'Usine Hollander</p> <p>2013- 2014 : études d'ingénierie complémentaires (si nécessaire), notamment d'une étude de marché de l'offre culturelle sur le territoire, en lien avec les partenaires institutionnels (DRAC, Conseil régional, Conseil Général, communauté d'agglomération...),</p> <p>A partir de 2014-2015 : définitions opérationnelle et financière</p> <p>A partir de 2015 : mise en œuvre opérationnelle, début des travaux autour de l'îlot Hollander, aménagement du parvis et de l'espace public, en lien avec la reconversion du site</p>
<b>Estimation du coût global</b>	Bilan financier global non disponible, à compléter ultérieurement.
<b>Plan de financement</b>	Etude de faisabilité entièrement financée par la commune de Choisy-le-Roi (subventions GP3 sollicités) pour un montant d'environ 71 000 € HT HC.
<b>Partenariats</b>	<p>Ville de Choisy, maître d'ouvrage, en étroite relation avec l'EPA ORSA</p> <p>Partenariats ultérieurs à solliciter (entre autres) :</p> <p>Région Ile-de-France, DRAC, Conseil Général du Val-de-Marne, EPA-ORSA</p> <p>Artistes déjà présents sur le site, dont la Compagnie théâtrale « La Rumeur »</p>
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	A définir ultérieurement, en fonction des conclusions de l'étude de faisabilité
<b>Commentaires</b>	<p>L'Usine Hollander est d'ores et déjà répertoriée par l'Inventaire général du Patrimoine (Réf. Mérimée IA00123519), notamment les deux bâtiments principaux, par le service de l'inventaire, qui dépend aujourd'hui du Conseil Régional d'Ile-de-France. En revanche, le site n'est pas inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques (protection MH).</p> <p>Les deux bâtiments principaux, de type R+2, de l'Usine Hollander, ancienne manufacture de maroquinerie, ont été remaniés à plusieurs reprises. Sa façade côté Seine, en moellon enduit avec sa modénature en brique et ses larges baies, constitue un très bel exemple d'architecture industrielle du 19ème siècle. Les deux ailes en retour et la toiture d'origine qui servait aussi de séchoir avec ses ouvertures à claire-voie ont disparues. Il ne subsiste aujourd'hui qu'une partie du soubassement formant une portion du mur séparatif avec la rue Fauler.</p>

	<p>Les bâtiments A et B sont composés de plateaux de 450 m<sup>2</sup> environ, dont certains ont été aménagés en ateliers d'artistes, soit 22 au total. Artistes, peintres musiciens paysages, architectes... l'occupent depuis une quinzaine d'années.</p> <p>L'un d'eux est occupé par une compagnie de théâtre privée de renommée internationale « Compagnie La Rumeur » dans sa partie sud. Cet établissement est classé « Etablissement Recevant du Public » de 3<sup>ème</sup> catégorie.</p> <p>Au-delà de l'Usine Hollander en tant que telle, l'îlot Hollander comprend une ancienne cheminée, marque du passé industriel de la Seine, et seule cheminée existante sur le territoire (hors celle d'EDF sur les Ardoines).</p>
<b>Actions liées</b>	Franchissement de Seine ZAC du Lugo, TZEN 5, Insertion urbaine de l'A86, Aménagement des berges et Véloroute n°3, Centre-ville – phase 2
<b>Dossier suivi par</b>	Ville de Choisy-le-Roi – Direction Aménagement et Développement - Service Urbanisme Foncier EPA ORSA – Direction de l'Aménagement et des Projets
<b>Mise à jour de la fiche</b>	Février 2013

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Développer l'offre d'équipements culturels du territoire</b>	Fiche action <b>56</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	<p>Pour les projets à venir, les quartiers ANRU seront ciblés (quartier du Lugo ou des grands ensembles).</p> <p>Pour l'équipement polyvalent d'Alfortville : en zone de rénovation urbaine, au cœur du Quartier du Grand-Ensemble, à 500m de la Gare de Vert- de- Maisons.</p>
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	<p>Le développement des Grandes Ardoines va entraîner la transformation et la densification de plusieurs quartiers. Dans ce contexte, il est proposé de poursuivre l'aménagement culturel au service de la population.</p> <p>Un premier projet identifié est de doter la partie alfortvillaise du territoire d'un équipement culturel polyvalent destiné à accueillir les locaux du Conservatoire à rayonnement intercommunal d'Alfortville et l'Espace culturel Jean Macé.</p>
<b>Description de l'action</b>	<p>Il s'agit de compléter l'offre d'équipements sur le territoire afin d'accompagner les transformations de quartiers, leur désenclavement, et l'accès de la population à des services culturels de qualité.</p> <p>Parmi les services de proximité sont retenus en priorité les établissements d'enseignement artistique qui ouvrent sur des apprentissages multiples et les établissements de lecture publique qui représentent des « espaces publics » de rencontre, de savoirs et d'échanges.</p> <p>Concernant l'équipement culturel polyvalent d'Alfortville, il s'agit de construire un équipement regroupant sous un même toit deux établissements culturels existants, pour offrir au public qui les fréquente (1200 personnes en 2013) des locaux adaptés aux pratiques culturelles et à l'enseignement de la musique. L'équipement commun permettrait d'ouvrir également sur le quartier un lieu de diffusion qui apporterait sur cette partie de la ville une présence culturelle valorisant le territoire et ses habitants.</p> <p>De façon globale, la réflexion est engagée sur la coordination et la complémentarité des équipements et de l'offre culturelle, ainsi que des dynamiques territoriales, à l'échelle du territoire du CDT. Les services culturels départementaux (ADIAM, MAC/VAL, réseau de lecture publique etc.) peuvent y contribuer.</p> <p><u>Caractéristiques techniques de l'action</u></p> <p>Il s'agit essentiellement de construction / réhabilitation d'équipements.</p> <p>Concernant l'équipement polyvalent d'Alfortville, une première étape consistera à effectuer des études basées sur le recensement des besoins puis d'élaborer un programme.</p> <p>La deuxième étape est celle de la construction.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage / pilotage</b>	Villes et communautés d'agglomération Equipement culturel polyvalent d'Alfortville : Ville d'Alfortville / Communauté d'Agglomération
<b>Maîtrise foncière</b>	Selon projets
<b>Phasage</b>	
<b>Estimation du coût global</b>	A définir
<b>Plan de financement</b>	A définir
<b>Partenariats</b>	Equipement culturel polyvalent d'Alfortville : Ville d'Alfortville / Communauté d'Agglomération. La DRAC, la Région et l'ANRU seront sollicités pour travailler sur ces projets, ainsi que d'autres partenaires éventuels.
<b>Mise à jour de la fiche</b>	04/2013

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Imprimer l'art dans la ville</b>	Fiche action <b>57</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	Ensemble du territoire avec focus particulier sur le boulevard des arts (RD 5) ainsi que les zones où se mènent les principales opérations (ZAC, etc.)
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer la présence d'œuvres d'art dans l'espace public au contact direct des populations (habitants ou salariés)</li> <li>Contribuer à forger une identité artistique remarquable au territoire qui participe de son attractivité</li> </ul>
<b>Description de l'action</b>	<p>Cette action concerne :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>L'élaboration et l'adoption d'une charte commune pour inciter l'ensemble des opérateurs engagés dans des constructions collectives à réserver 1% des budgets de travaux à la commande d'une œuvre d'art visible dans l'espace public.</li> <li>Un travail de médiation à mener autour de ces œuvres (cartels, mise en place de balades urbaines, rencontres avec les artistes, etc.)</li> </ul> <p><u>Caractéristiques techniques de l'action :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Travail transversal entre les services aménagement et culture pour engager des relations partenariales avec les promoteurs et opérateurs des constructions contributrices de la démarche</li> <li>Formes d'implication des habitants à engager</li> </ul>
<b>Etat d'avancement</b>	
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Villes
<b>Pilotage</b>	
<b>Maîtrise foncière</b>	
<b>Phasage</b>	Dès 2014
<b>Estimation du coût global</b>	
<b>Plan de financement</b>	
<b>Partenariats</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Directions culturelles des villes ou de la communauté d'agglomération qui pourraient proposer d'assumer les relations aux artistes, l'ingénierie artistique des opérations de commandes publiques et les actions de médiations culturelles. Le MAC/VAL pourrait également constituer une expertise si certaines villes le souhaitent</li> <li>Services de l'Urbanisme des collectivités qui sont le premier interlocuteur des promoteurs et ont un rôle de sensibilisation à la démarche</li> <li>Les promoteurs et tous les contributeurs ainsi que les architectes et urbanistes des opérations concernées</li> </ul>
<b>Mise à jour de la fiche</b>	04/2013

