



# LES GRANDES ARDOINES

## CONTRAT DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

5 Décembre 2013

<b>PRÉAMBULE</b>	<b>4</b>
<b>TITRE I PROJET STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES GRANDES ARDOINES</b>	<b>9</b>
<b>1. Un territoire à fort potentiel pour le Grand Paris</b>	<b>11</b>
<b>2. Un acteur clé du sud-est francilien</b>	<b>16</b>
2.1 L'innovation productive des Grandes Ardoines inscrit le territoire dans le « Cône sud de l'innovation »	16
2.2 La gouvernance territoriale se structure autour des dynamiques locales	17
Une dynamique portée de longue date par les acteurs locaux, que vient appuyer l'OIN ORSA	17
Une synergie entre les dynamiques intercommunales et le Contrat de Développement Territorial	18
<b>3. Les Grandes Ardoines : le projet d'une ville complète, productive, solidaire et habitée</b>	<b>19</b>
3.1 Un territoire en mouvement, auquel le projet du Grand Paris vient donner une impulsion majeure	19
3.2 Le Grand Paris Express, nouveau levier s'insérant dans un maillage en cours du territoire	20
3.3 Des contraintes à lever rapidement pour rendre le projet réalisable	20
3.4 De nouveaux quartiers mixtes et denses, faisant lien entre quartiers existants et fleuve	21
3.5 L'ambition d'un territoire d'innovation productive et d'un développement économique diversifié au bénéfice des habitants	24
3.6 Créer des logements dans un cadre de vie attractif	25
3.7 La Seine, grand équipement métropolitain	26
<b>TITRE II OBJECTIFS ET PRIORITÉS DES GRANDES ARDOINES</b>	<b>27</b>
<b>1. Les Grandes Ardoines, l'ambition d'un développement complet</b>	<b>29</b>
1.1 Une ville en mouvement, solidaire, durable et équilibrée	29
Concrétiser une ambition élevée en matière d'urbanisme, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain	29
Assurer le retour aux populations et les liens entre les nouvelles polarités et le tissu urbain existant	30
Offrir un cadre de vie et d'usage du territoire agréable et praticable	30
Concilier les vocations multiples de la vallée de la Seine	31
1.2 Un projet séquencé à court, moyen et long termes	32
Les secteurs situés sur le territoire des Grandes Ardoines	35
Les secteurs qui contribuent à la dynamique du territoire des trois communes	51
<b>2. Déclinaisons thématiques du projet</b>	<b>52</b>
2.1 L'innovation productive, terreau du développement économique et de l'emploi	53
Des ferments locaux variés pour un développement ancré sur le territoire	53
La fertilisation croisée des secteurs d'activité	53
Le maintien d'activités productives dans une nouvelle organisation urbaine	54
Développer un pôle tertiaire au Sud de Paris autour d'une desserte exceptionnelle	55
Un développement de l'emploi bénéficiant prioritairement aux habitants	55
Un développement de services et de commerces bénéficiant prioritairement aux habitants	56
Garantir l'évolution numérique du territoire	57
Objectifs et priorités	59
2.2 Un territoire accessible et connecté au bénéfice de ses habitants et usagers	65

La nécessaire optimisation du maillage des connexions au bénéfice des usagers du territoire	65
La logique de la ville des courtes distances, accessible et continue	65
Un modèle de gare du XXI <sup>e</sup> siècle à définir	65
Objectifs et priorités	67
2.3 Une offre de logements attractive et adéquate pour les habitants d'aujourd'hui et de demain	71
Un secteur stratégique pour l'offre de logements en Île-de-France	71
Répondre aux besoins des habitants et enraciner les actifs sur le territoire	75
Promouvoir une offre résidentielle attractive et de qualité	76
Objectifs et priorités	81
2.4 Une identité historique, culturelle et artistique remarquable à valoriser	83
Objectifs et priorités	84
2.5 Promouvoir une ville durable, compacte et résiliente, réconciliée avec son patrimoine naturel et paysager	86
Réintégrer le patrimoine naturel et paysager dans la ville pour un territoire de haute qualité en vallée de la Seine amont parisienne	86
Lutter contre le changement climatique et promouvoir un urbanisme respectueux de l'environnement	87
Objectifs et priorités	88

### **TITRE III PROGRAMME DES ACTIONS, OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT, PROJETS D'INFRASTRUCTURES NÉCESSAIRES À LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS DU CONTRAT 93**

0. Stratégie foncière, reformatage et modernisation des grands services industriels de la métropole	95
1. Engagements sur des secteurs pré-opérationnels et opérationnels	99
2. Les transports	101
3. Développement économique et formation	105
Développement économique	105
Formation et accès à l'emploi sur le territoire	107
4. Développement résidentiel	108
5. Équipements publics	108
6. Équipements commerciaux	108
7. Grands équipements et développement culturel des Grandes Ardoines	108
8. Environnement	110
9. Évaluation environnementale du Contrat de Développement Territorial	111

### **Liste des fiches actions 113**

### **TITRE IV MISE EN ŒUVRE ET SUIVI 115**

Préambule	117
1. Pilotage du contrat	117
2. Calendrier	118
3. Adaptation des politiques locales et contractuelles	119
4. Programmes de travail partenariaux associés au Contrat de Développement Territorial	119
5. Suivi et évaluation de la mise en œuvre du Contrat de Développement Territorial	119
6. Modification, révision, et résiliation du Contrat de Développement Territorial	120

# PRÉAMBULE

Situé dans la vallée de la Seine, à moins de trois kilomètres au sud de Paris, desservi aujourd'hui par les RER C et D, l'autoroute A 86 et demain par le réseau du Grand Paris Express, le territoire des Grandes Ardoines, composé des villes d'Alfortville, de Choisy-le-Roi et de Vitry-sur-Seine (170 000 habitants et 50 000 emplois) va connaître des transformations majeures dans les années à venir et constitue dès lors un enjeu majeur pour la métropole et les deux rives de la Seine Amont.

Ce territoire productif, innovant et accueillant, connaît une forte dynamique portée par les acteurs du territoire depuis de nombreuses années ; il s'agit désormais de l'inscrire pleinement dans la dynamique métropolitaine, compétitive, génératrice d'emplois, tout en veillant à répondre aux attentes des populations et à la qualité de la vie locale.

Le projet du Grand Paris, auquel s'ajoutent les enjeux liés au développement durable et à la métropolisation de la région capitale, constituent autant de leviers pour révéler l'important potentiel du territoire, dans un souci constant d'équilibre entre emploi et habitat. C'est tout l'enjeu de ce Contrat de Développement Territorial, élaboré par les trois communes d'Alfortville, Choisy-le-Roi, Vitry-sur-Seine, les Communautés d'Agglomération Plaine Centrale et Seine Amont, le Conseil Général du Val-de-Marne et l'État réunis par l'Établissement Public d'Aménagement Orly Rungis – Seine Amont (EPA ORSA) et en collaboration avec le Conseil Régional d'Île-de-France.

Ce territoire constituera demain l'un des principaux points nodaux du système multipolaire de l'agglomération capitale : la réalisation du réseau du Grand Paris Express qui le connectera aux principales centralités de la région capitale, ainsi que la liaison viaire est-ouest étudiée par le Conseil Général du Val-de-Marne, contribueront à créer la « croisée des Grandes Ardoines ».

De nouveaux pôles urbains se constitueront autour des gares ; la ville complète se développera dans des formes nouvelles de compacité et de mixité, diversifiée et vivante, proche de ceux qui y vivent déjà et attractive pour ceux qui souhaitent s'y installer, accompagnant l'évolution d'un tissu économique productif et innovant qui façonne son histoire et son identité.

Les Grandes Ardoines resteront un territoire solidaire, laissant place à la diversité des profils sociodémographiques. La question du retour à la population est ainsi un élément-clé du projet, de même que l'intégration de la Seine comme élément structurant, conciliant les usages.

Le pilotage d'un tel projet de développement repose sur l'articulation de différentes échelles de gouvernance qui donnent au projet sa cohérence pour une vision partagée à court, moyen et long termes.

Le Préfet de la Région Île-de-France a installé le comité de pilotage en date du 8 février 2011 et a demandé à l'Établissement Public d'Aménagement Orly Rungis – Seine Amont d'organiser et d'animer le processus partenarial qui a abouti à ce Contrat de Développement Territorial sur les Grandes Ardoines. En janvier 2012 a été signé l'accord-cadre des Grandes Ardoines, soulignant les enjeux et les objectifs partagés du territoire, validés par le comité de pilotage le 28 novembre 2011. L'année 2012 a également été marquée par la labellisation Écocité des Grandes Ardoines, qui vise à dynamiser l'intégration du développement durable dans les projets urbains en cours et à venir.

L'élaboration du CDT lui-même, qui comprend trois documents, le contrat ainsi que ses fiches actions, et enfin en annexe, le diagnostic territorial, a donné lieu jusqu'en avril 2013 à de nombreuses réunions qui ont rassemblé les services techniques des villes d'Alfortville, Choisy-le-Roi, Vitry-sur-Seine, les services de la Communautés d'Agglomération Plaine Centrale du Val-de-Marne et la Communauté d'Agglomération Seine Amont, les services du Conseil Général du Val-de-Marne, de la Préfecture de la Région Île-de-France, de la Préfecture du Département du Val-de-Marne, de l'Unité territoriale de l'Équipement et de l'Aménagement du Val-de-Marne réunis par l'EPA ORSA, en lien avec les services techniques de la Région et avec le bureau d'études Alphaville (en 2012).

L'arrêté de composition du Comité de pilotage a été pris en date du 12 février 2013.

Les membres en sont : les communes d'Alfortville, de Choisy-le-Roi, de Vitry-sur-Seine, les Communautés d'Agglomération Plaine Centrale du Val-de-Marne et Seine Amont, l'État. Le Conseil Général du Val-de-Marne et le Conseil Régional d'Île-de-France ont été étroitement associés à l'élaboration du Contrat.

Par ailleurs, de nombreux autres organismes étaient conviés à l'occasion des comités de pilotage et ont été associées à la démarche afin de s'assurer de la transversalité du projet : Société du Grand Paris, Etablissement Public Foncier d'Île-de-France, RFF, SNCF, EDF, RTE, Ports de Paris, Voies Navigables de France, Caisse des Dépôts et Consignations l'Atelier International du Grand Paris, Paris Métropole....

Le projet de CDT a été examiné en comité de pilotage le 15 avril 2013 puis validé par le comité de pilotage le 22 mai 2013.

Le CDT Grandes Ardoines exprime une stratégie partagée entre les collectivités et l'Etat, il représente un instrument de mise en synergie des politiques publiques, au service d'objectifs partagés. Les projets définis dans le CDT s'inscrivent dans les orientations du SDRIF, notamment l'objectif de lutte contre l'étalement urbain, impliquant un développement urbain préférentiel du cœur de l'agglomération francilienne.

Le CDT des Grandes Ardoines indique des « objectifs » (titre 2) et contient des « engagements » (titre 3) que prennent ensemble les parties au contrat. Les objectifs et engagements définis dans le cadre du CDT sont concentrés autour des enjeux d'articulation entre transports, urbanisme et développement économique, d'autres modalités de partenariats portant sur d'autres champs des politiques publiques associent ou peuvent associer l'Etat et les collectivités territoriales. Les objectifs et engagements ne couvrent pas l'ensemble des dimensions du développement local, certaines thématiques n'étant que succinctement abordées.

Le contrat fixe un cadre de coopération entre l'Etat et les collectivités, afin de pouvoir travailler conjointement années après années et de prendre les arbitrages communs qui seront nécessaires à la réalisation de l'ambition portée pour le territoire. Les engagements consignés au titre 3 lient les parties autour de grands objectifs de développement. Ces objectifs sont formulés de façon générale, il reviendra aux parties du contrat de définir les modalités de leur mise en œuvre et les politiques à engager mais aussi de s'assurer que les projets et politiques mises en œuvre sur le territoire concourent effectivement aux objectifs définis dans le CDT.

Les fiches action du CDT sont indicatives et présentent des actions en cours ou à engager, le plus souvent des études. Toutes correspondent à un état des lieux des actions à un « instant t ».

Les partenaires du contrat s'engagent à participer au pilotage des études qui les concernent, tel que défini dans les fiches action. Les résultats de ces études seront examinés par les différents porteurs de projets concernés afin de déterminer quelles seraient les suites à donner et dans quelles conditions. Les objectifs trouveront ainsi leur opérationnalité dans différentes politiques publiques ou procédures qui font l'objet d'enquêtes publiques ou de consultation (Zone d'Aménagement Concertées, Plans Local d'Urbanisme, documents de planification, documents programmatiques tels que les Contrats de Projet Etat-Région ou les Programmes Locaux de l'Habitat, actions conduites dans les différents champs des politiques publiques - développement économique, politique de la ville, etc.)

Le CDT Grandes Ardoines ne comporte pas de « déclaration de projet ». Le décret du 24 juin 2011 relatif aux CDT indique que ces derniers peuvent valoir déclaration d'intérêt général si cela est clairement précisé dans le titre III. C'est une faculté de la loi sur le Grand Paris qui n'a pas été mise en œuvre dans le cadre du présent CDT.

Le CDT est un contrat, il ne se substitue pas aux procédures liées aux secteurs d'aménagement et ne constitue pas un « document d'urbanisme » à caractère prescriptif, il n'intervient pas dans la hiérarchie des normes d'urbanisme. Le CDT Grandes Ardoines réunit, pour améliorer leur cohérence, l'ensemble des projets d'aménagement engagés. La réalisation des secteurs d'aménagement présentés à l'appui des objectifs de

développement urbain et économique exposés au titre 2 du CDT est conduite par les collectivités et maîtrises d'ouvrage concernées et relève des procédures et démarches d'enquête publique qui leur sont propres (ZAC, etc.) auxquelles s'appliquent les normes d'urbanisme supérieures (SDRIF, PLU), les objectifs définis dans le CDT respectent les orientations du SDRIF.

Le « volet financier » du CDT Grandes Ardoines porte, à ce stade, sur des engagements d'études conjointes, ou sur la description des états de financements connus dans le cadre de chaque opération. Le bilan financier des opérations d'aménagement est défini et suivi par les maîtrises d'ouvrage, dans le cadre des procédures mises en place.

Le CDT Grandes Ardoines est un document évolutif, pour porter un partenariat inscrit dans le temps. Il est appelé à évoluer tout au long de sa période de 15 ans. Le titre 4 précise ainsi des clauses de suivi, de révision et de modification pour :

- suivre le calendrier et l'impact de la mise en œuvre des projets de transports, d'urbanisation, d'actions publiques, etc. et, le cas échéant, ajuster les réponses communes ;
- élargir le cas échéant le cadre des parties au contrat.

L'évaluation environnementale du CDT représente un outil dynamique pour une approche partagée des enjeux d'un développement durable, elle est annexe au CDT et porte sur la stratégie générale définie dans le cadre du Contrat.

L'évaluation environnementale est complémentaire aux évaluations et approches environnementales qui sont mises en œuvre dans le cadre des procédures d'aménagement propres à chaque secteur opérationnel (par exemple, les ZAC font l'objet d'une étude d'évaluation environnementale pour les dossiers de création et de nouvelles études pour les dossiers de réalisation). Par ailleurs, les politiques de développement durable (qualité de l'air, traitement des nuisances, eau, énergie, déchets, etc.) sont définies et portées par les collectivités territoriales, avec l'ensemble de leurs partenaires.

L'évaluation environnementale, présente un « état initial » de l'environnement (défis de durabilités et environnementaux, caractéristiques géographiques et paysagères, flore et faune, enjeux urbains du point de vue des continuités écologiques, des trames vertes, des risques naturels).

Menée de façon itérative avec le processus d'élaboration du CDT, l'évaluation environnementale a permis d'éclairer les parties au contrat sur les politiques et mesures qui permettront :

- de limiter au maximum les incidences négatives du CDT sur l'environnement,
- d'assurer que les acteurs compétents en matière d'environnement ont bien les capacités de prendre en charge les incidences négatives prévisibles sur l'environnement,
- de permettre une compréhension par le public des moyens mis en œuvre, à l'heure actuelle et à l'avenir, pour pallier ces incidences négatives prévisibles mais également pour faire du territoire du CDT un territoire innovant en matière de développement durable.

Ces préconisations en matière de prise en compte de l'environnement ont été inscrites dans le rapport environnemental mais également directement intégrées dans le contrat, notamment au titre 1, « La stratégie de développement durable ».

Le Contrat de développement territorial Grandes Ardoines définit des objectifs de développement urbain et économique ambitieux, articulés avec la réalisation du Réseau Grand Paris Express. Il fixe également le cadre de leur mise en œuvre, entre l'Etat et les collectivités territoriales :

- La définition de ces objectifs a pris appui sur les conclusions des analyses urbaines et économiques et des concertations conduites pour l'élaboration du projet de SDRIF et pour la définition du Réseau Grand Paris Express, posant le cadre d'un développement durable régional.
- Leur conception procède d'une réflexion sur les conditions d'un développement économiquement viable, socialement équitable et soutenable d'un point de vue environnemental.

Ainsi, ces objectifs déterminent :

- des projets de ville mixte et équilibrée, associant l'ensemble des fonctions urbaines, pour une agglomération plus économe et robuste dans son fonctionnement ;
- des polarités urbaines et économiques ancrées dans leur territoire, au travers de projets assurant la diffusion de leurs effets, pour conjuguer excellence et cohésion et répondre au défi d'une métropole attractive, mais également solidaire.



# **TITRE I**

## **PROJET STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES GRANDES ARDOINES**



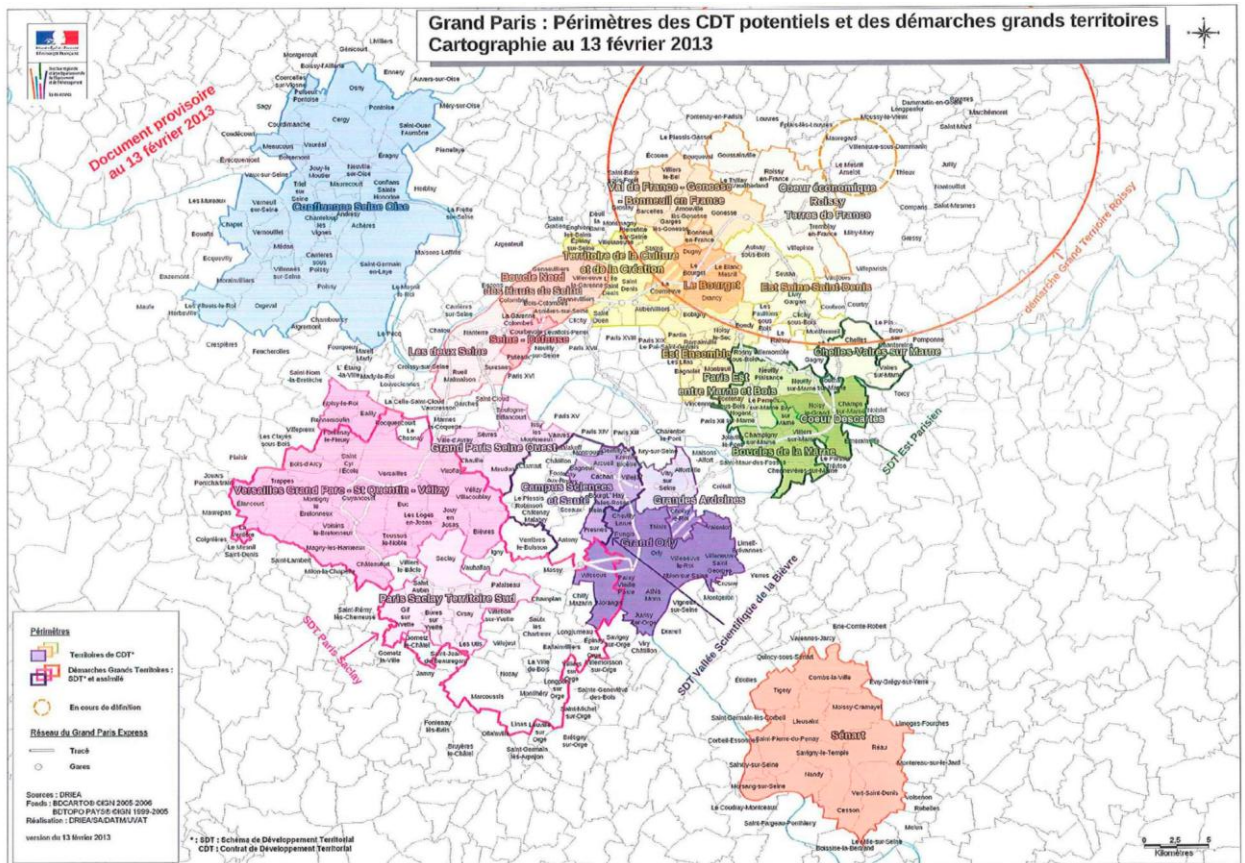
# 1. Un territoire à fort potentiel pour le Grand Paris

D'envergure métropolitaine, le projet des Grandes Ardoines s'inscrit dans la zone dense de la métropole parisienne qui doit relever de nombreux défis pour organiser sa croissance, renforcer son attractivité et son dynamisme :

- Anticiper et répondre aux mutations et crises majeures, qu'il s'agisse des évolutions sociétales, des mutations économiques ou du changement climatique,
- Lutter contre l'étalement urbain et repenser son organisation aujourd'hui trop radioconcentrique,
- Organiser sa croissance de manière équilibrée, en évitant les clivages territoriaux et en veillant à sa cohésion sociale,
- Conforter son rayonnement international et défendre son statut de « ville-monde »,
- Améliorer une attractivité résidentielle mise à mal par les coûts historiquement élevés des logements et par l'allongement des temps de transport.

C'est tout l'objet du projet du Grand Paris que de répondre aux défis de la métropole, en élaborant un projet de développement économique, urbain et social, en cherchant à créer des moteurs durables pour la croissance et l'emploi, en luttant contre les déséquilibres sociaux, territoriaux et environnementaux.

Ce projet s'appuie sur des territoires stratégiques par leur capacité à structurer leurs forces et leurs atouts aux échelles internationale et nationale et à accueillir une part significative de l'objectif de construction de 70 000 logements par an à l'échelle francilienne. Le Grand Paris Express constituera la nouvelle ossature de développement de la métropole francilienne. Il encouragera les échanges et la mise en réseau de territoires et de pôles d'excellence, et composera un vecteur puissant du rééquilibrage est-ouest de la région capitale, notamment en ce qui concerne la répartition des emplois et des logements.



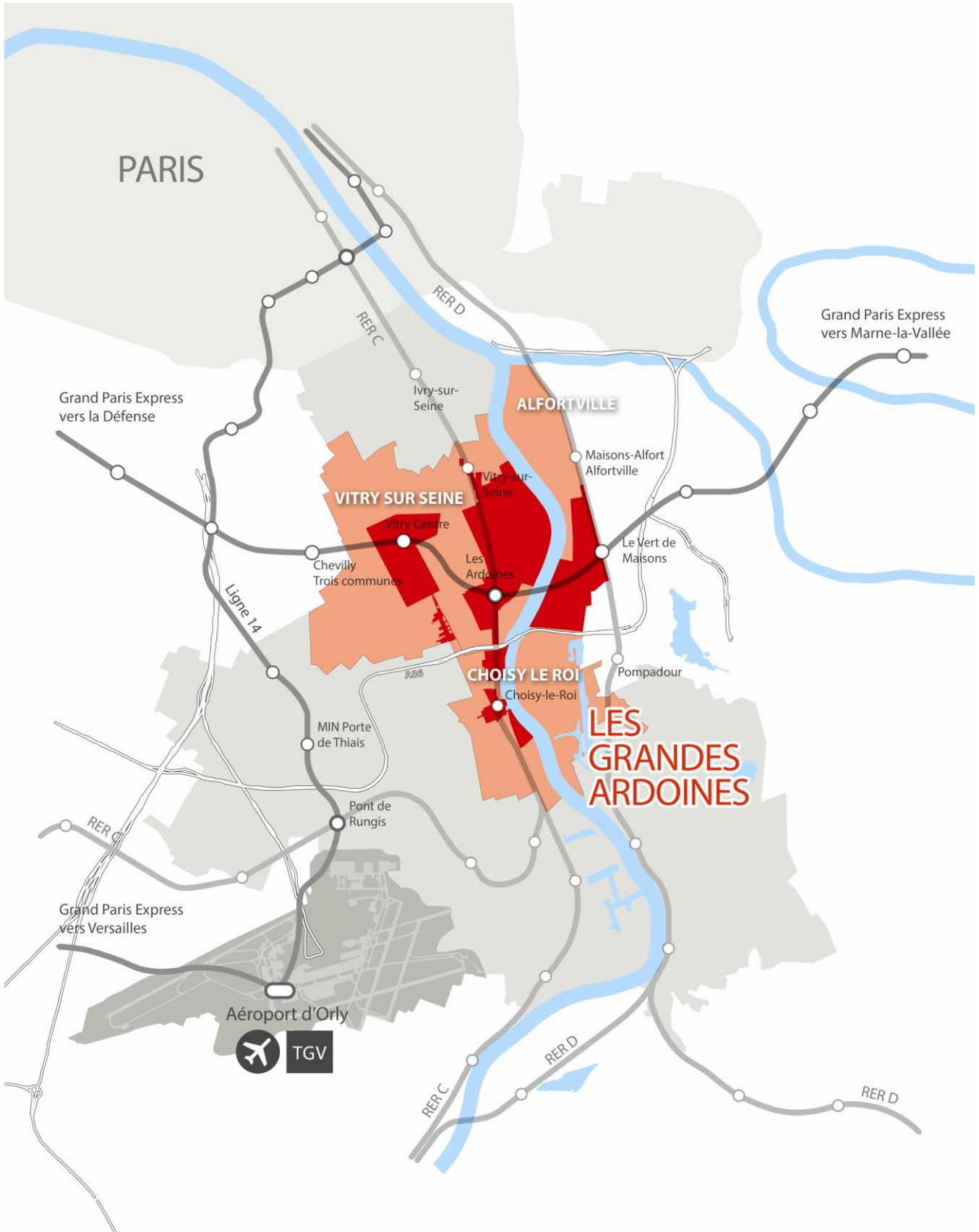
**Carte des CDT (13/02/2013)**

Source : DRIEA

Les enjeux qui s’imposent à la métropole trouvent un fort écho sur les Grandes Ardoines, qui peuvent s’appuyer sur de nombreux atouts et leviers pour y répondre : des secteurs économiques d’avenir tels que les biotechnologies, les éco-activités et la filière Eau-Milieus-Sols, un tissu productif diversifié, riche en PME-PMI et fort de quelques très grandes entreprises parmi lesquelles Air Liquide, Sanofi<sup>1</sup>, EDF et GDF, des services de génie urbain métropolitains et stratégiques (le territoire produit actuellement 18% de l’électricité francilienne et 16% de son eau potable), une volonté de développement solidaire, un projet de ville intense soucieux du cadre de vie et s’ouvrant sur la Seine.

1 Pour information, Sanofi a fusionné avec le groupe Aventis pour devenir Sanofi-Aventis en 2004, redevenu Sanofi en 2011.

Les enjeux métropolitains sont au cœur du Schéma Directeur de la Région Île-de-France dont le projet a été arrêté en octobre 2012 (avec l'objectif d'aboutir à un document validé fin 2013). Dans la géographie stratégique du projet de SDRIF 2013, le territoire de Seine Amont et en particulier des Grandes Ardoines est identifié comme Territoire d'Intérêt Métropolitain, c'est-à-dire comme un secteur portant un rôle structurant dans la réponse à apporter aux défis posés à l'Île-de-France et dans le rééquilibrage de la région métropolitaine.



**Entre Paris et Orly, le territoire des Grandes Ardoines (en orange) et ses grands projets (en rouge)**

Réalisation : EPA ORSA à partir des périmètres fournis par les Villes et l'EPA ORSA  
 Février 2013

A horizon 2020, le Grand Paris Express connectera directement le territoire aux grands pôles du sud francilien existants ou à venir, puis à horizon 2025, la Défense, et à horizon 2030, Saclay notamment. Ce nouveau réseau formera un puissant levier de développement urbain sur les Grandes Ardoines qui accueilleront trois gares de la ligne rouge / ligne 15 du Grand Paris Express (Vitry-Centre et Les Ardoines à Vitry-sur-Seine, Vert de Maisons à Alfortville-Maisons Alfort), créant de nouvelles croisées avec le réseau radial existant et améliorant ainsi les liens avec les pôles d'emploi environnants, comme Orly, Créteil ou la Vallée Scientifique de la Bièvre.

Le projet des Grandes Ardoines s'appuie sur des secteurs de projets (*périmètre en rouge sur la carte précédente*) qui se développent dès aujourd'hui et jusqu'en 2040. D'importantes mutations urbaines s'y réaliseront, sur plus de 300 hectares, avec la Seine et le Grand Paris Express comme vecteurs de développement. De nouveaux quartiers vont voir le jour : près de 1,9 millions de m<sup>2</sup> sont déjà programmés dans quatre ZAC créées (ZAC du Port à Choisy-le-Roi ; ZAC Rouget de L'Isle, ZAC Seine Gare Vitry et ZAC Gare Ardoines à Vitry-sur-Seine), dont environ 1 100 000 m<sup>2</sup> pour l'activité et 770 000 m<sup>2</sup> pour le logement ; d'autres quartiers aujourd'hui en devenir muteront progressivement (future ZAC du Lugo, renouvellement des centres-villes de Choisy-le-Roi et Vitry-sur-Seine, des quartiers du sud d'Alfortville qui pourront accueillir logements, activités économiques ainsi qu'un nouveau réseau viaire, et à plus long terme la partie centrale des Ardoines).

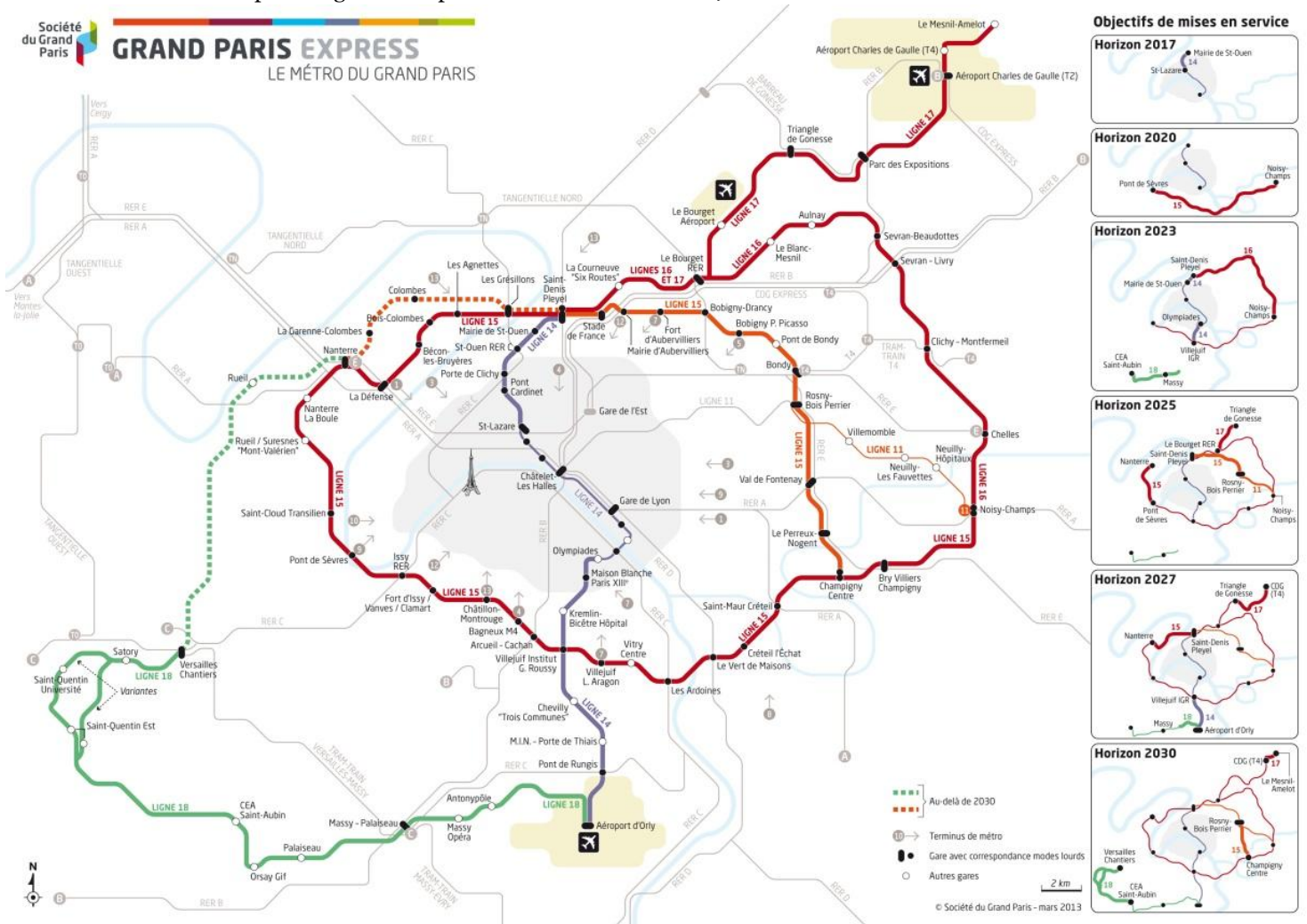


Schéma d'ensemble du Grand Paris

Source : SGP

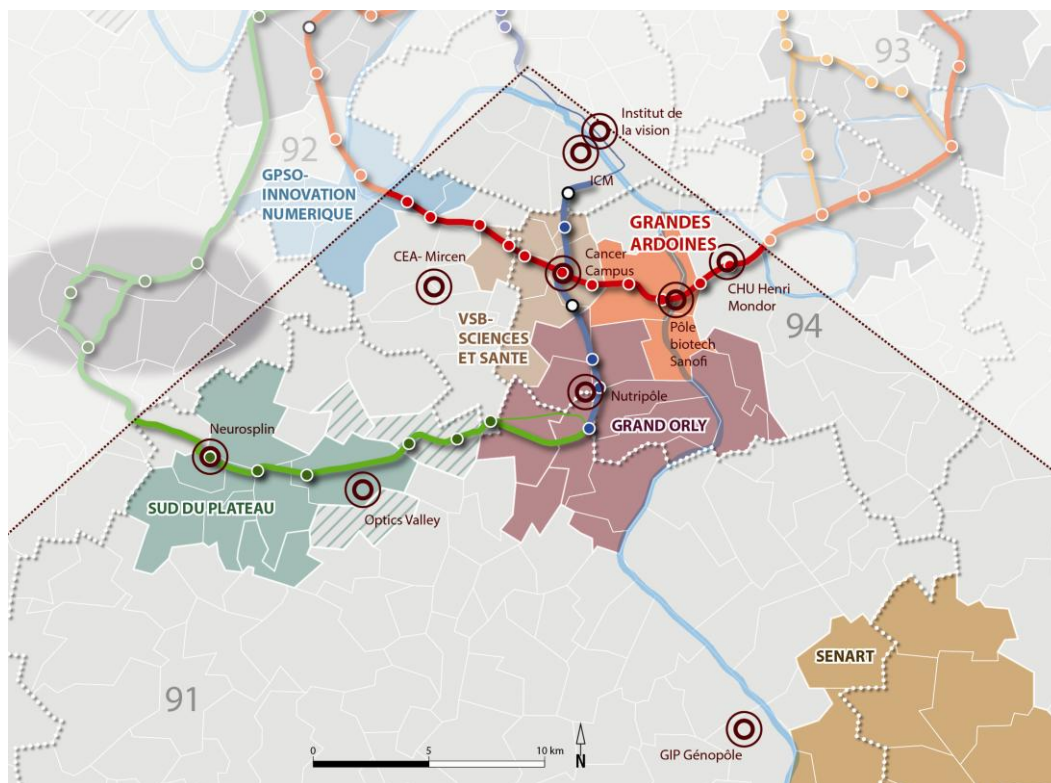
## 2. Un acteur clé du sud-est francilien

### 2.1 L'innovation productive des Grandes Ardoines inscrit le territoire dans le « Cône sud de l'innovation »

Le tissu économique des Grandes Ardoines, productif et diversifié, accueillant des entreprises innovantes, fait de ce territoire une opportunité de développement du sud-est francilien. Entre biotechnologies et éco-activités (filières Eaux-Milieus-Sols, éco-construction, éco-énergie, etc.), le territoire se situe à la croisée de deux dimensions innovantes qui démultiplient les potentialités de développement. Par ailleurs, la mécatronique (secteur-clé pour le développement de la domotique et des smart-grids), les matériaux (Matériaupôle, Elastopôle), la logistique et l'industrie doivent aussi jouer pleinement leur rôle. La question n'est plus dès lors de trouver une spécialisation innovante mais de concrétiser les potentiels de croisements d'innovation, les « fertilisations croisées ».

La présence de Sanofi, qui concentre recherche et production expérimentale (9% de la recherche privée francilienne) et rassemble près de 1700 emplois sur le site de Vitry et près de 300 sur Alfortville, est un vecteur majeur pour le développement de filières liées aux biotechnologies ; le développement d'un pôle économique lié à cette thématique s'inscrit en outre dans le Cône sud de l'innovation, et notamment au sein du cluster des biotechnologies en synergie avec les pôles de Villejuif (porte d'entrée de la Vallée Scientifique de la Bièvre), Ivry-sur-Seine (pôle allongement de la vie), Créteil (Hôpitaux et UPEC) et Evry (Génopôle).

Les acteurs du territoire souhaitent favoriser les complémentarités et assoir le rayonnement francilien en matière d'innovation autour de thématiques ciblées, afin de conforter les atouts économiques des Grandes Ardoines.



**Les Grandes Ardoines dans le Cône sud de l'innovation**

Source : EPA ORSA d'après les périmètres de CDT de la « carte des CDT » de l'IAU (19/04/2012)



## 2.2 La gouvernance territoriale se structure autour des dynamiques locales

### Une dynamique portée de longue date par les acteurs locaux, que vient appuyer l'OIN ORSA

Les politiques publiques mises en œuvre de longue date et les dynamiques en présence ont permis de palier la déprise industrielle en cœur de métropole francilienne et de relancer, dès les années 2000, la croissance du territoire, jusqu'alors en perte de vitesse économique et démographique.

Cette dynamique portée par les acteurs locaux, notamment dans le cadre de l'Association Seine Amont Développement, a légitimé une implication de l'État pour enclencher des évolutions qui nécessitaient son soutien logistique et financier. La mise en place de l'EPA ORSA en 2007 (dans la continuité de la mission Seine Amont créée en 1992) a permis de donner aux réflexions sur le devenir du territoire un périmètre opérationnel adéquat. Le territoire ainsi délimité réunit 12 communes du Val-de-Marne le long de la vallée de la Seine Amont entre Paris et Orly.

Les membres de la gouvernance de l'EPA ORSA ont élaboré un Projet Stratégique Directeur (PSD) pour l'ensemble d'Orly-Rungis Seine Amont, traitant sur une échelle large des enjeux d'attractivité territoriale, de développement économique et résidentiel, de mobilité, d'écologie urbaine et de développement durable en secteur contraint (exposition aux risques). De nombreux projets d'aménagement et actions prioritaires du territoire s'inscrivant dans le cadre du PSD sont financés par l'État, la Région et le Département à travers différentes contractualisations (Contrat de Projet État-Région et notamment le volet Grand Projet 3 dont l'aide est proportionnelle à l'effort de construction de logements neufs, et le Contrat Particulier Région Département).

Concernant le volet Développement Durable, les réflexions menées par la gouvernance de l'EPA ORSA ont abouti à la co-écriture d'une Charte de Développement Durable signée en mai 2011 qui constitue un document de référence non seulement pour chacun des projets d'aménagement mais aussi, à l'échelle d'Orly Rungis – Seine Amont pour la mise en œuvre de l'OIN dans toutes ses dimensions. Elle est utilisée par les acteurs de la gouvernance comme cadre pour leurs actions, en application de trois grands engagements :

1. De la Seine au plateau d'Orly, créer les conditions d'un développement urbain ambitieux et durable,
2. De l'international au local, affirmer le caractère métropolitain, actif et solidaire du territoire ORSA,
3. Des enjeux planétaires aux spécificités locales, lutter contre le changement climatique et la pression sur les ressources naturelles.

Le processus de contractualisation avec l'État s'articule étroitement avec la démarche EcoCité à laquelle les Grandes Ardoines participent depuis février 2012. Le territoire rejoint ainsi les dix-huit autres territoires français emblématiques d'une réflexion innovante et exemplaire sur le développement urbain durable.

## Une synergie entre les dynamiques intercommunales et le Contrat de Développement Territorial

Les villes d'Alfortville, Choisy-le-Roi et Vitry-sur-Seine sont parties prenantes de structures intercommunales qui font interagir les Grandes Ardoines avec plusieurs territoires de gouvernance.

Alfortville fait partie, avec Créteil et Limeil-Brevannes, de la Communauté d'Agglomération Plaine Centrale du Val-de-Marne, créée en 2001 et compétente notamment en matière d'habitat, de développement économique, de politique de la ville et de transports. Par ailleurs, les communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi ont créé la Communauté d'Agglomération Seine Amont le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

Le territoire des Grandes Ardoines se positionne donc comme un lieu charnière aux enjeux partagés : mise en œuvre du Grand Paris Express, création des liens est-ouest, mise en valeur de la Seine et dynamisation du tissu économique étant les plus évidents.



### Les Grandes Ardoines : Charnière entre dynamiques intercommunales

Source : EPA ORSA / Alphaville

Le Contrat de développement territorial vient renforcer la cohérence d'une approche territoriale large, s'articulant en intelligence avec les intercommunalités et les enjeux du Grand Paris.

## 3. Les Grandes Ardoines : le projet d'une ville complète, productive, solidaire et habitée

### 3.1 Un territoire en mouvement, auquel le projet du Grand Paris vient donner une impulsion majeure

Les villes d'Alfortville, Choisy-le-Roi et Vitry-sur-Seine se sont historiquement développées au plan résidentiel autour de leur centre-bourg, et au plan économique en bordure de Seine où se sont concentrées les activités industrielles et les infrastructures. Ces communes développent aujourd'hui de nombreux projets urbains qui permettent à la ville de retrouver la présence du fleuve.

Alfortville s'est développée ces dernières années par plusieurs vagues successives de développement initiées par des opérations publiques puis par l'investissement privé. Cette dynamique immobilière la place parmi les villes ayant enregistré les rythmes de construction les plus élevés au sein du département du Val-de-Marne, voire de la région Île-de-France. Aujourd'hui, la commune se tourne vers la requalification des secteurs du sud comme en témoignent les opérations ANRU sur les quartiers Chantereine, Langevin, Saint Pierre Toulon et Grand Ensemble et l'aménagement de la Zone d'Activités Economiques Val de Seine. La commune envisage, à court terme, la reconversion du site de l'entrepôt ex-BHV, ainsi que la reconquête des berges et la mise en œuvre d'une liaison douce nord-sud reliant le centre-ville au Parc Interdépartemental des Sports de Choisy-le-Roi, et à plus long terme, la mutation du sud, au débouché du futur pont sur la Seine. L'arrivée du Grand Paris Express au Vert de Maisons donne également l'occasion à la commune de réinvestir différents secteurs et de repenser les liaisons douces permettant notamment l'accès aux infrastructures de transport. Cette reconquête urbaine va permettre notamment le réaménagement de l'actuelle gare de marchandises, du site des jardins d'Alfortville, du quartier Langevin, la densification à terme de la Zone d'Activités Economiques Val de Seine.

Choisy-le-Roi, engagée entre autres dans une première phase en cours d'achèvement de transformation de son centre-ville et le réaménagement du quartier du Port, se tourne vers les 11 hectares du quartier du Lugo. L'ambition des différents projets urbains choisyens porte sur la volonté de reconquête des bords de Seine, étant la seule ville du département traversée de part et d'autre par le fleuve. Le renouvellement et le développement de l'offre économique, tant commerciale que tertiaire et d'activités, s'appuient sur son offre exceptionnelle en transports en commun, avec son pôle intermodal et les projets à venir du tramway sur la RD 5 et du TZEN 5 ; ces derniers ont d'ores et déjà permis d'engager une évolution importante du parc choisyen de logements, tant en offre résidentielle locative que privée. Le projet du Lugo est celui d'une ville active et habitée sur un secteur industriel et commercial, il a fait l'objet d'une concertation avec la population sur le diagnostic territorial en juin 2012. Il s'inscrit dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Plan Local d'Urbanisme approuvé en octobre 2012, dont l'objectif est de rester une ville dynamique, accueillante et attachante. Ces dynamiques engagées le long de l'axe Seine sur les deux rives des berges accordent un « droit à la centralité » à tous les quartiers et confortent Choisy-le-Roi en tant que ville populaire.

Vitry-sur-Seine requalifie et redynamise d'importants secteurs urbains comme la cité Balzac, les abords de l'axe RD 5 accueillant un tramway, le secteur Rouget de Lisle ou encore le domaine Chérioux avec le Conseil Général ; la ville et l'EPA ORSA lancent, avec l'aménagement des Ardoines et en concertation avec la population, des projets urbains mixtes

et denses, en lien avec les quartiers de ville existants, sur des secteurs le long de la Seine dont l'enjeu sera de maintenir une activité productive intense tout en accueillant des habitants et des équipements. Par ailleurs, à l'occasion de l'arrivée du Grand Paris Express à Vitry-Centre, la ville engage une réflexion partenariale concernant le renouvellement urbain des quartiers environnants (Grand Ensemble Ouest, dalle Robespierre).

Le projet du Grand Paris, articulé autour du Grand Paris Express, vient donner une impulsion supplémentaire majeure à ces dynamiques.

C'est pourquoi les trois communes et leurs agglomérations, conscientes de ce qui les réunit et de la nature partagée des enjeux liés à leur territoire ont souhaité, dans la suite logique des dynamiques actuelles, aller plus loin dans l'intégration de leur réflexion et ont élaboré le projet des Grandes Ardoines. L'ambition de celui-ci est de révéler tout le potentiel du territoire, de tisser des liens entre la ville productive de l'entre-deux ferroviaire et les quartiers résidentiels, dans le cadre d'une ville complète, où les développements équilibrés entre emploi et habitat se feront avec le souci constant d'un retour à la population. Un tissu économique varié, productif et innovant continuera de se développer sous des formes denses, concomitamment aux autres fonctions de la ville, au sein d'un tissu urbain mixte, avec la Seine pour trame de développement.

### **3.2 Le Grand Paris Express, nouveau levier s'insérant dans un maillage en cours du territoire**

Le développement des transports en commun est déjà engagé sur le territoire : au sud le pôle intermodal de Choisy-le-Roi, réaménagé en 2011, permet d'interconnecter le RER C, le TVM, le 393 et 5 autres lignes de bus ; les RER C et D verront leur fréquence de passage renforcée dans les gares RER de Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi et Maisons-Alfort/Alfortville ; le tramway Paris-Orly Ville sera mis en service de manière concomitante à l'arrivée du Grand Paris Express ainsi que le TZEN5 qui reliera Paris et Choisy-le-Roi dans le quartier du Lugo, en passant en vallée de Seine par Ivry et Vitry.

C'est donc dans un territoire en mouvement que le Grand Paris Express sera mis en service à horizon 2020 avec trois nouvelles gares de métro en liaison avec les modes de transports orientés nord-sud : le RER C aux Ardoines (Vitry), le RER D au Vert de Maisons (Alfortville-Maisons Alfort), le futur tramway Paris-Orly Ville à Vitry-Centre.

L'ensemble des gares du territoire, y compris les pôles multimodaux existants, formera un système territorial cohérent et global, articulant réseau lourd de transports en commun et desserte fine des quartiers, tous modes confondus, permettant de réduire efficacement l'usage de la voiture.

### **3.3 Des contraintes à lever rapidement pour rendre le projet réalisable**

Les importants développements économiques et urbains projetés ne pourront se réaliser qu'à certaines conditions, et en particulier la délocalisation du dépôt pétrolier Delek, l'intégration et le compactage d'activités au sein de la ville dense (installations ferroviaires et portuaires, centrale EDF) et la réalisation des franchissements des voies ferrées et de la Seine. La fermeture du dépôt pétrolier sera réalisée sans obérer les capacités d'approvisionnement de la zone centrale de la région Île-de-France.

La présence centrale de la Seine dans le projet de territoire des Grandes Ardoines invite à engager des réflexions foncières et fonctionnelles sur les berges du fleuve, en lien avec les principaux propriétaires et gestionnaires du domaine public fluvial.

### **3.4 De nouveaux quartiers mixtes et denses, faisant lien entre quartiers existants et fleuve**

Le développement urbain des Grandes Ardoines pour les années à venir se construira progressivement autour des gares existantes, à renouveler ou à créer. Pôles connectés et connectant, bien équipés et vecteurs de renouvellement urbain, les quartiers de gare allieront densité et mixité.

La création alentours d'une nouvelle armature urbaine, intégrant la trame viaire, les circulations douces et les trames verte et bleue, permettra de relier ces quartiers aux quartiers existants, dont certains sont en renouvellement, tout en ouvrant des possibilités de développement ultérieur sur des secteurs jusqu'alors enclavés.

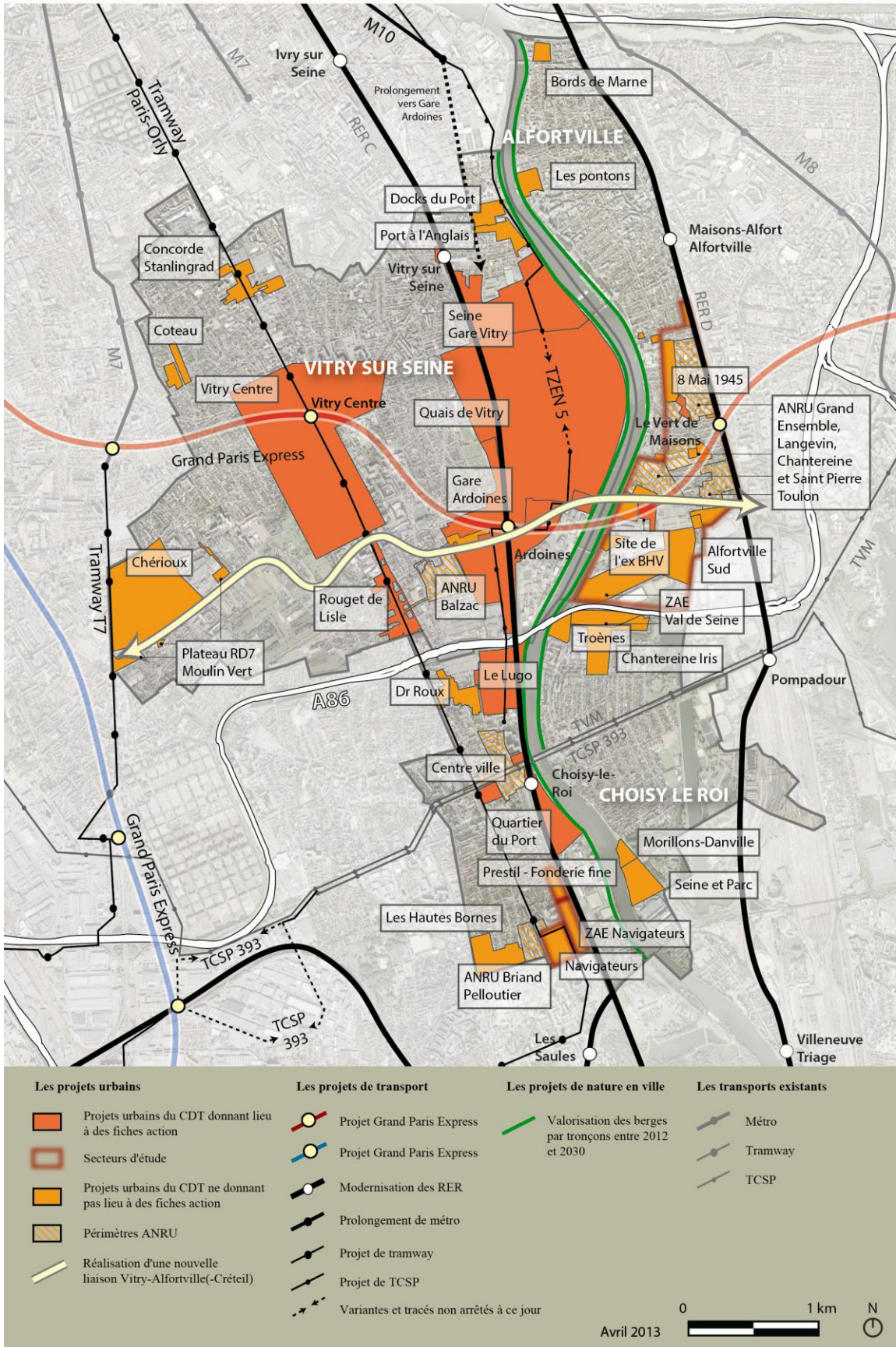
D'importantes transformations auront ainsi lieu :

- Au cœur du projet, au nord de la ZAC Gare Ardoines, le départ du dépôt pétrolier, la création de la gare Grand Paris Express en interconnexion avec le RER C, la réalisation d'un franchissement des voies ferrées et la valorisation de la grande halle permettront d'enclencher une dynamique urbaine métropolitaine, de part et d'autre du faisceau ferré, en lien avec le site de Sanofi à l'est et les quartiers existants à l'ouest (secteurs pavillonnaires ou de renouvellement urbain). Cette dynamique répondra aux besoins des populations vitriotes, actuelles et futures, en créant une offre nouvelle et diversifiée de logements, d'activités, d'emplois, d'équipements et de services. A partir de 2020, ce sont les nouveaux franchissements sur la Seine puis sur les voies du RER D qui connecteront la nouvelle polarité des Ardoines à Alfortville et Créteil.
- Au nord, la ZAC Seine Gare Vitry verra se développer progressivement un quartier habité, équipé, animé et actif autour de différentes polarités en lien avec les quartiers faubouriens alentours : la gare RER modernisée et ses abords, le cœur de la ZAC où l'activité économique et notamment les PME-PMI trouveront toute leur place, les bords de Seine avec un nouveau collègue et l'amorce du futur Parc des berges.
- Au sud de Vitry, la ZAC Rouget de l'Isle, déjà engagée et située en périmètre d'intérêt national, permettra d'achever la transformation de la RD 5 en un véritable boulevard urbain, de constituer un quartier mixte d'habitat et d'activités économiques et commerciales, de poursuivre la réalisation de l'Arc Sud de Vitry qui a pour vocation d'unir et de relier la Seine à l'Est à la RD 7 à l'Ouest.
- La perspective du renouvellement urbain des quartiers concernés par l'arrivée du Grand Paris Express à Vitry Centre (Grand Ensemble Ouest, dalle Robespierre ...) sera travaillée dans le cadre du CDT. La ville conduira dans un premier temps des études de diagnostic social et urbain, préalables à la définition d'un schéma directeur d'aménagement établi en étroite concertation avec les partenaires du CDT, les acteurs locaux et les populations concernées.
- A l'est, le sud d'Alfortville, qui sera doublement désenclavé après 2020 par le nouvel axe RD 5-RD 6 le reliant à Vitry et à Créteil d'une part, par la liaison douce du centre-ville au parc Interdépartemental des Sports de Choisy-le-Roi d'autre part, connaîtra une première opération avec la reconversion économique du site de l'entrepôt ex-BHV situé au débouché du franchissement de Seine, au sud du quartier Chantereine lui-même

fortement reconverti dans le cadre du PRU de la Ville. L'arrivée de la gare Grand Paris Express de Vert-de-Maisons et du nouveau franchissement de Seine donnera également l'occasion de poursuivre le désenclavement des quartiers Sud et de réinvestir certains secteurs aux abords des nouvelles infrastructures dans le cadre d'un schéma directeur urbain qui fixera le plan guide référentiel du sud communal.

- Au sud, à Choisy-le-Roi, le réaménagement de la partie est de la gare RER C d'ici 2015 permettra de relier le centre-ville au quartier du Port, accompagnant la livraison d'un nouveau franchissement de voie ferrée (pont des Mariniers). D'importants développements tertiaires s'accompagneront d'une reconquête urbaine des berges et viendront compléter les développements résidentiels en cours de finalisation, tout comme la réhabilitation des logements en centre-ville, en lien avec la convention ANRU. L'aménagement du Lugo permettra la mutation du quartier avec un programme mixte, accompagné d'équipements, constitué autour d'un boulevard urbain requalifié reliant le centre-ville de Choisy-le-Roi au sud de Vitry-sur-Seine, et en particulier aux Ardoines. L'ancienne usine Hollander, à fort potentiel culturel, constituera un point d'animation central de ce nouvel axe qui accueillera par ailleurs l'arrivée du TZEN 5.

## Les projets d'aménagement des Grandes Ardoines connus à ce jour



### 3.5 L'ambition d'un territoire d'innovation productive et d'un développement économique diversifié au bénéfice des habitants

La force du territoire provient d'un tissu économique riche et varié, formé autant par des PME-PMI que par des grands groupes. De nombreux acteurs économiques majeurs ont ancré leur présence sur le territoire en privilégiant l'innovation productive, à l'instar de Renault, Sanofi, la SNCF, EDF, Lafarge ou encore Air Liquide, mais aussi de PME-PMI qui se sont fédérées (Mécatronic, Matériaupôle).

L'enjeu consiste à fournir les conditions pour un maintien et un développement de ces activités productives et des emplois diversifiés qui y sont associés, tout en accueillant un développement tertiaire de niveau métropolitain.

Une des conditions consiste à proposer des aménités urbaines performantes dans un environnement qui va se transformer en accueillant des logements. Les entreprises devront profiter des potentialités de ce territoire pour investir dans de nouvelles installations plus compactes à l'instar d'EDF, ou de STEF qui reconfigurera ses activités de logistique du froid d'ici 2015.

Certaines activités pourront être accueillies au sein d'îlots innovants favorisant la compacité et la mixité, en faisant cohabiter intelligemment en zone dense et sans conflits d'usage des activités productives à proximité d'un tissu résidentiel. Cela est envisagé au nord du Lugo face à l'échangeur A86 et à Vitry sur trois sites différents (à proximité de l'A86, à proximité du pôle multimodal des Ardoines, au cœur de la ZAC Seine Gare Vitry).

Au-delà d'une forme urbaine et architecturale adaptée à la ville dense, les entreprises trouveront sur le territoire des opportunités de développement, une forte création de valeur étant attendue du croisement des différentes filières économiques. C'est tout l'objectif de l'Incubateur Pépinière et Hôtel d'Entreprises qui sera situé à proximité directe de la gare des Ardoines et dont le positionnement au sein du Cône sud de l'innovation serait multithématique avec une forte composante biotechnologies, de l'immobilier économique dédié au développement de l'éco-construction ou de la filière Eaux-Milieux-Sols, en lien avec la présence, entre autres, de l'usine des Eaux et du groupe Artélia à Choisy-le-Roi.

Cette stratégie de développement économique est de nature à positionner les Grandes Ardoines comme acteur majeur du Cône sud de l'innovation, et en particulier au sein du biocluster francilien, en complémentarité et synergie avec les autres acteurs du sud francilien. L'accueil du secteur tertiaire complète cette stratégie, concentrant l'offre autour des nœuds de transports, en lien direct avec les centres de décisions de la métropole.

Le développement économique se réalisera dans le souci constant de développer des emplois accessibles et durables aux actifs résidents d'aujourd'hui et demain. L'adaptation de l'offre de formation sera au cœur du projet pour assurer le meilleur accès possible des actifs aux emplois existants et à venir.

Des équipements dédiés sont en cours de conception, comme la Cité des Métiers à Choisy-le-Roi (information et orientation), le Centre de l'Entrepreneuriat à Choisy-Orly, ou le pôle Emploi-Formation-Recherche à Chérioux à partir de 2014, qui doit permettre de conférer une identité au campus de Chérioux autour d'une dominante économique qui fasse sens avec le tissu local et les fonctions de formation et de recherche présentes sur le Domaine.

Des réflexions sont en cours pour renforcer le pôle de formation du lycée Maximilien Perret à Alfortville, spécialisé dans l'écoconstruction et le génie climatique, en lien avec une zone



d'activité dédiée à ces thématiques ; un projet émerge également à Vitry-sur-Seine, d'un éco-campus dédié à l'écoconstruction. La complémentarité de ces deux projets est à l'étude dans un souci de cohérence territoriale. La ville de Vitry engage également des réflexions sur la possibilité de création d'un pôle de recherche et de formation supérieure.

Ainsi, de nombreux projets et réflexions sont en cours sur les questions de formation initiale et continue mais aussi d'insertion et d'accès à l'emploi.

### 3.6 Créer des logements dans un cadre de vie attractif

Cette volonté de retour à la population des développements à venir se traduira aussi par une nouvelle offre résidentielle, en accompagnement du développement économique. Elle permettra de répondre aux besoins du territoire, qu'il s'agisse des populations en place ou de nouveaux résidents en lien avec le développement économique. La stratégie consiste à maintenir et préserver la diversité des profils socio-économiques, à travers une typologie de logements adaptés et d'un taux de logements sociaux maintenu au niveau actuel (35 à 40%), dans la continuité des dynamiques déjà engagées par les villes dans les projets de renouvellement urbain et les politiques menées en matière d'habitat.

La production de logements et d'équipements associés se concentrera, jusqu'en 2017, majoritairement sur les secteurs de projet en cours contribuant à la dynamique d'ensemble des trois villes du CDT. Au-delà de cette date, la production sera davantage située au sein des projets du CDT « Grandes Ardoines » (faisant l'objet de fiches actions), c'est à dire autour des grands pôles multimodaux à créer ou à renforcer et de la nouvelle liaison est-ouest du territoire, en bord de Seine à Vitry ainsi que dans le quartier du Lugo à Choisy-le-Roi.

Ces nouveaux quartiers intenses et mixtes offriront un cadre de vie attractif à leurs habitants, la stratégie des Grandes Ardoines consistant à développer les divers atouts qui s'offrent au territoire :

- Des espaces publics généreux, des squares, des îlots à échelle humaine permettront de créer une ville agréable à vivre ;
- Des équipements viendront constituer le tissu urbain et répondre aux besoins des nouvelles populations dès les premières opérations, notamment dans le domaine éducatif ;
- Les quartiers permettront de réintroduire la nature en ville et s'ouvriront sur la Seine grâce aux aménagements de berges (et notamment les projets de port de plaisance et de port urbain mixte et renaturé à Choisy-le-Roi et de parc des Berges à Vitry, au débouché du pont du Port à l'Anglais à proximité immédiate d'Alfortville et de son centre nautique), à une meilleure insertion urbaine des ports d'Alfortville et de Choisy-le-Roi et au développement des trames verte et bleue et des liaisons douces qui permettront également de lutter contre les îlots de chaleur urbains ;
- La nouvelle liaison est-ouest, les boulevards urbains et les quartiers des gares verront se développer une vie active, intense et animée, faite de rencontres ou de promenades ;
- Une offre multimodale de transport et un développement de l'habitat concentré autour des transports en commun offrira aux habitants une grande accessibilité aux pôles d'emploi métropolitains, régionaux ou locaux.

La vie locale pourra s'appuyer sur des quartiers déjà riches en patrimoine et lieux culturels (le musée départemental d'art contemporain MAC/VAL, la Gare au théâtre, le Centre de Développement Chorégraphique de la Briqueterie, l'usine Hollander, etc.), en production et projets artistiques, en événements également (festival de l'Oh, qui se déroule sur les trois communes des Grandes Ardoines et en lien avec la Seine). Sur ce plan, le CDT permettra une coopération renforcée de ces acteurs autour de projets opérationnels s'appuyant sur les nombreux éléments identitaires (Seine, patrimoine industriel), pour le déploiement d'une ville où l'expression culturelle fait lien avec la qualité de vie.

### **3.7 La Seine, grand équipement métropolitain**

La Seine est l'axe central des réflexions et des développements à venir sur les Grandes Ardoines, en tant que vecteur d'identité ainsi que d'appartenance locale et métropolitaine.

Le projet multipliera et conciliera les usages possibles de la Seine, participant à la reconquête urbaine. Des logements pourront se développer sur certaines séquences. L'activité économique y sera maintenue avec des sites de production (Air Liquide, Usine des eaux) mais aussi développée avec des nouveaux pôles tertiaires, en lien avec les gares et une fonction nouvelle de transport de matériaux par la mise en place d'une plate-forme fluviale à Vitry. Parallèlement, la vocation récréative et de loisirs pour tous sera développée, autour du parc des Berges de Vitry, des aménagements de berges à Choisy-le-Roi et Alfortville mais aussi avec le transport fluvial de passagers (en lien avec le pôle multimodal de Choisy-le-Roi) et le développement d'un port de plaisance. Enfin, la préservation de la qualité environnementale de la Seine sera une préoccupation constante.

Par ailleurs, les Grandes Ardoines intègrent d'ores et déjà la problématique de la gestion du risque inondation. En effet, le territoire est majoritairement situé en zone inondable et fait l'objet d'un Plan de Prévention des Risques Inondation ; les objectifs du projet de ce territoire sont de minimiser les risques tant localement qu'à l'amont et l'aval (protection des personnes et des biens) et de favoriser un retour le plus rapide possible à un bon fonctionnement du territoire après la crue (résilience). Certaines solutions innovantes pourront être explorées à travers les projets d'aménagement.

Cette vision du rôle de la Seine portée par les acteurs des Grandes Ardoines dans le projet de développement urbain s'inscrit dans le cadre du SDRIF révisé ainsi que du Schéma Régional des Continuités Ecologiques.

# **TITRE II**

## **OBJECTIFS ET PRIORITÉS DES GRANDES ARDOINES**



# 1. Les Grandes Ardoines, l'ambition d'un développement complet

Le projet des Grandes Ardoines s'appuie sur la volonté partagée de continuer à promouvoir la ville « complète » susceptible d'offrir à ses habitants et salariés l'ensemble des fonctions qui font ville (emploi, logement, services, cadre de vie, lien social...) ainsi que sur de nombreux atouts et leviers de développement : l'arrivée du Grand Paris Express et les nouvelles connexions territoriales associées, la présence de la Seine, le potentiel foncier mobilisable par la réorganisation des activités productives du territoire, la délocalisation du dépôt pétrolier et le nouveau franchissement de Seine qui constituent les pierres angulaires de ce contrat.

Le projet dans le temps long doit intégrer l'ampleur des mutations possibles et leurs différentes temporalités. Le territoire des Grandes Ardoines comprend en effet des polarités déjà bien constituées et des zones de projet à fort potentiel. La réussite des mutations projetées à court, moyen et long termes dépend ainsi de leur bonne inscription dans la dynamique enclenchée sur le territoire.

## 1.1 Une ville en mouvement, solidaire, durable et équilibrée

Le projet de développement du territoire s'inscrit dans les principes d'un développement durable, au bénéfice des populations qui y habitent et y travaillent, aujourd'hui et demain. Il met en avant la qualité du cadre de vie, conciliant le développement urbain et économique avec la préservation des enjeux environnementaux et des équilibres sociaux.

L'approche urbaine à l'œuvre dans le projet des Grandes Ardoines se fonde sur des principes de densification et de polarisation du développement urbain, de transition vers une mixité urbaine équilibrée, qui trouveront leur ancrage autour des gares multimodales du territoire. En liant l'histoire du territoire et son évolution à venir, la volonté est de créer les conditions d'un développement urbain ambitieux et durable autour de la Seine, et d'affirmer tant le caractère métropolitain, actif et solidaire de ce territoire que l'identité des quartiers d'Alfortville, de Choisy-le-Roi et de Vitry-sur-Seine qui le composent.

### **Concrétiser une ambition élevée en matière d'urbanisme, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain**

Le projet de développement urbain des Grandes Ardoines est un projet de grande envergure, qui vise la densification urbaine pour contenir l'étalement urbain. L'ampleur du développement, ainsi que les formes de densité qui seront recherchées, sont de nature à assurer le renouvellement de la ville sur elle-même, conciliant les usages, assurant la mixité urbaine, et constituant une ville complète en favorisant la ville des courtes distances.

Un maillage fin des transports à l'échelle locale permettra de démultiplier l'accessibilité nouvelle liée à l'arrivée du réseau Grand Paris Express en Seine Amont, tandis que la trame viaire sera complétée ; les nouveaux franchissements (faisceaux ferrés et Seine) en seront la véritable armature et constitueront les leviers des dynamiques de développement sur le territoire.

En complémentarité avec le processus de densification urbaine, le projet des Grandes Ardoines vise à participer à la réalisation des continuités écologiques des trames verte et bleue entre le plateau d'Orly et le plateau de Brie, à la confluence de la Seine et de la Marne. Il vise

aussi à limiter le phénomène des îlots de chaleur urbains lié à la densification, et à renforcer les potentiels naturels remarquables du territoire.

### **Assurer le retour aux populations et les liens entre les nouvelles polarités et le tissu urbain existant**

Les développements sur ces secteurs à forts enjeux s'imaginent dans le temps long en articulant des secteurs de mutation à échéances diverses. L'intégration des nouveaux quartiers aux villes d'Alfortville, Choisy-le-Roi et Vitry-sur-Seine passera par des liaisons nouvelles, une réponse aux besoins des habitants (emplois, logements, services, etc.) des nouveaux quartiers comme des quartiers existants et une attention particulière aux transitions avec les quartiers alentours, notamment en termes de formes urbaines, de hauteurs, de fonctions urbaines associées, de mixité habitat-emploi et de typologies de logements.

L'accueil de nouveaux résidents ou actifs augmentera notamment la fréquentation des centres-villes et entraînera une redistribution de la fréquentation des équipements, commerces, lieux d'urbanité existants. Les zones pavillonnaires, les tissus de faubourg et les grands ensembles comme Chantereine à Alfortville, Balzac à Vitry-sur-Seine, le centre-ville ou les quartiers Sud à Choisy-le-Roi, hier définis d'un point de vue urbain par le rattachement à leur centre-ville respectif, auront demain un point d'appui supplémentaire. En ce sens, les nouveaux quartiers de ville auront un rayonnement de proximité dessinant une nouvelle aire de vie.

Le projet des Grandes Ardoines constitue ainsi un levier pour créer des liens entre quartiers anciens et nouveaux quartiers et renforcer la coopération intercommunale sur cet enjeu de continuités urbaines.

### **Offrir un cadre de vie et d'usage du territoire agréable et praticable**

Le projet devra affirmer le primat de la qualité urbaine, qui s'appuiera sur différents leviers :

- une offre généreuse d'espaces publics favorisant la diversité des usages, respectueux de l'environnement, supports d'une ville accessible et poreuse, du nord au sud des Grandes Ardoines, du plateau à la vallée, de part et d'autre de la Seine (axes arborés, parvis reliés aux gares, dessertes de cœur d'îlot apaisées) ;
- la création d'équipements métropolitains et de proximité dès les premiers logements sortis de terre ;
- la réintroduction de la nature en ville en conjuguant paysage, qualité de vie et biodiversité, en s'appuyant sur les composantes majeures des trames verte et bleue (cours nord-sud des Ardoines, Arc Sud de Vitry reliant le part des Lilas à la Seine...) mais aussi sur le développement de murs et toitures végétalisés, sur une gestion alternative des eaux pluviales pour lutter contre les îlots de chaleur urbains ;
- l'association de la culture et du patrimoine tant matériel qu'immatériel au développement urbain ;
- de manière générale, la prise en compte des besoins des habitants et actifs du territoire.

Le projet urbain des Grandes Ardoines s'écrit et s'inscrit dans la continuité de la ville existante pour fabriquer une ville facile à vivre et à pratiquer au quotidien, une ville à échelle humaine, faite d'îlots de taille raisonnable qu'on peut parcourir aisément, où la densité bâtie donne à la fois un sentiment d'urbanité, de présence humaine, de vie collective partagée, une ville où les opportunités d'interactions sont nombreuses à proximité, une ville métropolitaine, dynamique

et accueillante où chacun peut trouver sa place pour vivre, travailler, se déplacer, se former ou se distraire, dans un cadre de vie de qualité respectueux de l'environnement.

### **Concilier les vocations multiples de la vallée de la Seine**

Donnant son nom à la Seine Amont, le fleuve confère au territoire du CDT une identité forte où coexistent de multiples fonctions : un corridor écologique majeur, des espaces de loisirs, une source d'approvisionnement en eau potable, de grands services urbains dans le secteur de l'énergie et de nombreuses activités économiques, un axe de transport de voyageurs et de marchandises ou de matériaux. Les espaces de bords de Seine constituant aujourd'hui un espace privilégié de développement urbain, il est nécessaire de veiller au maintien et à la conciliation des trois vocations historiques de la Seine : écologique (trames verte et bleue), économique (activités, transports) et sociale (habitat, paysage, loisirs).

La Seine étant un élément fédérateur et transversal pour les Grandes Ardoines, ses vocations et sa mise en valeur sont donc traitées au sein de chacune des thématiques exposées dans le titre II (économie, transport, logement, environnement et culture) ainsi qu'au sein des projets d'aménagement et actions situés à proximité de la Seine (voir titre III). Celle-ci sera donc particulièrement identifiée à travers les enjeux suivants :

- Le développement de la filière Eau-Milieux-Sols ;
- Les enjeux de développement du fret fluvial et d'évolution des ports, qui doivent faire l'objet d'une réflexion partenariale, à l'échelle de la Seine Amont et à l'échelle de chacun des ports (ports existants de Choisy-le-Roi et Alfortville, future plateforme de Vitry-sur-Seine), à l'aune du Schéma de Services Portuaires de Ports de Paris et des réflexions de Voies Navigables de France sur son domaine. Les voies opérationnelles de conciliation entre les fonctions portuaires et celles de développement urbain et écologique en bord de Seine représentent un enjeu fort.
- La construction d'un futur pont reliant rives droite et gauche, vecteur de développement du territoire à tous points de vue,
- La gestion renouvelée de l'incidence des risques naturels sur le tissu urbain – le choix d'un développement urbain en secteur inondable étant relativement ancien, comme en témoignent les opérations d'aménagement déjà réalisées où la gestion du risque inondation a toujours été prise en compte dans les projets urbains - et un travail sur des opérations d'aménagement responsables qui pourront contribuer à réduire le risque pour l'ensemble du territoire en amont et en aval du territoire de la Seine Amont, de façon intégrée dans chacun des projets, de l'échelle du quartier à celle du bâtiment,
- Le développement des trames verte et bleue et la réintroduction de la nature en ville en conjuguant paysage, qualité de vie et biodiversité, notamment autour de la Seine,
- L'offre d'espaces publics de part et d'autre du futur pont sur la Seine, et notamment le maillage de circulations douces, et la valorisation du cadre de vie (axes arborés, parvis reliés aux gares, dessertes de cœur d'îlot apaisées),
- De part et d'autre du futur pont, la création d'équipements métropolitains et de proximité concomitamment aux premières constructions autour des Ardoines, et la valorisation du patrimoine paysager et lié à l'industrie.