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Favoriser la création sur le territoire</b>	Fiche action <b>58</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	Ensemble du territoire avec focus particulier sur les zones en mutations dont les longues périodes de chantier engendreront des nuisances certaines et une perte de repères pour les habitants.
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer les conditions de la présence d'artistes sur le territoire en s'assurant de la présence de lieux de créations (ateliers, espaces de travail collectifs, etc.).</li> <li>• Contribuer à forger une identité artistique remarquable au territoire qui participe de son attractivité.</li> <li>• Assurer la présence d'une activité artistique assurant un rôle de médiation artistique et culturelle en faveur de la rénovation urbaine qui accompagne les habitants dans la lecture du territoire.</li> </ul>
<b>Description de l'action</b>	<p><u>Objet de l'action :</u> En complément des logiques d'aide à la création portées par les différents opérateurs culturels du territoire (MAC/VAL, CDC de la Briqueterie, CNCM « la Muse en Circuit », théâtre Jean-Vilar, Studio-théâtre, Gare au théâtre, Usine Hollander, etc.) l'enjeu est de préserver la présence d'artistes créant à partir du territoire. D'ores et déjà de nombreux locaux sont aujourd'hui occupés souvent dans des conditions précaires par des artistes parfois organisés en associations ou collectifs (6bis à Vitry etc.), parfois de manières individuelles (une trentaine d'ateliers sont ainsi recensés sur Vitry). Il s'agira d'accompagner la présence de ces artistes mais également d'anticiper les enjeux de relocalisation lors de la mutation finale des locaux.</p> <p><u>Caractéristiques techniques de l'action :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A l'image de l'hôpital éphémère, devenu usine éphémère puis point éphémère au fil de ses déménagements à Paris, il pourrait être imaginé qu'au fur et à mesure de l'avancée des opérations d'aménagements qui libèrent temporairement des locaux, des artistes puissent y installer provisoirement des lieux de travail et assurer ainsi une présence artistique accompagnant l'aménagement de ce territoire.</li> <li>• Un suivi particulier devra être mis en place de façon à anticiper la libération des locaux avec l'avancée des opérations d'aménagement, et à accompagner la relocalisation des artistes.</li> <li>• Une démarche sur le type du label « Haute Qualité Artistique et Culturelle (HQAC) » (mise en œuvre à Ivry-sur-Seine par Stephan Shankland) pourrait être développée sur le territoire</li> </ul>
<b>Etat d'avancement</b>	
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Aménageurs
<b>Pilotage</b>	
<b>Maîtrise foncière</b>	Aménageurs qui doivent garder la maîtrise des locaux ainsi mis à disposition afin de s'assurer que la présence artistique ne puisse nuire aux évolutions prévues.
<b>Phasage</b>	Fonction de celui des différentes opérations d'aménagement
<b>Estimation du coût global</b>	
<b>Plan de financement</b>	
<b>Partenariats</b>	Directions culturelles des villes ou de la communauté d'agglomération, qui pourraient proposer d'assumer les relations aux artistes, Services urbanisme / aménagement des collectivités
<b>Mise à jour de la fiche</b>	04/2013

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Préservation du patrimoine historique et culturel du territoire</b>	Fiche action <b>59</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	Ensemble du territoire en particulier les zones chargées d'activités emblématiques du territoire (zone d'activités fluviales, industrielles, les réalisations remarquables de grands ensembles, etc.)
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	La présence de l'activité humaine laisse des signes importants comme autant de marqueurs du territoire, visibles ou invisibles. Ces signes urbains constituent, au même titre que certaines réalisations architecturales remarquables, un patrimoine matériel auquel il convient de prêter attention.
<b>Description de l'action</b>	<p>L'aménagement du territoire peut se mener tout en prenant en compte la préservation de ce patrimoine, à condition d'une prise en compte de sa présence en amont, afin de ne pas entraver les nécessaires mutations. Ainsi, il convient d'anticiper ces actions de préservation par une détermination précise de la réalité des éléments remarquables. C'est le rôle de l'archéologie préventive nécessaire sur ce bassin alluvial riche de présences humaines ancestrales, de l'inventaire du patrimoine entrepris par le Conseil Régional mais également d'études du type de celle menée sur les bâtiments remarquables par le CAUE ou le Conseil Général.</p> <p>Dans ce contexte, il s'agit également de prêter une attention particulière à la qualité artistique et architecturale de la rénovation et de la réhabilitation tout comme à la construction et diffusion de la connaissance de l'histoire des territoires.</p> <p><u>Caractéristiques techniques</u></p> <p>Il s'agit donc de la poursuite du diagnostic patrimonial, réalisé par le Conseil Régional et le Conseil Général, et de la réalisation de diagnostics sur les différents éléments patrimoniaux (le mobilier issu de l'activité fluviale par exemple) et de l'édiction de chartes de bonne conduite pour la prise en compte de ces éléments par les aménageurs.</p> <p>L'action pourra se traduire par la qualité de la rénovation et de la réhabilitation engagées. Elle se traduira également par la mise en place d'une réflexion sur les « témoins urbains » (noms de rue, plaques/bornes, indications etc.) à laquelle les habitants pourront être associés.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Multiple, selon situations
<b>Maîtrise foncière</b>	
<b>Phasage</b>	Fonction du calendrier des opérations d'aménagement
<b>coût global</b>	
<b>Plan de financement</b>	
<b>Partenariats</b>	Service départemental de l'Archéologie, INRAP Direction départementale des Archives Directions des Affaires culturelles des villes Conseil Régional d'Ile-de-France Services urbanisme/aménagement des villes, qui ont un rôle de sensibilisation DRAC CAUE
<b>Mise à jour de la fiche</b>	04/2013



## **IX. ENVIRONNEMENT**

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

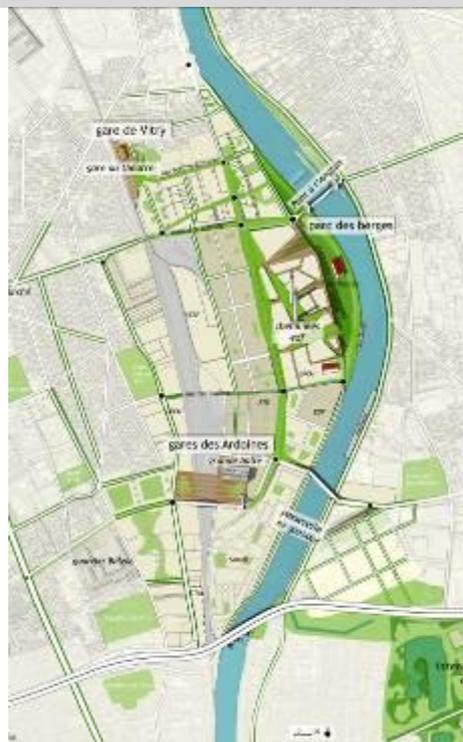
### Parc des berges aux Ardoines

Fiche action

60

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé



Plan guide des Ardoines (Seura / EPA ORSA et Mille de Vitry-sur-Seine, 2009)