## 1.2 Un projet séquencé à court, moyen et long termes

Plusieurs secteurs de projets à court, moyen et long termes sont inscrits dans le cadre du CDT comme leviers pour l'évolution globale des Grandes Ardoines, en lien avec les grands accélérateurs de l'évolution du territoire que sont la rocade du Grand Paris Express et les trois gares de Vitry-Centre, des Ardoines et de Vert-de-Maisons, la desserte par les RER C et D, les nouveaux franchissements des voies ferrées et de la Seine, la délocalisation du dépôt pétrolier : à Vitry-sur-Seine, les secteurs de la ZAC Gare Ardoines, la ZAC Seine Gare Vitry, la ZAC Rouget de Lisle, du renouvellement urbain lié à la gare de Vitry Centre ainsi que de la mutation de la partie centrale des Ardoines à plus long terme ; à Choisy-le-Roi, les secteurs du quartier du Lugo, du renouvellement du centre-ville, de la ZAC du Port et des Quartiers Sud de Choisy-le-Roi contribuant à la dynamique d'ensemble, et enfin, à Alfortville, l'évolution du sud de la ville jusqu'à la gare de Vert-de-Maisons.

Cette partie donne à voir la cohérence temporelle et spatiale dans la mise en œuvre des différents secteurs d'aménagement qui seront ensuite décrits de façon plus exhaustive dans les fiches actions.

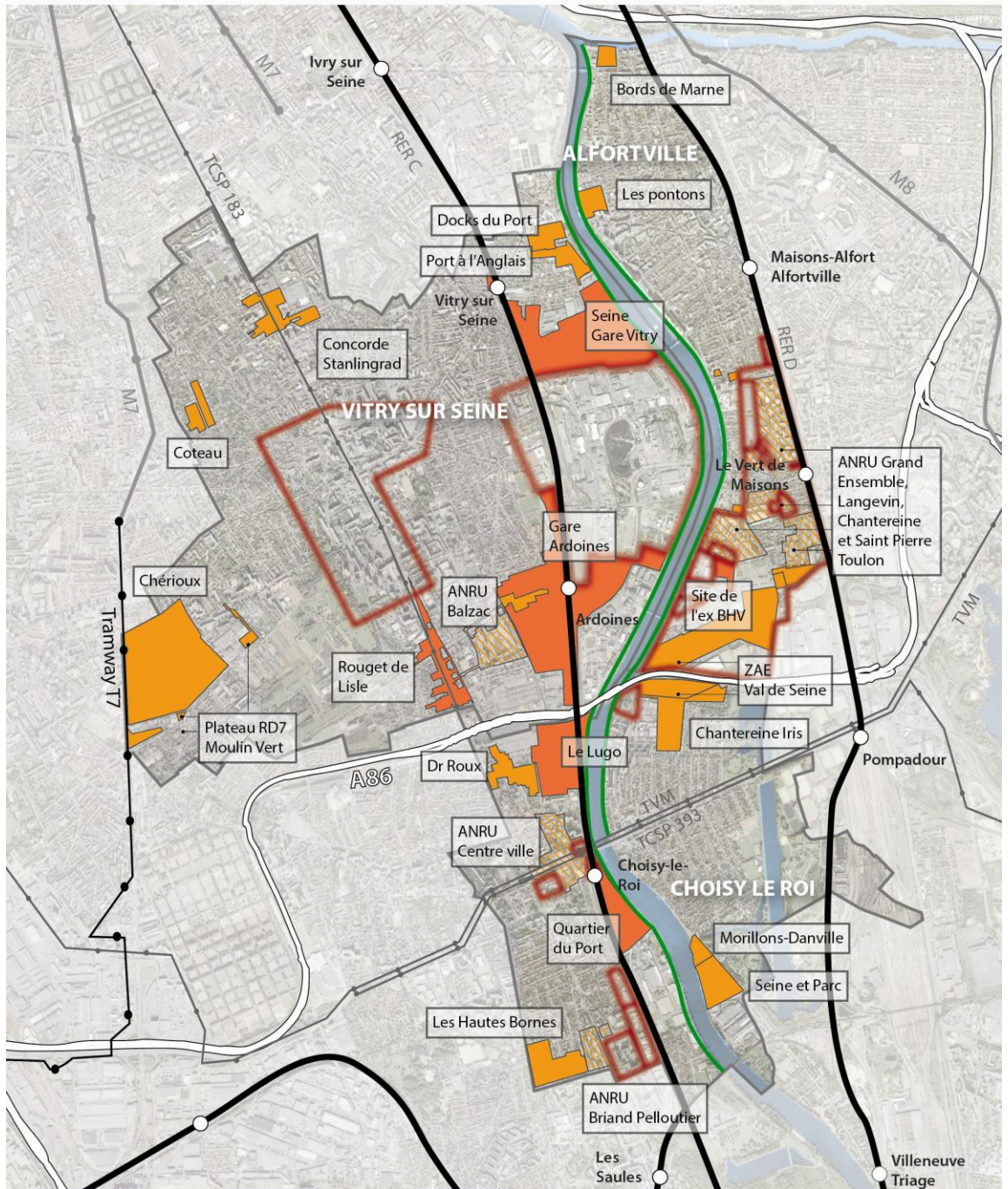


### Phasage des réalisations des projets des Grandes Ardoines

La fabrication de la ville à échelle humaine lie les temporalités des projets de transport avec celles des développements urbains existants et à venir. La réalisation concomitante des grands projets de transport est la condition fondamentale du développement territorial des Grandes Ardoines. Les acteurs du projet veilleront à la concordance des calendriers de réalisation des projets d'aménagement entre eux et vis-à-vis des chantiers de transport (métropolitains et locaux).



## Les projets d'aménagement des Grandes Ardoines (Avant l'arrivée du Grand Paris Express)



**Les projets urbains**

- Projets urbains du CDT donnant lieu à des fiches action
- Projets urbains du CDT ne donnant pas lieu à des fiches actions
- Projets ANRU
- Secteurs d'étude

**Les projets de transport**

- Modernisation des RER
- Projet de tramway

**Les projets de nature en ville**

- Valorisation des berges par tronçons entre 2012 et 2030

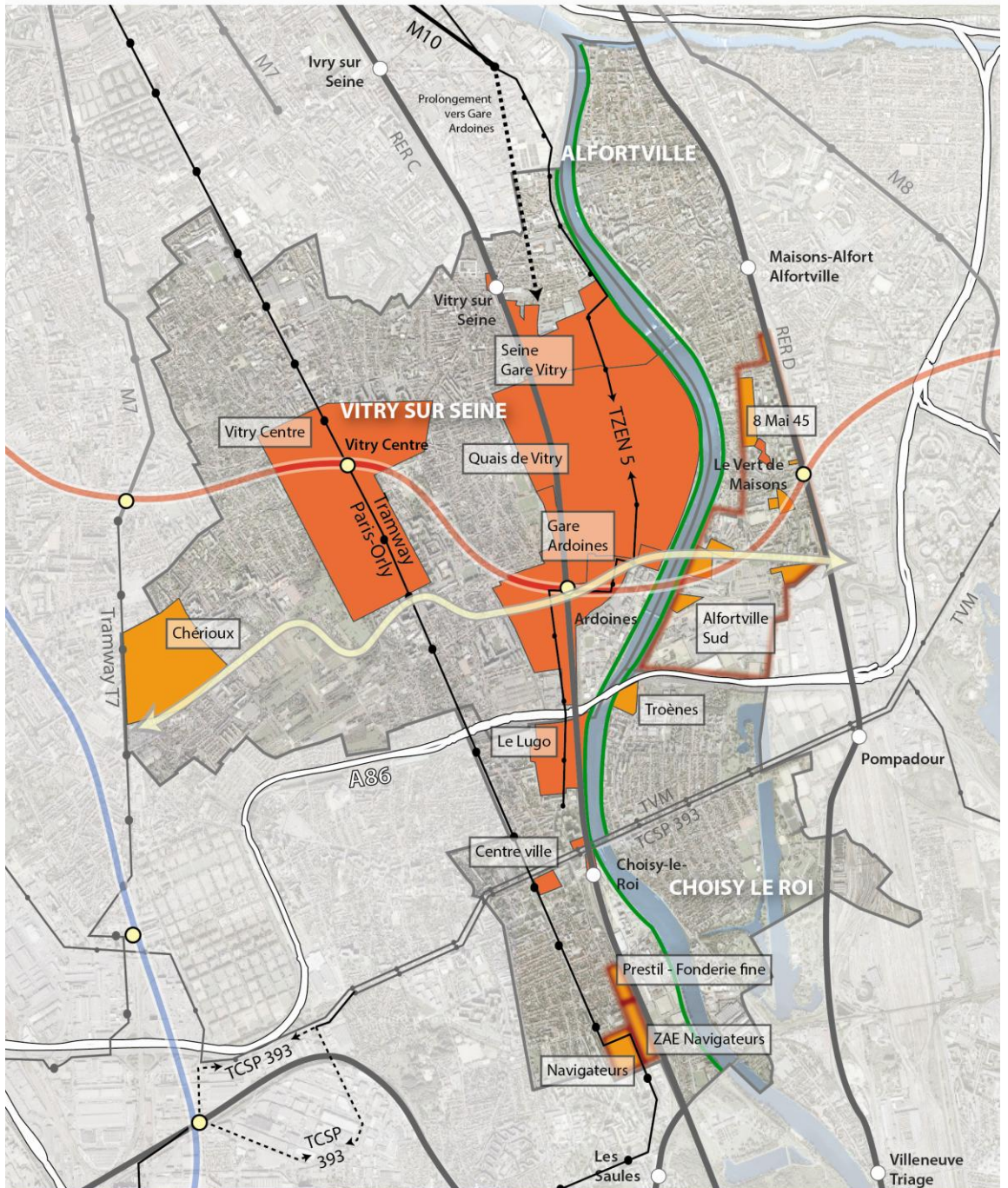
**Les transports existants**

- Métro
- Tramway
- TCSP



Avril 2013

## Les projets d'aménagement des Grandes Ardoines (Après l'arrivée du Grand Paris Express)



Les projets urbains	Les projets de transport	Les projets de nature en ville	Les transports existants
Projets urbains du CDT donnant lieu à des fiches action	Projet Grand Paris Express	Valorisation des berges par tronçons entre 2012 et 2030	RER modernisés
Projets urbains du CDT ne donnant pas lieu à des fiches actions	Projet Grand Paris Express		Métro
Secteurs d'étude	Prolongement de métro		Tramway
Réalisation d'une nouvelle liaison Vitry-Alfortville(-Créteil)	Projet de tramway		TCSP
	Projet		
	Variantes et tracés non arrêtés à ce jour		

0 1 km N  
Avril 2013

## Les secteurs situés sur le territoire des Grandes Ardoines

### ► Le secteur des Ardoines (Vitry-sur-Seine), à la croisée des dynamiques urbaines, économiques et de déplacement

Le territoire comporte plusieurs périmètres à enjeux, dont le grand périmètre de projet des Ardoines, englobant les secteurs Gare Ardoines au sud et Seine Gare Vitry au nord, qui ont fait l’objet d’une procédure de création de ZAC, et la partie centrale des Ardoines, site stratégique à long terme pour le territoire.

Les Ardoines se caractérisent par le dynamisme des activités économiques présentes, à dominante industrielle, et bénéficient d’une très bonne accessibilité. Une mutation profonde va progressivement s’engager sur ce territoire, dans le souci de répondre aux enjeux d’une ville complète, avec, à terme, à horizon 2040, 13 000 logements et 45 000 emplois attendus.



**PLAN GUIDE DES ARDOINES CONSOLIDE, mars 2011**

Source : EPA ORSA, SEURA

### Le secteur de la ZAC Gare Ardoines



#### Périmètre de la ZAC Gare Ardoines (novembre 2011)

Source : EPA ORSA

D'une surface de 49 hectares, la ZAC Gare Ardoines vise à créer une nouvelle centralité urbaine pour les Grandes Ardoines au sud-est de Vitry, autour de la gare des Ardoines, de part et d'autre du faisceau ferré et à proximité du fleuve. A terme 670 000 m<sup>2</sup> d'activité économique et environ 4 200 logements seront développés, dont 2800 logements dans les dix années à venir, et une part de près de 40% de logements sociaux.

Les déclencheurs pour la mise en mouvement de ce secteur sont :

- la mise en place, à horizon 2020, de la gare d'interconnexion entre le Grand Paris Express et le RER C, dont la fréquence sera améliorée, et la constitution d'un pôle intermodal avec les réseaux locaux de transport en commun (arrivée du TZEN 5 en 2020) ;
- la réduction des risques et nuisances liés aux activités en place permise par la fermeture et la délocalisation du dépôt pétrolier ;
- la réalisation séquencée des franchissements des voies ferrées (en lien avec l'arrivée du Grand Paris Express) et de la Seine après 2020, ouvrant le secteur vers l'est Val-de-Marnais, Alfortville et au-delà, Créteil et complétant l'armature viaire du territoire ;
- la reconfiguration des activités ferroviaires RFF et SNCF, qui engendrera des disponibilités foncières significatives,
- la réalisation de premiers îlots mixtes et denses, innovants et démonstratifs, intégrant des activités économiques diversifiées.

La conception d'espaces publics, d'équipements publics et d'espaces verts de qualité accompagnera le développement urbain de ce secteur. La reconversion de la grande halle

ferroviaire sera progressive ; occupation et programmation pourront évoluer, conduisant à en faire 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. Des équipements scolaires de proximité viendront répondre aux besoins des nouvelles populations. Les habitants pourront par ailleurs bénéficier d'un réseau de collecte pneumatique des déchets et du raccordement au réseau de chauffage urbain, dont la capacité sera accrue par la création d'une station de géothermie.

Au plan économique, la création d'équipements comme l'Incubateur Pépinière Hôtel d'Entreprises (IPHE) et la constitution d'îlots mixtes logement-activités économiques favorisant les croisements d'innovation entre différentes filières de la ville dense et adaptés aux besoins des entreprises (des ensembles « démonstrateurs ») viendront crédibiliser la programmation économique ambitieuse, dans un souci de densité et de mixité fonctionnelle. Le secteur de la gare accueillera par ailleurs l'un des pôles tertiaires majeurs projetés pour le territoire.

En définitive, les quartiers créés de part et d'autre du faisceau ferré autour de la gare multimodale des Ardoines (Grand Paris Express/RER C) auront une dimension métropolitaine, tout en restant des quartiers profondément vitriots. En effet, la ZAC Gare Ardoines apportera de nouvelles réponses aux besoins locaux en matière de logements, d'emplois, d'équipements, de services et sera à ce titre attractive pour l'ensemble des habitants de la commune. En outre, les nouveaux quartiers seront connectés aux secteurs environnants (quartier pavillonnaire de La Ferme, quartier Balzac renouvelé, futur quartier de la ZAC Rouget de Lisle autour de la RD 5) et respecteront la diversité des formes urbaines qui caractérise Vitry-sur-Seine. Enfin, ils s'inscriront dans la logique des trames verte et bleue et notamment de l'Arc Sud de Vitry.

*Le secteur de la ZAC Seine Gare Vitry*



**Périmètre de la ZAC Seine Gare Vitry (novembre 2011)**

Source : EPA ORSA

Ce secteur, desservi par le RER C, est bordé par les voies ferrées à l'ouest, par la Seine à l'est, par le quartier du Port à l'Anglais au Nord et par l'avenue Salvador Allende au Sud. Il est aujourd'hui en grande partie occupé par un tissu actif de PME-PMI relevant du commerce de

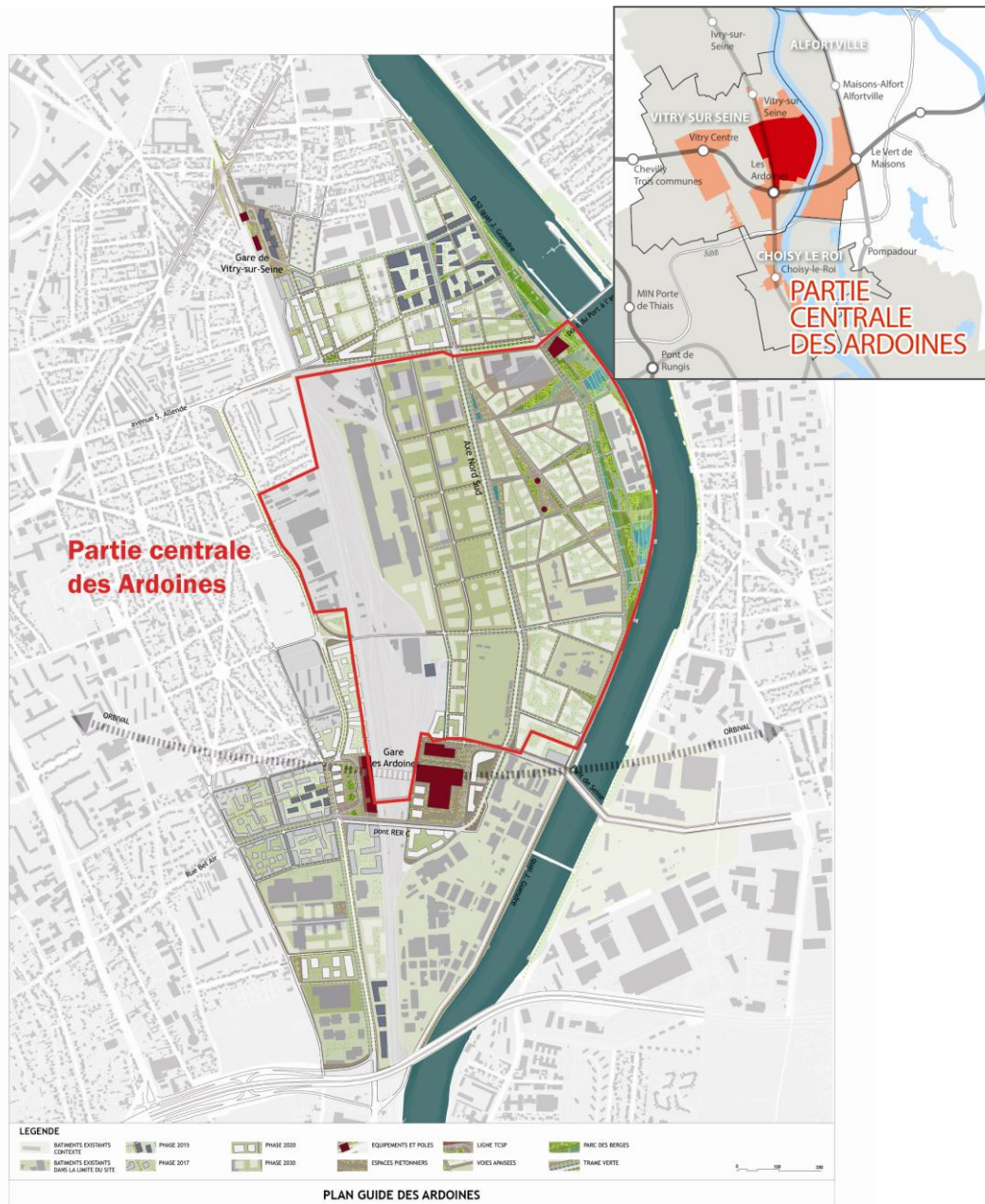
gros, de la logistique, du BTP, et par des entreprises innovantes. Ces atouts seront intégrés au projet, qui vise à conforter la vocation économique du secteur, tout en le dotant d'une qualité urbaine permettant de développer sa mixité en y renforçant l'offre résidentielle. L'aménagement de la ZAC permettra d'ouvrir le quartier sur la ville d'une part et sur la Seine d'autre part et créera, sur 38 hectares, une continuité urbaine active entre la gare Grand Paris Express de Vitry-Centre, la gare RER C de Vitry-sur-Seine et Alfortville au niveau du franchissement du pont du Port à l'Anglais.

Les déclencheurs pour la mise en mouvement de ce secteur sont :

- l'amélioration fin 2013-début 2014 de la desserte par le RER C de la gare RER de Vitry-sur-Seine avec l'ajout d'un arrêt supplémentaire tous les quarts d'heure en heure de pointe ;
- La desserte par le TZEN 5 à partir de 2020 ;
- la structuration de la gare RER C incluant une refonte des espaces publics et de nouvelles connexions bus avec le RER ;
- la reconfiguration des activités ferroviaires de RFF et de la SNCF, qui engendrera des disponibilités foncières significatives ;
- l'ouverture sur le fleuve avec l'amorce du Parc des berges et la mise en œuvre d'une trame verte et bleue de la gare RER vers la Seine.

L'objectif programmatique est de conforter et de densifier le tissu économique de PME/PMI. 244 000 m<sup>2</sup> d'activités sont prévus, avec notamment l'accueil en cœur de ZAC d'îlots mixtes comprenant des surfaces d'activités innovantes dédiées à l'activité productive. Le développement tertiaire et commercial est prévu en particulier autour de la gare RER modernisée. Une offre résidentielle conséquente (4 300 logements, dont 40% de logements sociaux et 2300 logements livrés dans les dix ans à venir) viendra compléter la programmation autour de la gare RER, en bord de Seine et le long de l'avenue Salvador Allende constituée en véritable boulevard urbain. Des équipements scolaires de proximité et l'ouverture d'un collège en 2016 assureront la réponse aux besoins éducatifs des habitants. Comme dans la ZAC Gare Ardoines, le raccordement aux réseaux de collecte pneumatique des déchets et de chauffage urbain sera assuré, la capacité et la qualité du réseau de chaleur étant accrue par la création d'une station de géothermie.

*La partie centrale des Ardoines*



**PLAN GUIDE DES ARDOINES CONSOLIDE, mars 2011**

**Détournée en rouge, la partie centrale des Ardoines**

Source : EPA ORSA / SEURA

La partie centrale des Ardoines connaîtra une mutation progressive et sera amenée à se diversifier après la délocalisation du dépôt pétrolier Delek. Les activités de génie urbain comme EDF, RTE, la Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain, les industries de pointe comme Air Liquide ou STEF ainsi que les activités de maintenance ferroviaire seront intégrées à la ville pour que soient conservés les services rendus par ce territoire à la métropole, dans un tissu qui deviendra plus dense et plus urbain. Elles se moderniseront et se reconfigureront, permettant ainsi une optimisation de l'espace. La création d'un cours nord-sud, support du TZEN 5, sera le vecteur de cette mutation. L'aménagement de ce secteur fera le lien entre les deux ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines. Il s'ouvrira sur la Seine en donnant tout son sens au parc des Berges.

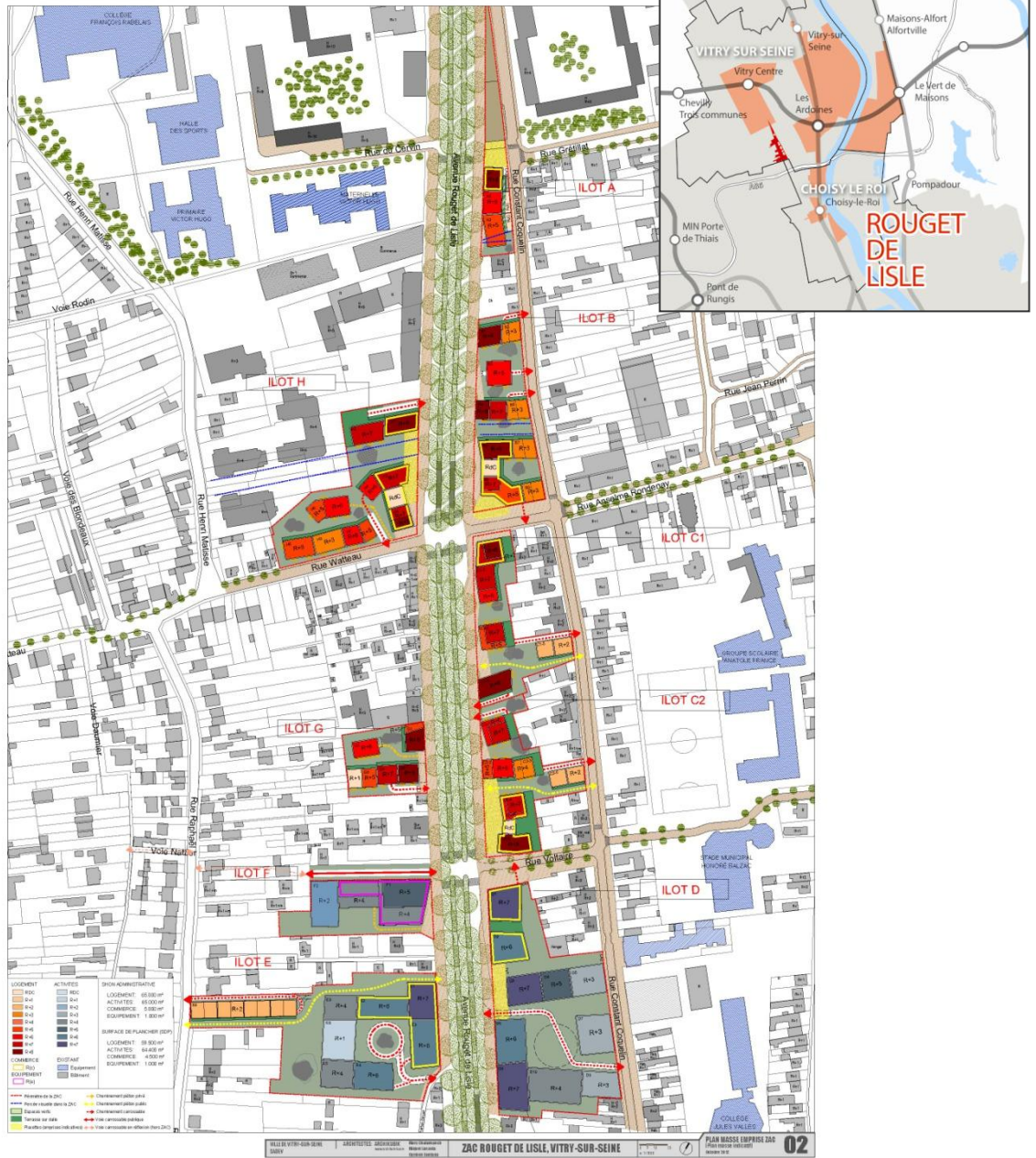


**La centrale électrique au cœur des Ardoines**

Source : EPA ORSA / Philippe Guignard



► Le secteur de la ZAC Rouget de Lisle



**Plan masse de la ZAC Rouget de Lisle à Vitry-sur-Seine**

Source : Ville de Vitry-sur-Seine

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. 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.

Les objectifs de la ZAC sont les suivants :

- Pallier le manque de logements tout en respectant des principes de mixité sociale,
- Développer la mixité urbaine au sein des quartiers de la ville :
  - 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'autoroute A 86.
  - Des commerces et services de proximité sont installés en pied d'immeuble pour permettre le développement d'une vie de quartier.
- 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 PME-PMI ou de grandes surfaces commerciales.
- 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.
- Engager un processus de haute qualité architecturale.

L'aménagement de la ZAC doit permettre la mise en œuvre d'un programme global de construction de 136.000 m<sup>2</sup> de SHON, d'ici 2017, ainsi réparti :

- 65 000 m<sup>2</sup> de SHON à vocation résidentielle, soit environ 870 logements dont 360 logements sociaux (42%),
- 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 PME-PMI ou des surfaces commerciales
- 5 000 m<sup>2</sup> de SHON à vocation de commerces de proximité et de services.
- m<sup>2</sup> de SHON à vocation d'équipements publics de proximité.
- La constitution de places, placettes et de sentes.

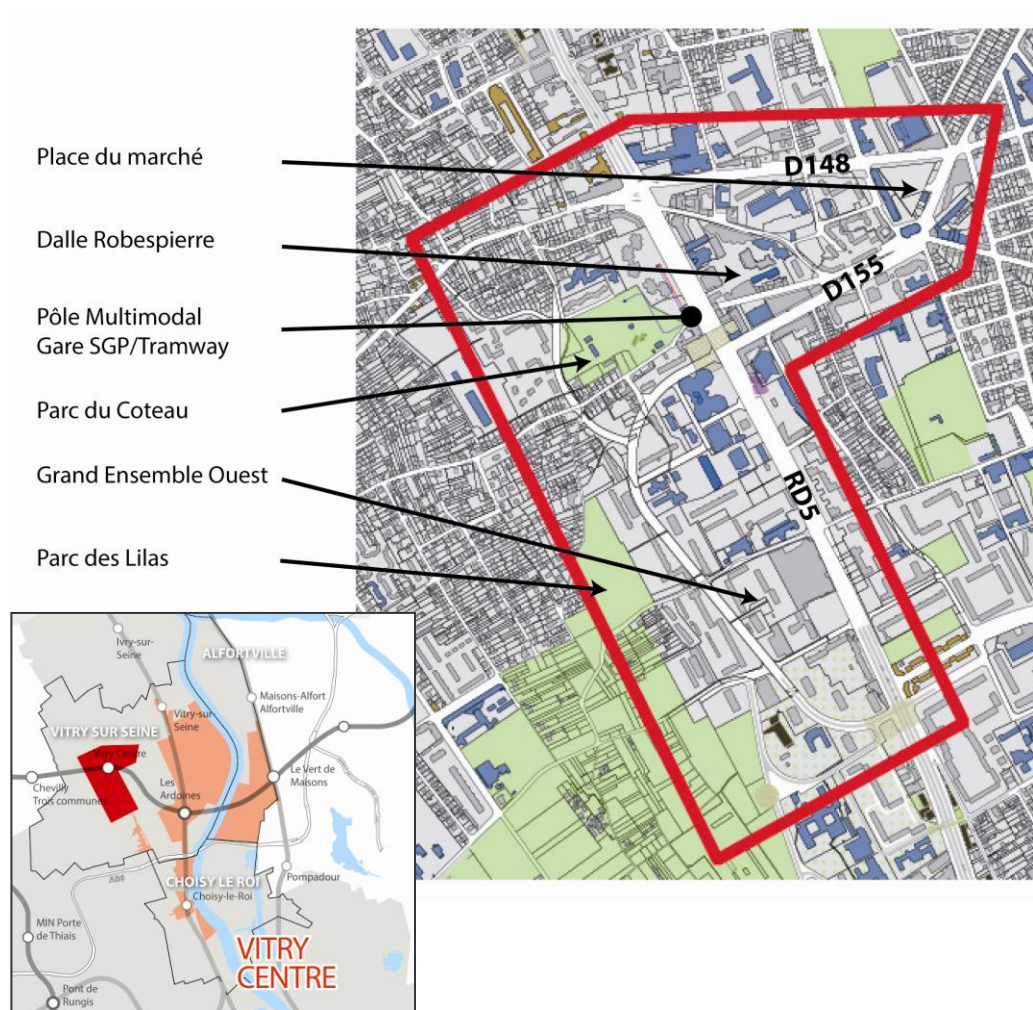
Le projet prévoit également une restructuration du réseau viaire et l'extension du réseau de chauffage urbain pour desservir les programmes de la ZAC Rouget de Lisle. Une station d'échange sera implantée dans l'extrémité nord de la ZAC. L'ensemble des immeubles sera également raccordé au réseau de collecte pneumatique de déchets. Le terminal de collecte sera construit au nord de la ZAC.

#### **► Le renouvellement urbain des quartiers impactés par l'arrivée du Grand Paris Express à Vitry Centre**

Une nouvelle gare du Grand Paris Express va s'implanter au droit de la RD 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 à 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

donner toute sa valeur de boulevard urbain à la RD 5 et de fabriquer une couture urbaine entre les ensembles situés à l'est et à l'ouest de la départementale.



Source : Ville de Vitry-sur-Seine

Le projet de renouvellement urbain vise plus particulièrement à :

- offrir à la nouvelle gare « Vitry Centre » les conditions de son implantation en :
  - confortant un pôle multimodal (GPE / tramway) efficace, sécurisée et identifiée,
  - améliorant l'accessibilité aux équipements publics vitriots et métropolitains (Théâtre, MAC/VAL, centre de Danse...),
  - redynamisant l'offre commerciale du centre-ville (pôles commerciaux de proximité et de quartier),
- 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,
- engager le renouvellement urbain du Grand ensemble Ouest et de la Dalle Robespierre afin de s'assurer de l'intégration urbaine de ces quartiers et ainsi :
  - 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, ...),

- améliorer le parc social selon des modalités à déterminer,
- aider les copropriétés en difficulté, voire dégradées,
- moderniser les équipements publics de proximité (école, groupes scolaires, cinéma...).

► Le quartier du Lugo Nord (Choisy-le-Roi), une requalification urbaine et économique à l'interface entre les Ardoines et le Centre-ville de Choisy-le-Roi (achèvement du projet à horizon 2018-2020)



**Le quartier du Lugo, à mi-chemin entre les Ardoines et le centre-ville de Choisy-le-Roi**

Source : EPA ORSA / Philippe Guignard

Au nord de Choisy-le-Roi, les 11 hectares du quartier du Lugo, à proximité du pôle intermodal de Choisy-le-Roi, feront l'objet d'une transformation urbaine visant à revitaliser le développement économique et l'emploi du secteur tout en renforçant la mixité urbaine. Cette mutation s'appuiera sur l'avenue du Lugo, transformée en boulevard urbain avec l'arrivée du TZen 5 dès 2020, reliant le centre-ville de Choisy-le-Roi avec le pôle intermodal RER C / TVM / TCSP 393 et l'A 86. Lien privilégié entre le secteur du Lugo et celui des Ardoines, le boulevard sera séquencé par des activités aux abords de l'A 86, de nouveaux logements autour du carrefour Lugo-Docteur Roux, un pôle commercial reconstitué et de nouveaux espaces publics et équipements. Des équipements scolaires de proximité viendront répondre aux besoins des nouvelles populations, d'autres de nature intercommunale et métropolitaine seront à étudier.

Située au cœur du projet urbain, au carrefour Lugo – Docteur Roux, la reconversion de l'Usine Hollander sera progressive et inscrira ce bâtiment, inventorié par la DRAC, comme marque du passé industriel de la Vallée de la Seine.

La revitalisation économique de ce quartier, au cœur du projet, se concrétisera en première phase par le démonstrateur Graveleau, îlot dense dédié à des activités économiques diversifiées. La mutation économique pourra être complétée par une nouvelle offre

immobilière en PME-PMI et en bureaux au sud du site, en lien avec le centre-ville, l'extension du groupe Artélia et la valorisation de la filière Eau-Milieus-Sols en Seine Amont, en complémentarité avec les autres polarités du cluster.

La desserte du quartier sera notamment assurée par le pôle multimodal de Choisy-le-Roi, le futur TZEN 5, reliant directement le quartier du Lugo à la gare des Ardoines à l'horizon 2020 et, plus au nord, à la ZAC Seine Gare Vitry, Ivry-sur-Seine et Paris.

Les déclencheurs emblématiques pour la mise en mouvement de ce secteur seront :

- la consolidation de l'offre en matière de développement économique, avec l'îlot Graveleau et une offre immobilière en lien avec la filière Eau-Milieus-Sols à proximité immédiate du groupe Artélia ;
- la structuration d'une centralité à la croisée de l'avenue du Lugo et de la rue du Docteur Roux, renforcée par la reconversion de l'usine Hollander en un équipement public majeur, et l'offre d'équipements d'échelle communale et intercommunale ;
- La desserte par le TZEN 5 à partir de 2020.

En définitive, ce quartier reconfiguré apportera de nouvelles réponses aux besoins locaux en matière de logements, d'emplois, d'équipements, de services et sera à ce titre attractif pour l'ensemble des habitants et salariés de Choisy-le-Roi.

A l'échelle locale, il offrira de nouvelles aménités urbaines partagées avec les quartiers environnants ayant fait l'objet d'opérations d'aménagement dans la décennie antérieure (ZAC du Dr Roux et première phase du centre-ville reconfiguré). Ce nouveau quartier s'inscrira ainsi en lien avec l'arrivée du tramway sur la RD 5 en 2018, du TZEN 5 en 2020 et du pôle intermodal de Choisy-le-Roi avec les travaux à venir sur le pont de Choisy-le-Roi, liant la gare du RER C de Choisy-le-Roi et la nouvelle gare Pompadour du RER D en 2014.

► Le secteur de la ZAC du Port (Choisy-le-Roi)



**Maquette 3D de la ZAC du Port**

Source : Choisy-le-Roi – SADEV 94

Dans le cadre de l'objectif poursuivi de retournement de la ville vers son fleuve, la ZAC du Port est l'une des premières opérations majeures du territoire des Grandes Ardoines.

Créé dans les années 1990 sur 12 hectares, le projet de la ZAC du Port porte la mutation d'un quartier anciennement dédié à l'activité industrielle, dont l'ancien dépôt pétrolier Shell, en une polarité urbaine mixte (logements, bureaux, activités, équipements...). Située entre les berges de Seine et les voies ferrées du RER C, avec la création d'un nouveau pont sur les emprises ferroviaires, la ZAC est connectée par le pôle intermodal de Choisy-le-Roi et bénéficie de la proximité du centre de Choisy.



**Photos du pont des Mariniers inauguré en juin 2010**

(Architecte : Jacques Ferrier ; maîtrise d'œuvre : Eiffage TP et Eiffel, SECOA)

Source : Ville de Choisy-le-Roi – SADEV94

Les derniers logements réalisés sur cette ZAC auront été livrés en 2012-2013, dont une partie a été affectée à la reconstitution de logements dans le cadre de la convention ANRU signée le 11 février 2008. Au total, ce sont près de 850 logements qui auront été livrés.

Le projet de l'implantation de l'Imprimerie nationale, initialement sur un tènement foncier de 20 000 m<sup>2</sup>, s'est concrétisé en 2005 par une implantation sur 9 000 m<sup>2</sup>, qui désormais accueille l'Imprimerie Nationale Choisy – la Galiote.

Les enjeux de revitalisation économique par l'offre complète proposée en matière d'immobilier de bureaux et de locaux mixtes pour le maintien de PME-PMI en lien avec la filière Eau-Milieux-Sols, constituent une opportunité stratégique pour le territoire des Grandes Ardoines. Avec 90 000 m<sup>2</sup> d'immobilier d'entreprises à proximité directe du RER C, 70 000 m<sup>2</sup> en tertiaire et 20 000 m<sup>2</sup> avec le programme Modul'Air, offrant des locaux modulables et flexibles, ce sont plus de 2 000 emplois nouveaux en perspective.

La programmation tertiaire se décompose en plusieurs lots :

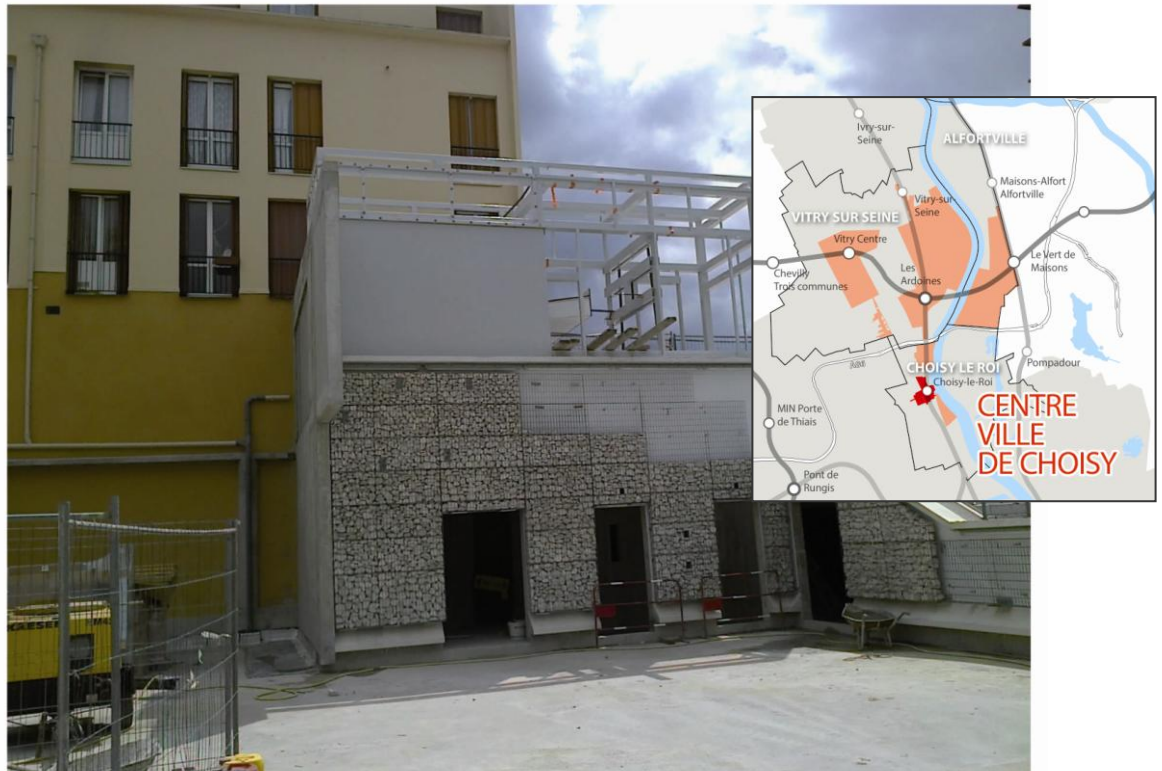
- Les lots B4 et B5 sous l'égide d'Icade Terial, pour 30 000 m<sup>2</sup> de surface plancher, accueillant le nouvel accès de la gare du RER C, liés par de nouveaux espaces publics à créer,
- Les lots B 1 à B3 sous l'égide de l'aménageur SADEV94, pour 40 000 m<sup>2</sup> de surface plancher, avec vue directe sur la Seine et en projet ses berges recomposées, offrant des plateaux modulables et flexibles, de 200 à plus de 1 000 m<sup>2</sup>.

Les déclencheurs pour la poursuite de la mise en mouvement de ce secteur sont :

- la consolidation de l'offre en matière de développement économique, à proximité immédiate d'un pôle intermodal d'échelle régionale, notamment en lien avec la filière Eau-Milieux-Sols, et de l'usine des eaux du SEDIF – Véolia de 16 hectares ;
- la restructuration de la gare RER C incluant une refonte de son accès côté est, avec de nouveaux espaces publics ;
- l'aménagement des berges de Seine en adéquation avec le projet urbain développé depuis les années 1990, de son schéma d'aménagement et des principes de trames verte et bleue, en lien avec l'évolution des ports sous gestion de Ports de Paris, et de l'opportunité de ports de plaisance le long de la Seine sous gestion VNF.

► Le renouvellement du centre-ville de Choisy-le-Roi, parachever la transformation urbaine d'un centre-ville fragmenté (2015-2025)

Héritier d'un urbanisme sur dalle des années 1960-1970, et des dysfonctionnements urbains associés, le centre-ville de Choisy-le-Roi a connu une transformation urbaine majeure depuis les années 2000 grâce aux travaux engagés dans le cadre de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine et la transformation du pôle intermodal.



**Esplanade Jean Jaurès en juin 2012 pendant les travaux**

Source : Ville de Choisy-le-Roi

Cette première phase de travaux est en voie d'achèvement et a d'ores et déjà permis une revitalisation économique, résidentielle et urbaine du cœur de la ville, tant dans sa partie historique que dans le secteur plus au sud de part et d'autre de la RD86 et du pôle intermodal.

Ont ainsi pu être engagés, ou en voie de l'être, dans le cadre de financements ANRU, FISAC et du contrat Plan État-Région et de partenaires comme l'État, la Région – le STIF et la SNCF-RATP ainsi que le Conseil Général du Val-de-Marne et Valophis Habitat :

- la réhabilitation de plus de 1 000 logements sociaux du groupe Valophis, avec la restructuration de parking locatifs associés, ainsi que la redéfinition à travers la gestion urbaine de proximité des espaces publics / privés, dans un urbanisme de dalle complexifié,
- la réhabilitation d'une copropriété dégradée, avec la mise en œuvre de l'OPAH sur la copropriété Boulanger,
- la recomposition urbaine de nombreux espaces et équipements publics comme la dalle commerciale (partie Jean Jaurès), le réaménagement du square Saint Louis et de la place de l'Eglise, la réhabilitation et la mise en sécurité de trois parking couverts et ouverts au



public offrant à terme plus de 900 places de stationnement, en lien avec les travaux finalisés du pôle intermodal,

- la transformation du pôle intermodal de Choisy-le-Roi et la recomposition de la RD 86 en boulevard urbain, en lien avec le pont de Choisy-le-Roi, rotule du territoire du fait de sa situation stratégique entre Créteil et le pôle d'Orly-Rungis,
- une redynamisation de l'offre commerciale en plein cœur choisyen avec de nouvelles coques commerciales sur la place Jean Jaurès et en pied de la tour Orix, et enfin la réhabilitation du marché forain du Centre, inscrit parmi les marchés les plus dynamiques de la région parisienne (hors ceux de Paris).

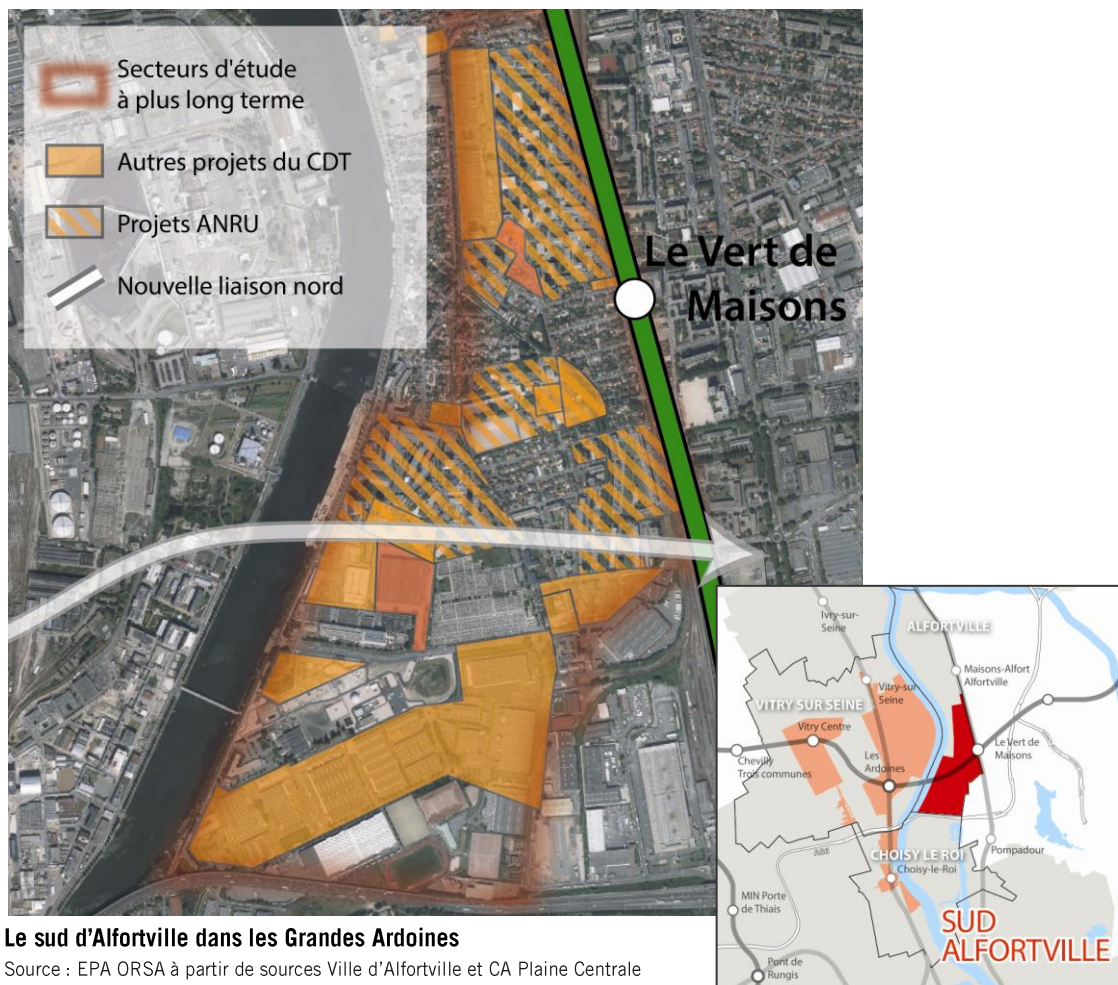
Les travaux de réhabilitation de l'îlot Casino, avec l'accueil du nouveau siège de l'EPA-ORSA, s'inscrivent dans cette dynamique engagée par la ville de Choisy-le-Roi et ses partenaires, tout comme la cité des Métiers qui s'inscrira dans cette dynamique urbaine renouvelée.

Des réflexions urbaines sont aujourd'hui engagées pour une poursuite du projet de renouvellement urbain réalisé entre 2008 et 2014, dans la perspective d'une transformation urbaine complète du centre-ville.

Ainsi, tout comme la phase 1 de recomposition urbaine du centre-ville, ces réflexions sur la phase 2 ont pour objectif de 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. Elles s'appuient, entre autres, sur :

- une politique foncière et de maîtrise des coques sur la dalle commerciale en général, la galerie Rouget de Lisle en particulier,
- la recomposition urbaine du bâti le long de la RD 5 avec l'arrivée du tramway sur cet axe, en particulier à proximité du carrefour Rouget de Lisle, carrefour essentiel entre le TVM, le TCSP 393, la gare du RER C et le futur tramway sur la RD 5,
- répondre aux problématiques de cheminement piétonnier sur un pôle intermodal majeur concentrant en 2012 plus de 50 000 voyageurs jour et 23 000 véhicules jour, en lien avec des lignes de transports en commun parmi les plus chargées et fréquentées de la région Île-de-France (TVM, TCSP 393 et ligne 183).

► Le sud d'Alfortville, au débouché du futur franchissement de la Seine



**Le sud d'Alfortville dans les Grandes Ardoines**

Source : EPA ORSA à partir de sources Ville d'Alfortville et CA Plaine Centrale

Le désenclavement progressif du sud d'Alfortville, avec l'ouverture de la première phase du nouveau pôle intermodal de Pompadour en 2013, l'arrivée du Grand Paris Express en interconnexion avec la gare RER D de Vert-de-Maisons, le nouveau franchissement sur la Seine à partir de 2020 puis ceux du faisceau ferré du RER D par la suite, permettra à la Ville de déployer son développement urbain selon deux axes :

- un axe nord-sud dans le prolongement de la démarche de rénovation aujourd'hui à l'œuvre ;
- un axe est-ouest en lien avec les dynamiques de Seine Amont (pôle Ardoines) et de Plaine Centrale (pôle Pompadour).

L'aménagement futur du quartier sud à la jonction de la gare de Vert-de-Maison portera sur la reconquête urbaine des berges de Seine, notamment au droit du port, la mutation du site ex-BHV et une trame de liaisons douces nord-sud reliant le secteur avec, au nord les quartiers de grands ensembles (et notamment Chanteraine), au-delà, le centre-ville, et au sud le Parc Interdépartemental des Sports.

Le déclencheur emblématique pour la mise en mouvement de ce secteur sera la traversée de la Seine pour relier ce secteur à la polarité Gare Ardoines, puis, dans un second temps, le franchissement des voies ferrées qui connectera le sud d'Alfortville au pôle tertiaire,

administratif, hospitalier et universitaire de Créteil, aux zones d'activités de la RD86 et du Grand Marais ainsi qu'au pôle commercial de Créteil Soleil.

## **Les secteurs qui contribuent à la dynamique du territoire des trois communes**

### **► Les quartiers sud de Choisy-le-Roi, à la croisée des Grandes Ardoines et du Grand Orly (2012-2030)**

Ce secteur à enjeux d'échelle métropolitaine aura un effet levier sur d'autres secteurs de développement, en premier lieu le territoire du Contrat de développement territorial du Grand Orly. Inscrit pour partie en site prioritaire, avec la ZAC Briand-Pelloutier et le Grand ensemble Orly-Choisy, ce quartier porte différents projets urbains prônant une ville mixte et solidaire. Ce sont ainsi plus de 1 000 logements à venir entre 2012 et 2020 sur la ZAC des Hautes Bornes, la ZAC Briand-Pelloutier et le projet d'aménagement des anciens terrains de la Fonderie Fine de Précision, en lien avec l'arrivée du tramway sur la RD 5, et des enjeux de développement économique pour le maintien et le développement de PME-PMI et une nouvelle offre commerciale.

Situé pour partie en zone C du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly, ce quartier est également contraint dans son développement urbain par la présence de lignes à haute tension ainsi que des réseaux de distribution d'eau liés à l'Usine des eaux de la ville de Paris sur la commune d'Orly.

Le développement des quartiers Sud reste, à court, moyen et long termes, séquencé avec les projets de transports majeurs, et notamment le franchissement de Seine du sud Val-de-Marne, le tramway sur la RD 5 et le Grand Paris Express.

Le Grand ensemble de Choisy-le-Roi fait aujourd'hui l'objet de réflexions urbaines pour une transformation à terme en un tissu mixte et solidaire.

Les déclencheurs pour la poursuite de la mise en mouvement de ce secteur sont :

- La desserte par le tramway Paris-Orly ;
- La poursuite des dispositifs CUCS et politique de la ville, notamment de la Zone Franche Urbaine, levier pour le développement économique et commercial des quartiers sud, en lien avec les études urbaines menées sur le quartier ;
- La réalisation du réseau Grand Paris Express notamment de la ligne bleue / prolongement de la ligne 14, en lien avec le tramway sur la RD 7 et les projets de TCSP vers le pôle d'Orly Rungis ;
- La mise en souterrain de lignes à haute tension.

## 2. Déclinaisons thématiques du projet

THEMES	OBJECTIFS
L'innovation productive, terreau du développement économique et de l'emploi	1 – Renforcer le rôle pivot du territoire à l'interface des filières stratégiques innovantes (biotechnologies, éco-activités, matériaux, écoconstruction etc.)
	2 – Soutenir et encourager les 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
	3 – Développer une offre tertiaire autour des gares intermodales existantes et du Grand Paris Express – RER
	4 - Optimiser la logistique urbaine à proximité de l'A86 et de la Seine
	5 – Développer et améliorer l'offre de formation existante aux besoins de la population et des entreprises
Un territoire accessible et connecté au bénéfice de ses habitants et usagers	1 - 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
	2 - 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
	3 - Organiser les circulations douces et alternatives le long de la Seine et entre les plateaux
	4 - Moderniser la logistique urbaine
Une offre de logements attractive et adéquate pour les habitants d'aujourd'hui et de demain	1 – Maintenir la dynamique actuelle de construction de logements
	2 - Poursuivre le renouvellement et la valorisation du parc existant
	3 - Concevoir les équipements nécessaires au développement urbain et renforcer l'attractivité résidentielle
Une identité historique, culturelle et artistique remarquable à valoriser	1 – Renforcer le vivier artistique et culturel du territoire
	2 – Promouvoir le territoire par de hauts lieux culturels et patrimoniaux
	3 – Développer les arts dans la ville et intégrer la culture dans le processus d'aménagement pour forger une identité artistique remarquable
Une ville compacte et résiliente, réconciliée avec son patrimoine naturel et paysager	1 – Développer les liaisons écologiques et les trames verte et bleue
	2 – Favoriser l'éco-aménagement de la ville déjà constituée pour une meilleure qualité de ville
	3 - Développer une stratégie énergétique transversale appuyée notamment sur les capacités en géothermie de la vallée

Les objectifs ont été élaborés sur la base du diagnostic territorial (cf. annexe du CDT).

## 2.1 L'innovation productive, terreau du développement économique et de l'emploi

### Des ferments locaux variés pour un développement ancré sur le territoire

Le tissu économique des Grandes Ardoines est caractérisé par une multi-spécialisation particulièrement marquée de l'activité productive, avec notamment les secteurs de la construction, des industries manufacturières, des activités scientifiques et techniques, la production et distribution d'eau potable et d'électricité (centrale EDF). Le commerce de gros, les services aux entreprises et les transports sont également très présents. Les dynamiques de développement futur pourront s'appuyer sur des potentialités nombreuses liées à cette diversité du tissu économique et à la présence d'acteurs variés et complémentaires pour la croissance économique du territoire :

- de grands groupes industriels (EDF, Air liquide, Lactalis, Renault), de transport (Technicentre de Paris Rive Gauche Unité Opérationnelle des Ardoines – Atelier du RER C et vérin en fosse d'Île-de-France, Centre d'essai SNCF, transports frigorifiques STEF), de génie urbain (Véolia), de services (Cegelec, etc.), ou d'environnement/éco-aménagement (Artelia, Valentin) ;
- des centres de recherche mondiaux : Sanofi, pour le volet recherche et production expérimentale ; le Centre français du caoutchouc à Vitry-sur-Seine, site de référence pour le pôle de compétitivité Elastopôle, véritable réseau d'innovation sur le plan de l'écoconception et des écomatériaux ;
- un tissu de PME-PMI productives, dont certaines s'insèrent dans des réseaux d'entreprises organisés comme les grappes d'entreprises Défi Mécatronic (SPL), ou Sol'iage.

L'enjeu d'un développement urbain qui doit allier mixité urbaine et qualité des espaces se traduit par une programmation qui a vocation à ancrer les filières stratégiques sur le territoire.

### La fertilisation croisée des secteurs d'activité

Un des éléments forts de la stratégie de développement des Grandes Ardoines tient à une attractivité économique fondée sur les potentiels de fertilisation croisée des secteurs présents de longue date sur le territoire et/ou des secteurs innovants, en optimisant les opportunités de complémentarité, de transversalité et d'innovation croisée de ces activités. Les Grandes Ardoines et le Val-de-Marne entendent structurer et développer des secteurs piliers de la stratégie économique de la métropole, en s'appuyant sur la croisée de deux dimensions innovantes qui démultiplient les potentialités de développement, les biotechnologies et les éco-activités.

La branche des biotechnologies se développera en lien avec les structures des communes voisines (hôpitaux comme Henri Mondor à Créteil, Charles Foix à Ivry avec son pôle allongement de la vie ou encore l'IGR à Villejuif, instituts de recherche et de formation, activités économiques) dans une recherche de complémentarité et de bonne intelligence avec le projet de la Vallée scientifique de la Bièvre ainsi que celui du pôle hospitalo-universitaire de Créteil. Ce dernier se compose de centres de formation d'excellence (Université Paris Est Créteil avec sa faculté de médecine et des Sciences, l'Institut Supérieur des biosciences de Paris, etc.), de centres de recherche de pointe (Institut Mondor de Recherche Biomédical, Etablissement Français du Sang, etc.), de centres hospitaliers performants (groupement Mondor-Chenevier, le Centre Hospitalier Intercommunal de Créteil) et d'un immobilier d'entreprises dédiés (pépinière Hôtel d'entreprises Bio&D). Les différentes filières de fertilisation devront couvrir à la fois les « biotechs rouges » (santé), les « biotechs blanches » (applications industrielles : matériaux, aliments) ou les « biotechs bleues » (eau). La branche

éco-activités, dont la filière Eaux-Milieus-Sols, ainsi que la filière des matériaux (avec le Matériaupôle et le pôle de compétitivité Elastopôle) implantées notamment le long de l'axe fluvial, pourront s'appuyer sur de nouvelles potentialités comme les éco-énergies à développer avec les opérateurs historiques présents sur le territoire.

L'enjeu pour les Grandes Ardoines est d'ancrer ces filières et secteurs d'activités sur le territoire pour encourager de nouvelles dynamiques entrepreneuriales, en cherchant à stimuler l'innovation productive. Il s'agira d'adapter l'offre territoriale aux besoins spécifiques des entreprises concernées en matière d'immobilier, de mise en réseau, d'accès aux marchés ; en dehors des biotechs et des éco-activités, les autres secteurs d'activité du territoire bénéficieront également de cette stratégie :

- Le secteur du BTP trouvera une dynamique portée par les grands chantiers prévus sur le territoire Orly-Rungis Seine Amont, ainsi que sur les nouvelles réglementations thermiques, la mutation de cette filière vers l'écoconstruction sera encouragée, en lien avec le Schéma de Développement Territorial du Cluster Descartes ; un pôle de l'écoconstruction / énergie pourrait voir le jour sur les Grandes Ardoines, sur deux sites dont la complémentarité est à l'étude : le Sud d'Alfortville avec la reconversion de l'entrepôt ex-BHV à proximité du lycée Maximilien Perret d'une part et à Vitry-sur-Seine avec l'implantation d'un éco-campus ;
- La filière matériaux, qui manque aujourd'hui de visibilité et d'une structure porteuse offrant des zones d'expérimentation, des espaces de bureaux dédiés, de showroom et de conférences, sera encouragée dans ses applications dans le BTP, les éco-activités et les biotechnologies. Le renforcement de la filière s'appuiera sur la présence de grands comptes comme Artélia à Choisy-le-Roi, Matériaupôle et Elastopôle à Vitry, et le pôle écoconstruction / énergie en émergence aux Ardoines et sur le Sud d'Alfortville cités ci-dessus ;
- La mécanique trouvera de nouveaux vecteurs de croissance en développant ses liens avec le monde académique et les grands donneurs d'ordre, ainsi qu'en structurant les PME-PMI qui la composent pour identifier précisément les besoins immobiliers de ces activités.

La structuration et la fertilisation de ces activités doivent susciter des opportunités de croissance et amener à proposer et développer des solutions innovantes et exportables pour concevoir un nouveau mode de faire la ville dans un contexte métropolitain.

### **Le maintien d'activités productives dans une nouvelle organisation urbaine**

Le projet des Grandes Ardoines conciliera un développement urbain dense de première couronne, avec le maintien de secteurs économiques productifs et logistiques, traditionnellement consommateurs d'espace et générateurs de nuisances. L'ambition est de maintenir des secteurs productifs décisifs pour le fonctionnement local ou métropolitain à proximité directe du cœur d'agglomération, tout en cherchant à reconfigurer l'organisation spatiale de ces activités et leur implantation pour en assurer la pérennité.

Il s'agira de déterminer les liens fonctionnels de la logistique urbaine en zone dense et urbaine, avec les enjeux du marché et de l'emploi. Il s'agira également de concilier la logistique avec l'enjeu de qualité du cadre de vie. La stratégie économique repose aussi sur la mutation de certains secteurs industriels lourds, notamment parce que le développement du territoire continuera de s'appuyer sur les grands opérateurs de services franciliens, ce qui nécessite un travail de réinvestissement de ces activités dans leur organisation productive, de réduction des risques pour l'environnement naturel et urbain, et pose également la question d'une

organisation spatiale plus compacte ou d'une intégration dans un environnement urbain apaisé (Sanofi, technicentre SNCF, Air Liquide, fret fluvial à proximité d'unités de production et de traitement des eaux, etc.).

Le maintien du tissu industriel et productif et l'ancrage des PME-PMI dans le territoire constitue un enjeu fondamental pour le dynamisme économique du territoire. Il s'agit de maintenir des secteurs de production et des emplois en lien avec les actifs du territoire, en soutenant et en accompagnant l'évolution des filières d'appui dans leurs mutations technologiques, réglementaires ou professionnelles, et par des formes et des montages financiers qui restent à imaginer : la mixité des fonctions, la densité des locaux, la limitation des nuisances, la mutualisation des services et des équipements, sont autant d'éléments de réponse à mettre en œuvre, dans un souci global de réconciliation du développement économique avec les enjeux environnementaux.

### **Développer un pôle tertiaire au Sud de Paris autour d'une desserte exceptionnelle**

Le développement économique des Grandes Ardoines doit aussi s'appuyer sur l'émergence d'une offre tertiaire significative, seule à même de produire en quantité les emplois nécessaires à un rééquilibrage local des fonctions urbaines et contribuer au rééquilibrage est-ouest de la région Île-de-France. Le territoire dispose d'avantages comparatifs (prix, fiscalité notamment) qui lui permettent de développer une offre tertiaire complémentaire à celle des quartiers centraux afin de répondre au besoin de modernisation de sites ou de réorganisation de groupes et de contribuer à l'ancrage régional des entreprises. D'ici 2015 ce sont ainsi environ 100 000 m<sup>2</sup> de surfaces tertiaires qui seront commercialisées, en lien avec le pôle intermodal de Choisy-le-Roi, avec l'offre nouvelle du quartier du Port, le nouveau siège de l'EPA ORSA et l'extension du groupe Artélia.

Un groupe de réflexion a été mis en place par la DRIEA dans l'objectif d'analyser la programmation en offre tertiaire et locaux d'activités dans les CDT et de la partager avec l'ensemble des signataires du CDT des Grandes Ardoines.

L'ancrage du développement économique sur des filières distinctives est de nature à caractériser le tissu économique des Grandes Ardoines, notamment, pour une partie de l'offre tertiaire du territoire, vis-à-vis des offres en développement sur Orly ou aux portes de Paris, pour accompagner le développement des filières stratégiques et innovantes. En outre, la réussite de ces projets tertiaires s'appuie sur le respect d'un certain nombre de conditions de réussite, en premier lieu la temporalité des projets de transport, la création de polarités dotées d'une certaine masse critique, avec notamment une localisation privilégiée à proximité des gares, et l'intégration des opérations dans un environnement urbain attractif offrant des services de qualité.

### **Un développement de l'emploi bénéficiant prioritairement aux habitants**

La mise en œuvre du Grand Paris Express, en offrant au territoire une meilleure connexion aux pôles stratégiques de la métropole et aux bassins d'emploi tels que Paris, Créteil, Villejuif, La Défense, etc., pourrait aussi avoir des effets susceptibles de fragiliser l'accès à l'emploi des actifs du territoire, soit en facilitant leur éviction résidentielle sur des territoires éloignés, soit en les mettant en concurrence avec des actifs d'autres territoires que le Grand Paris Express rendra plus mobiles.

Le travail du groupe « Formation et accès à l'emploi » du CDT des Grandes Ardoines, qui a élargi sa réflexion dans un périmètre de 45 minutes en transports en commun à partir des trois villes, s'articule donc autour de deux enjeux : investir sur la formation initiale ou continue et

l'accès à l'emploi pour les publics en difficulté d'une part, et adapter l'offre de formation aux emplois de demain d'autre part. La formation doit permettre un retour à la population des projets de développement économique, qui misent sur une diversification et une montée en gamme des emplois, en permettant par ailleurs de maintenir un équilibre entre emplois et actifs, dans un souci de maîtrise des déplacements domicile-travail et de facilitation des parcours professionnels. Il pourra être intéressant de travailler sur la spécialisation de l'offre de formation initiale en lien avec les enjeux de développement des filières d'activités sur le territoire, de la recherche à la production, en s'appuyant sur les atouts accessibles depuis les trois communes (les universités de Créteil et Paris Diderot, l'Institut des Biosciences à Créteil, Aquafutura à Ivry, le CNRS, l'IUT Chérioux, et de nombreux lycées professionnels). Il serait également opportun d'assurer un suivi des projets en cours sur le territoire du CDT (Cité des Métiers et centre de l'Entrepreneuriat à Choisy-le-Roi, Pôle Emploi-Formation-Recherche de Chérioux à Vitry-sur-Seine, développement de l'écoconstruction aux Ardoines et sur le sud d'Alfortville) et de mutualiser les expériences des acteurs du territoire (par exemple sur les chantiers d'insertion). Enfin, travailler sur l'impact de la Grande Opération d'Urbanisme en termes de besoin d'emplois dans le secteur du BTP et de besoins en équipements scolaires et formations supérieures pourrait permettre de répondre au mieux aux besoins du territoire.

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris prévoit que ce projet urbain « promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale ». Dans cette perspective, l'État soumettra à l'ensemble des maîtres d'ouvrage une charte d'engagement « responsabilité sociale et environnementale » pour la réalisation des marchés du Grand Paris.

Cette charte porte sur trois domaines d'engagement responsable :

- le développement de l'emploi : en facilitant l'accès des TPE et PME aux marchés publics par l'allotissement, en intégrant des objectifs ambitieux en matière d'insertion sociale avec la possibilité de mutualiser les heures d'insertion sur un territoire afin de favoriser les parcours longs ;
- le respect de l'environnement : en intégrant dans les marchés une démarche proactive en faveur de l'environnement, en veillant à la gestion économe des ressources non renouvelables et la valorisation des déchets, en incitant à la diminution des émissions de polluants atmosphériques et la diminution des nuisances, en veillant à la protection de la faune et de la flore et en contrôlant les risques de pollution ;
- les conditions de travail : en s'assurant de l'effectivité des obligations légales en matière de santé et sécurité et en améliorant la qualité de l'emploi dans le respect de la loi sur la sous-traitance et en matière de lutte contre le travail illégal ;

Le Préfet de Région, ou son représentant, réunira au moins une fois par an l'ensemble des signataires de la Charte pour réaliser avec eux un suivi de son application.

La dimension entrepreneuriale est également un axe majeur du développement économique favorisant la création d'activités notamment PME-PMI et donc la création d'emploi. La ville de Choisy-le-Roi se positionne en ce sens, avec le projet de centre de l'Entrepreneuriat (centre de ressources et immobilier dédié aux jeunes entreprises).

### **Un développement de services et de commerces bénéficiant prioritairement aux habitants**

Il s'agit également de développer une offre immobilière adaptée à l'implantation de services relevant de l'économie résidentielle et présente et de renforcer la présence de ces secteurs



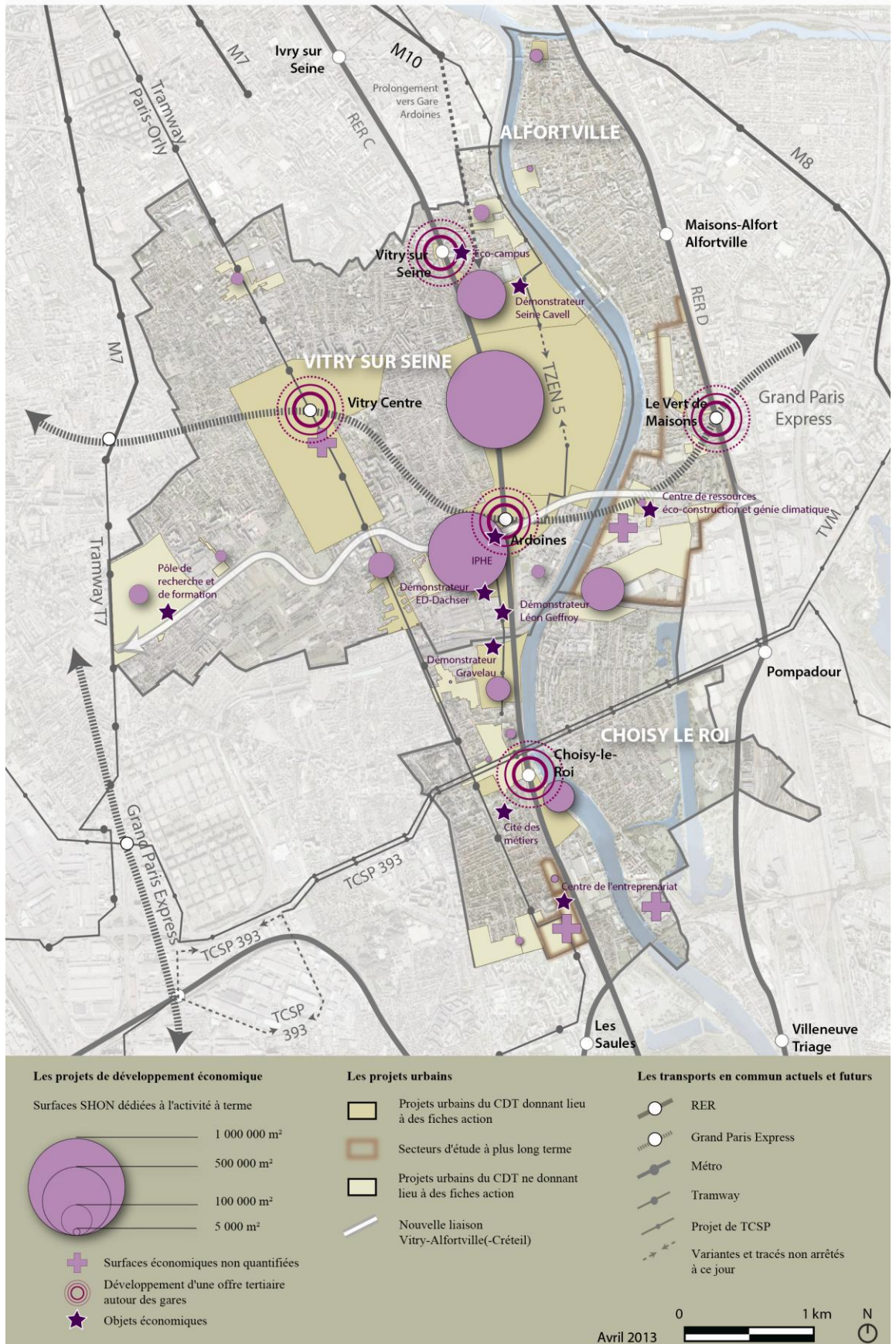
sur le territoire des Grandes Ardoines, par la création ou la requalification de pôles commerciaux (notamment à proximité des gares et des stations de TCSP).

### **Garantir l'évolution numérique du territoire**

Dans la perspective des importants développements économiques à venir, il est essentiel de garantir l'évolution numérique du territoire et de renforcer le déploiement du Très Haut Débit. Le Conseil Général du Val-de-Marne a élaboré un Schéma Directeur d'Aménagement Numérique du Val-de-Marne qui vise à mettre en cohérence et en complémentarité les initiatives actuelles et futures des opérateurs privés et publics, à améliorer et étendre le réseau câblé de la Délégation de Service Public du SIPPEREC et à déployer une nouvelle Délégation de Service Public pour les territoires aujourd'hui non desservis.

Le CDT pourra être un cadre de réflexion approprié pour préciser les moyens d'action des acteurs du territoire.

## Les projets de développement économique des Grandes Ardoines connus à ce jour



## Objectifs et priorités

### Objectif 1 – Renforcer le rôle pivot du territoire à l'interface des filières stratégiques innovantes (biotechnologies, éco-activités, matériaux, écoconstruction etc.)

#### 1.1 Favoriser les synergies entre les activités présentes, les acteurs universitaires et la recherche publique et privée

- Mettre en réseau les acteurs de la R&D médicale, les grands centres hospitaliers et les entreprises, organiser des synergies dans l'arc biotech et le Cône Sud de l'innovation, en incluant le pôle Allongement de la Vie de l'hôpital Charles Foix, le Génomole d'Evry et le plateau de Saclay :
  - Promotion du territoire par filière,
  - Développement de la fertilisation croisée à travers la construction d'un Incubateur Pépinière Hôtel d'Entreprises (IPHE) et d'immobilier dense dédié à différents types d'activités superposées,
  - Relations avec les grands groupes et les PME-PMI du territoire.
- Consolider la filière Eau-Milieux-Sols par la création d'un cluster à l'échelle de la Seine Amont, en lien avec le pôle de compétitivité Advancity, permettra de fédérer les acteurs publics et privés (grandes entreprises, PME, centres de recherche) autour d'une vision partagée du développement de la filière sur le territoire et de projets collaboratifs, de R&D et d'éco-technologies et renforcera la capacité du territoire à attirer des investissements significatifs. Sur les Grandes Ardoines, la ville de Choisy envisage, en lien avec le territoire de la Seine-Amont, de créer les conditions d'un ancrage territorial du cluster, en l'inscrivant dans le cadre des opérations d'aménagement en cours sur l'axe Seine : le pôle tertiaire dans le quartier du Port, à proximité immédiate de l'usine des eaux, de possibles prolongements des opérations immobilières en cours sur le site du groupe Artélia, au Lugo, et des projets immobiliers complémentaires.
- Implanter des activités de formation et de recherche pour accompagner la montée en gamme du tissu économique et des actifs
  - Créer un Pôle « Emploi-Formation-Recherche » sur le domaine Chérioux à Vitry : ce campus, qui bénéficiera de la future desserte par le tramway de la RD 7 (T7), le Grand Paris Express, et le prolongement de la ligne 14, visera à faire émerger un pôle d'excellence en recherchant la synergie entre la formation universitaire de haut niveau existant localement et la recherche publique et privée.
  - Créer les conditions de structuration de formations en lien avec la filière Eau-Milieux-Sols dans les établissements d'enseignement secondaire et supérieur, tout comme avec les besoins des entreprises du territoire.