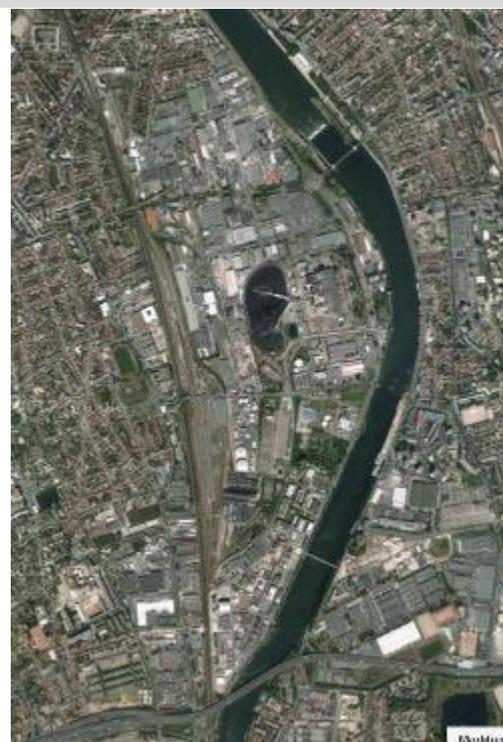


Photo aérienne (Google Maps, 2012)

Le parc des berges se situera le long de la Seine aux Ardoines, dans le prolongement de l'actuel parc du port à l'Anglais. La ZAC Seine Gare Vitry abritera une partie du parc.

##### Contribution de l'action au projet de territoire

- Ouvrir la ville sur la Seine et créer de nouveaux quartiers qui soient résilients au risque d'inondation,
- Développer la trame verte et bleue et l'offre d'espaces publics, valoriser le cadre de vie en conciliant les usages des berges de Seine.

##### Description de l'action

L'objectif de l'action est de créer un parc en bord de Seine en plein cœur du futur quartier des Ardoines.

Ce parc aura pour objectif d'ouvrir la ville vers la Seine<sup>7</sup>, mais également de favoriser la qualité urbaine, paysagère et environnementale du site des Ardoines<sup>8</sup>. Il dessinera en effet un paysage urbain de qualité s'appuyant sur la Seine et ses berges, renforçant ainsi le rôle du fleuve comme élément fédérateur des Grandes Ardoines.

La création du parc des berges à Vitry constituera un élément majeur dans la reconversion environnementale des berges de Seine et dans le développement des corridors écologiques, à la jonction des trames verte et bleue. Ce parc aura donc pour ambition de devenir un espace public de qualité en mettant en valeur, tout en les protégeant, les espèces végétales et animales, tant terrestres qu'aquatiques.

<sup>7</sup> Conseil municipal de la ville de Vitry-sur-Seine du 19/01/11 relatif à la concertation de la ZAC Seine Gare Vitry

<sup>8</sup> Ibid.

	<p>Les contraintes liées au risque d'inondation sont importantes et devront donc être traitées avec une attention toute particulière en bordure de Seine. Des réflexions sont actuellement en cours pour trouver un modèle de développement urbain compatible avec la gestion du risque inondation, tant au niveau de la résilience de la ville intense qu'à celui de la récupération et du traitement des eaux de pluie.</p> <p>Enfin, ce parc pourrait éventuellement accueillir un équipement d'envergure métropolitaine.</p> <p>L'emprise Air Liquide serait maintenue en bord de Seine et se situerait au sein du Parc des berges. Il s'agira d'intégrer au mieux ces installations dans un espace voué à accueillir du public.</p> <p>Une attention spécifique sera portée aux itinéraires de circulation des poids lourds, en lien avec les réflexions sur l'intermodalité route/fer/fleuve.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	<p><b>2012</b> : Arrêté de création de la ZAC Seine Gare Vitry</p> <p><b>Été 2012</b> : Désignation de SEURA pour la consolidation du Plan Guide des Ardoines (300 ha)</p> <p><b>Nov. 2012</b> : désignation de l'équipe Germe et Jam, urbanistes coordinateurs de la ZAC Seine Gare Vitry, qui étudiera la mise en œuvre de la première partie du parc des berges.</p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	EPA ORSA
<b>Maîtrise foncière</b>	Le périmètre du futur parc n'étant pas encore précisément défini, la question de la maîtrise foncière sera abordée ultérieurement.
<b>Phasage</b>	<p><b>2014-2015</b> : Lancement des premiers chantiers de la ZAC Seine Gare Vitry</p> <p><b>2016</b> : Premières réalisations de la ZAC Seine Gare Vitry</p> <p><b>2040</b> : Achèvement du projet urbain des Ardoines.</p>
<b>Estimation du coût global</b>	
<b>Plan de financement</b>	
<b>Partenariats</b>	Ville de Vitry et les autres partenaires de la gouvernance de l'EPA ORSA
<b>Actions liées</b>	ZAC Seine Gare Vitry, EDF-RTE
<b>Mise à jour de la fiche</b>	03/2012

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Aménagement des berges de Seine – ZAC du Port à Choisy-le-Roi

Fiche action

61

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

Le projet d'aménagement des berges de Seine dans le quartier du Port, aux pieds de la gare du RER C, repose sur le principe de sa renaturation contribuant, d'une part, à valoriser les ressources naturelles de la Seine et accompagnant, d'autre part, le retournement de la ville vers son fleuve, objectif de l'opération du quartier du Port depuis sa création.

A l'échelle du territoire des Grandes Ardoines, il s'agit du premier acte fondateur des chaînons à reconstituer pour le développement des **corridors écologiques**, de la Seine aux plateaux. Acte majeur dans la reconquête progressive des berges de Seine, ce projet d'aménagement utilise des techniques végétales visant ainsi le retour du bon état écologique de l'eau imposé par la directive cadre sur l'eau et les lois sur le Grenelle de l'Environnement. Il s'inscrit dans le cadre d'une réflexion globale de l'évolution des ports urbains, à commencer par une meilleure intégration dans leur environnement (forme, usage partagé, activités portuaires), notamment l'élaboration en cours du schéma de services portuaires de Ports de Paris.

Dans la partie nord, un projet d'implantation d'une halte de plaisance est en cours d'étude par Voies Navigables de France. Celle-ci serait la seule du département du Val-de-Marne sur la Seine.



Source : Ville de Choisy-le-Roi, SADEV 94

##### Contribution de l'action au projet de territoire

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Ouvrir la ville vers la Seine et créer de nouveaux quartiers qui soient résilients au risque d'inondation,
- Développer la trame verte et bleue et l'offre d'espaces publics, valoriser le cadre de vie, valoriser le cadre de vie en conciliant les usages des berges de Seine.
- Optimiser les capacités du territoire pour le transport longue distance en privilégiant les solutions compatibles avec les enjeux environnementaux et climatiques.

##### Enjeux stratégiques et urbains

L'aménagement du quartier du Port, engagé il y a plus de 10 ans, a pris en compte dès sa conception les enjeux du développement durable et d'aménités urbaines, à une époque où ces notions n'étaient pas encore aussi prégnantes qu'aujourd'hui. Cette opération s'est donnée pour défi de transformer un site entièrement minéral, coupé du centre-ville par les voies ferrées, occupé par des activités industrielles classées SEVESO (Shell...) et des délaissés ferroviaires inadaptés à l'environnement, en un quartier mixte, équilibré et ouvert sur le fleuve, qui permette l'appropriation par les habitants des berges de la Seine.