## 1.2 Faciliter l'émergence et l'ancrage territorial des entreprises locales ou d'industries innovantes qui ont besoin d'un accompagnement particulier

- 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
  - L'Incubateur Pépinière Hôtel d'Entreprise (IPHE) comprendra une offre de services mutualisés aux entreprises quel que soit leur stade de développement, des surfaces dédiées aux différentes filières de fertilisation – biotechs rouges (santé), blanches (applications industrielles : matériaux, aliments) ou bleues (eau), et visera l'accueil d'activités liées aux filières d'avenir telles que l'écoconstruction, la mécatronique, les matériaux, Elastopole ou bien encore les NTIC. Il sera situé sur la ZAC Gare Ardoines, directement attenant au parvis ouest du pôle multimodal, et en connexion avec le centre de recherche Sanofi via le franchissement des voies du RER C.
  - Les Grandes Ardoines pourraient accueillir, en lien avec l'écoconstruction, une offre de formation renforcée, pour différents publics, ainsi que des locaux d'activité, et des espaces ressources avec animation économique dédiée. Deux projets, dont la complémentarité est à l'étude dans un souci de cohérence à l'échelle du territoire, ont émergé à Vitry sur Seine (éco-campus) et à Alfortville à proximité directe du lycée Maximilien Perret (centre de ressources écoconstruction – génie climatique proposant à la fois des espaces pour les formations du lycée et des espaces mutualisés avec les entreprises de la future zone d'activité dédiée à l'écoconstruction).

## **Objectif 2 – Soutenir et encourager les 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**

### 2.1 Concevoir des produits immobiliers innovants pour répondre aux enjeux de densification et de diversification de l'activité économique, adaptés notamment au maintien et à la modernisation d'activités productives

- Concevoir des surfaces d'activité intégrées à la ville dense en réponse aux enjeux fonciers et à la nécessité d'inventer de nouvelles formes urbaines et architecturales plus compactes, et au besoin de nouvelles formes de cohabitation entre les entreprises logistiques, productives, et le tertiaire (voire le logement pour certains ensembles immobiliers démonstratifs et reproductibles, qui pourront côtoyer, à l'échelle de grands îlots, des habitations). Tout l'enjeu sera de trouver des solutions innovantes pour limiter les nuisances urbaines, faciliter la verticalité des bâtiments et les connexions directes au réseau routier magistral pour réduire l'usage des voiries urbaines, pour que la forme d'intensité soit adaptée au contexte et perçue comme acceptable, pour mutualiser les services, et pour réduire les coûts d'occupation. Flexibles, évolutifs et adaptables, afin de permettre aux entreprises de tous types et de toutes tailles d'être accueillies, de s'agrandir, de faire évoluer leurs process de production (densification, verticalisation), ces îlots démonstrateurs d'une verticalisation et d'une massification de l'activité auront une vocation économique de nature différente selon leur localisation géographique :

- L'îlot Graveleau, îlot mixte activité/bureau, attractif pour les activités logistiques du fait de sa connexion avec l'A 86 en entrée de ville de Choisy, au Nord du Lugo. Cet îlot démonstrateur, dédié à de l'activité économique, vise à maintenir une activité logistique urbaine et des PME-PMI en zone dense, à proximité de l'autoroute A 86 et des quartiers de centre-ville qui se développent vers les zones d'activité et la Seine ;
- L'îlot ED Dachser, qui pourra associer services publics (centre technique municipal de Vitry, production industrielle, et potentiellement des logements à l'échelle d'un grand îlot). Situé au sud de la gare des Ardoines, en connexion avec l'échangeur de l'A86 et dans un secteur fortement intégré à la ville, ce démonstrateur apparaît comme une condition du développement urbain de la centralité de la gare des Ardoines. L'îlot dans lequel s'implantera le démonstrateur sera traversé par une nouvelle liaison est-ouest reliant la ZAC au quartier Balzac dont le renouvellement urbain est en voie d'achèvement.
- L'îlot Seine Cavell, démonstrateur de mixité économique activité-bureaux. Situé au cœur du quartier actif et habité de Seine Gare Vitry, l'îlot Seine Cavell présente un enjeu fort de relogement des entreprises locales, permettant le maintien des activités productives du territoire ;
- L'îlot Léon Geffroy, au sud des Ardoines, en plus d'accueillir un Site de Maintenance des Infrastructures du Grand Paris Express, pourrait permettre de développer plusieurs typologies de surfaces pour divers utilisateurs dans un ensemble immobilier dense (activités PME/PMI, logistique urbaine, bureaux et une station exutoire pour les eaux pluviales du bassin versant de la RD 274 avec station anti-crue et dépollution des eaux).

## 2.2 Accompagner le relogement d'entreprises impactées par les opérations d'aménagement

- Etablir une stratégie commune permettant le maintien et l'accueil de PME-PMI artisanales et industrielles ;
- Dans l'optique d'anticiper les premiers temps du projet, l'EPA ORSA et la ville de Vitry-sur-Seine mettent en œuvre un accompagnement des entreprises implantées dans les secteurs d'aménagement des Ardoines, afin de les aider à trouver la stratégie optimale d'implantation pour les années à venir. Cet accompagnement doit permettre de favoriser et de faciliter la relocalisation des PME PMI productives dans les ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines, dans une logique de compactage de leur activité, et donc en lien avec la production d'une offre immobilière adaptée et attractive pour ces entreprises comme pour des entreprises extérieures.

## 2.3 Valoriser et consolider les activités de services métropolitains

- Moderniser et redévelopper les grands sites de production
  - Reformatage des activités d'EDF sur les Ardoines : le site de production énergétique d'EDF occupe actuellement une emprise de 39 ha en plein cœur des Ardoines ; à moyen-long terme, la fermeture de la centrale à charbon et la substitution d'un nouvel équipement de production énergétique amènera à reconfigurer l'organisation du site EDF dans une logique de plus grande compacité et de compatibilité avec un environnement urbain. Cette recomposition des activités doit s'accompagner d'une libération d'emprises foncières et permettre la réalisation d'un boulevard urbain

nord-sud. Elle représente ainsi une opportunité pour l'aménagement de nouveaux quartiers de ville sur le territoire des Ardoines ;

- Le recompactage des activités de RFF et de la SNCF sur les Ardoines vise la reconstitution des installations ferroviaires, avec pour objectif d'optimiser le fonctionnement et de rationaliser la géométrie de l'activité ferroviaire pour la rendre plus compacte et plus compatible avec l'évolution urbaine ;
- Le site GRT Gaz. L'arrivée de la nouvelle liaison est-ouest et plus particulièrement le projet de pont sur la Seine impacteront le site actuel de GRT sur Alfortville. Cela impliquera probablement un redécoupage parcellaire, le déplacement de la torche et du magasin de compression. Cette reconfiguration pourrait éventuellement libérer des emprises sous-utilisées aujourd'hui (emplacement de l'ancien gazomètre utilisé comme une zone de déblais, cantine GDF, bâtiment surdimensionné pour son utilisation).
- La consolidation d'un *pôle Eau* dans la filière Eau-Milieus-Sols à l'échelle de la Seine Amont garantira un ancrage et une appropriation optimale des enjeux de la gestion de l'eau sur le territoire, en lien avec Paris et Ivry, et notamment le projet Aquafutura.

### **Objectif 3 – Développer une offre tertiaire autour des gares intermodales Grand Paris Express – RER**

3.1 Constituer des pôles tertiaires s'insérant dans des quartiers mixtes, comprenant une offre diversifiée pour une diversité des emplois, complétés par des services en lien avec le profil des actifs du bassin d'emploi

- Concentrer l'offre tertiaire aux abords des pôles d'interconnexion des réseaux de transport, bien connectés aux lieux de décision et aux pôles d'emploi franciliens
  - Pôle gare multimodale de Choisy-le-Roi, qui sera interconnecté au TZen 5 et au tramway Paris-Orly Ville à l'horizon 2020 ;
  - Gare Ardoines (phasage de la ZAC : 2016-2026)
  - Gare RER de Vitry (phasage de la ZAC Seine Gare Vitry : 2016-2026)
- Développer une offre tertiaire complémentaire

3.2 Proposer une offre de tertiaire spécifique destinée à l'implantation des filières stratégiques innovantes

#### **Objectif 4 – Optimiser la logistique urbaine à proximité de l’A86 et de la Seine**

4.1 Optimiser les capacités et les équipements du territoire pour le transport de longue distance (transport fluvial et ports urbains, transport ferroviaire)

- Adapter les sites portuaires à leur environnement, si besoin revoir leur localisation dans des zones plus pertinentes et adapter les fonctions de ces ports aux besoins à venir : une réflexion stratégique est menée par Ports de Paris sur la Seine Amont et la Seine Aval dans le cadre du Schéma de Services portuaires. L’enjeu est de rendre compatible les usages logistiques et les usages de loisirs sur les berges de Seine afin qu’ils puissent se côtoyer ; en parallèle, VNF engage des réflexions sur l’opportunité et la faisabilité de ports de plaisance le long de la Seine, en particulier sur le quartier du Port à Choisy-le-Roi, en lien avec la véloroute n° 3 le long des berges de Seine
- Innover dans les solutions de fret fluvial
  - Mise en place d’une plateforme fluviale à Vitry pour les phases de chantier du territoire (métro, ouvrages de franchissement, grande opération d’urbanisme) ainsi que pour le transport exceptionnel des productions réalisées sur les Ardoines (Air Liquide).

4.2 Organiser la logistique du « dernier kilomètre », afin de l’intégrer dans le tissu urbain et productif

- Offre de surfaces pour l’accueil d’activités logistiques dans des programmes immobiliers mixtes
  - Les îlots accueillant des surfaces d’activité en zone dense pourront à la fois constituer une solution immobilière de plateforme relais entre les sites de grande logistique en périphérie et le cœur de l’agglomération, une opportunité de mutualiser les plateformes logistiques entre plusieurs utilisateurs et une possibilité d’associer des activités de stockage, de traitement des commandes, et de retrait des marchandises ; cette offre immobilière innovante pour la logistique répondra aux enjeux d’une offre de logistique de proximité, de recherche d’économies par la densification, et d’une forme urbaine emblématique, et de performance environnementale.
- Travailler l’accessibilité et l’insertion urbaine des ports urbains et sites logistiques

#### **Objectif 5 – Développer et améliorer l’offre de formation pour les besoins de la population et des entreprises existantes et à venir**

5.1 Consolider la formation initiale et continue, en lien avec le bassin d’emploi

- Renforcer et spécialiser la formation initiale, de la recherche à la production, en lien avec les enjeux de développement des filières d’activité, sur la base de diagnostics approfondis ;
- Renforcer la formation continue

- Création d'un pôle « Emploi-Formation-Recherche » sur le domaine Chérioux à Vitry ;
- Améliorer l'information et l'orientation des travailleurs
  - Projet de mise en place d'une Cité des métiers à Choisy-le-Roi, qui consistera en une plateforme d'information multi-partenariale pour l'orientation, la formation, l'emploi et la création d'activités.
- Renforcer le pôle de l'écoconstruction sur les Grandes Ardoines (à Vitry autour du projet d'éco-campus et à Alfortville autour du lycée Maximilien Perret – projets dont la complémentarité est à l'étude).

5.2 Développer des filières d'enseignement supérieur et universitaire, en lien avec les pôles de formation présents sur le territoire environnant, en recherchant des partenariats avec le secteur privé

5.3 Élaborer des politiques d'insertion par l'emploi, en s'appuyant notamment sur les outils déjà en place, en lien avec la charte d'engagement « responsabilité sociale et environnementale » proposée par l'État pour la réalisation des marchés du Grand Paris

- Mutualiser les retours d'expérience des acteurs du territoire (Charte d'insertion à Choisy, travail des PLIE...).
- Généraliser les clauses d'insertion dans les marchés publics, marchés de travaux
- Adopter des dispositifs de mise en œuvre de l'insertion dans le long terme
  - Etablir une Charte d'insertion à l'échelle des Grandes Ardoines visant à développer les possibilités d'insertion en assurant une prise en charge qualitative des bénéficiaires de tels dispositifs pour garantir la durabilité de leurs emplois.

5.4. Anticiper les besoins relatifs à la Grande Opération d'Urbanisme

- Evaluer les besoins à venir dans le domaine du BTP à mettre en lien avec l'insertion par l'activité économique
- Anticiper les besoins en équipements scolaires et d'enseignement supérieur



## 2.2 Un territoire accessible et connecté au bénéfice de ses habitants et usagers

### La nécessaire optimisation du maillage des connexions au bénéfice des usagers du territoire

Les Grandes Ardoines, en accueillant trois gares du Grand Paris Express, seront demain au croisement de cette rocade et du réseau express régional. La stratégie du territoire consiste à ce que les nouvelles accessibilités permettent un véritable retour à la population. Les actifs du territoire doivent pouvoir exploiter toutes leurs compétences et accéder à l'emploi dans une métropole élargie. La stratégie consiste ainsi à développer fortement les transports en commun, en assurant un maillage efficace du territoire, afin de :

- Réduire les enclaves inaccessibles en transports en commun ;
- Permettre aux ménages de limiter les dépenses liées aux déplacements domicile-travail ;
- Rendre crédible une alternative à l'usage de l'automobile, dans l'objectif d'une ville économe en énergie.

Les franchissements, outre leur fonction de suture urbaine pour surmonter les enclaves liées aux infrastructures de transports (franchissements de voies ferrées) ou la Seine, seront un support fondamental pour le développement des Grandes Ardoines, dans une logique de reconnexion efficace du territoire et de désaturation des liaisons existantes.

### La logique de la ville des courtes distances, accessible et continue

Le projet veillera à la double intensification des réseaux métropolitains et des réseaux locaux, à la qualité de desserte du territoire, à une fréquence de desserte soutenue permettant une circulation optimale au cœur de la zone dense, ainsi qu'à un rabattement efficace vers les gares du Grand Paris Express et les pôles multimodaux, qu'il s'agisse des gares nouvellement reliées par le Grand Paris Express comme Vert de Maisons, Vitry-centre et Ardoines, ou des gares existantes fonctionnant déjà comme des pôles multimodaux telle que Choisy-le-Roi, en lien avec le pôle de Pompadour. Un maillage fin du territoire par des itinéraires piétons et pistes cyclables accessibles depuis les gares permettra de renforcer leur rôle de centralité urbaine propice au développement de services et d'activités.

L'enjeu d'une ville accessible et continue doit permettre et encourager les déplacements courts, notamment pour les échanges quotidiens entre bassins de vie et bassins d'emploi. Les habitants des communes limitrophes de Villejuif, Thiais, Maisons-Alfort, Créteil et des trois villes du CDT représentent près de la moitié des travailleurs du territoire. L'accès à un bassin d'emploi élargi et à des secteurs de ville auparavant non desservis représente un fort potentiel pour développer l'emploi et renforcer l'attractivité résidentielle des Grandes Ardoines.

### Un modèle de gare du XXI<sup>e</sup> siècle à définir

Les gares vont se constituer en véritables pôles urbains, points d'interconnexion entre réseaux de transports locaux et métropolitains et modes de déplacement variés, en développant les services disponibles dans les gares et en optimisant le foncier autour d'elles, en veillant à leur intégration dans l'espace public et le tissu urbain, en connexion avec les quartiers existants (dont les secteurs de renouvellement urbain), et les équipements de proximité. Un travail fin sera réalisé sur la conception des espaces publics autour des gares (parvis, espaces dédiés à la culture), qui constitueront autant des nœuds d'interconnexion que des vecteurs d'un développement urbain équilibré.

Ces enjeux ont guidé le projet des Grandes Ardoines, qui vise à exploiter tout le potentiel de mobilité et de régénération urbaine engendré par le Grand Paris Express, pour le mettre au service de l'ensemble des habitants, par des projets sur :

- la création de hubs multimodaux en interconnexion GPE – RER vers lesquels les lignes de transports sont rabattues ;
- leur insertion urbaine, qui s'avère essentielle au développement de la ville mixte et à la réalisation d'espaces publics de qualité ;
- la résorption des coupures territoriales et la qualité des continuités du centre-ville aux nouveaux quartiers, du plateau à la Seine, d'une rive à l'autre, qui constitueront un déclencheur essentiel du projet d'ensemble.

## Objectifs et priorités

### Objectif 1 – Améliorer le maillage du réseau de transports en commun

#### 1.1 Améliorer et optimiser la desserte métropolitaine

- Par l'amélioration des connexions métropolitaines existantes
  - Amélioration des fréquences et modernisation des RER C et D.
- Par la réalisation du Grand Paris Express sur le territoire dans un calendrier compatible avec le phasage du projet des Grandes Ardoines et des opérations d'aménagement
- Par le prolongement de la ligne 10 du métro jusqu'aux Ardoines

#### 1.2 Renforcer la desserte locale en articulation avec les nœuds métropolitains, levier indispensable à un développement durable des secteurs de projet

- Par la réalisation du Tramway Paris-Orly Ville se substituant au bus 183 en site propre et rejoignant Orly Ville
- Par la réalisation du TZen 5 (TCSP capacitaire) desservant les futurs quartiers des Ardoines et du Lugo. Il participera ainsi à la mutation et à l'attractivité de ces futurs quartiers urbains en constituant un levier pour la création d'un boulevard urbain traversant la rive gauche de la Seine Amont de Paris Grande bibliothèque jusqu'à Choisy-le-Roi en passant par les Grandes Ardoines (futur axe nord-sud et l'avenue du Lugo).
- Compléter les réseaux existants pour renforcer la desserte locale
  - Par la réorganisation et le renforcement du réseau bus

#### 1.3 Garantir une intermodalité efficace transports métropolitains / transports locaux en améliorant la desserte et l'ouverture des gares sur le territoire

- Engager une démarche partenariale pour concevoir une intermodalité performante pour les gares du Grand Paris Express et un rabattement tous modes :
  - La gare des Ardoines, à l'intersection entre les liaisons nord-sud (RER C, TZEN5, futur cours nord-sud des Ardoines) et est-ouest (Grand Paris Express, liaison viaire RD 5-RD 6), sera ancrée par un maillage fin des transports en commun locaux, assurant le rabattement vers le futur pôle multimodal de la gare, y compris par une offre de stationnement adaptée.
  - La gare de Vert de Maisons, gare d'interconnexion entre deux liaisons métropolitaines nord-sud (RER D) et est-ouest (GPE), connaîtra une mise à niveau pour être adaptée aux futurs flux et offrir un niveau de service de qualité aux voyageurs, et sera accompagnée d'une reconfiguration de l'offre de stationnement. La question du rabattement bus vers ce pôle, aujourd'hui enclavé, doit être posée, notamment en lien avec la RD 6.
  - La nouvelle gare Vitry-Centre sera connectée au tramway Paris-Orly Ville et aux lignes de bus locales, avec l'objectif d'une qualité optimale de correspondance et d'une insertion urbaine permettant de valoriser le centre-ville.

- Adapter les autres pôles de transport aux besoins et enjeux du développement du territoire :
  - Organiser l'intermodalité du pôle de Choisy-le-Roi entre RER C, TVM, TCSP 393 et l'arrivée du tramway Paris-Orly Ville et du TZen 5 à proximité ; la gare de Choisy-le-Roi, 5<sup>ème</sup> gare la plus importante de proche couronne, sera transformée dans sa partie est, créant une nouvelle entrée de quartier sur le Port et vers la Seine, et ce afin d'améliorer l'interconnexion avec la ligne de bus 293 et faciliter son accès depuis de nouveaux espaces publics :
  - La gare RER C de Vitry-sur-Seine sera modernisée pour améliorer l'interconnexion avec les réseaux de bus et faciliter l'accessibilité depuis les espaces publics, mais aussi permettre le rabattement des véhicules ;
  - La gare RER D Val Pompadour et le pôle multimodal Pompadour livré fin 2013, situés à Créteil, constitueront un nœud intermodal et d'interconnexion, incluant la desserte par le TVM et le TCSP 393, assurant une interconnexion avec la gare RER C de Choisy-le-Roi en moins de 10 minutes. L'amélioration de l'accessibilité de cette gare depuis la RN6, axe structurant de rabattement bus nécessite de travailler à un projet de gare routière à l'est du faisceau ferroviaire et de permettre ainsi l'ouverture de la gare vers l'est en lien avec des potentiels de développement urbain proches (carrefour Pompadour).

**Objectif 2 – 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**

2.1. Permettre le désenclavement des secteurs de projets et la désaturation des liaisons existantes par le projet de « liaison multimodale RD 7-RD 5-RD 6 » :

- Franchissement des voies ferrées du RER C au niveau de la gare des Ardoines, permettant de lancer la mutation du quartier à l'est des voies et de l'intégrer au projet urbain ;
- Franchissement de la Seine, permettant de relier rives droite et gauche à l'échelle départementale, connectant le secteur enclavé du sud d'Alfortville et la nouvelle polarité de Gare Ardoines ;
- Franchissement des voies du RER D pour relier le nouveau Pôle des Ardoines à Créteil et la RD 6 et permettre également l'ouverture à l'est du sud d'Alfortville.

2.2. Concevoir une nouvelle liaison nord-sud :

- Création, grâce à la restructuration des installations EDF, 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).

### 2.3 Rechercher l'insertion urbaine des infrastructures routières :

- Insertion urbaine de l'A86 : à la jonction du Lugo à Choisy-le-Roi et des Ardoines à Vitry-sur-Seine, une étude pourrait permettre d'évaluer les possibilités d'évolution de l'intégration de cette infrastructure dans un environnement qui deviendra plus urbain.
- Requalification de la RD 5 en boulevard urbain support du tramway Paris-Orly Ville

### 2.4. Permettre l'intégration urbaine des gares

- La gare RER-GPE des Ardoines sera la porte d'entrée d'un futur secteur de rayonnement métropolitain ; l'insertion urbaine, le positionnement de la gare et l'intégration de la grande Halle sont au centre du projet, la mutation de cette zone nécessitant de créer un lien très fort entre est et ouest des voies ferrées, en termes d'accès, de services et d'espace publics ;
- La gare RER C de Vitry-sur-Seine, qui occupe un positionnement stratégique entre le tissu ancien et un secteur de devenir, constituera un pôle urbain ouvert sur la ville, inséré dans le maillage paysagé et environnemental ;
- La nouvelle gare GPE de Vitry-Centre en correspondance avec le Tramway Paris-Orly s'insèrera dans un pôle urbain déjà constitué, au centre de Vitry-sur-Seine, à proximité directe d'équipements publics, culturels (notamment le MAC/VAL) et commerciaux ;
- La gare RER C de Choisy-le-Roi deviendra davantage urbaine dès 2015 par l'amélioration de l'accès côté est (nouveau parvis, nouvel espace public), permettant de relier le nouveau quartier de la ZAC du Port à la gare de Choisy-le-Roi d'une part, au centre-ville de Choisy d'autre part.
- La gare RER D – GPE de Vert-de-Maisons (nouveau parvis, nouvel espace public) mieux reliée avec le quartier Langevin renouvelé, véritable centralité urbaine du sud communal, mieux desservie par le bus, les liaisons douces, mieux reliée au reste de la ville par un développement du réseau viaire local et proposant une aire de stationnement de véhicules légers.

### 2.5. Élaborer un schéma de la trame viaire, en lien avec les continuités piétonnes, cycles et les enjeux des trames verte et bleue.

## **Objectif 3 – Organiser les circulations douces et alternatives le long de la Seine et entre les plateaux**

### 3.1 Élaborer un schéma des circulations douces sur le territoire en lien avec la trame viaire et les enjeux des trames verte et bleue

### 3.2 Améliorer les itinéraires piétons et pistes cyclables reliant les gares et les équipements publics majeurs

- Valorisation de la Seine par le maillage de circulations douces
  - Véloroute européenne : poursuivre la réalisation des itinéraires cyclables de moyenne et longue distance pour les déplacements utilitaires, les promenades et les

loisirs, par une continuité cyclable le long du fleuve, desservant les secteurs de projet de l'OIN,

- Réduire les coupures pour les modes doux
  - Réalisation d'un itinéraire cyclable structurant est/ouest entre Créteil (Pôle Pompadour) et Choisy (Pôle de Choisy) notamment grâce à la création d'un encorbellement ou d'une passerelle piétons/cyclistes adossé au pont de Choisy ;
  - Réouverture au public de la passerelle GRT Gaz assurant la liaison entre Vitry-sur-Seine et Alfortville, à destination des piétons, cyclistes et personnes à mobilité réduite. (itinéraire Véloroute européenne).
- Concevoir des continuités vertes
  - Trame verte et bleue à intégrer dans les secteurs de projets, notamment entre le Parc des Lilas et la Seine (Arc Sud de Vitry), entre la gare de Vitry RER et la Seine autour du futur cours Nord/Sud des Ardoines ;
  - Liaison verte entre Alfortville et le Parc Interdépartemental des sports visant le désenclavement des grands ensembles du sud d'Alfortville, l'accompagnement des mutations urbaines à moyen terme (entrepôts BHV notamment).

#### **Objectif 4 – Moderniser la logistique urbaine**

4.1 Optimiser les capacités du territoire pour le transport de longue distance en privilégiant les solutions compatibles avec les enjeux environnementaux et climatiques

- Développer un travail partenarial avec Ports de Paris et Voies Navigables de France sur l'évolution du fret fluvial, en lien avec les projets urbains développés sur le territoire ;
- Concilier développement du transport fluvial et qualité urbaine aux abords du fleuve : le maintien de ports et plateformes portuaires sur le territoire val-de-marnais est un enjeu majeur pour le réseau fluvial francilien. Dans la perspective des transformations qui vont être opérées sur les Grandes Ardoines, l'enjeu est de concilier le développement du transport fluvial et la reconquête urbaine durable, urbaine et écologique des abords du fleuve, en lien avec les projets urbains d'envergure en cours ou à venir.
  - Évolution des ports de Choisy-le-Roi et Alfortville (respectivement 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> ports du département) en ports urbains : le maintien d'activités portuaires aux Grandes Ardoines impose comme priorité l'intégration urbaine de celles-ci, pour les rendre plus acceptables aux yeux des habitants (qualité et cadre de vie), par la mise en valeur de la façade fluviale, par des activités compatibles avec une mixité des fonctions urbaines favorisant une mixité des usages (activités, loisirs et récréatives).
  - Nouvelle plate-forme fluviale à Vitry-sur-Seine liée aux chantiers des Grandes Ardoines et aux enjeux de recyclage/traitement des matériaux, répondant à l'enjeu de réduction des flux routiers.

4.2 Organiser la logistique du « dernier kilomètre », afin de l'intégrer dans le tissu urbain et productif

- Travailler l'accessibilité et l'insertion urbaine des installations portuaires et fluviales
  - la plateforme fluviale mise en place sur les Grandes Ardoines à Vitry-sur-Seine pour accompagner les chantiers des Grandes Ardoines pourrait être le support de dispositifs de logistique du dernier kilomètre (à étudier).
- Porter une attention spécifique aux itinéraires de circulations des poids lourds, au vu des réflexions en cours sur la trame viaire au sein des projets d'aménagement et notamment celui des Ardoines ou les différents projets de reconquête des bords de Seine et en lien avec les réflexions sur l'intermodalité route/fer/fleuve.

## 2.3 Une offre de logements attractive et adéquate pour les habitants d'aujourd'hui et de demain

### Un secteur stratégique pour l'offre de logements en Île-de-France

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris prévoit dans son article 1 la construction de 70 000 logements par an répartis sur l'Île-de-France, cette construction portant notamment sur les territoires faisant l'objet de Contrats de Développement Territorial.

Les communes du CDT Grandes Ardoines ont fourni sur la période 1990-2008 un effort de construction important. L'indice de construction<sup>2</sup> des trois communes a, en effet, été sur cette période de 23,6% contre 17,8% sur l'ensemble du département. Ces taux de construction ont cependant été portés par des communes différentes tout au long de cette période (par la commune d'Alfortville pour la période 1990-1999, puis Choisy-le-Roi et Alfortville pour la période 1999-2008). Cette production importante de logements a largement contribué à la croissance démographique observée depuis la fin des années 1990 avec des hausses de population de 22,4% sur la ville d'Alfortville et de 20,1% pour la ville de Choisy-le-Roi sur la période 1990-2010. La ville de Vitry-sur-Seine a, elle, connu une augmentation de son parc de logements et de sa population plus limitée avec un indice de construction de 18,2% sur la période 1990-2008 et une augmentation de population de 3,7% sur la période 1990-2010<sup>3</sup>.

Par ailleurs, ce territoire fait l'objet d'opérations de renouvellement urbain autant pour son parc HLM :

- Alfortville « Quartiers Sud » (environ 3 600 logements);
- Choisy le Roi « Dalles et Lopofa » (environ 2 200 logements);
- Vitry-sur-Seine « Balzac » (environ 1 250 logements);

que pour son parc privé :

- Alfortville: OPAH Confluent (secteur Nord) ;
- Choisy le Roi: mise en place d' un Programme Social Thématique (PST) dès 2000 sur l'ensemble de la ville, OPAH sur la copropriété Boulanger en centre-ville et une MOUS sur les hôtels meublés avec les services de l'État ;

---

<sup>2</sup>L'indice de construction est le rapport entre la construction neuve en logements sur une période donnée et le parc de logements au début de cette période.

<sup>3</sup> Source : UTEA 94

- Vitry-sur-Seine: Plan de sauvegarde « Rouget de Lisle ».

Les opérations de renouvellement urbain engagées avant 2012 ont d'ores et déjà des effets sur la production actuelle de logements neufs (sur les 5799 logements sociaux ayant fait l'objet d'un accord de subvention entre 2000 et 2011, 1708 s'inscrivaient dans le cadre d'un financement ANRU, soit 29% de la production brute en logements sociaux).

La mutation des secteurs à enjeux du CDT accompagnant la libération d'importants potentiels fonciers, la création de nouveaux liens entre les villes ou encore l'amélioration significative du système de transport en commun font du territoire des Grandes Ardoines un des sites majeurs devant permettre d'atteindre l'objectif de construction de logements assigné par la loi sur le Grand Paris. Cet objectif régional a fait l'objet d'une Territorialisation de l'Offre de Logement (TOL), par grand bassin dans un premier temps, puis, dans un second temps, au niveau de chaque CDT.

Conformément aux objectifs fixés par cette TOL, les trois communes du CDT Grandes Ardoines s'engagent à atteindre un objectif minimal de construction brut **de 1 390 logements par an répartis sur l'ensemble de leur territoire.**

Cet objectif global, à l'échelle du CDT, fera, pour la période allant du 1er janvier 2012 au 1er janvier 2018, l'objet de la déclinaison communale suivante :

- une production de 271 logements par an en moyenne sur la commune d'Alfortville ;
- une production de 384 logements par an en moyenne sur la commune de Choisy-le-Roi<sup>4</sup> ;
- une production de 763 logements par an en moyenne sur la commune de Vitry-sur-Seine.

Cette déclinaison communale permet la réalisation, sur la période 2012-2018, de 8508 logements (1418 logements par an) soit 102% des objectifs de la Territorialisation de l'Offre de Logement.

Les programmations affichées par les villes de Vitry-sur-Seine et Alfortville sont en articulation avec leurs PLH respectifs. Dans le cas de la ville d'Alfortville, le PLH actuel est défini sur la période 2011-2016. Ce qui ne permet pas à la ville d'afficher une programmation pour l'année 2017 (celle-ci sera définie dans le prochain PLH).

De plus, les collectivités ont déjà localisé les projets de constructions de logements permettant :

- d'atteindre cet objectif de construction jusqu'en 2018 ;
- d'approcher l'objectif de construction de 1418 logements/an à l'échelle du CDT au-delà de cette date ;

La localisation de ces secteurs de projet permet de constater que cette production de logements se concentrera, jusqu'en 2018, majoritairement sur les secteurs de projet en cours en contribuant à la dynamique d'ensemble des trois villes du CDT.

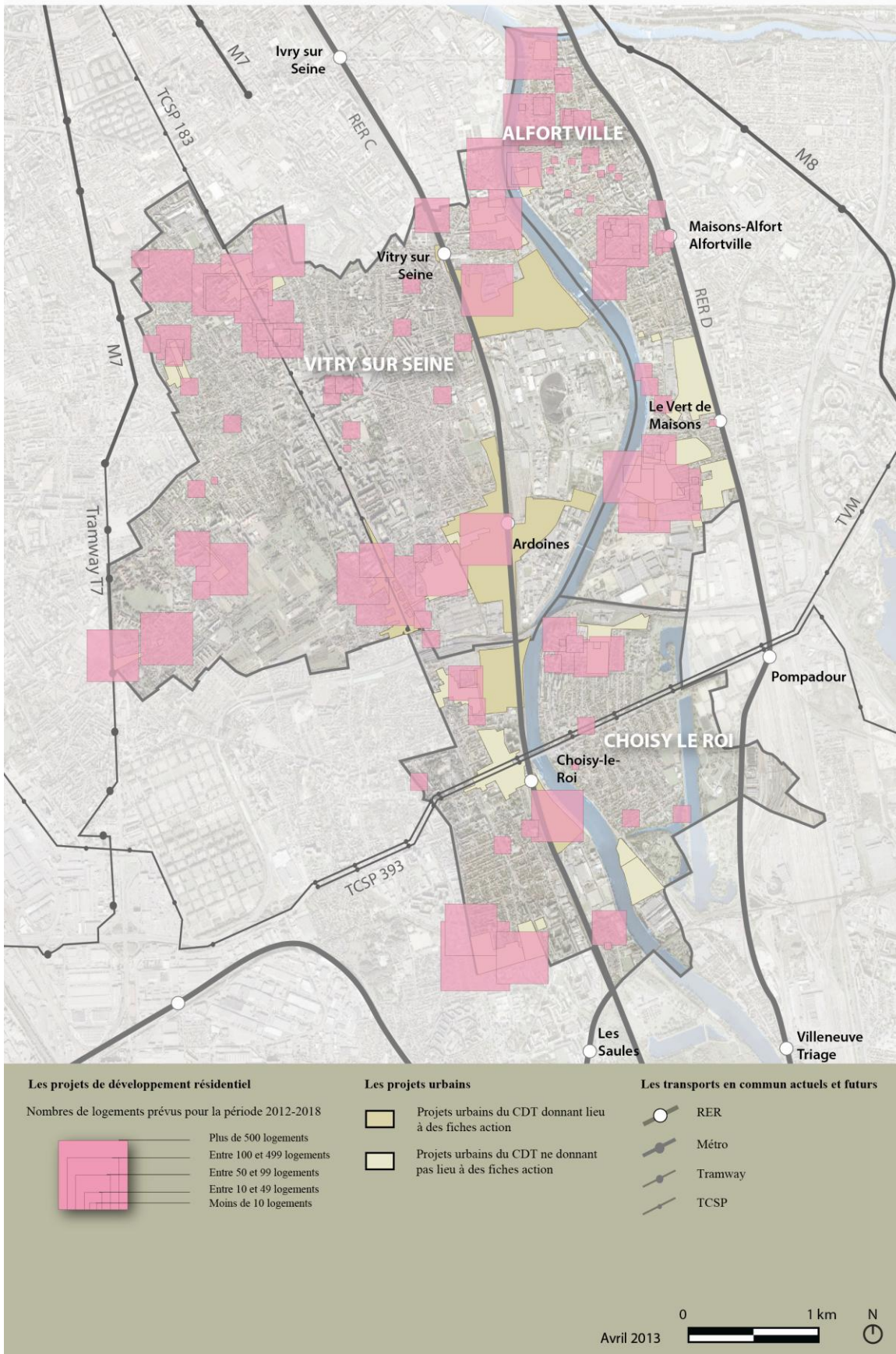
Au-delà de cette date, la production sera davantage située autour des grands pôles multimodaux à créer ou à renforcer du territoire.

---

<sup>4</sup> La commune de Choisy-le-Roi, qui s'inscrit également dans le périmètre d'un autre CDT, s'engage à prévoir à minima le nombre de logements inscrit au présent CDT des Grandes Ardoines.

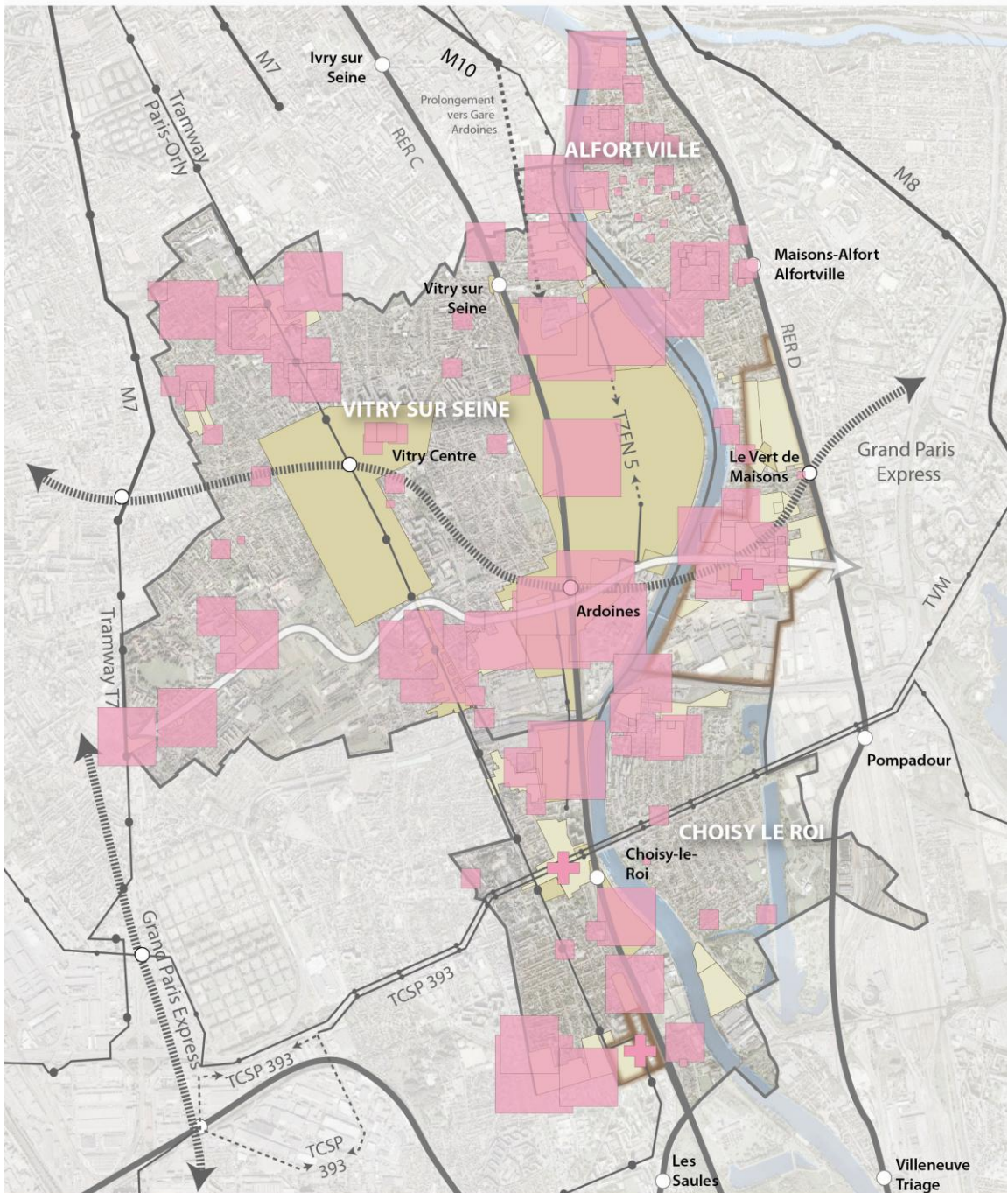


## Les projets de développement résidentiel des Grandes Ardoines connus à ce jour pour la période 2012-2018



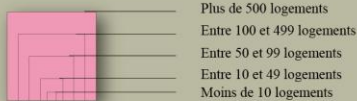
Réalisation EPA ORSA d'après UTEA 94 (sources Villes).

## Les projets de développement résidentiel des Grandes Ardoines connus à ce jour



### Les projets de développement résidentiel

Nombres de logements prévus pour la période 2012-2018



+ Nombre de logements non quantifiées

- Projets urbains du CDT donnant lieu à des fiches action
- Projets urbains du CDT ne donnant pas lieu à des fiches action
- Nouvelle liaison Vitry-Alfortville(-Créteil)

### Les transports en commun actuels et futurs

- RER
- Grand Paris Express
- Métro
- Tramway
- TCS
- Variantes et tracés non arrêtés à ce jour

0 1 km N  
Avril 2013

## Répondre aux besoins des habitants et enraciner les actifs sur le territoire

La mutation économique du secteur accompagnant la libération d'importants potentiels fonciers, la valorisation qualitative des berges de la Seine et les nouveaux liens entre centre-ville et fleuve sont autant d'atouts pour offrir de nouveaux logements de qualité et répondre à une demande endogène de la population en place.

L'accessibilité métropolitaine renforcée du territoire, accrue par l'amélioration de l'offre de transport en commun et par la modernisation des réseaux ferrés existants, renforcera ces potentialités pour répondre à la demande exogène de populations nouvelles qui vont être amenées à pratiquer le territoire.

Il s'agit ainsi de développer une offre en logements quantitativement et qualitativement adaptée aux besoins de l'ensemble de la population (résidents actuels et futurs du territoire ainsi que salariés du bassin d'emploi). Le projet consiste à cibler les logements à construire vis-à-vis des catégories d'emplois créés pour encourager l'installation d'actifs de la zone d'emploi sur le territoire des trois communes.

Le diagnostic territorial (annexe du CDT) pointe, pour l'année 2007, un excédent résidentiels pour l'ensemble des catégories socioprofessionnelles (CSP). Le déficit étant particulièrement important pour la CSP « employé » avec un taux de polarisation<sup>6</sup> de 0,53 en 2007.

Une comparaison des proportions de chaque CSP au sein des populations résidant sur le territoire et travaillant sur le territoire rappelle, qu'en proportion, les CSP « Ouvriers » et à moindre mesure les « Cadres » ou « Profession intermédiaire » sont plus fortement représentées dans la population salariée que dans population résidente. A l'inverse, la CSP « Employés » est nettement plus représentée dans la population résidente que dans la population salariée.

Par ailleurs, le projet consiste à maintenir un territoire accessible pour l'ensemble des catégories sociales, et notamment celles qui ont le plus de difficultés dans l'accès au logement. Il s'agira de veiller à une programmation fine de cette nouvelle offre de logement. Cette programmation permettra de maintenir une part de logement social importante sur le territoire, de proposer des logements en accession sociale à la propriété afin de privilégier les parcours résidentiels locaux, mais également d'offrir à la population des logements en accession libre. Cette programmation devra être effectuée selon une logique de répartition spatiale adéquate afin de ne pas creuser les inégalités sociales existantes sur le territoire.

Afin de satisfaire ces objectifs, les communes s'engagent à maintenir une production importante de logement social. La part nette du logement social (hors opérations de renouvellement urbain) dans la construction de logements au sein de chacune des communes du CDT ne devra cependant pas dépasser un seuil de l'ordre de 40%.

Les communes s'engagent, par ailleurs, à ce que la part de leur parc social ne représente pas plus de 40% du parc de résidences principales selon le décompte SRU.

---

<sup>5</sup> Plus grand nombre d'actifs, pour une CSP donnée résidant sur le territoire que d'actifs salariés.

<sup>6</sup> Rapport entre le nombre d'emplois d'une CSP donnée et le nombre d'actifs (salariés et chômeurs) résidant sur le territoire appartenant à cette CSP.

Pour la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 1<sup>er</sup> janvier 2018, la part brute de logements sociaux dans la construction neuve représentera, en comptabilisant la reconstitution de l'offre démolie dans le cadre du PNRU :

- 41,6 % pour la ville d'Alfortville dont 14,5 % d'offre nouvelle
- 52,4 % pour la ville de Choisy-le-Roi dont 40,8% d'offre nouvelle ;
- 43,1 % pour la ville de Vitry-sur-Seine dont 40,8% d'offre nouvelle.

Ces objectifs de construction en logement social porteront la part du logement social dans le parc des trois villes, à horizon 2018, à<sup>7</sup> :

- 37,7 % pour la ville de Choisy-le-Roi ;
- 38,6 % pour la ville de Vitry-sur-Seine ;
- 40,8 % pour la ville d'Alfortville.

**Au total, la part du logement social dans le parc de logement sur les trois communes du CDT sera, à horizon 2018, de 38,95 %.**

Une réflexion globale sur la typologie des offres de logement à une échelle large, concertée entre les villes, doit permettre d'éviter une ségrégation sociale qui tend à s'amplifier en Île-de-France sous l'effet du marché et de la recherche de la proximité de la capitale, et qui jusqu'à présent a été évitée sur ce territoire.

La répartition du parc de logements selon les statuts d'occupation varie en effet fortement selon les différents quartiers du territoire avec des phénomènes de concentration notamment de l'habitat social. La nouvelle offre en logements devra donc être équilibrée spatialement et visera à limiter, voire à réduire, les concentrations en logements sociaux constatées aujourd'hui.

Il s'agira notamment de veiller à ce que les logements sociaux programmés offrent des loyers en adéquation avec les ressources des demandeurs de logement social locaux.

Le diagnostic logement mettait en évidence un écart entre la potentielle demande de petits logements (constituées de ménages de 1 à 2 personnes) et le nombre de ces logements (de 1 à 2 pièces) sur le marché. La diversification dans la programmation de logements doit s'accompagner d'une canalisation de la production de nouveaux logements pour des typologies particulières en cohérence avec la diversité des besoins identifiés (jeunes, personnes âgées, familles, salariés...).

#### **Promouvoir une offre résidentielle attractive et de qualité**

L'attractivité résidentielle est un défi partagé à l'échelle de toute l'Île-de-France. La stratégie du projet consiste à allier intensification urbaine (notamment dans les secteurs bien desservis par les transports en commun) pour lutter contre l'étalement urbain, à un développement urbain exigeant en matière de cadre de vie.

---

<sup>7</sup> Taux calculé à partir du taux de logement social SRU selon les modalités définies à l'article L 302-5 du Code de la Construction et de l'Habitat.

La promotion d'un cadre de vie de qualité dans l'accompagnement des différentes opérations de logements passe par la réalisation d'équipements et d'espaces publics, de commerces et d'économie présentielle, l'intégration de la nature en ville (lien avec les trames verte et bleue), la meilleure accessibilité au territoire, la place importante accordée à la culture. L'ensemble de ces facteurs doivent viser à rendre la ville habitable, soutenable et agréable à vivre.

Une partie de l'offre de logements sera réalisée sur un territoire aujourd'hui dédié à l'activité. Un des enjeux sera alors de décliner une mixité urbaine à différentes échelles, celle de l'ilot, celle du secteur opérationnel, celle du quartier... et de réussir à créer des centralités et des quartiers attractifs, où les liens entre anciens et nouveaux quartiers « feront ville ». Dans un souci accru de mixité, le projet cherche à concilier les besoins pour un territoire diversifié et vivant. De nombreux leviers programmatiques pourront être actionnés : le phasage, la taille et la mixité des opérations, le positionnement des équipements dans le tissu ancien ou nouveau.

### **Le PLH 2011-2016 de Plaine Centrale :**

Le PLH 2011-2016 de la Communauté d'Agglomération de la Plaine Centrale du Val-de-Marne (Alfortville, Créteil et Limeil-Brévannes) fonde sa démarche à partir des caractéristiques et des enjeux et articule les objectifs principaux :

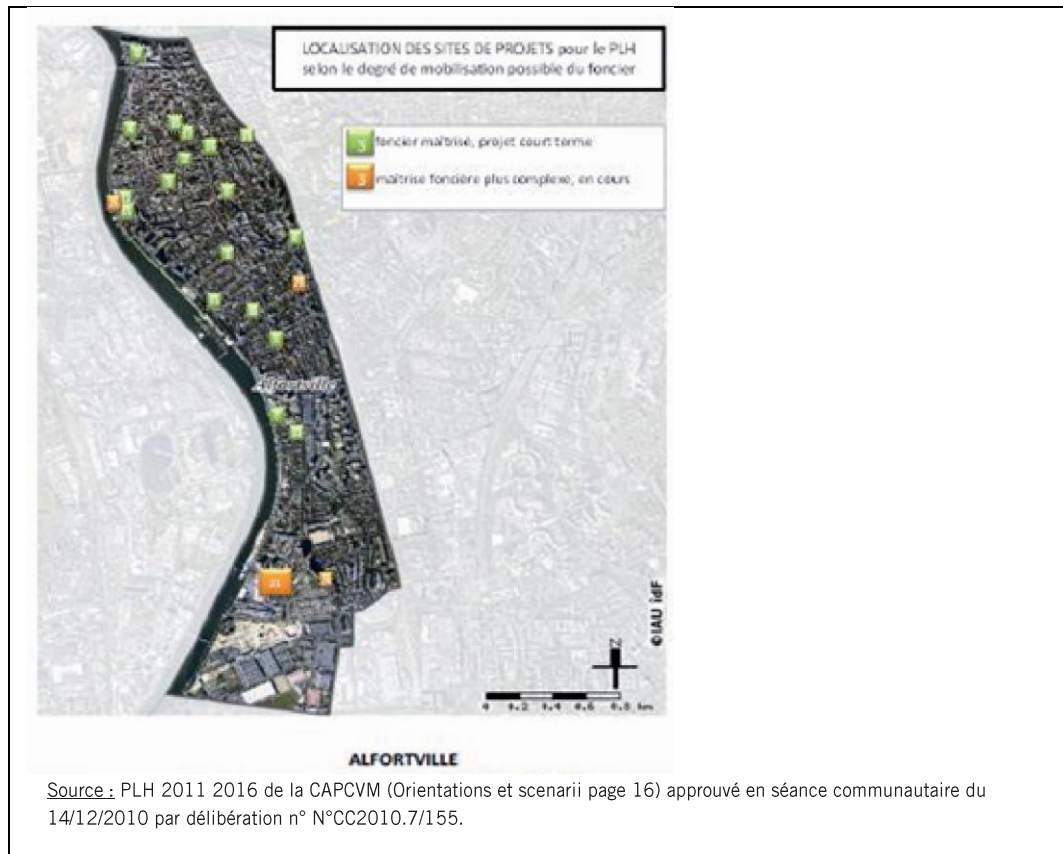
- répondre aux besoins notamment nouveaux des habitants,
- maintenir une offre diversifiée,
- élargir l'offre à destination des populations nécessitant un soutien spécifique,
- valoriser et renouveler le parc existant avec notamment la poursuite des actions de valorisation du parc existant.

Ainsi Plaine centrale s'est engagée à travers son PLH à favoriser un rythme annuel de construction de l'ordre de 800 logements, soit 4 800 sur la durée du PLH. Dans la volonté de maintenir le taux de logements sociaux sur le territoire et de rééquilibrer l'offre immobilière, cet objectif comprend une programmation annuelle moyenne d'au moins 30 % de logements sociaux et de 20 % en accession maîtrisée. De plus, les objectifs proposés tiennent compte des situations spécifiques de chaque commune et notamment des projets identifiés.

Ainsi, l'objectif moyen annuel de production de logements sur la commune d'Alfortville est d'au moins 170 logements, soit un peu plus de 1000 logements sur la période 2011-2016, dont un tiers environ de logements sociaux. Après une période de très forte production de logements entre 2000 et 2005 et une moyenne de 200 logements/an depuis, ce rythme de construction doit permettre sur les années à venir de compenser la réduction de la taille des ménages et le renouvellement urbain tout en permettant une croissance démographique annuelle de l'ordre de 150 à 200 habitants.

Les projets de construction 2012-2016 sur Alfortville :

Les dynamiques de construction aujourd'hui en cours permettent de répondre à cet objectif de production annuel de logements. Ainsi, les opérations de constructions de logements sociaux inscrites au PRU en cours de mise en œuvre (plus de 400 logements), les projets immobiliers identifiés et situés dans le diffus (plus de 200 logements sur 2013 à 2014) ainsi que les sites d'accueil des prochaines grandes opérations urbaines vont permettre à la Ville de maintenir son dynamisme et ses grands équilibres urbains.



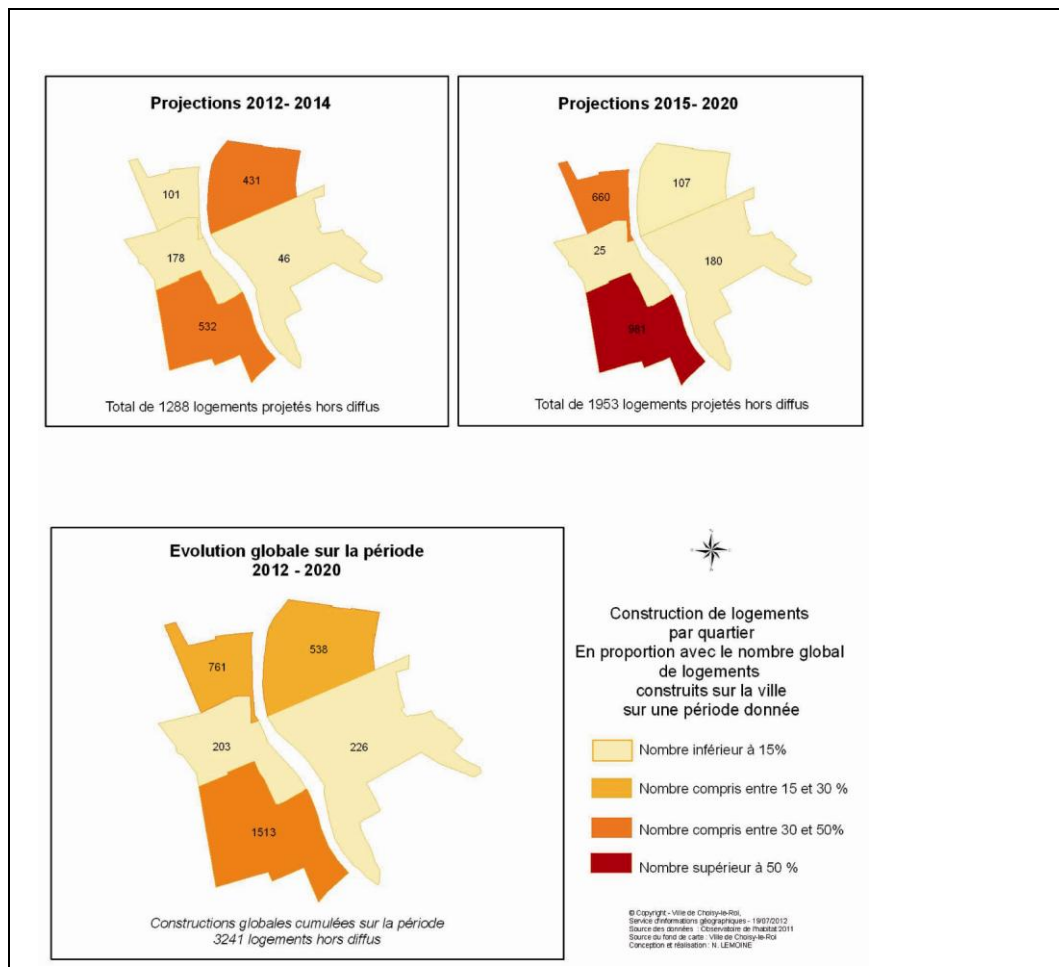
### Politique de l'habitat à Choisy-le-Roi

La commune de Choisy-le-Roi ne dispose pas encore de PLH qu'elle construira avec Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine dans le cadre de la communauté d'agglomération Seine-Amont. Cependant, elle met à jour, depuis 2006, un Observatoire de l'habitat ayant pour objectif partagé avec les partenaires de :

- suivre les efforts de construction neuve de 2006 à 2020, en lien avec les opérations d'aménagement et les productions de logement dans le diffus, toute typologie confondue,
- prévenir la dégradation du parc existant pour ne pas avoir un parc à deux vitesses,
- adapter le parc existant pour répondre aux besoins de la diversité des Choisyens, en particulier les plus fragiles,
- adapter et produire une offre d'hébergement et de logements spécifiques.

Les efforts de construction neuve sur Choisy-le-Roi se distinguent par différentes périodes significatives, de 1999 à 2011 d'une part (237 logements par an en moyenne), et de 2012 à 2020 d'autre part (370 logements / an environ).

Ces objectifs ambitieux de construction de logement neuf sur la ville se feront à plus de 50 % en ZAC, quand ils étaient à environ à 40 % sur la période précédente. Du fait d'un fort engagement de la ville dans deux opérations de renouvellement urbain, une partie des logements sociaux (loi SRU) livrés de 2012 à 2020 concernent la reconstitution du PRU. En 2018, le taux de logement social de la commune de Choisy-le-Roi sera de 35,1 % selon les modalités de calcul définies par la ville de Choisy-le-Roi et de 33,2 % de logements sociaux familiaux, répondant **ainsi aux objectifs communaux de préserver la règles des trois tiers entre l'accession, le locatif libre et le locatif social.**



### Le PLH 2012-2017 de Vitry sur Seine

Le PLH 2012-2017 de Vitry sur Seine se distingue par des objectifs ambitieux en matière de construction neuve, soit 4500 logements à livrer sur 6 ans dont 1800 logements sociaux. Ces objectifs impliquent une production neuve globale en croissance par rapport à la période antérieure (750 logements par an, en moyenne, contre un peu plus de 500 dans le PLH précédent). Environ 2500 logements recensés sont situés dans les opérations d'aménagement et dans les ZAC existantes (ZAC concorde Stalingrad, ZAC RN7-Plateau-Moulin vert, ZAC Rouget de Lisle, ZAC Seine Gare Vitry, ZAC Gare Ardoines, Coteau, Balzac-Touraine Marronnier). Environ 1800 logements sont identifiés en diffus à l'échéance des trois prochaines années.

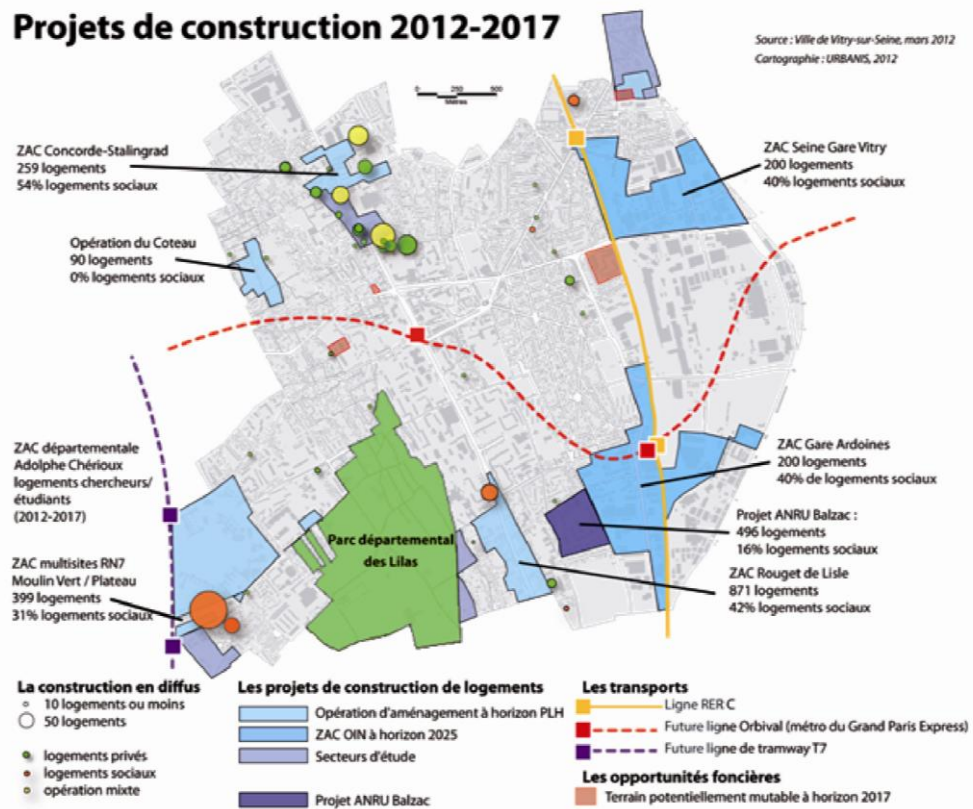
Au sein de cette programmation, il est proposé de produire une offre diversifiée de logements destinée à répondre à la diversité des besoins identifiés des Vitriots et des salariés vitriots.

Sont ainsi programmés :

- 40% de logements sociaux. Le programme d'actions prévoit, au vu du profil des demandeurs et plus généralement de la population, la production de 25 % de PLAI, 65 % de PLUS et 10 % de PLS.
- La production d'une offre locative intermédiaire, notamment à destination des actifs désireux de se rapprocher de leur lieu de travail.
- La production d'une offre en accession à prix maîtrisés.

- La production d'une offre en accession sociale (PSLA, TVA réduite,... ) à travailler avec les promoteurs privés, les bailleurs sociaux et les aménageurs.
- La commercialisation d'une proportion maximum d'un tiers de logements locatifs privés dans la commercialisation des programmes en accession par un travail partenarial avec les promoteurs. Les ambitions de la ville en matière d'amélioration des conditions de vie des habitants et de développement durable, conduisent à proposer dans le programme d'actions du PLH la mise en œuvre, d'une part une charte de qualité pour le logement privé et d'autre part un cahier des charges pour le logement social. Voulus comme des documents « engageants » pour les partenaires de la ville, elles porteront sur la programmation, l'insertion des projets, le niveau de prestations et de charges, les modalités de commercialisation....

### Projets de construction 2012-2017



Source : PLH de Vitry-sur-Seine, Décembre 2012



## Objectifs et priorités

### Objectif 1 – Construire des logements quantitativement et qualitativement en adéquation avec les besoins des habitants actuels et futurs du territoire

#### 1.1 Soutenir une production neuve comprenant une offre diversifiée et de qualité

- Construire, sur la période du CDT, une moyenne de 1390 logements par an.
- Poursuivre le développement du parc locatif social diversifié en conservant la part actuelle globale d'offre de logements sociaux
  - Réserver une partie de l'offre à la population actuelle avec un taux équilibré de PLAI et une typologie de logements répondant aux évolutions sociodémographiques des ménages,
  - Rééquilibrer spatialement l'offre de logements sociaux pour éviter une trop forte concentration de cette offre dans certaines opérations.
- Favoriser le développement d'une offre locative privée et intermédiaire de qualité
- Encourager l'offre de logement en accession à la propriété à coûts maîtrisés pour les ménages à revenus intermédiaires, notamment à travers des programmes de location-accession (PLSA)
- Prendre en compte la diversité des ménages, et notamment les besoins en petits, moyens et grands logements, en définissant une offre de produits immobiliers de tailles et de types différents
- Élargir l'offre à destination des populations nécessitant un soutien spécifique :
  - Maintenir et améliorer l'offre de logements adaptés, améliorer les conditions de maintien à domicile des PMR
  - Améliorer l'accès au logement autonome des jeunes (étudiants, jeunes travailleurs, en insertion professionnelle, en recherche d'emploi, ...)
  - Répondre aux besoins des publics démunis : hébergement spécifique
  - Permettre la transformation des foyers de travailleurs migrants en résidences sociales

#### 1.2 Renforcer les partenariats avec les collecteurs d'entreprises pour tendre au rapprochement bassin de vie / bassin d'emploi

- Poursuivre les dynamiques engagées avec les collecteurs d'entreprises pour favoriser les attributions de logements en direction des demandeurs de logements inscrits sur le territoire

#### 1.3 Garantir la qualité des logements produits en matière de durabilité (air intérieur, albédos et îlots de chaleur urbains, matériaux, isolation thermique et phonique, orientation, luminosité, agencement, confort thermique en été comme en hiver...) et d'énergie (performances bioclimatiques, recours aux énergies renouvelables).

#### 1.4 Encourager l'appropriation par la population :

- Organisation de manifestations culturelles en lien avec les mutations urbaines des quartiers
- Dispositifs d'accompagnement à l'arrivée de nouvelles populations

### **Objectif 2 – Poursuivre le renouvellement et la valorisation du parc existant pour limiter les écarts avec le parc neuf**

#### 2.1 Poursuivre le renouvellement urbain sur le territoire

- Poursuivre le projet de renouvellement urbain du centre-ville de Choisy-le-Roi et des quartiers Sud
- Etudier le renouvellement urbain de Vitry Centre, autour de la future gare du Grand Paris Express en articulation avec le Tramway Paris-Orly

#### 2.2 Soutenir la réhabilitation du parc public de logements en incitant à une amélioration de la performance énergétique des logements

#### 2.3 Renforcer la lutte contre l'habitat dégradé et la précarité énergétique

- Mise en place de dispositifs d'accompagnement à déterminer pour les copropriétés dégradées et amélioration de l'habitat privé avec des programmes sociaux thématiques
- Accompagnement des copropriétés pour la rénovation thermique
- Accompagnement des hôtels meublés dans un cadre à négocier, en lien avec les opérations d'aménagement et le plan départemental d'actions de lutte contre l'habitat indigne

### **Objectif 3 – Concevoir des équipements associés au développement urbain et renforcer l'attractivité résidentielle**

#### 3.1 Réaliser des équipements adaptés aux besoins de la population et anticiper les développements d'envergure à venir

- Adapter l'offre scolaire à l'évolution démographique du territoire, par une programmation d'équipements corrélée avec le calendrier de réalisation des logements, et par une offre de formation en adéquation avec les politiques engagées ;
- Concevoir des équipements culturels et sportifs, des espaces publics et espaces verts de proximité de qualité.

Les objectifs en matière d'équipements commerciaux et sportifs seront définis ultérieurement par les collectivités.

### 3.2 Consolider les infrastructures et les services urbains

- Étendre le dispositif de collecte pneumatique des déchets
- Développer les réseaux de chauffage urbain
- Améliorer la robustesse des réseaux et services urbains au risque inondation

## 2.4 Une identité historique, culturelle et artistique remarquable à valoriser

Le projet des Grandes Ardoines accorde une grande place à la culture, affirmant par là son importance pour une vie urbaine de qualité, et l'attractivité qu'elle peut exercer pour le territoire. Cela se fera en continuité de l'histoire des villes et des politiques communales et départementales passées et à venir. La nouvelle accessibilité du territoire confortera par ailleurs le rayonnement de certains équipements, à l'instar du MAC/VAL (à proximité directe de la gare du GPE Vitry centre).

La question de l'intégration de l'histoire, et notamment du passé industriel, se pose sur ce territoire, qu'il s'agisse de la préservation du patrimoine bâti, ou de l'intégration dans les nouvelles opérations de recommandations de la prise en compte de passé industriel et, plus globalement, du tissu urbain existant. L'ancienne grande halle ferroviaire de Vitry-sur-Seine, et l'usine Hollander de Choisy, sont des objets patrimoniaux emblématiques de la mutation opérée sur ces secteurs du territoire, et connaîtront une transformation progressive en équipements rayonnants. Il est également important d'accompagner les habitants de ce territoire à vivre ces évolutions en reliant, par des initiatives, le territoire ancien et celui qui se dessinera.

Le territoire est structuré par des axes existants ou futurs de connexion qui constitueront un support à une « trame culturelle » : la RD 5 « boulevard des Arts », la future liaison est-ouest, et les berges de Seine. Certains grands axes urbains comme le boulevard des Arts font déjà l'objet de commandes publiques pour des interventions culturelles, et constituent une ébauche de parcours culturels sur le territoire qui gagneront à être consolidés par les différentes ballades urbaines ou actions de valorisation de l'architecture que les partenaires pourraient mener en concertation. La Seine est au cœur du projet des Grandes Ardoines en ce qu'elle contribue à l'identité du territoire, et par son rôle fédérateur. Elle sera associée à la culture et aux loisirs, par exemple au travers de lieux de promenade agrémentés de points d'information, de barges culturelles, d'œuvres d'art, de repères patrimoniaux, de signalisation des équipements techniques localisés en bord de fleuve, utiles en matière de lutte contre les inondations.

Enfin, le projet sera mené en prenant en compte suffisamment en amont la question de l'archéologie préventive liée aux opérations.

Le CDT pourra également devenir le cadre de construction d'un processus de coopération culturelle pour les Grandes Ardoines dont les modalités restent à préciser avec les acteurs culturels du territoire.

## Objectifs et priorités

### Objectif 1 – Poursuivre l'aménagement culturel des Grandes Ardoines, et renforcer le vivier artistique et culturel du territoire

1.1 Valoriser l'offre culturelle du territoire et améliorer l'accessibilité des équipements (MAC/VAL, théâtres, médiathèques, centre de développement chorégraphique de la Briqueterie, gare au théâtre, les berges de Seine) et des événements (festival de l'Oh, Frictions urbaines, Nous n'irons pas à Avignon...).

1.2. Poursuivre l'aménagement culturel du territoire au service de la population, en complétant l'offre d'équipements dans une logique de complémentarité.

- Une attention particulière sera portée aux quartiers en rénovation urbaine
- Seraient 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.
- Un premier projet à l'étude pourrait être de doter la partie alfortvillaise d'un équipement culturel polyvalent destiné à accueillir les locaux du Conservatoire à rayonnement intercommunal d'Alfortville et l'Espace culturel Jean Macé.

1.3 Maintenir le génie artisanal et créatif historiquement présent sur le territoire, qui mêle lieux de spectacles, collectifs privés, compagnies, artistes, liés à l'art dans la ville et festivals et qui associe à la fois une forte initiative privée et un ancrage de cette filière culturelle structurée grâce à un soutien des politiques publiques.

1.4 Engager un processus de travail avec les acteurs culturels pour préserver au mieux des lieux interstitiels anciennement dédiés à l'activité (friches, locaux, ateliers) investis par les artistes au fur et à mesure des mutations pour conserver la spécificité du territoire qui encourage les artistes à y résider et y travailler

- Le maintien de la présence d'artistes créant sur le territoire, occupant souvent des locaux dans des conditions précaires, implique d'accompagner la présence de ces artistes et d'anticiper les enjeux d'une relocalisation lors de la mutation finale de leurs locaux.
- Un focus particulier sera effectué sur les zones en mutation.

### Objectif 2 – Promouvoir le territoire par de hauts lieux culturels

2.1 Valoriser le patrimoine paysager, historique et culturel du territoire, et notamment le patrimoine lié à l'industrie

- La Seine comme haut lieu culturel pour valoriser l'identité du territoire
  - Installations et événements culturels et artistiques visant à valoriser les berges de Seine, en conciliant culture, paysage et loisirs, en lien avec les équipements communaux tels que la nouvelle médiathèque à Choisy-le-Roi

- Valorisation des équipements liés au fonctionnement du fleuve (écluses, stations anti-crues, chemin de halage, etc.)
- Préserver le patrimoine bâti, ancien, industriel et ferroviaire :
  - Anticipation des besoins de préservation sans entraver les nécessaires mutations urbaines : poursuivre les diagnostics en cours, mener des diagnostics en amont des projets, édicter une charte de bonne conduite (concernant l'archéologie préventive, les bâtiments remarquables, le mobilier fluvial, etc.) pour une meilleure prise en compte par les aménageurs des éléments remarquables existants - inventaires et/ou diagnostics patrimoniaux communaux, protections particulières inscrites au PLU (art. L 123.1-7) et monuments inscrits ou classés au titre des monuments historiques.
  - Mise en valeur des éléments de patrimoines remarquables (par exemple les halles ferroviaires, les cheminées ou la roue-pelle EDF, l'usine Hollander...), points de repère du génie industriel des lieux qui fondent l'identité du territoire par des actions de valorisation commune à l'ensemble du territoire (ballades urbaines, pour le grand public comme les scolaires, outils de communication...)
- Reconvertir les équipements identitaires et emblématiques
  - *Grande Halle* (Ardoines) : objet patrimonial emblématique à proximité de la gare des Ardoines qui connaîtra une transformation progressive. Elle pourrait être destinée à l'accueil d'activités temporaires dans un premier temps, puis deviendrait, en lien avec l'arrivée du Grand Paris Express et le développement de nouveaux emplois à l'est des voies ferrées, un haut lieu de rassemblement, au centre des quartiers habités, accueillant résidents, salariés, chercheurs et étudiants. Son volume substantiel autorise d'imaginer l'installation d'un grand équipement public ou privé de rayonnement métropolitain
  - *Usine Hollander* (Le Lugo) : témoignage architectural remarquable du passé industriel de la vallée de la Seine, l'usine pourrait voir sa vocation actuelle renforcée comme lieu d'expression artistique

## 2.2 Ériger les gares du Grand Paris Express en lieux de rayonnement culturel

- Formuler des commandes publiques spécifiques (spectacles, rencontres culturelles et d'expression artistique, etc.)
- Réaliser des gestes architecturaux forts,
- Organiser une bonne communication relative à l'offre culturelle de proximité et lui donner l'opportunité de s'exprimer au sein même de la gare.

## **Objectif 3 – Développer les arts dans la ville et intégrer la culture dans le processus d'aménagement pour renforcer l'identité artistique remarquable du territoire**

### 3.1 Assurer la présence d'œuvres d'art dans l'espace public au contact direct des usagers (habitants et travailleurs)

- Intervention sur les grands axes de connexion du territoire (RD 5 - Boulevard des Arts, berges de Seine, future liaison RD 5 – RD 6) ainsi que sur les opérations d'aménagement en cours.
- Elaboration et adoption d'une charte commune pour inciter les opérateurs à réserver 1% des budgets de travaux à la commande d'une œuvre d'art visible dans l'espace public, puis valorisation de la présence de ces œuvres auprès des habitants du territoire.

3.2 Préserver l'épaisseur historique et culturelle du territoire en impliquant la population dans des initiatives associant l'histoire des lieux, la mémoire des habitants et les évolutions en cours ou à venir.

## 2.5 Promouvoir une ville durable, compacte et résiliente, réconciliée avec son patrimoine naturel et paysager

### Réintégrer le patrimoine naturel et paysager dans la ville pour un territoire de haute qualité en vallée de la Seine amont parisienne

Aux Grandes Ardoines comme ailleurs en zone urbaine dense, le développement urbain s'est longtemps fait sans tenir compte des éléments naturels pourtant fortement présents sur le territoire. La conquête de la plaine alluviale par les activités industrielles et productives depuis le XIX<sup>e</sup> siècle a progressivement coupé le fleuve des villes. Le paysage du fleuve, aujourd'hui endigué, est fortement marqué par les infrastructures lourdes et les activités productives ou services urbains qui se sont développés dans sa vallée. De fait également, la majeure partie du territoire est soumise à un risque d'inondation important en cas de crue de la Seine.