Ce projet tient à la **mise en cohérence d'enjeux stratégiques** des lois cadre sur l'Eau, du Schéma Directeur d'Ile-de-France et de la consultation internationale sur l'avenir du Grand Paris, à travers les prémices d'un Schéma de Cohérence territoriale de la Seine sur le territoire de la

	<p>Seine-Amont.</p> <p>En cela, il répond à deux objectifs ambitieux pour le territoire, à des échelles différenciées des Grandes Ardoines au quartier du Port :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'environnement et les ressources naturelles, avec la place de la nature en ville, des trames verte et bleue, avec des techniques innovantes de phytoépuration</li> <li>• Son attractivité nouvelle, reposant sur de nouveaux enjeux économiques et des fonctions urbaines équilibrées, en lien avec une organisation urbaine revisitée à des échelles différenciées du territoire (quartier, ville, Grandes Ardoines).</li> </ul> <p>Le panorama de l'existant et des projets de renaturation de berges de Seine en Ile-de-France montrent leur faiblesse en nombre et en ambitions, notamment à l'occasion d'opérations d'aménagement.</p> <p>Ainsi, ce projet apparaît unique sur le linéaire de Seine du Val-de-Marne ; l'Agence de l'Eau Seine Normandie a par ailleurs confirmé que ces techniques de renaturation étaient très rarement mises en œuvre sur les berges de la Seine en Ile-de-France. Le seul exemple cité se situe à Triel-sur-Seine où 380 mètres de berges soumises à érosion ont été réaménagées en créant une mosaïque de milieux écologiques et de paysages.</p> <p>Ce projet sur les berges du Port présente par ailleurs un impact positif sur la qualité de l'eau et la valorisation des écosystèmes et de la biodiversité. En effet, la pollution n'est pas le seul impact négatif observé sur la Seine ; le corsetage dans un milieu inerte de perrés, enrochements, palplanches, suite à la très forte artificialisation et urbanisation des rives de Seine depuis la fin de la guerre l'est aussi.</p> <p>En effet, la végétation a une action positive à la fois dans <b>la stabilisation naturelle des berges</b>, de par la structure même de leurs parties aériennes et souterraines et par leur emplacement sur le profil d'un cours d'eau, et <b>des effets protecteurs</b> par la réduction de la vitesse du courant et, de ce fait, de la puissance d'érosion et de protection du lit contre les crues.</p> <p>L'utilisation de plantes vivantes à la place de matériaux de construction inertes, comme des enrochements, apporte des avantages également en termes <b>d'autoépuration du cours d'eau</b> et des nappes phréatiques. La qualité de l'eau, avec les objectifs fixés à horizon 2021-2027 pour la Seine d'un retour au bon état écologique, tient également à la diversité et la multiplicité des habitats aquatiques. Ainsi, le bon état d'une protection de berge n'est pas nécessairement le bon état de la berge.</p> <p>Plus globalement, la question est celle du <b>rétablissement de corridors écologiques, et du rôle des berges</b> de Seine dans l'ensemble de l'écosystème urbain des Grandes Ardoines.</p> <p>Les projets d'urbanisme touchant les berges, avec la perspective de l'ouverture de la ville sur le fleuve (parc sur Ivry Confluences, parc des berges aux Ardoines, quai des Gondoles et réaménagement des berges du Port à Choisy-le-Roi), constituent une occasion unique de retourner la tendance, souvent plus que les politiques d'environnement proprement dites qui visent surtout à la sauvegarde des secteurs jusqu'ici épargnés.</p> <p><b>L'intérêt stratégique de la Seine dans la compétitivité de la métropole parisienne au niveau national et international, de son rôle et de sa place dans un système urbain renouvelé, est ainsi posé à travers ce projet, qui n'en est qu'un maillon.</b></p> <p>Une attention spécifique sera portée aux itinéraires de circulation des poids lourds, en lien avec les réflexions sur l'intermodalité route/fer/fleuve.</p>
<p><b>Description de l'action</b></p>	<p>Le projet d'aménagement de berges du Port repose sur plusieurs séquences dont le cœur de l'action porte sur leur renaturation d'une part, et la mixité des usages, notamment partagés, entre des activités portuaires et fonctions récréatives et de loisirs d'autre part.</p> <p>Une séquence sur la partie aval d'une halte de plaisance, en lien avec les bateaux-péniches, pourrait également être développée.</p>

	<p>Ainsi, à travers ce projet inscrit dans l'Agenda 21 communal approuvé le 28 février 2013 en Conseil municipal, il y a ainsi une occasion unique de synergie entre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la demande générale d'ouverture du fleuve sur la ville (valorisation des berges comme paysage remarquable et espaces ouverts, paysagés et plantés)</li> <li>• l'aspect vulnérabilité –écoulement (réseau d'espaces ouverts connectés en bord de fleuve)</li> <li>• la volonté d'aménagements exemplaires en termes de développement durable.</li> <li>• la demande de circulations douces le long des berges</li> <li>• le vieillissement des anciennes protections en dur sur lesquelles des travaux de renforcement sont aujourd'hui nécessaires</li> <li>• Une nouvelle organisation spatiale de la logistique, mieux intégrée aux enjeux de développement du territoire et du Grand Paris, par voies fluviale, ferrée et route</li> </ul>
<b>Etat d'avancement</b>	<p>Négociations menées avec Port Autonome de Paris, devenu Ports de Paris, depuis 1998 pour une meilleure intégration du port urbain à minima, une maîtrise foncière du domaine portuaire à maxima.</p> <p>Depuis 2012, études en cours pour le réaménagement des berges de Seine avec Ports de Paris et VNF suite à l'arrêté préfectoral du 21 décembre 2010 portant sur un transfert de domanialité entre Ports de Paris et Voies navigables de France.</p>
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	<p>La maîtrise d'ouvrage de l'opération de la ZAC du Port est assurée par la Ville de Choisy-le-Roi dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté et par son aménageur désigné : la SADEV 94. La maîtrise d'ouvrage sur les emprises portuaires et fluviales sera assurée par Ports de Paris et VNF (sous réserve), en lien avec les espaces publics de la ZAC, la vocation du quai Fernand Dupuy et l'aménagement de la véloroute n°3...</p>
<b>Pilotage</b>	<p>Ville de Choisy-le-Roi Direction Aménagement et Développement</p>
<b>Maîtrise foncière</b>	Tènements fonciers de Ports de Paris et Voies Navigables de France.
<b>Phasage</b>	<p>2013 : études techniques 2014-2015 : mise en œuvre opérationnelle</p>
<b>Estimation du coût global</b>	A définir ultérieurement
<b>Plan de financement</b>	<p>A définir ultérieurement.</p> <p>Le projet de renaturation des berges est néanmoins d'ores et déjà inscrit dans le Contrat de Bassin Seine-Amont et le Conseil régional d'Ile-de-France a fait part de son intérêt sur ce projet de renaturation.</p> <p>Le projet de renaturation des berges a par ailleurs été présenté dans le cadre de la démarche Ecocités à l'échelle des Grandes Ardoines, sans que cette action n'ait été retenue.</p>
<b>Partenariats</b>	<p>Ports de Paris, Voies Navigables de France, Agence de l'Eau Seine Normandie (potentiellement le SEDIF), Conseil régional d'Ile-de-France, Conseil Général du Val-de-Marne (véloroute N°3) Population et commerçants</p>
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	<p>Dans le cadre du projet de réaménagement des berges de Seine, la SADEV94 a missionné l'Agence TER, agence de paysage, et SOGREAH, bureau d'études techniques spécialisé dans l'eau et l'environnement, pour la réalisation d'une étude d'esquisse de réaménagement des berges. Ports de Paris et VNF ont missionné des architectes-urbanistes (Urbicus) et bureaux d'étude techniques (AEI).</p>
<b>Commentaires</b>	
<b>Actions liées</b>	<p>Encorbellement du pont de Choisy-le-Roi et Véloroute n°3 Modernisation du RER C et travaux sur la gare de Choisy-le-Roi Projets urbains sur la ZAC du Port, du Lugo et centre-ville phase 2 Evolution des ports Mise en place du cluster Eau-milieux-sols</p>
<b>Dossier suivi par</b>	Ville de Choisy-le-Roi – Direction Aménagement et Développement SADEV 94
<b>Mise à jour de la fiche</b>	02/2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Projet de valorisation de la grève d'Ivry-Vitry