Le projet des Grandes Ardoines vise donc :

- à conforter les potentiels naturels remarquables du territoire de la Seine Amont, en se fondant sur sa localisation à l'intersection d'un système de parcs existants ou projetés et de l'axe des milieux humides de la vallée de la Seine (Bois de Vincennes, futur parc de la confluence à Ivry, Le Port à l'Anglais, la plage de Vitry-sur-Seine, le parc Interdépartemental des Sports à Choisy-Alfortville, les Vœux, la forêt de Meudon, le parc de Sceaux, le parc de la Roseraie, le domaine Chérioux, le parc des Lilas, le Lac de Créteil ...).
- à améliorer la résilience urbaine face à un risque d'inondation très prégnant, en travaillant sur la réalisation d'aménagements plus résilients, la réduction de la vulnérabilité de l'existant lors d'opérations de réhabilitation, l'amélioration de la robustesse des réseaux, etc.

Il s'agit ainsi de réinscrire le territoire déjà pourvu de nombreux espaces verts, qui seront complétés par de nouveaux aménagements, dans une trame verte et bleue d'envergure, de valoriser les Grandes Ardoines dans le grand paysage de la vallée de la Seine, de favoriser le développement de la biodiversité, de proposer un cadre de vie en résonance avec les atouts naturels et paysagers procurés par la Seine, et de permettre ainsi à l'eau de retrouver sa présence.

Le renforcement des trames verte et bleue permettra de relier entre eux les différents espaces végétalisés des Grandes Ardoines, mais sera aussi le support de nouveaux espaces dédiés aux circulations douces, qui contribueront à la valorisation paysagère de l'ensemble du secteur, et

participera à la mise en place de corridors écologiques terrestres et aquatiques s'inscrivant dans le réseau régional des trames vertes, corridors et parcs.

Conformément aux objectifs formulés dans la Charte de Développement Durable d'ORSA approuvée en CA le 20 mai 2011, l'objectif sera de concilier les différents usages liés à la présence de la Seine, en recherchant un juste équilibre entre nature, économie, habitat, loisirs et transports. Il conviendra également de rendre ce territoire plus résilient et plus robuste en cas d'inondation et de réintroduire la nature en ville en conjuguant paysage, qualité du cadre de vie et biodiversité.

### **Lutter contre le changement climatique et promouvoir un urbanisme respectueux de l'environnement**

Les villes, le Conseil Général du Val-de-Marne, la Région, l'État et l'EPA ORSA se sont engagés à travers la Charte de Développement Durable d'ORSA à mettre en œuvre des mesures pour lutter contre le changement climatique et la pression sur les ressources naturelles (c'est l'engagement n°3). Cet enjeu intéresse en particulier deux volets majeurs de la grande opération d'urbanisme : les transports et le logement, secteurs très consommateurs d'énergie et sur lesquels la puissance publique est directement interpellée. La Charte s'inscrit également dans les réflexions menées par le Département du Val-de-Marne dans le cadre de l'élaboration du PCET, autour de cinq enjeux :

- Réduire les émissions des Gaz à Effet de Serre,
- Lutter contre la précarité énergétique,
- Encourager la sobriété énergétique,
- Développer des énergies renouvelables accessibles à tous,
- Adapter notre territoire et notre économie au dérèglement climatique.

La lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, la préservation et la mise en valeur de l'environnement, la réduction des risques sont au cœur des préoccupations et des actions du projet : les éléments du système d'interactions sur le territoire ont trait à la gestion des espaces libres, des transports, de l'énergie, des déchets et de la préservation des ressources. Les aménagements programmés en termes d'infrastructures et de superstructures devront relever le défi de l'adaptation aux contraintes tout en valorisant les aménités du territoire.

L'enjeu global est de parvenir à constituer une ville durable et agréable à vivre en résorbant les nuisances, en préservant les ressources, en concevant un cadre de vie de qualité.

## Objectifs et priorités

### Objectif 1 : Développer les liaisons écologiques et les trames verte et bleue, valoriser le cadre de vie en vallée de la Seine

1.1. Recueillir les différents schémas ou études élaborés sur les trames verte et bleue, y compris la Seine et les continuités écologiques : SDRIF, Schéma Régional de Cohérence Ecologique et Schéma des Berges, Plan Vert et Plan Bleu, Contrat de Bassin Seine Parisienne Amont et les différentes études à visée globale ou opérationnelle, et notamment le Schéma de Cohérence Seine en cours d'élaboration par l'EPA ORSA et sa gouvernance) et assurer une vision cohérente sur le territoire du CDT, afin de conforter le principe de liaison écologique le long de la Seine mais aussi de part et d'autre du fleuve, en transversalité, passant par le parc des Lilas et le Parc Interdépartemental des Sports.

Plus particulièrement sur la Seine, le Contrat de Bassin Seine Amont Parisienne souligne les grands enjeux que sont : protéger et restaurer les milieux aquatiques, renforcer la continuité écologique, améliorer la qualité des eaux, se réappropriier le fleuve et prévenir le risque inondation et la pénurie de la ressource.

1.2. Concevoir des espaces publics favorisant la diversité et donc la conciliation des usages constituant le support des trames verte et bleue et renforçant les liaisons et articulations avec les quartiers existants

1.3. Mettre en œuvre la reconquête urbaine et écologique des berges du fleuve, en modifiant l'équilibre dur / mou des berges de Seine, en s'appuyant sur les premiers tronçons identifiés tout en favorisant la conciliation des usages du fleuve et de ses abords :

- L'aménagement des berges de Seine à Choisy-le-Roi consiste en la renaturation d'une partie des berges dans le quartier du Port (d'ores et déjà lieu d'accueil du festival de l'Oh !) contribuant à valoriser les ressources naturelles de la Seine, accompagnant le retournement de la ville vers son fleuve, et proposant de nouveaux espaces publics générateurs de liens sociaux, en lien avec les réflexions de Ports de Paris et VNF ; ce projet d'aménagement utilise des techniques végétales visant le retour du bon état écologique de l'eau ; il s'agit par ailleurs de faire des berges un espace d'interaction des usages entre la ville et le fleuve considéré comme support de mobilités (halte pour les bateaux de loisirs).
- Le projet de création du parc des Berges à Vitry-sur-Seine : ce parc, dont la première tranche sera réalisée au sein de la ZAC Seine Gare Vitry, sera étudié en croisant les problématiques liées à l'eau, à la résilience du territoire en cas de crue, à l'aménagement des continuités des trames verte et bleue.
- L'aménagement de la Grève à Vitry-Ivry : préserver et valoriser les habitats naturels, susciter une animation du site et une appropriation par le public, retrouver une continuité de la berge, et mettre en valeur les vues sur le paysage de la Seine.

1.4 Conserver et valoriser le patrimoine bâti comme composante mémorielle et identitaire de la ville, en lien avec de possibles « évènements urbains »



- Valoriser le patrimoine paysager des Grandes Ardoines : la Seine, infrastructure paysagère et culturelle, et les équipements associés à la vie du fleuve.

## **Objectif 2 : Favoriser l'éco-aménagement de la ville pour une meilleure qualité de ville**

### 2.1 Gestion de l'incidence des risques naturels sur le tissu urbain :

Ouvrir la ville vers la Seine et créer de nouveaux quartiers qui soient résilients au risque d'inondation, mettre en place des aménagements qui, dans la mesure du possible, permettent d'influer positivement sur les tissus déjà constitués, effectuer des aménagements dont l'impact en amont et en aval diminue ou à minima n'aggrave pas les effets d'une inondation :

- Concevoir des opérations d'aménagement intégrant la problématique hydraulique
- Maintenir et favoriser la végétalisation des berges de Seine
  - Aménagement des berges de Seine à Choisy-le-Roi (cf. page précédente) : l'évolution des berges de Seine dans le quartier du Port intègre des séquences de renaturation et ce pour gérer le risque d'inondation en favorisant la végétalisation et contribuer à valoriser les ressources naturelles de la Seine et sa biodiversité ;
  - Aménagement du Parc des Berges à Vitry-sur-Seine et restauration de zones d'expansion de crues ;
  - Aménagement des berges de la grève à Vitry-Ivry : renaturation des berges et lutte contre l'érosion.
- Améliorer l'écoulement des eaux pluviales du bassin versant de la RD 274 et la qualité des rejets en Seine, et protéger les réseaux du secteur contre le risque de crue
  - Exutoire en Seine et station anti crue et dépollution des eaux

### 2.2 Lutte et prévention contre le bruit, particulièrement aux abords des voies de transit

- Développement du réseau TC et diminution du trafic automobile
- Reconquête de la RD 5 en boulevard urbain
- Implantations économiques adaptées
- Prise en compte des nuisances générées par le trafic actuel et à venir dans les projets d'aménagement, en vue de favoriser des pièces calmes dans les constructions, ainsi que des zones calmes

### 2.3 Prise en compte des contraintes sanitaires et financières liées à la pollution des sols pour définir les projets d'aménagement

Enjeu majeur sur un territoire historiquement industriel, le niveau et la localisation des pollutions restent à ce stade non connus précisément. Les aménagements urbains à venir devront intégrer cette problématique en amont, afin de bien calibrer les actions de dépollution comme les développements urbains prévus, à ajuster éventuellement en fonction des pollutions résiduelles.

### **Objectif 3 : Développer une stratégie énergétique transversale appuyée notamment sur les capacités en géothermie de la vallée**

#### **3.1 Agir sur la production et la distribution d'énergie**

- 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 des centrales électriques) et en ne conservant pas les activités incompatibles avec l'intensité urbaine (centrale à charbon, dépôt pétrolier).
  - Fermeture du dépôt pétrolier sans obérer les capacités d'approvisionnement de la zone agglomérée de la région Île-de-France.
  - Reformatage des activités d'EDF-RTE sur les Ardoines
  - Réflexions à mener sur la mise en souterrain des lignes haute tension
- Diminuer la part des énergies fortement émettrice de GES et valoriser le potentiel productif d'énergie durable du territoire compatible avec la ville dense et intense, en s'appuyant notamment sur le potentiel géothermique du territoire, déjà exploité à Alfortville, où la géothermie est la principale source du réseau de chauffage urbain (préciser la part)
  - Développement de la géothermie sur le secteur des Ardoines : création de deux stations géothermiques dans les ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines, conçues selon un nouveau modèle de centrale de production énergétique cherchant à mettre en œuvre un développement innovant appliqué
- Développer des solutions innovantes pour gérer de manière fine la production et la distribution d'énergie (smart grids)
- Maintenir et développer les réseaux de chauffage urbain, très présents sur le territoire, et qui présentent de nombreux avantages en terme de fonctionnement : mutualisation des coûts, possibilité de changement d'énergie, sécurité de la source de production.

#### **3.2 Réduire les consommations énergétiques**

- Maîtriser les consommations d'énergie liées aux projets urbains (construire des bâtiments performants ; encourager une mobilité plus durable et notamment par la valorisation des espaces et cheminements verts, le maillage autour des gares et de part et d'autre de la Seine et la gestion des déchets minimisant l'usage des camions, le transport fluvial ; faire évoluer la production industrielle lourde – comme par exemple le reformatage des activités EDF)
- Envisager la réhabilitation énergétique du bâti ancien (logements ou activités)





# **TITRE III**

## **PROGRAMME DES ACTIONS, OPÉRATIONS D'AMÉNAGEMENT, PROJETS D'INFRASTRUCTURES NÉCESSAIRES À LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS DU CONTRAT**



Le titre III constitue « le programme des actions, opérations d'aménagement, projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des objectifs du contrat » qui « mentionne, à titre indicatif, les actions, opérations, projets et financements contribuant à la mise en œuvre des objectifs du contrat de développement territorial auxquels peuvent être associés, à raison de leurs compétences, d'autres collectivités territoriales et organismes, et qui font ou peuvent faire l'objet de conventions distinctes passées entre ces collectivités et organismes et tout ou partie des signataires du contrat. »<sup>8</sup>

Ce CDT ne fixe pas de liste de Zones d'Aménagement Différé.

Ce présent titre est accompagné de fiches actions, qui précisent les rôles de chacune des parties et les moyens associés. Les projets présentés dans les fiches-actions sont susceptibles d'évolutions, et ce dans des délais très courts. Le CDT fait état des objectifs et priorités du territoire pour les 15 prochaines années. Les fiches actions adossées à ces objectifs décrivent quant à elles les projets, opérations, partenariats et financements suffisamment avancées à ce jour. Les réflexions portées sur certaines ambitions n'étant pas suffisamment avancées, une partie des objectifs pointés dans le titre II ne font pas l'objet de fiches action, celles-ci seront ajoutées à mesure des réactualisations du Contrat de Développement Territorial et de l'avancée des réflexions.

## **O. Stratégie foncière, reformatage et modernisation des grands services industriels de la métropole**

Le choix est fait de développer d'une part des démarches partenariales avec les grands opérateurs du territoire et de travailler d'autre part de façon générale la stratégie foncière à l'échelle du CDT.

### Travailler la stratégie foncière à l'échelle du CDT, en partenariat avec l'État, l'EPFIF, le SAF 94 et la Caisse des Dépôts et Consignations

La mise en œuvre des orientations du CDT des Grandes Ardoines - une ville mixte, équilibrée, des projets urbains autour des gares et plus largement des pôles structurants de transports (TZEN5, tramway sur la RD 5, etc.) - doit s'accompagner d'un travail de stratégie foncière à l'échelle du CDT, en partenariat avec l'État, l'EPFIF, le SAF94 et la Caisse des Dépôts et Consignations, qui interviennent déjà sur le territoire.

Les enjeux identifiés sont les suivants :

- Elaboration d'un état des lieux partagé
- Maitrise de l'évolution des couts du foncier dans un contexte de spéculation foncière et immobilière forte avec l'arrivée du Grand Paris Express (phénomène déjà en actions en 2012-2013, qui s'accroîtra d'ici 2020-2025)
- Organisation du territoire pour la mise en place d'une veille foncière, de conventions partenariales et foncières ainsi que d'outils partagés, convergents vers un développement urbain équilibré (développement et maintien de PME-PMI, logements, équipements...).

Les pistes de travail et moyens associés pourraient être les suivants :

---

<sup>8</sup> Décret n° 2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial prévus par l'article 21 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

- la constitution d'un Observatoire du foncier mutable pour une meilleure connaissance partagée du foncier mutable, l'actualisation de l'état de fonciers publics et la mise à jour de l'inventaire des fonciers publics à mobiliser dans le cadre de l'effort de construction d'immobilier d'entreprises et de logements ; cet observatoire pourrait être constitué en lien avec l'observatoire des marchés fonciers et immobiliers aux abords des gares du Grand Paris mis en place par l'État, la Société du Grand Paris et la Chambre des notaires de Paris en 2013,
- la mise en place de procédures spécifiques sur du foncier identifié comme stratégique pour le développement urbain des Grandes Ardoines (DUP dépôt pétrolier notamment),
- des conventions particulières et partenariales sur le foncier mutable public et « para-public » (État, EDF, RFF-SNCF, Ports de Paris...),
- des conventions foncières existantes avec l'EPFIF et le SAF94 à redéfinir (durée de portage, montants...),
- la prise en compte des outils mis en place par la CDC sur les questions foncières (intervention CDC sur d'autres CDT),
- la convergence des documents de planification urbaine (du SDRIF aux PLU) pour contribuer à maîtriser les potentialités foncières mutables, en lien avec les projets urbains du territoire.

#### Mettre en œuvre la DUP en vue de la fermeture du dépôt pétrolier des Ardoines

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. Compte tenu de l'impact du dépôt pétrolier sur l'aménagement du territoire des Grandes Ardoines et les opérations de ZAC engagées, son transfert est une obligation et le transfert des activités à engager le plus rapidement possible. Les services de l'Etat ont conduit une analyse vérifiant qu'une augmentation du taux de rotation de dépôts proches permettrait de conserver le même niveau d'activité en zone dense à capacité de stockage constante, sans pour autant créer de nuisances importantes au niveau des transports routiers. 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 "foncière". Toutefois l'initiateur d'une telle DUP ne peut être que l'État ou ses établissements. Une solution de portage est recherchée, conditionnée par le coût d'acquisition qui devra être estimé dans les délais les plus courts possibles.

#### Mettre en œuvre le protocole de partenariat entre EDF, RTE et l'EPA ORSA et poursuivre la dynamique pour une intégration exemplaire des outils de production et de transport électrique dans un véritable quartier de ville aux Ardoines.

Les parties s'engagent à contribuer à trouver un consensus autour des axes suivants :

- Trouver une implantation de l'outil de production électrique dans la zone centrale des Ardoines compatible avec le développement d'un projet urbain ambitieux,
- Rechercher la compacité et l'insertion architecturale et paysagère des installations existantes et projetées,
- permettre à la ville de se régénérer par une libération progressive et adaptée du foncier industriel improductif,
- valoriser la présence des installations comme composante du futur quartier.



En 2013, le travail portera sur :

- 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,
- des études de constructibilité sur le bloc usine EDF aux Ardoines,
- la poursuite de la recherche d'optimisation du site,
- la réalisation d'un inventaire du patrimoine électrique,
- la participation à des groupes de travail sur l'approvisionnement énergétique et les réseaux de chaleur.

Les parties s'engagent à le poursuivre dans les différentes phases d'évolution des projets.

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

Les parties au contrat s'engagent, à travers l'EPA ORSA, à poursuivre l'application du protocole RFF-SNCF, étape par étape, afin d'optimiser le fonctionnement et la géométrie de l'activité ferroviaire aux Ardoines, pour la rendre plus compacte et compatible avec l'évolution urbaine.

La Région Île-de-France y contribue par des financements dans le cadre du GP3. L'EPA ORSA, dans le cadre des conventions déjà passées avec RFF-SNCF, poursuit d'ores et déjà ce travail, et financera les études et les travaux qui restent sous maîtrise d'ouvrage RFF-SNCF afin d'aboutir in fine à la libération et la cession des terrains concernés.

Concernant le site Léon Geffroy, les négociations en cours avec la SGP pourraient permettre d'implanter en complément d'un Site de Maintenance des Infrastructures un ensemble garantissant un développement économique et urbain conforme au développement attendu pour l'ensemble du quartier.

#### Engager une démarche partenariale sur le devenir des ports du territoire

Les parties s'engagent à travailler avec Ports de Paris et les gestionnaires de la voie d'eau afin de poursuivre les échanges déjà menés, ainsi qu'avec la SGP, les aménageurs et les entreprises existantes, à la modernisation des ports d'Alfortville et de Choisy-le-Roi pour les rendre plus urbains, et notamment à l'ouverture des plateformes sur la ville, à l'accès à l'eau pour les piétons et cyclistes en bordure de Seine en lien avec les quartiers alentours, à la compacité des installations portuaires, au maintien d'une activité liée à l'utilisation de la voie d'eau tout en réduisant les nuisances, à la diversité des fonctions en bordure du fleuve (économique, récréative, écologique...).

Les parties articuleront cette démarche avec le travail engagé par Ports de Paris sur l'ensemble du bassin de la Seine, et plus particulièrement sur la Seine Amont dans le cadre de l'élaboration du Schéma de Services Portuaires. La démarche proposée dans le CDT pourra ainsi être la déclinaison à l'échelle du CDT du schéma élaboré, et mener à l'engagement des préféralités nécessaires ou de conventions avec le port sur la qualité des espaces publics.

En prévision des chantiers d'ampleur sur le secteur des Grandes Ardoines, il est par ailleurs envisagé une étude pour la création d'une plateforme fluviale sur les Ardoines destinée dans un premier temps aux matériaux de chantier et intégrée dans son environnement urbain. La phase d'étude bénéficie de financements de l'État dans le cadre d'Ecocité. Les parties au contrat travailleront, avec l'EPA ORSA et les acteurs économiques du territoire qui le souhaitent, au suivi de cette étude et donc à la programmation et l'implantation de la plateforme.



## 1. Engagements sur des secteurs pré-opérationnels et opérationnels

### Poursuivre la réalisation des ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines

Des équipes d'architectes urbanistes coordinateurs ainsi que de nombreuses Assistances à Maîtrise d'Ouvrage spécialisées qui se coordonneront sur ce projet de grande ampleur (AMO Programmation, Environnement, Hydraulique, Commerce, Accompagnement des entreprises, Déplacement/Stationnement, bureaux d'études spécialisés sur les questions de pollution) ont été sélectionnées fin novembre 2012 sur chacune des ZAC. La phase des dossiers de création et des premières concertations étant terminée, l'EPA ORSA poursuit le travail engagé avec tous les partenaires afin de livrer les dossiers de réalisation fin 2013. Les premières consultations d'opérateurs sur les premiers secteurs opérationnels identifiés seront lancées courant 2013. Le plan guide approuvé en 2009 sera remis à jour en fonction des avancées des groupes de travail avec EDF, Sanofi, et les autres grands opérateurs.

En termes de financements, la Région Île-de-France s'est d'ores et déjà engagée, sur les premiers temps du projet, à financer en partie, dans le cadre du GP3, le reformatage des emprises ferroviaires et la remise en état des sols.

Par ailleurs, les bilans sont en cours d'élaboration et constitueront l'une des pièces des dossiers de réalisation.

### Poursuivre la mise en œuvre de la ZAC Rouget de Lisle à Vitry-sur-Seine

La ZAC Rouget de Lisle, située dans le périmètre de l'OIN, a pour ambition, d'une part, d'achever la transformation de la RD 5, axe majeur de la commune et de la Seine Amont, en boulevard urbain, et d'autre part, de poursuivre la réalisation de l'Arc Sud de Vitry-sur-Seine entre la Seine et la RD 7. Le projet ambitionne de transformer ce secteur actuellement en friche en un véritable quartier mixte, vecteur de solidarité et de développement durable, en lien avec l'arrivée du tramway Paris-Orly. L'opération, qui a fait l'objet d'une contractualisation avec la Région Ile-de-France et l'État dans le cadre des GP3, poursuit sa mise en œuvre et doit s'achever à l'horizon 2017.

### Engager le renouvellement urbain à Vitry Centre en lien avec l'arrivée du Grand Paris Express

L'implantation du pôle multimodal métro Grand Paris Express / tramway Paris Orly au centre de Vitry fournit l'opportunité d'engager le renouvellement urbain des quartiers concernés (Grand Ensemble Ouest, dalle Robespierre), et notamment le traitement des questions de cohérence urbaine, de lien avec le grand paysage (Coteau, Parc des Lilas...) de redynamisation commerciale, de gestion urbaine de proximité, d'amélioration du parc de logement, d'accessibilité et de modernisation des équipements métropolitains et locaux.

La réalisation en 2013 d'un diagnostic social et urbain par la ville permettra de préparer l'élaboration, dans une étape ultérieure, d'un « plan guide » pour le renouvellement urbain. Le schéma d'aménagement retenu fera l'objet d'une concertation étroite avec les populations comme avec les partenaires institutionnels concernés.

### Poursuivre le travail engagé sur le projet de ZAC du Lugo à Choisy-le-Roi

Suite à la prise d'initiative de création de la ZAC du Lugo et au lancement de la concertation, les parties s'engagent, à travers l'EPA ORSA, à approfondir les études, notamment en matière de programmation mixte et équilibrée, avec entre autres le démonstrateur Graveleau. Une étude de réhabilitation de l'usine Hollander en nouvel équipement est menée par la ville de Choisy-le-Roi afin de définir la vocation future de l'usine, qui pourrait devenir un équipement culturel de rayonnement majeur. Véritable nouveau quartier de ville, jouxtant des opérations déjà engagées avec la ZAC du Docteur Roux et le renouvellement du centre-ville choisyen, cette opération

s'inscrira dans la continuité des ZAC des Ardoines, du futur franchissement de Seine et de la liaison RD 5-RD 6.

La Région Île-de-France s'est d'ores et déjà engagée, sur les premiers temps du projet, à financer en partie, dans le cadre du GP3, les études de maîtrise d'œuvre et la remise en état des sols.

#### Poursuivre l'aménagement urbain de la ZAC du Port à Choisy-le-Roi

Située à proximité immédiate de la gare du RER C, la ZAC du Port s'inscrit dans une dynamique métropolitaine à travers la programmation en cours, l'offre tertiaire proposée et sa conception et sa réalisation par des équipes d'architectes urbanistes de renom, aujourd'hui sélectionnés dans le cadre du Grand Paris. Ce développement urbain, sur d'anciens terrains industriels dont le dépôt pétrolier Shell, achève sa reconversion pour donner lieu à un véritable quartier de ville, mixte et solidaire. Les aménagements relatifs à la Médiathèque, sélectionnés par l'État dans le cadre du programme Ecocité, par la DRAC et la Région Île-de-France, participent au renouvellement de l'offre culturelle du territoire, dans une logique forte de développement durable. Le projet de l'aménagement des berges de Seine, en lien avec Ports de Paris et Voies Navigables de France, poursuivra l'ouverture déjà engagée du quartier vers le fleuve, tout en accompagnant la végétalisation des berges et leur reconquête écologique.

#### Poursuivre la mise en œuvre du renouvellement du centre-ville à Choisy-le-Roi

Le centre-ville de Choisy-le-Roi, situé au cœur du périmètre de l'Opération d'Intérêt National et inscrit en site ANRU, connaît une première transformation urbaine entre 2008 et 2014. Le projet, dans sa phase 2, ambitionne une transformation complète des derniers îlots structurants (tête de pont de Choisy-le-Roi et carrefour Rouget de Lisle) en lien avec l'arrivée du tramway Paris-Orly et la transformation de la RD 5, axe majeur de la commune et du territoire. L'opération pourrait poursuivre une programmation mixte, avec la revitalisation économique et résidentielle d'un quartier à proximité immédiate du pôle intermodal de Choisy et du projet des Ardoines, pour s'achever en 2025.

#### Poursuivre la mise en œuvre du développement urbain du quartier Sud à Choisy-le-Roi

Fort de plus de 1 500 logements à construire d'ici 2020, le quartier Sud de Choisy-le-Roi se décompose en plusieurs opérations d'aménagement mixant en sus activités économiques, dont un Centre de l'Entrepreneuriat, offres nouvelles de services commerciaux et d'équipements de proximité (un groupe scolaire, un gymnase, un nouveau marché forain, nouveaux espaces verts s'inscrivant dans la trame verte et bleue communale...).

Le développement urbain de ce quartier repose entre autres sur des dynamiques de renouvellement urbain et la requalification d'une zone d'activités économiques datant des années 1960. Il s'appuie d'une part sur l'arrivée du tramway Paris-Orly et l'axe de la RD 5, boulevard structurant du territoire de la Seine-Amont et de Choisy-le-Roi en particulier, et la réalisation de la ligne 14 du réseau du Grand Paris d'ici 2025. Son potentiel s'inscrit d'autre part dans le cadre du franchissement de Seine entre Villeneuve-Saint-Georges et Orly, inscrit dans le SDRIF et la mise en souterrain de lignes à haute tension, contraintes fortes de nouveaux développements tout comme aux Ardoines.

#### Assurer la cohérence des différents quartiers en évolution du Sud d'Alfortville

Le Sud d'Alfortville, enclavé entre les voies ferrées du RER D, la Seine et l'A86, en position d'interface des projets urbains d'envergure des Grandes Ardoines et du pôle Pompadour en rive droite, est constitué d'un ensemble de quartiers au fonctionnement très différent, mal reliés entre eux et au reste de la ville. La ville d'Alfortville souhaite donc pouvoir mettre en cohérence

les différents quartiers du sud, et mènera une étude qui permettra de valoriser leur potentiel de développement.

Cette réflexion intégrera la mise en œuvre des projets d'infrastructures à l'étude : la liaison RD 5-RD 6 et notamment le franchissement de Seine et du RER D reliant Alfortville à Maisons-Alfort et Créteil, et le Grand Paris Express qui desservira Alfortville à la gare de Vert de Maison.

Le site ex-BHV et le centre commercial du Grand Ensemble illustreront les premiers cette démarche de poursuite du renouvellement urbain du sud communal, offrant une accroche de développement est - ouest au débouché du futur franchissement de Seine et dans le prolongement immédiat de la future gare GPE, et répondant à des enjeux de création de logements (programme mixte), de développement économique et de désenclavement des quartiers (renforcement du réseau viaire, maillage des liaisons douces ...).

## 2. Les transports

Le développement du réseau de transports en commun et la réalisation des nouveaux franchissements de Seine et faisceaux ferrés constituent des leviers fondamentaux du projet de territoire des Grandes Ardoines.

### Mise en œuvre de la ligne rouge / ligne 15 sud du Grand Paris Express (Société du Grand Paris)

Le schéma du réseau de métro automatique du Grand Paris ainsi que l'interface de ce nouveau réseau avec la modernisation du réseau existant et les autres projets de transport collectif ont été définis lors du protocole d'accord relatif aux transports publics en Île-de-France du 26 janvier 2011 puis approuvé par le décret du 24 août 2011. L'allocution du Premier Ministre du 6 mars 2013 a défini les contours du Nouveau Grand Paris et a fixé l'horizon du métro achevé d'ici 2030. Il a également défini les principaux éléments du phasage de réalisation de ce réseau de métro en interface avec la réalisation des autres projets de transport (tramway, prolongement de lignes de métro existantes...) et l'amélioration du réseau existant, notamment le réseau de RER. Ce phasage prévoit la mise en service de la ligne 15 (sur le CDT Grandes Ardoines, ancienne ligne rouge) à horizon 2020.

Cette nouvelle desserte permettra une accessibilité démultipliée ; une offre de transports diversifiée devra permettre de desservir finement le territoire environnant et généralisera le recours aux transports alternatifs.

Les signataires souhaitent insister sur la nécessaire qualité des interconnexions, de l'intermodalité, sur la desserte des deux côtés des voies ferrées (pont), ainsi que sur la qualité urbaine des gares et des espaces publics attenants nécessaire à la desserte des populations et des emplois existants et au développement des quartiers en termes résidentiels et économiques.

### Améliorer la desserte des RER C et D

Selon les termes du protocole d'accord relatif aux transports publics en Île-de-France en date du 26 janvier 2011 et de la convention particulière pour la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs approuvée par l'État et la Région en septembre 2011 qui constitue, de fait, un avenant au contrat de projets État-Région pour la période 2011-2013, l'État et la Région se sont engagés à moderniser les RER, et notamment le RER C et le RER D, qui doivent optimiser la desserte des gares de Seine Amont Nord au plus vite afin de donner du sens au développement des Grandes Ardoines.

Le doublement de la fréquence à Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine sera effectif dès 2014 ; concomitamment à l'arrivée du Grand Paris Express, il est nécessaire que les trains rapides

desservant l'Essonne et la Seine et Marne s'arrêtent aux gares de la ligne rouge / ligne 15 (Ardoines et Vert-de-Maisons). Renforcer la desserte de ces territoires sans pénaliser le fonctionnement de la ligne dans son ensemble est un axe de travail prioritaire pour le développement territorial des Grandes Ardoines.

Les signataires du contrat confirment leur attachement à ces projets qui conditionnent le développement du territoire et demandent que l'amélioration de la desserte puisse avoir lieu durant la première phase du contrat.

#### Prolongement de la ligne 10 du métro

Au vu des développements urbains conséquents envisagés sur le territoire de la Seine amont, le prolongement de la ligne 10 du métro apparaît indispensable pour accompagner cette importante densification. Ce prolongement est envisagé en deux temps dans le projet de SDRIF en cours de révision.

La ligne 10 aboutira dans un premier temps dans le quartier du Port à Ivry-sur-Seine, à proximité immédiate du nord d'Alfortville à la confluence de la Seine et de la Marne. Avec ce prolongement, le nord d'Alfortville verrait son accessibilité et son attractivité s'améliorer considérablement par une desserte efficace vers l'est (RER D Alfortville – Maisons-Alfort et ligne 8 Ecole Vétérinaire) et vers l'ouest (terminus provisoire de la ligne 10 au Carrefour Gambetta). Dans une deuxième phase, son prolongement est envisagé jusqu'au réseau du Grand Paris Express en interconnexion à la gare des Ardoines.

Des crédits État-Région sont prévus dans la convention spécifique transport pour étudier ce projet. Les villes et le Conseil Général demandent que les études de DOCP soient lancées pour la première phase du prolongement à Ivry-Gambetta, et que des études de préféabilité soient également lancées pour la seconde phase jusqu'aux Ardoines.

#### Mise en œuvre du tramway Paris-Orly Ville sur la RD 5

Le Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) du tramway Paris-Orly (TPO, sur la RD 5) a été approuvé en Conseil du STIF en avril 2012, pour une mise en service à horizon 2020. Le TPO permettra notamment une interconnexion avec la gare Vitry-Centre du réseau Grand Paris Express. Le projet figure dans la Convention particulière transport État-Région 2011-2013 et est inscrit au Contrat Particulier Région Département (CPRD) 2009-2013. Il fait l'objet d'une convention de financement entre l'État, la Région Île-de-France, le Conseil Général du Val-de-Marne et le Syndicat des Transports en Île-de-France pour réaliser les études entre la Porte de Choisy et Orly-Ville Fer à Cheval. Le plan de financement des travaux reste à définir. Les collectivités souhaitent que ce tramway puisse un jour desservir la plate-forme d'Orly. La Région s'est engagée à ce que des études soient menées afin d'étudier le possible prolongement à terme de ce tramway jusqu'à la plateforme aéroportuaire d'Orly.

Une Charte urbanisme-transports est actuellement en cours d'élaboration (financements GP3 et pilotage Association Seine Amont Développement).

#### Mise en œuvre du TZen 5 « Vallée de la Seine »

Le Dossier d'Objectifs et Caractéristiques Principales (DOCP) du TZen 5 sera présenté prochainement au Conseil du STIF pour une mise en service à horizon 2020.

Le TZen 5 « Vallée de Seine », qui doit circuler entre Bibliothèque François Mitterrand et Choisy-le-Roi, est une opération inscrite au Contrat Particulier Région Département (CPRD) pour la première tranche (aménagement du site propre entre la rue Bruneseau à Paris et la place Gambetta à Ivry) et au GP3 pour un tronçon dans la continuité (entre la place Gambetta et le quai Pourchasse à Ivry) ; le financement du reste du projet au cœur des Grandes Ardoines reste à définir.

Le travail partenarial engagé pour la mise en œuvre du TPO et du TZen 5 vise une efficacité de ces lignes et un effet d'entraînement sur l'aménagement des espaces publics, y compris lors des étapes de préfiguration.

Les signataires du contrat s'engagent à soutenir la réalisation du TPO et du T Zen 5 jusqu'à leur livraison. Aucune participation financière de l'État n'est attendue sur le projet de TZen 5 « Vallée de la Seine ».

#### Les gares de la ligne rouge / ligne 15

##### *Créer le pôle multimodal des Ardoines*

Les signataires portent l'ambition de faire du pôle multimodal des Ardoines un moteur de la mutation urbaine et économique du territoire. Pour cela, les interconnexions du Grand Paris Express avec le RER C ainsi qu'avec les modes de déplacement de surface devront être optimales et la gare existante mise à niveau.

L'EPA ORSA, aménageur de la ZAC Gare Ardoines, travaille avec la SGP, le STIF et de façon partenariale avec les parties au contrat à l'optimisation de l'accessibilité du site, des continuités piétonnes depuis le parvis, à la valorisation de l'accès depuis le pôle gare des deux côtés des voies ferrées du RER C (par un travail d'optimisation technique et financière du système de franchissement des voies ferrées par les différents modes de transport) et au traitement des limites du site en créant des espaces publics de qualité.

##### *Renforcer le pôle gare de Vert-de-Maisons*

La réalisation de la gare Grand Paris Express du Vert de Maisons sera finalisée avec la SGP, en cohérence avec les enjeux d'adaptation de la gare actuelle et les projets de création des ouvrages de franchissement de Seine et des voies ferrées de la liaison RD 5-RD 6 dans l'objectif :

- de garantir une interconnexion de qualité avec une amélioration de la desserte,
- de poursuivre le renouvellement urbain des quartiers du sud d'Alfortville dans le périmètre immédiat de la gare comme plus largement à l'échelle du sud de la ville, dont les accès à la gare constitueront un enjeu majeur, notamment pour le quartier Langevin et l'ensemble des sites mutables,
- de travailler à l'ancrage du développement du grand territoire et notamment aux perspectives que cette gare pourra apporter aux habitants et entreprises situées sur cette partie du territoire.

La Ville d'Alfortville souhaite que le renforcement du pôle de la gare passe également par l'aménagement d'un parvis de gare, qui faciliterait les accès, l'entrée et l'insertion urbaine de la gare.

##### *Vitry Centre*

La mise en service du Grand Paris Express à Vitry Centre, en interconnexion avec le tramway Paris Orly sur la RD 5 et en lien avec le renouvellement urbain des quartiers alentours (Grand Ensemble Ouest, dalle Robespierre...), demande l'engagement d'une réflexion partenariale entre la SGP, le STIF et les collectivités locales, au premier rang desquelles la ville de Vitry-sur-Seine. Il s'agira notamment d'inscrire la création du pôle multimodal dans une réflexion et un périmètre élargis susceptibles de prendre en compte les problématiques d'interconnexion, de circulations douces, de rabattement, de maillage et de qualité des espaces publics, d'intégration au grand paysage (Coteau), de prise en compte de la dimension culturelle de la RD 5 « boulevard des Arts ».

### Les gares existantes à renforcer

#### *Poursuivre le réaménagement de la gare de Choisy-le-Roi*

La gare de Choisy-le-Roi poursuivra sa transformation et sa modernisation, avec l'amélioration de la gare existante et de son accès à l'est, en lien avec la réalisation d'un nouveau parvis de la gare dans le cadre de la ZAC du Port. Inscrite au programme Impaqt (STIF-SNCF), cette action s'achèvera avant 2015.

#### *Réaménager la gare RER C de Vitry*

Avec l'amélioration de la fréquence du RER C et le développement d'un nouveau quartier mixte dans le cadre de la ZAC Seine Gare Vitry dont le dossier de réalisation est en cours de constitution, il est indispensable d'engager le réaménagement de la gare pour permettre l'interconnexion RER/bus, gérer le rabattement et surtout pour faire de ce secteur une rotule entre l'Ouest et l'Est, entre la ville existante et les développements à venir. Ceci passe par la création d'espaces publics attractifs et qualitatifs de part et d'autre du faisceau ferroviaire, par le réaménagement de la place Pierre Sénard, par un nouveau maillage de liaisons douces, y compris en franchissements des voies ferrées...