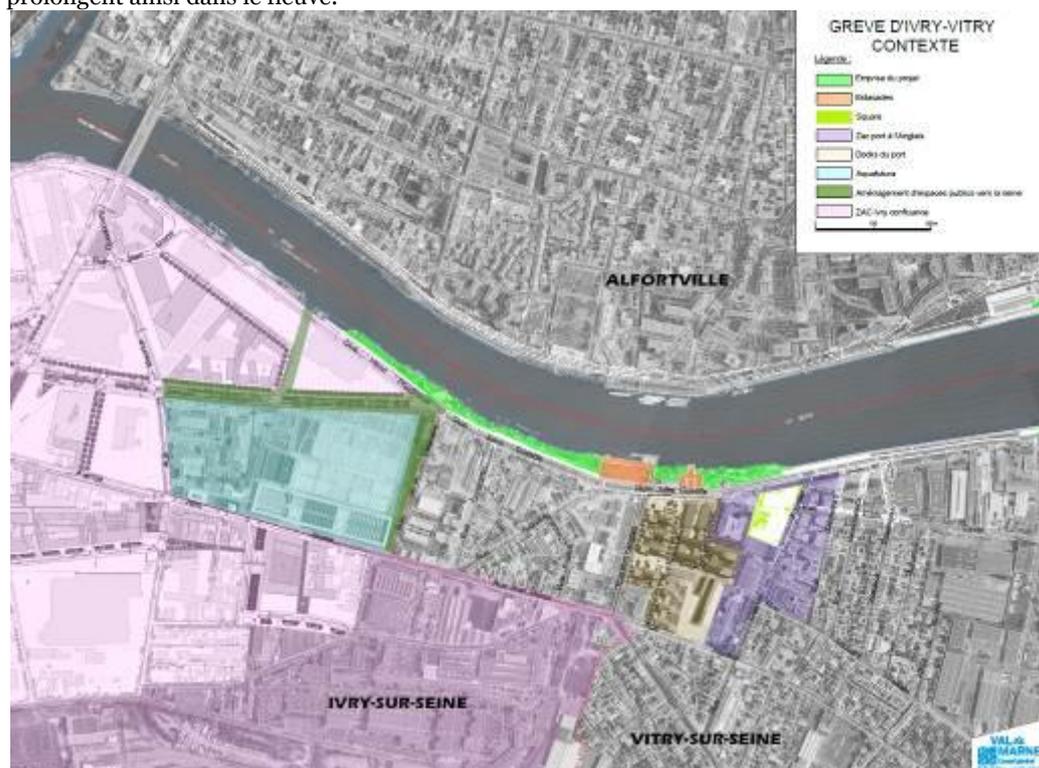
Fiche action

# 62

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

Le site du projet se trouve à cheval sur deux communes : Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine, en amont de la confluence entre Seine et Marne. Le périmètre concerne l'ultime linéaire de berges naturelles avant Paris, marqué par la présence d'une grève alluviale en contact avec la Seine. Le linéaire, d'environ 800 m pour une largeur moyenne d'une dizaine de mètres, se rétrécit naturellement sur les pointes. Les talus ont un profil généralement doux et les berges se prolongent ainsi dans le fleuve.



Source : CG 94

##### Contribution de l'action au projet de territoire

L'action répond aux objectifs suivants du titre II :

- Développer la trame verte et bleue et l'offre en espaces publics, valoriser le cadre de vie
- Favoriser la végétalisation des berges de Seine
- Mettre en œuvre la reconquête urbaine et écologique des berges du fleuve, en s'appuyant sur les premiers tronçons identifiés pour élaborer de manière partenariale une vision de la Seine sur le territoire. La mise en œuvre d'un corridor écologique présente un des enjeux à la fois environnementaux (valorisation des écosystèmes et de la biodiversité) et paysagers.

##### Description de l'action

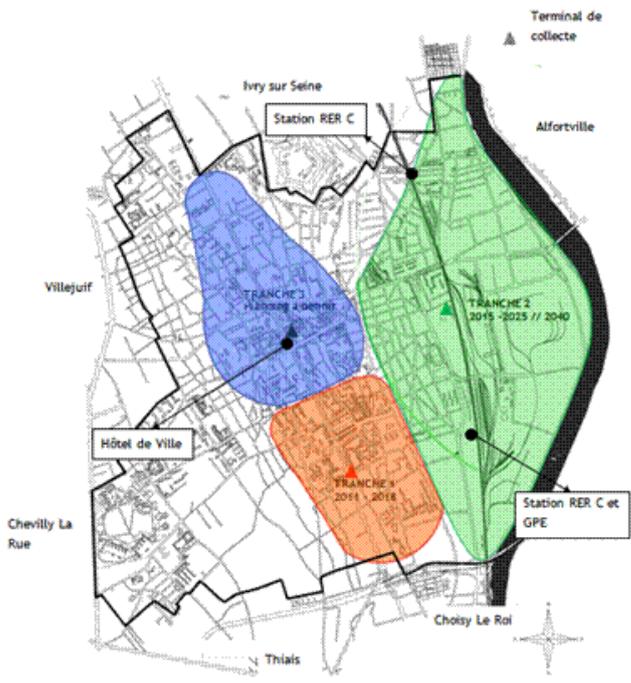
Le projet de la Grève d'Ivry-Vitry s'inscrit dans l'étude Seine 94, qui vise à définir différents scénarios d'évolution des berges de Seine en Val-de-Marne. Les projets de réhabilitation et de valorisation portent sur des berges ayant un fort caractère naturel, voire totalement naturel. Les principaux objectifs relèvent de la protection contre l'érosion, de l'amélioration de la biodiversité et de l'aménagement des sites pour une fréquentation par le public. A l'instar d'autres secteurs, le site d'étude présente une série d'enjeux écologiques socles du projet, accentués par le contexte urbain en mutation et à proximité de Paris.

Si le site montre actuellement une configuration physique variée et une diversité d'ambiances, il n'en demeure pas moins soumis à plusieurs facteurs potentiellement dépréciateurs (espèces végétales invasives, facteurs d'érosion, vestiges d'ouvrages anciens...).

Plusieurs objectifs interagissent donc :

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En premier lieu, préserver et valoriser les habitats naturels par une revalorisation écologique,</li> <li>• lutter contre l'érosion causée par le batillage des bateaux en utilisant des techniques végétales</li> <li>• susciter une animation du site et une appropriation par le public respectueuse de l'environnement,</li> <li>• démolir et/ou intégrer des ouvrages anciens, dans un nouvel usage dans la mesure des possibilités techniques et de la conception globale du site, en recherchant à retrouver une continuité de la berge,</li> <li>• mettre en valeur les vues vers le paysage de la Seine.</li> </ul> <p>Une attention spécifique sera portée aux itinéraires de circulation des poids lourds, en lien avec les réflexions sur l'intermodalité route/fer/fleuve.</p>
<b>Etat d'avancement</b>	Phase esquisse de projet. Plusieurs études complémentaires ont été réalisées et croisées avec différents éléments de contexte local et un diagnostic paysager interne.
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil Général à travers sa Direction des Espaces Verts et du Paysage (DEVPP).
<b>Pilotage</b>	Le pilotage du projet est donc assuré par la Direction des Espaces Verts et du Paysage (DEVPP) qui conduit également les études écologiques et la conception paysagère. Les actions de génie civil sont pilotées par la Direction des Services de l'Environnement et de l'Assainissement (DSEA).
<b>Maîtrise foncière s'il y a lieu</b>	Le Département gère les berges du domaine public fluvial par convention avec Voie Navigable de France (VNF).
<b>Phasage</b>	<p><b>2012</b> : réactualisation des études écologiques. Réalisation de l'esquisse. Concertations.</p> <p><b>2013</b>: AVP (chiffrage, plaquette...) EI. DLE et instruction réglementaire. Travaux forestiers de valorisation écologique. Concertations.</p> <p><b>2014</b> : DLE et poursuite de l'instruction réglementaire. Travaux forestiers de valorisation écologique. DCE.</p> <p><b>2015</b> : Mise en œuvre du projet d'aménagement. Elaboration du plan de gestion.</p>
<b>Estimation du coût global</b>	<b>2, 75 M €</b>
<b>Plan de financement</b>	<p>Les principaux partenaires financiers sont à ce jour l'Agence de l'Eau Seine Normandie et la Région Ile-de-France.</p> <p>Le projet a été inscrit dans le cadre du Contrat Particulier Région-Département 2009-2013 et bénéficie de financements à parité entre la Région et le Département. Pour le moment, une demande de subvention a été obtenue dans le cadre du CPRD pour un montant de 21 600 € correspondant aux inventaires de 2012 et à la première phase de restauration écologique de la ripisylve. Différentes actions sont, par ailleurs, potentiellement éligibles à travers le contrat de bassin Seine parisienne amont.</p>
<b>Partenariats</b>	Le Conseil Général travaille en partenariat avec les villes de Vitry-sur-Seine et d'Ivry-sur-Seine, l'Agence de l'Eau Seine-Normandie, la Région Ile-de-France, l'ONEMA, VNF, le SNS, la DRIEE Ile-de-France.
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	Non défini pour le moment
<b>Actions liées</b>	
<b>Dossier suivi par</b>	Direction des Espaces Verts et du Paysage, Site de Valenton, 10, chemin des Bassins 94000 Créteil
<b>Mis à jour de la fiche</b>	Février 2013

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Amélioration de la collecte des déchets grâce à la mise en place d'une collecte pneumatique à Vitry, en périmètre OIN</b>	Fiche action <b>63</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	Le périmètre concerné est celui de l'OIN à Vitry. Il intègre les ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines.
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	L'action répond aux objectifs suivants du titre II : « Eco-aménagement de la ville déjà constituée pour une meilleure qualité de la ville »
<b>Enjeu</b>	<p>Le projet de collecte pneumatique des déchets fait partie intégrante de l'objectif d'un développement urbain durable et solidaire poursuivi par la ville de Vitry-sur-Seine et intégré dans son plan local d'urbanisme approuvé en mai 2006.</p> <p>Ce projet s'inscrit dans le cadre du Plan propreté pluriannuel de la ville, adopté en 2008, dont l'objectif majeur est de trouver une solution pérenne et durable aux difficultés que présente le dispositif actuel de collecte des déchets (nuisances sonores, olfactives et visuelles, gênes à la circulation, contraintes liées à l'obligation de sortir et rentrer les bacs, soucis d'hygiène, actes de vandalisme, performances des collectes sélectives à accroître ...).</p> <p>L'objectif de la ville est à moyen et à long terme de doter l'ensemble des secteurs en habitat collectif de ce dispositif (environ 50 à 60 000 équivalents habitants) et sera réalisé en 3 tranches.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La première tranche concerne 9 400 équivalents logements soit environ 20 à 25 000 équivalents habitants : la mise en service du réseau est prévue pour début 2014 et le raccordement de l'ensemble des secteurs pour 2018. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Secteurs concernés : secteur Balzac (quartier d'habitat collectif faisant actuellement l'objet d'une opération de renouvellement urbain (ANRU)), secteur du 8 mai 1945 (quartier d'habitat majoritairement collectif situé en Zone Urbaine Sensible (ex ZUP)), ZAC Rouget de Lisle créée en août 2009 (construction de logements, de commerces et d'activités dans le cadre d'un nouveau quartier urbain), sud du Secteur Commune de Paris (quartier d'habitat majoritairement collectif situé en Zone Urbaine Sensible).</li> </ul> </li> <li>• La deuxième tranche concernerait le secteur OIN.</li> <li>• La troisième tranche concernerait le secteur du centre-ville et ZAC Nord Stalingrad.</li> </ul> <p>Ainsi, la collecte pneumatique concernerait aussi bien des secteurs d'habitat nouveau ou en forte mutation que des secteurs d'habitat existant. Par sa dimension fortement innovante et par l'importance exceptionnelle du nombre d'habitants concernés à terme, la ville de Vitry-sur-Seine s'est vu décerner, le 26 octobre 2011, une Marianne d'or du développement durable.</p> <p>Les études relatives à l'extension de la collecte pneumatique en OIN (tranche 2), qui seraient menées à partir de 2014, ont été retenues comme une « action sélectionnée » du programme national Ecocité en 2012.</p>

	 <p>Source : PLH de Vitry-sur-Seine</p>
<p><b>Description de l'action</b></p>	<p>La collecte pneumatique des déchets est un système de collecte des déchets par réseau souterrain et entièrement automatisé. Les déchets sont déposés dans des bornes de collecte situées à l'extérieur ou à l'intérieur des bâtiments (dans les halls d'entrée) puis aspirés jusqu'à un terminal de collecte via un réseau enterré de canalisations.</p> <p>Le réseau de collecte pneumatique concerne 2 types de déchets :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les ordures ménagères résiduelles ;</li> <li>• les emballages recyclables (hors verre) et les journaux-magazines.</li> </ul> <p>Le projet prévoit également le pré-équipement du système (terminal et points de collecte) pour la collecte de la fraction fermentescible des ordures ménagères (FFOM) des gros producteurs (établissements de restauration collective).</p>
<p><b>Etat d'avancement</b></p>	<p>Une étude commanditée par la ville et dont les premiers résultats ont été communiqués récemment permet d'identifier des scénarii de déploiement.</p> <p>La disposition des 2 ZAC a amené à définir 3 scénarii.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Scénario 1 :</b> Evaluation de la possibilité d'extension du projet de réseau actuel (tranche 1) sur la ZAC Gare Ardoines ; scénario rejeté car l'extension pose des problèmes techniques importants et ne permet pas de collecter l'ensemble de la ZAC Gare Ardoines.</li> <li>• <b>Scénario 2 :</b> Evaluation de la mise en place d'un seul terminal pour desservir les 2 ZAC ; scénario peu favorable car implique un positionnement du terminal dans la partie centrale des Ardoines et donc une jonction très longue entre les 2 ZAC, avec des zones très en limite à 1800 m du terminal et des coûts de fonctionnement importants.</li> <li>• <b>Scénario 3 :</b> Evaluation de la mise en place de 2 terminaux, 1 pour chaque ZAC, avec ou sans desserte des secteurs d'activité économique, avec ou sans implantation de chacun des 2 terminaux dans la sous-station du réseau de chaleur.</li> </ul> <p>La faisabilité des scénarii sur les deux ZAC des Ardoines sera étudiée par les partenaires : Ville de Vitry-sur-Seine, EPA ORSA, avec l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine et technique et l'AMO Environnement de l'EPA ORSA.</p> <p>Le programme Ecocité a retenu comme action prioritaire la poursuite des études pour l'extension</p>

	de la collecte pneumatique à l'OIN.
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage / Pilotage</b>	Ville de Vitry, en lien avec l'EPA ORSA
<b>Maîtrise foncière s'il y a lieu</b>	Les terrains d'implantation des terminaux de collecte pneumatique et la constitution du réseau seront discutés par la ville avec l'EPA ORSA en tant qu'aménageur des ZAC.
<b>Phasage</b>	A titre indicatif, le calendrier actuellement envisagé prévoit les phases suivantes. Conception – réalisation : 2012-2014 Construction des terminaux : 2016 Travaux dans les ZAC : 2016-2018 Ce calendrier reste à croiser avec les calendriers de réalisation des ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines et notamment les premiers secteurs opérationnels.
<b>Estimation du coût global</b>	Dans le cadre de la candidature au programme ECOCITE, le coût de déploiement de ce mode de collecte en OIN (tranche 2) a été estimé à un peu moins de 40 millions d'euros TTC (hors charge foncière). Les chiffres devront être actualisés par l'étude à engager en 2014 (et qui sera financée dans le cadre du programme ECOCITE). Note : pour information, l'ADEME finance par ailleurs la tranche 1 de ce programme.
<b>Plan de financement</b>	En matière d'investissement, les modes de financement restent à déterminer. Le bilan coûts / avantages devra prendre en compte les gains de surface dans les opérations d'aménagement (locaux poubelles), les économies de charges et les impacts observés sur le prix de vente des logements desservis par ce système de collecte.
<b>Partenariats</b>	EPA ORSA dans les ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines Région Eco-emballages SYCTOM Fonds Ville de demain (dans le cadre de la candidature ECOCITE)
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	A déterminer
<b>Actions liées</b>	ZAC Seine Gare Vitry, ZAC Gare Ardoines
<b>Dossier suivi par</b>	Ville de Vitry EPA ORSA
<b>Mise à jour de la fiche</b>	04/2013

<b>Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines</b>	
<b>Favoriser le recours aux énergies renouvelables en exploitant la géothermie dans les ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines</b>	Fiche action <b>64</b>
<b>Présentation de l'action</b>	
<b>Localisation, périmètre envisagé</b>	ZAC Seine Gare Vitry et ZAC Gare Ardoines
<b>Contribution de l'action au projet de territoire</b>	L'action répond aux objectifs suivants du titre II : « Développement d'une stratégie énergétique transversale »
<b>Enjeu</b>	<p>Afin d'augmenter la part des énergies renouvelables sur le territoire, il est envisagé le recours à la géothermie dans le mix énergétique du réseau de chaleur urbain desservant les communes de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi (dont le Syndicat Intercommunal de Chauffage Urbain de Choisy Vitry – SICUCV- est l'autorité concédante). Le SICUCV souhaite dépasser et conserver un taux d'énergie renouvelable de 50% pour son réseau et faire bénéficier d'une TVA réduite tous les usagers déjà raccordés (70% des abonnés sont des locataires en logement social ou en copropriété).</p> <p>Les dossiers de création des ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines prévoient dès lors la possibilité duraccordement au chauffage urbain et des projets de géothermie.</p> <p>Pour la ZAC Gare Ardoines, le recours au réservoir profond du Dogger est envisagé. S'agissant de la ZAC Seine Gare Vitry, le recours au réservoir géothermique du Lusitanien, moins profond et moins chaud que celui du Dogger, devient une solution innovante envisageable grâce à l'utilisation de pompes à chaleur (PAC) hautes températures très performantes, permettant d'alimenter un réseau de chaleur adapté aux bâtiments basse consommation que l'on développe dans les projets de ce type.</p>
<b>Description de l'action</b>	<p><u>ZAC Seine Gare Vitry</u></p> <p>Ce projet pourrait permettre d'alimenter la ZAC en chaleur et eau chaude sanitaire à hauteur d'environ 70% d'énergie renouvelable et contribuerait à hauteur de 5 à 7% au taux d'énergie renouvelable valorisé sur l'ensemble du réseau de Choisy-Vitry.</p> <p>L'autre point fort consisterait à alimenter également une boucle d'eau chaude existante du réseau de Choisy-Vitry (secteur Vitry Nord Est) ce qui permettrait au projet d'améliorer le mix énergétique renouvelable pour des immeubles déjà raccordés (logements, bureaux, écoles).</p> <p>Le cumul des besoins énergétiques d'un quartier existant et d'autre part de bâtiments existants assurerait une faisabilité de réalisation à l'horizon 2016, alors même que la ZAC ne serait alors qu'en première phase de réalisation.</p> <p>Dans le secteur de Vitry-sur-Seine, le réservoir du Lusitanien se trouve à une profondeur verticale de 1130 mètres, correspondant à la cote du toit du réservoir déterminé à partir d'un modèle géologique établi par le BRGM. Le réservoir est caractérisé au niveau du puits producteur par une température de l'eau de 55°C.</p> <p>L'unité de production de chaleur résulterait de la combinaison de trois systèmes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• une géothermie au Lusitanien,</li> <li>• deux pompes à chaleur en série,</li> <li>• un appoint par un échangeur de chaleur utilisant l'énergie du réseau actuel du SICUCV.</li> </ul> <p><u>ZAC Gare Ardoines</u></p> <p>L'unité de production de chaleur résulterait de la combinaison de deux systèmes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• une géothermie au Dogger,</li> <li>• un appoint par un échangeur de chaleur utilisant l'énergie du réseau actuel du SICUCV.</li> </ul> <p>La faisabilité d'intégration de la géothermie dans les ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines sera étudiée conjointement par le SICUCV et l'EPA ORSA, avec l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine</p>

	et technique et l'AMO Environnement de l'EPA ORSA sur ces deux projets.
<b>Etat d'avancement</b>	Des études techniques préalables ont déjà été menées par le SICUCV. Les projets pourront être approfondis et partagés en 2013 avec d'une part la réalisation du schéma directeur du SICUCV et d'autre part l'élaboration des dossiers de réalisation des ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines par l'EPA ORSA.
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>	Les deux projets sont situés dans le périmètre géographique et dans le domaine de compétence du SICUCV.
<b>Pilotage</b>	SICUCV
<b>Maîtrise foncière s'il y a lieu</b>	<p><b>ZAC Seine Gare Vitry</b> La centrale de production et les têtes de puits du futur doublet au Lusitanien seraient implantées sur un terrain dont la maîtrise foncière pourrait être assurée par l'EPA ORSA.</p> <p><b>ZAC Gare Ardoines</b> La centrale de production et les têtes de puits du futur doublet au Dogger de Vitry-sur-Seine seraient implantées sur un terrain dont la maîtrise foncière pourrait être assurée par l'EPA ORSA.</p>
<b>Phasage</b>	<p>A titre indicatif, la phase de travaux est d'une durée de trois ans.</p> <p>L'aménageur des ZAC sera sollicité dans le cadre de l'organisation en amont du raccordement des constructions nouvelles au réseau.</p> <p>La mise en service de la nouvelle unité de production de chaleur pourrait être envisagée courant 2016 pour la ZAC Seine Gare Vitry et à l'horizon 2020 pour la ZAC Gare Ardoines.</p>
<b>Estimation du coût global</b>	<p><u>ZAC Seine Gare Vitry</u> Production de chaleur (géothermie, PAC et appoint réseau) : 12 000 000 € HT (estimations SICUCV, 2012) Développement du réseau (réseau, sous-stations) : 3 000 000 € HT (estimations SICUCV, 2012)</p> <p><u>ZAC Gare Ardoines</u> Production de chaleur (géothermie et appoint réseau) : 15 000 000 € HT (estimations SICUCV, 2012) Développement du réseau (réseau, sous-stations) : 7 000 000 € HT (estimations SICUCV, 2012)</p>
<b>Plan de financement</b>	<p>Ces actions s'inscrivent dans le schéma directeur du SICUCV qui sera le maître d'ouvrage direct ou délégué des opérations à réaliser.</p> <p>Le projet de la ZAC Seine Gare Vitry, pour sa partie thermique, a été présenté en 2012 par COFELY dans le cadre de l'appel à manifestations d'intérêt (AMI) de l'ADEME pour un cofinancement lié aux investissements d'avenir.</p> <p>Le développement du réseau nécessaire à l'alimentation des immeubles fera également l'objet d'une demande de soutien au titre du fonds chaleur (ADEME, Région).</p> <p>Des financements complémentaires pourraient être demandés à l'aménageur des ZAC qui en appréciera la faisabilité.</p>
<b>Partenariats</b>	SICUCV, EPA ORSA, ADEME, Région
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	
<b>Actions liées</b>	ZAC Seine Gare Vitry et ZAC Gare Ardoines
<b>Dossier suivi par</b>	SICUCV
<b>Mise à jour de la fiche</b>	Février 2013

## Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines

### Exutoire en Seine pour les eaux pluviales du bassin versant de la RD 274 avec station anti-crue et de dépollution des eaux à Vitry-sur-Seine

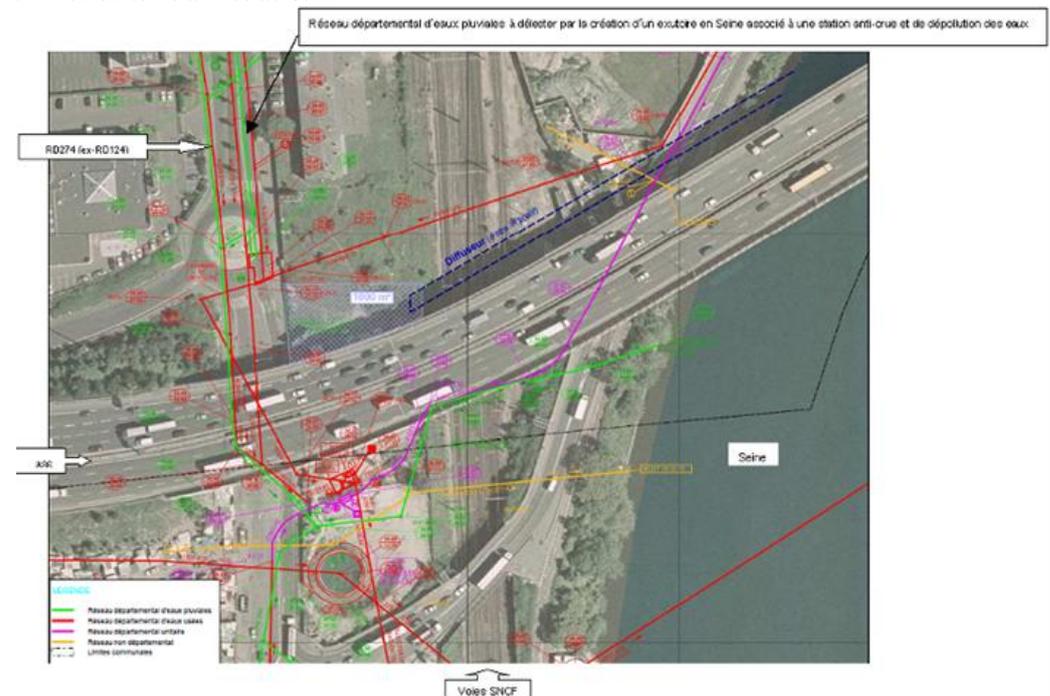
Fiche action

65

#### Présentation de l'action

##### Localisation, périmètre envisagé

Cette action, est située au sud du périmètre de la ZAC Gare Ardoines à Vitry-sur-Seine et de l'emplacement du Site de Maintenance des Infrastructures du Métro Grand Paris Express. La parcelle est délimitée à l'ouest par la RD274, à l'est par les voies SNCF et au sud par l'A86. La station doit être implantée sur la partie nord du site du fait du remblai de l'A86 délimité par un mur en terre armée au sud.



##### Contribution de l'action au projet de territoire

Ce projet répond aux objectifs envisagés par la loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques de 2006 et le SDAGE Seine Normandie de 2009 qui définissent un cadre pour la maîtrise des rejets d'eaux pluviales (débit et qualité) au milieu naturel. En accompagnement du projet de développement urbain sur ce secteur, cet équipement doit améliorer l'écoulement des eaux pluviales du bassin versant et la qualité de leurs rejets en Seine, tout en protégeant les réseaux du secteur contre le risque de crue du fleuve.

##### Description de l'action

En 1995, afin de réduire les inondations sur le bassin versant de la RD274 (ex-RD124) à Vitry-sur-Seine, des travaux de renforcement du réseau pluvial (datant de 1965) ont été réalisés par le Département par mise en place d'un collecteur de stockage des eaux pluviales Ø 1,80 m (TR 81445) sous l'avenue Léon Geffroy et création de fait d'un réseau d'eaux usées Ø 0,50 m. Toutefois, la mise en séparatif de la zone devait s'achever par la réalisation d'un diffuseur en Seine associé à une station anti-crue et de dépollution des eaux pluviales.

La station doit reprendre les eaux pluviales du bassin versant de la RD274 dont la surface est estimée à  $\approx 70$  ha. Elle a pour but d'évacuer ces dernières aussi bien en période de crue de la Seine (par pompage), que hors période de crue (gravitairement). Une fonction « dépollution des eaux » est également envisagée.

La station est un équipement essentiellement souterrain avec des locaux d'exploitation en surface. Il est nécessaire d'avoir un accès facilité par les voies de desserte du secteur. De plus, le site doit permettre l'accès et la manœuvre d'un camion pour l'exploitation.

Les nuisances sonores du fait du pompage sont considérées comme nulles à l'extérieur. Les

	vibrations ressenties sont minimales.
<b>Etat d'avancement</b>	Début de la phase étude 1 <sup>er</sup> trimestre 2013 – consolidation des interfaces et hypothèses à prendre en compte en lien avec les aménagements sur le bassin versant (ZAC, SMI)
<b>Mise en œuvre</b>	
<b>Maîtrise d'ouvrage / Pilotage</b>	Conseil Général du Val-de-Marne
<b>Maîtrise foncière <i>s'il y a lieu</i></b>	Question en cours de discussion
<b>Phasage</b>	Planning prévisionnel : 2013-2014 : études 2015 – fin 2016 : travaux
<b>Estimation du coût global</b>	En première estimation entre 18 à 21 M € HT
<b>Plan de financement</b>	
<b>Partenariats</b>	
<b>Maîtrise d'œuvre</b>	
<b>Actions liées</b>	Site de Maintenance des Infrastructures ZAC Gare Ardoines
<b>Dossier suivi par</b>	Conseil Général du Val-de-Marne Direction des Services de l'Environnement et de l'assainissement (DSEA) Service Etudes Générales Assainissement et Milieux Aquatiques
<b>Mise à jour de la fiche</b>	Février 2013



© EPA ORSA / Philippe Guignard

**ÉTABLISSEMENT  
PUBLIC  
D'AMÉNAGEMENT**

**ORLY  
RUNGIS**  

---

**SEINE  
AMONT**

2 avenue Jean-Jaurès  
94600 Choisy-le-Roi

tél. 01 48 53 68 00  
fax 01 48 52 44 28  
[www.epa-orsa.fr](http://www.epa-orsa.fr)