Dans le cadre du schéma directeur du RER C, une enveloppe de 70 M€ est dédiée à la réalisation d'un programme portant sur certaines gares de la ligne, dont celle de Vitry-sur-Seine.

#### *La gare de Maisons-Alfort-Alfortville*

La gare de Maisons-Alfort-Alfortville est une des principales gares du secteur des Grandes Ardoines en termes de desserte et de fréquentation. Ce rôle va être conforté avec l'augmentation de fréquence envisagée fin 2013.

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, notamment par des travaux de mise en accessibilité prévus entre 2014 et 2017 (financés par la Région, le STIF et RFF/SNCF) et des travaux de modernisation de la gare, dont le financement est attendu.

### Anticiper l'intermodalité future sur le territoire

Les réseaux de surface devront être pensés en articulation avec les réseaux lourds et dans l'optique d'une desserte maximale du territoire, ce qui passe par l'efficacité des transports en commun, une optimisation des interconnexions, un rabattement efficace vers les gares, une articulation avec les liaisons douces favorisant les modes actifs. C'est pour cela que les parties jugent essentielle une étude permettant de définir avec les partenaires, ainsi que le STIF et la SGP, les besoins du territoire en matière de rabattement vers les nouveaux pôles d'interconnexion.

### Poursuivre l'aménagement de circulations douces

En lien avec la réalisation d'un réseau maillé de circulations douces (en interconnexion aux gares, centres-villes et principaux équipements publics), deux axes structurants à l'échelle du territoire de ce CDT paraissent aujourd'hui nécessaires à mettre en œuvre :

- l'achèvement de la Véloroute européenne n°3 (notamment sur le territoire de ce CDT, depuis la passerelle Grt-Gaz entre Vitry-Alfortville incluse, jusqu'à la limite communale sud de Choisy)
- l'itinéraire cyclable entre Créteil et Choisy sur la RD86 (notamment le projet de passerelle cyclable adossée au pont de Choisy)



La Région et le Département se sont d'ores et déjà engagés à financer certains tronçons à travers notamment le CPER/GP3.

#### Mettre en œuvre la nouvelle liaison RD 5 – RD 6 et ses franchissements

La réalisation de cet axe structurant, constitue un levier fondamental du projet des Grandes Ardoines et apportera une amélioration des conditions de déplacements sur l'ensemble du territoire de la Seine Amont grâce à ses trois nouveaux franchissements (sur la Seine et les deux faisceaux ferrés RER C et RER D). Cette nouvelle liaison participera au désenclavement des principaux sites de projets portés dans ce CDT et structurera une nouvelle dynamique de développement à l'échelle départementale entre la ville préfecture de Créteil et la ville de Vitry-sur-Seine. De premières études de faisabilité de la liaison RD 5-RD 6, notamment du futur pont sur la Seine, 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/GP 3.

La poursuite de ces études, visant à définir la conception de cet axe structurant et de ses trois franchissements, doit être menée dès 2013 afin de disposer d'une évaluation technique et financière permettant de définir les modalités d'engagements financiers des partenaires pour la réalisation de cette liaison et garantir ainsi un phasage cohérent avec l'arrivée du Grand Paris Express et des premiers projets urbains sur le territoire du CDT des Grandes Ardoines.

Le Conseil Général du Val-de-Marne et l'EPA ORSA, avec le concours financier de la Région Ile-de-France, se sont engagés par convention à ouvrir ensemble un concours en 2013 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 ponts du RER C et de Seine. Il est convenu que l'EPA ORSA assurera la maîtrise d'ouvrage du franchissement des voies ferrées sur le RER C et le Conseil Général celle du pont de Seine. Le Conseil Général mènera les études complémentaires sur le lien entre la gare des Ardoines et la RD 5 avec la ville de Vitry-sur-Seine, et le lien entre le pont de Seine et la RD 6, avec la ville d'Alfortville et l'agglomération Plaine Centrale du Val-de-Marne.

#### Etudier l'insertion urbaine et la desserte de l'autoroute A 86 et de son échangeur

Axe majeur, l'A86 contribue au développement du territoire et à son attractivité, en particulier des ZAC des Ardoines sur Vitry-sur-Seine et du Lugo à Choisy-le-Roi. A ce titre, son échangeur devra faire l'objet d'études complémentaires. Une étude de l'insertion urbaine d'un axe du réseau viaire magistral et de son échangeur sur lequel s'appuient les projets de développement du territoire, en particulier les démonstrateurs économiques, sera conduite.

### **3. Développement économique et formation**

#### **Développement économique**

##### Construire l'Incubateur Pépinière Hôtel d'Entreprise

Les parties au contrat s'engagent, à travers l'EPA ORSA, à identifier un porteur scientifique du projet afin d'en assurer la légitimité et la promotion auprès des différents partenaires, et 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. L'État pourra contribuer, dans le cadre d'Ecocité, au montage et au financement de l'IPHE dès lors que le projet le permettra, ainsi que la Région au titre du GP3 (pour les études et travaux de viabilisation/dépollution).

### Construire une offre de locaux d'activités dense au sein d'îlots mixtes et innovants (Graveleau, Seine Cavell, ED Dachser, Léon Geffroy).

Les parties s'engagent, à travers l'EPA ORSA, à travailler à la programmation, au montage économique et à l'implantation d'ensembles immobiliers en zone dense, surfaces économiques mixtes à des prix accessibles aux PME-PMI du territoire et intégrées dans le projet urbain des ZAC.

L'État pourra contribuer, dans le cadre d'Ecocité, au montage et au financement des démonstrateurs dès que les projets seront stabilisés techniquement, juridiquement et financièrement.

Concernant le site Léon Geffroy, les négociations en cours avec la SGP pourraient permettre d'implanter en complément d'un Site de Maintenance des Infrastructures un ensemble garantissant un développement économique et urbain conforme au développement attendu pour l'ensemble du territoire.

### Veiller à un accompagnement économique des acteurs du territoire

Les parties s'engagent à mobiliser leurs services pour un développement économique diversifié, permettant le maintien et l'accueil de PME-PMI artisanales et industrielles. Les parties prendront les initiatives adéquates (groupes de travail, partenariats avec d'autres acteurs du territoire) afin d'échanger autour de ces enjeux et de déterminer la stratégie commune.

La Communauté d'Agglomération de la Plaine Centrale en lien avec la Ville d'Alfortville lancera une réflexion sur le positionnement du développement économique de la Ville et l'intégration de celui-ci dans le développement urbain lié notamment à l'arrivée du Grand Paris Express sur Vert de Maisons.

Dans l'optique d'anticiper les premiers temps du projet, l'EPA ORSA et la ville de Vitry-sur-Seine, en lien avec la communauté d'agglomération Seine Amont, mettent en œuvre un accompagnement des entreprises implantées dans les secteurs d'aménagement des Ardoines, afin de les aider à trouver la stratégie optimale d'implantation pour les années à venir. Cet accompagnement doit permettre de favoriser et de faciliter la relocalisation des PME PMI productives dans les ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines, dans une logique de compactage de leur activité, et donc en lien avec la production d'une offre immobilière adaptée et attractive pour ces entreprises comme pour des entreprises extérieures.

### Fédérer les grandes entreprises du territoire (Sanofi, Air Liquide, Groupe Artélia, EDF, STEF, RFF, SNCF...)

Prenant en compte les atouts économiques majeurs du territoire, les parties s'engagent à mettre en place un partenariat avec les grands acteurs économiques des Grandes Ardoines, dans le but de créer un espace d'échange afin de partager les enjeux de la ville productive des Grandes Ardoines, de son maintien en zone dense, de la coexistence avec des quartiers mixtes et denses, et afin de mettre en œuvre des actions sur le territoire relevant par exemple de l'appropriation de l'identité de la ville industrielle par les habitants et les travailleurs, ou encore du maillage du territoire en transports ou de son lien à la Seine.

### Ancrer le cluster « Eau-Milieus-Sols » en Seine Amont

Le territoire de Seine-Amont possède de nombreux atouts dans la filière Eaux-Milieus-Sols avec la présence de trois usines de production d'eau potable, de laboratoires de recherche, de groupes internationaux et de nombreuses PME-PMI. C'est à titre que les parties en présence ont lancé des études de faisabilité pour la mise en œuvre d'un cluster de cette filière, en s'appuyant entre autres sur les projets en cours sur Choisy-le-Roi et Aquafutura à Ivry-sur-Seine. Cette première phase a été reconnue comme une initiative de développement économique structurante pour le

territoire et la métropole. Il fait l'objet de subventions de l'État dans le cadre de l'Appel à Projet «Grand Paris » de la Direccte.

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

#### Créer un pôle de l'écoconstruction sur les Grandes Ardoines

- Étudier l'implantation d'un éco-campus à Vitry-sur-Seine

Face à la pénurie de formations dans le BTP en Seine Amont et à la nécessaire anticipation des mutations des métiers du bâtiment liées aux objectifs environnementaux de plus en plus exigeants, l'EPA ORSA étudiera, avec les Compagnons du devoir et la ville de Vitry-sur-Seine, la possibilité de l'implantation d'un éco-campus à Vitry-sur-Seine.

- Construire un centre de ressources « écoconstruction - génie climatique » à Alfortville (site de l'ex-BHV)

Le projet d'aménagement du site ex-BHV au sud d'Alfortville a permis de faire émerger l'opportunité de construire un centre de ressources en lien avec le Lycée Maximilien Perret et le GEFEN (Groupement d'Etablissements de Formation à l'Energie) . Ce centre de ressources permettra de renforcer le positionnement d'Alfortville et de Plaine Centrale sur la filière des éco-activités et notamment dans le domaine « Energie-éco-construction-génie climatique » en proposant des ateliers utilisés pour les formations du lycée, mais aussi des espaces mutualisés avec des entreprises de la filière éco-activités installées au sein d'un parc d'activités PME-PMI.

Un processus de travail a été engagé afin d'étudier la complémentarité de ces deux projets.

#### Élaborer une charte d'insertion

Les parties, qui portent d'ores et déjà des mesures destinées aux personnes rencontrant des difficultés d'insertion professionnelle, s'engagent à mettre en place une forme de collaboration qui pourra mener à mutualiser les expériences, élaborer une charte, assurer un suivi commun des emplois réservés.

#### Poursuivre la mise en œuvre du projet de pôle « Emploi-formation-recherche » sur le domaine Chérioux à Vitry-sur-Seine

Depuis 2006, le Conseil Général s'est engagé dans une démarche de revalorisation du domaine départemental Chérioux, dans l'ambition de créer un pôle emploi-recherche-formation et de préserver les qualités paysagères et environnementales du site, en partenariat avec les villes de Vitry-sur-Seine et alentours (Chevilly-Larue, L'Haÿ-les-Roses, Villejuif), la Région, la RATP, la CCIP, l'UPEC, le CNRS. Pour cela, le projet s'inscrit dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté départementale (ZAC créée par arrêté préfectoral le 25 février 2011). Le dossier de réalisation est en cours de finalisation et les travaux débiteront en 2015

#### Mettre en œuvre le projet de "Cité des métiers" à Choisy-le-Roi

Le Conseil Général a conduit les études d'opportunité sur ce projet de plateforme d'information dans les domaines de l'orientation, de la formation, de l'emploi et de la création d'activité, en partenariat avec l'ensemble des partenaires (CRIF, Education Nationale, Direccte, UT 94, Pôle Emploi, CMA 94, CCIP 94 ...), qui ont conduit à obtenir le label « Cité des Métiers ». Il sera décidé en 2013 de la question des moyens (financiers et humains) et du type de structure porteuse.

### Pérenniser une démarche partenariale sur la formation

Les parties s'engagent à pérenniser le groupe « Formation et accès à l'emploi », qui pourra notamment travailler sur certaines filières de formation, de la recherche à la production et pour tous niveaux de qualification, ainsi que sur le suivi des projets à l'étude ou en cours sur le territoire.

## **4. Développement résidentiel**

### Reconstruire le Foyer de travailleurs migrants Manouchian à Vitry-sur-Seine

Ce site est inscrit au plan quinquennal de traitement des foyers de travailleurs migrants depuis 2002. Sa reconstruction est considérée par l'ensemble des parties prenantes comme une priorité. Le projet consiste en une démolition du foyer actuel et sa reconstruction en deux ou trois résidences sociales, à capacité constante, en traitant la question des sur-occupants en dehors du territoire vitriot. La création des ZAC Gare Ardoines et Seine Gare Vitry permet de mettre en œuvre le projet.

### Démolition-reconstruction de la résidence sociale Coallia/Aftam à Alfortville

Il s'agit d'assurer la reconstruction d'une résidence sociale en état de vétusté avancée. Le projet intégrera une opération de démolition de la résidence actuelle et une opération de reconstruction avec échange de foncier sur le site. Cette opération comprendra 186 logements T1 (équivalents 62 logements sociaux). Ce projet s'intègre dans l'opération plus globale de reconquête du site ex-BHV et participera de la diversité du programme.

## **5. Équipements publics**

### Anticiper les besoins scolaires, culturels et sportifs

Des équipements sont déjà en cours de construction, d'autres restent nécessaires à l'échelle des quartiers, notamment des équipements scolaires. Les parties soulignent ainsi l'importance de l'anticipation des nouveaux besoins liés à la croissance démographique en rapport avec les projets d'aménagement, et donc de la définition d'une offre d'équipements adaptée aux besoins des populations pour accompagner la construction de logements et le développement économique.

## **6. Équipements commerciaux**

### Requalification du Centre commercial du 8 mai 45 sur Alfortville

Situé au sud d'Alfortville, dans le quartier ANRU dit du Grand Ensemble et à proximité immédiate de la future gare du Grand Paris Express, ce centre commercial fera l'objet dans les années à venir d'un projet de restructuration totale. Ce projet permettra de contribuer au désenclavement du quartier, de restructurer et réhabiliter le centre commercial en supprimant les locaux vides, en qualifiant ses abords et en créant de nouveaux locaux afin de répondre au mieux aux besoins des habitants.

## **7. Grands équipements et développement culturel des Grandes Ardoines**

### Réhabiliter l'usine Hollander qui pourrait devenir un pôle d'animation culturelle et artistique majeur

La ville de Choisy-le-Roi, en lien avec l'EPA-ORSA, poursuit le travail d'étude engagé sur la réhabilitation et la programmation culturelle de l'usine Hollander recensé par le service des patrimoines et de l'inventaire du Conseil Régional, afin de pouvoir définir son devenir et son rôle au sein du territoire en général et du quartier du Lugo en particulier. Témoignage important du passé industriel et architectural du XIX<sup>ème</sup> siècle, le bâtiment Hollander s'inscrit dans un environnement proche mutable à horizon 2018, en lien avec le TZEN 5 et le projet de ZAC du Lugo.

#### Organiser la transformation progressive de la Grande Halle en équipement majeur des Ardoines

Dans le cadre de la mise en œuvre de la ZAC Gare Ardoines, les parties portent l'objectif de transformer la halle ferroviaire en grand équipement métropolitain directement connecté au pôle multimodal Grand Paris Express/RER C/Tzen 5. L'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC doit permettre de définir une vocation métropolitaine pour ce site emblématique et d'identifier les conditions de réalisation du projet, en lien avec la création du pont sur les voies ferrées et avec les cessions de terrain envisagées dans le protocole foncier EPA – RFF – SNCF.

#### Développer l'offre d'équipements culturels du territoire

Avec le développement des Grandes Ardoines, les parties portent l'objectif de poursuivre l'aménagement culturel du territoire au service de la population, en complétant l'offre d'équipements dans une logique de complémentarité. L'un des premiers projets serait de doter la partie alfortvillaise du territoire d'un équipement culturel polyvalent proche de la gare du Vert-de-Maison, au cœur du quartier du Grand Ensemble, destiné à accueillir les locaux du Conservatoire à rayonnement intercommunal d'Alfortville et l'Espace culturel Jean Macé.

#### Imprimer l'art dans la ville

Les parties au contrat souhaitent contribuer à renforcer l'identité remarquable du territoire, en assurant notamment la présence d'œuvres d'art dans l'espace public, au contact direct des habitants et des salariés. Une attention particulière sera menée sur les opérations d'aménagement en cours ainsi que sur le boulevard des arts (RD 5) déjà représentatif de la présence de l'art dans l'espace public ; ainsi, l'objectif est tout d'abord d'élaborer et d'adopter une charte commune pour inciter les opérateurs à réserver 1% des budgets de travaux à la commande d'une œuvre d'art visible dans l'espace public, puis de valoriser la présence de ces œuvres auprès des habitants du territoire.

#### Favoriser la création sur le territoire

Les objectifs sont de préserver la présence d'artistes créant à partir du territoire, occupant souvent des locaux dans des conditions précaires, d'accompagner la présence de ces artistes et d'anticiper les enjeux de relocalisation lors de la mutation finale de leurs locaux. Un focus particulier pourra être effectué sur les zones en mutations.

#### Préserver le patrimoine historique et culturel du territoire

L'aménagement du territoire peut se mener tout en préservant le patrimoine existant, à condition de prendre en compte sa présence en amont, afin de ne pas entraver les nécessaires mutations. Ainsi, les parties au contrat s'accordent sur la nécessité de poursuivre le diagnostic patrimonial réalisé par le Conseil Régional et le Conseil Général, de mener des diagnostics en amont des projets et sur l'édition de chartes de bonnes conduites (concernant l'archéologie préventive, les bâtiments remarquables, le mobilier fluvial, etc.) ainsi que sur le souci d'un mobilier urbain « témoin » de l'histoire du territoire.

## 8. Environnement

Aménager les berges de Seine afin de contribuer à la préservation du milieu naturel du fleuve en recherchant à concilier les vocations : espaces publics et circulations douces, espaces naturels, acheminement des marchandises et valorisation culturelle

### Aménager le parc des berges aux Ardoines

Les parties au contrat partagent l'objectif de créer un parc en bord de Seine, dont une première partie au sein de la ZAC Seine Gare Vitry. Ce parc sera étudié en croisant les problématiques liées à l'eau, à la résilience du territoire en cas de crue, à l'aménagement des continuités des trames verte et bleue.

### Aménager les berges de Seine à Choisy-le-Roi

En lien avec Ports de Paris et Voies Navigables de France, la ville de Choisy-le-Roi souhaite pouvoir reconquérir les berges de Seine, à des fins de conciliation des usages (loisirs, promenade, renaturation...). Elle poursuivra le travail engagé pour concilier différents usages des berges de Seine, conjuguant végétalisation et reconquête écologique, prévention des risques inondations, activités de loisirs et économiques. Le projet de réaménagement des berges est d'ores et déjà inscrit dans le Contrat de bassin Seine-Amont.

### Aménager la Grève à Vitry-Ivry

Les parties au contrat partagent l'intérêt de préserver le site de la grève alluviale aux limites communales d'Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine, dernier site naturel avant Paris, tout en assurant une valorisation des berges et la continuité des cheminements. Le Conseil Général élabore actuellement les esquisses du projet en lien avec l'ensemble de partenaires du projet (Villes, Région, Agence de l'Eau, VNF, l'ONEMA, la DRIEE ...) afin d'envisager l'aménagement de ce site à partir de 2015

### Aménager les berges de Seine à Alfortville.

Dans le cadre de la valorisation de l'axe Seine, la ville d'Alfortville conduit une réflexion sur la valorisation des berges de Seine qui bordent la totalité de son territoire. Elle souhaite mettre œuvre un projet d'aménagement permettant le développement d'activités de loisirs, sportives et favorisant l'usage de promenade de cet espace. Cette réflexion intégrera également le devenir de l'actuel port d'Alfortville.

### Améliorer la collecte des déchets grâce à la mise en place d'une collecte pneumatique à Vitry-sur-Seine, en périmètre OIN

La Ville de Vitry met progressivement en œuvre la collecte pneumatique des déchets à l'échelle de la ville ; dans sa seconde phase, cet aménagement concerne le secteur des Ardoines. L'EPA ORSA et la ville travaillent à l'intégration de cette ambition dans les dossiers de réalisation des ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines. Le projet a été sélectionné dans le cadre du programme Ecocité – Ville de demain. L'État financera dans ce cadre une partie de l'ingénierie.

### Favoriser le recours aux ENR en exploitant la géothermie sur les ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines

D'une part, les logements des nouveaux quartiers seront raccordés au chauffage urbain et d'autre part l'utilisation des énergies renouvelables sera privilégiée, et notamment la géothermie. L'EPA ORSA et le syndicat intercommunal compétent (SICUCV) travaillent à la mise en œuvre de ce projet en lien avec les partenaires adéquats et les acteurs locaux de la production d'énergie.

#### Aménager une station exutoire aux Ardoines

Le Conseil Général porte la création d'une station de rejet des eaux pluviales en Seine, avec une fonction « dépollution de eaux » (études et réalisation), sur la partie sud du terrain Léon Geffroy à Vitry-sur-Seine en lien avec la ZAC Gare Ardoines. Il travaillera en étroite collaboration avec, la SGP et l'EPA ORSA et RFF-SNCF propriétaire du terrain, afin de concilier les contraintes d'aménagement du site aux fonctionnalités de cette station, tout en recherchant à réaliser un aménagement de l'îlot à la hauteur de l'ambition urbaine du projet des Ardoines.

### **9. Évaluation environnementale du Contrat de Développement Territorial**

#### Description de l'objet de l'Évaluation environnementale :

Les CDT doivent être soumis à une évaluation environnementale dont le contenu et la procédure sont précisés dans la circulaire du 12/04/2006 du Ministère en charge de l'environnement. Elle doit aborder différents aspects :

- Un résumé du contenu et des objectifs du CDT ;
- Une analyse de l'état initial du territoire : c'est un bilan environnemental du territoire du CDT sur les thèmes du milieu humain et du cadre de vie, de la biodiversité et des milieux naturels, de l'environnement physique et des ressources naturelles, des risques et nuisances pour la santé permettant d'identifier les principaux enjeux environnementaux du territoire ;
- Une analyse des effets probables de la mise en œuvre du CDT sur l'environnement ;
- L'exposé des motifs pour lesquels le CDT a été retenu au regard des enjeux environnementaux identifiés ;
- Des préconisations pour diminuer certains impacts en allant au-delà de la réglementation ;
- La mise en place d'un suivi environnemental ;
- Un résumé non technique constituant la synthèse de l'évaluation environnementale.

Elle a donc pour objet de renforcer la prise en compte de l'environnement en amont des projets, au stade auquel sont prises les décisions structurantes, et d'en assurer le suivi dans le temps, ceci en développant la consultation et l'information du public.

Il est à noter que le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) est désigné comme l'Autorité Environnementale pour les CDT. A ce titre, il émettra un avis sur le présent document, comme il l'a fait sur l'Évaluation Environnementale du Schéma de transport du Grand Paris en date du 26/08/2010.

#### Synthèse des incidences du projet sur l'environnement :

Concernant le cadre de vie, l'incidence du CDT est très positive. En effet, celui-ci renforce la qualité des espaces publics, prévoit l'aménagement des berges de Seine en conciliant ses différents usages et projette la création d'un espace vert de superficie importante.

Le projet de CDT a aussi un effet de désenclavement pour certains quartiers en créant des franchissements et engageant une mutation de l'occupation du sol de ses zones : cohabitation activités productives / développement de nouvelles formes de mixité dans les différents quartiers (existants, en mutation ou nouveaux quartiers). Plus généralement, le développement des zones d'habitat est réalisé en cohérence avec la desserte en transport en commun projetée : les zones densifiées se situent autour des futures gares du réseau du Nouveau Grand Paris.

Les nouvelles constructions devront respecter des réglementations qui réduisent les consommations en ressources naturelles (eau, énergie). Les réseaux d'assainissements nouveaux seront séparatifs et permettront une meilleure gestion de l'eau. Autre exemple, le respect de la réglementation thermique permet limiter les consommations énergétiques et ainsi les émissions de Gaz à Effet de Serre.

Le projet de collecte pneumatique devrait être un levier positif pour la gestion des déchets et notamment un atout pour la réduction des trafics futurs effectués pour la collecte.

Certains effets du projet sont négatifs à l'échelle du projet mais peuvent s'avérer positifs à une échelle plus globale. Par exemple, l'augmentation de la population va entraîner localement des consommations d'eau, d'énergie supplémentaires, ainsi que des émissions de polluants atmosphériques. Ces effets sont cependant compensés à l'échelle régionale car le territoire des Grandes Ardoines participe à la gestion de l'augmentation de la population d'Île-de-France attendue ces prochaines décennies.

Le fait de construire la ville sur la ville évite l'artificialisation des sols et limite l'extension urbaine. En effet, la croissance de la population en Île-de-France étant importante, la construction de nouveaux logements est nécessaire à l'accueil de ces nouvelles populations et les espaces disponibles à l'urbanisation se font rares.

La construction en zone inondable, dans le respect du PPRI, permet une protection minimale des biens et des personnes.



# Liste des fiches actions

## **1. Stratégie foncière, reformatage et modernisation des grands services industriels de la métropole**

01. Fermeture du dépôt pétrolier
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
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
04. Démarche partenariale sur les ports urbains de fret à mettre en place avec Ports de Paris et Voies Navigables de France
05. Plateforme fluviale des Ardoines

## **2. Engagements sur des secteurs pré-opérationnels et opérationnels**

06. ZAC Seine Gare Vitry à Vitry-sur-Seine
07. ZAC Gare Ardoines à Vitry-sur-Seine
08. Mise en œuvre de la ZAC Rouget de Lisle à Vitry-sur-Seine
09. Projet de renouvellement urbain en lien avec l'arrivée du métro Grand Paris Express « Vitry Centre »
10. Projet de ZAC du Lugo à Choisy-le-Roi
11. Choisy-le-Roi – ZAC du Port
12. Choisy-le-Roi – Centre-ville phase 2
13. Choisy-le-Roi – Quartier Sud
14. Projet d'aménagement du sud d'Alfortville

## **3. Les transports**

15. Mise en œuvre du tronçon Sud de la ligne 15 du Grand Paris Express
16. RER C
17. RER D
18. Prolongement de la ligne 10 du métro
19. Tramway Paris Orly Ville (TPOV)
20. T Zen 5 Vallée de la Seine
21. Pôle multimodal des Ardoines à Vitry-sur-Seine
22. Accès et aménagement de la gare « Vert de Maisons » à Alfortville
23. Réaménagement de la gare de Choisy-le-Roi
24. Réaménagement de la gare RER C de Vitry-sur-Seine
25. Gare RER D de Maisons-Alfort - Alfortville
26. Démarche prospective et concertée sur la redéfinition du réseau de déplacements du Val-de-Marne en lien avec le Grand Paris Express
27. Véloroute Européenne N°3
28. Piste Cyclable Choisy Créteil (RD 86) dont adossement du Pont de Choisy
29. Liaison métropolitaine RD 5-RD 6
30. Liaison métropolitaine RD 5-RD 6 - Séquence 1 : raccordement à la RD 5 par la trame viaire de Vitry-sur-Seine
31. Liaison métropolitaine RD 5-RD 6 - Séquence 2 : franchissement des voies ferrées au niveau de la gare des Ardoines
32. Liaison métropolitaine RD 5-RD 6 - Séquence 3 : le franchissement de la Seine
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

- 34. Liaison « Arc sud »
- 35. Etude 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

#### **4. Développement économique et formation**

##### *4.1. Développement économique*

- 36. Incubateur Pépinière Hôtel d'Entreprises (IPHE) à Vitry-sur-Seine
- 37. L'îlot Graveleau à Choisy-le-Roi
- 38. L'îlot Seine Cavell à Vitry-sur-Seine
- 39. Le secteur Descartes (anciennement ED-Dachser) à Vitry-sur-Seine
- 40. L'îlot Léon Geffroy à Vitry-sur-Seine
- 41. Etude de positionnement économique d'Alfortville
- 42. AMO accompagnement des entreprises sur les ZAC des Ardoines
- 43. Cluster « Eau-Milieus-Sols » en Seine-Amont

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

- 44. Implantation d'un éco-campus à Vitry-sur-Seine
- 45. Création d'un centre de ressources éco-construction – génie climatique à Alfortville
- 46. Charte d'insertion des Grandes Ardoines
- 47. Pôle « Emploi Formation Recherche » de Chérioux
- 48. Création d'une Cité des Métiers à Choisy-le-Roi
- 49. Démarche partenariale de travail sur la formation et l'accès à l'emploi

#### **5. Développement résidentiel**

- 50. Traitement du Foyer de travailleurs migrants Manouchian
- 51. Démolition-reconstruction de la résidence sociale Coallia/Aftam

#### **6. Équipements publics**

- 52. Accompagnement du développement urbain par une offre d'équipements scolaires adaptée

#### **7. Équipements commerciaux**

- 53. Requalification du Centre commercial du 8 mai 45 sur Alfortville

#### **8. Grands équipements et développement culturel des Grandes Ardoines**

- 54. Transformation progressive de la Grande Halle et des petites halles en équipement majeur des Ardoines
- 55. L'Usine Hollander à Choisy-le-Roi : un pôle d'animation culturelle et artistique majeur
- 56. Développer l'offre d'équipements culturels du territoire
- 57. Imprimer l'art dans la ville
- 58. Favoriser la création sur le territoire
- 59. Préservation du patrimoine historique et culturel du territoire

#### **9. Environnement**

- 60. Parc des berges aux Ardoines
- 61. Aménagement des berges de Seine – ZAC du Port
- 62. Projet de valorisation de la grève d'Ivry-Vitry
- 63. Amélioration de la collecte des déchets grâce à la mise en place d'une collecte pneumatique à Vitry, en périmètre OIN
- 64. Recours aux énergies renouvelables en exploitant la géothermie dans les ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines
- 65. Exutoire en Seine pour les eaux pluviales du bassin versant de la RD274 avec station anti-crue et de dépollution des eaux

# **TITRE IV**

## **MISE EN ŒUVRE ET SUIVI**



## Préambule

Le contrat de développement territorial tel que défini dans le décret du 24 juin 2011 engage les communes concernées, les EPCI au regard des compétences qui leur sont déléguées sur le territoire des communes signataires et l'État. Le Conseil général et la région peuvent également être signataires.

Les projets définis dans le présent contrat sont transversaux et impliquent un partenariat souvent plus large que les signataires au sens juridique du terme. En premier lieu, l'EPA-ORSA, instrument de partenariat privilégié sur le territoire a été le lien de l'élaboration du contrat et conservera une vocation centralisatrice. Durant l'étape de la rédaction du CDT de nombreux acteurs concernés par les projets du territoire ont également été invités à participer, et cette implication a vocation à se poursuivre.

La configuration retenue pour le pilotage du présent contrat s'inscrit dans la continuité du processus qui a été mis en place durant toute la préparation du contrat autour des services des collectivités locales, de l'État et de l'Établissement Public d'Aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont (EPA ORSA). Elle affiche une vocation largement ouverte et partenariale pour s'ajuster aux besoins de chaque sujet traité.

Le pilotage du contrat s'appuie sur un comité de pilotage qui valide les décisions, un comité technique et un comité de suivi qui organise la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du contrat.

La bonne réalisation du contrat passera également par le lien qui sera fait avec les politiques locales et contractuelles. Selon la nature des actions, des accords partenariaux spécifiques pourront être annexés au contrat au fur et à mesure des évolutions du document. La bonne réalisation et les effets du CDT devront faire l'objet d'une démarche d'évaluation sur la durée du contrat.

Le présent titre 4 définit également les conditions de modification, de révision ou de résiliation du contrat.

### 1. Pilotage du contrat

#### **Un comité de pilotage annuel**

Le comité de pilotage politique mis en place pour l'élaboration du CDT assurera le suivi de son exécution, la mise en œuvre des objectifs et engagements du CDT, notamment le respect des engagements de travail et des échéances. Il se réunira au moins une fois par an. Il suivra en particulier le calendrier des actions et des opérations, leur articulation avec le calendrier de mise en œuvre du Nouveau Grand Paris et le cas échéant décidera des ajustements à apporter. Il établira notamment un bilan de la mise en œuvre du CDT ainsi qu'une synthèse de l'évolution des conventions spécifiques passées avec des organismes tiers.

Sa composition est définie par arrêté préfectoral n°2013043-0001 du 12 février 2013. Il comprend l'Etat et les collectivités locales concernées par le périmètre du CDT. Les membres ayant voix délibérative sont ceux qui figurent sur l'arrêté

préfectoral. Le périmètre du CDT pourra le cas échéant être élargi aux communes contiguës.

En fonction des sujets soulevés, les partenaires des opérations visées dans le CDT peuvent également associés au comité de pilotage. Ces partenaires peuvent être la Caisse des Dépôts, la SGP, Port de Paris, Voies navigables de France, RFF, EDF, la SNCF et la CCI du Val-de-Marne, l'Observatoire régional de l'immobilier d'entreprise, mais également toutes les collectivités territoriales concernées et les personnes ressources pour la mise en œuvre des objectifs du CDT, dans le prolongement du fonctionnement du comité de pilotage lors de la phase d'élaboration.

### **Comité technique, comité de rédaction et groupes de travail thématiques**

Le **comité technique** du CDT, réunissant les représentants des services des institutions membres du comité de pilotage, sera réuni au moins trois fois par an et préparera les comités de pilotage. Il joue un rôle d'ensemblier, et s'assure de la bonne coordination de la mise en œuvre des actions du CDT. L'avancement des fiches actions et la tenue du calendrier sera régulièrement examinée dans ce cadre. Le **comité de rédaction** proposera les évolutions des fiches actions qui acteront les évolutions en matière d'avancement, de coût et de précision des actions, et assurera une mise à jour de manière régulière. Ces mises à jour seront consignées dans le cadre des modifications ou des révisions du CDT. C'est également le comité de rédaction qui sera en charge du suivi de l'évaluation du CDT, en lien avec les instruments mis en place par l'EPA-ORSA (cf. paragraphe évaluation du présent titre 4).

Durant la vie du contrat, des compléments sur différentes thématiques et impliquant des partenariats plus larges viendront nourrir le suivi du CDT. Sur des thématiques spécifiques, des approfondissements pourront être conduits dans le cadre de **groupes de travail thématiques** qui viendront directement nourrir le travail technique.

### **La conduite des opérations présentées dans le CDT**

Les actions du CDT sont pilotées individuellement, selon les acteurs qu'elles impliquent. Les fiches-actions indiquent les modalités de pilotage de chaque action. Le comité de pilotage du CDT et son comité technique s'assureront de la mise en œuvre et de la bonne coordination des différentes opérations du CDT (cf. paragraphe précédent).

## **2. Calendrier**

Certains engagements des parties au contrat sont d'effet immédiat, d'autres devront être précisés et déclinés selon le phasage indiqué aux titres II et III. Ces échéances sont précisées au cas par cas dans les fiches actions. Celles-ci seront actualisées lors du comité de pilotage annuel.

### **3. Adaptation des politiques locales et contractuelles**

#### **Articulation avec les documents d'urbanisme et de planification**

Les collectivités locales, le cas échéant, modifieront leurs documents d'urbanisme pour permettre la réalisation des objectifs et des projets d'aménagement du CDT. Les futures révisions de PLU, de PLH, de PDU, etc. seront compatibles avec le CDT en vigueur.

Le comité de pilotage dressera annuellement un état de la transcription des projets du CDT dans les documents d'urbanisme locaux.

#### **Adaptation des politiques menées en collaboration avec l'État**

Une évolution des politiques contractuelles aura lieu afin de prendre en compte les objectifs d'une production de logements adaptée aux besoins de l'ensemble de la population (dans les politiques d'aide à la pierre, directes ou déléguées, sous réserve des évolutions législatives et réglementaires et sous réserve du vote du budget annuel de l'État et des capacités budgétaires des collectivités), pour remplir les objectifs fixés dans le contrat de production de 40 % de logement social sur le territoire du CDT.

### **4. Programmes de travail partenariaux associés au Contrat de Développement Territorial**

Dans le cadre de la mise en œuvre du CDT et de ses actions, des protocoles complémentaires ou documents partenariaux ont vocation à être signés. Il peut s'agir de protocoles d'accord ou de conventions spécifiques passées avec des organismes tiers comme EDF, RFF-SNCF, la Caisse des Dépôts, Ports de Paris, etc. Ces accords partenariaux spécifiques seront portés à la connaissance du comité de pilotage et pourront être annexés au contrat au fur et à mesure des évolutions du document. Ils ont vocation à être pris en compte dans l'évolution du CDT.

### **5. Suivi et évaluation de la mise en œuvre du Contrat de Développement Territorial**

La mise en œuvre du CDT fera l'objet d'un suivi régulier par l'ensemble des parties contractantes. Il est mis en place un « rendez-vous annuel de suivi » à l'occasion duquel les parties établiront un bilan de la mise en œuvre du CDT.

L'État, en lien avec les collectivités, synthétisera le bilan de la production de logements et des indicateurs de suivi de l'équilibre emploi / habitat.

#### **Évaluation**

Conformément au décret n° 2011-724 du 24 juin 2011, une évaluation complète du CDT sera réalisée par les cocontractants tous les trois ans.

L'évaluation de la mise en œuvre du CDT sera réalisée à l'aide d'indicateurs dans les domaines suivants :

- Développement économique
- Densification et polarisation du développement urbain
- Environnement et qualité de vie

Elle interrogera la pertinence et la cohérence du CDT, sa mise en œuvre, son efficacité, son efficience et sa valeur ajoutée. Elle s'appuiera sur des indicateurs de contexte, de réalisation, de résultat et d'impact.

Une sélection d'indicateurs de contexte, de résultats et d'impact sera effectuée parmi ceux de l'outil d'évaluation de la Charte de Développement Durable du territoire Orly Rungis Seine Amont, permettant un suivi des évolutions du territoire et du CDT, en lien avec les indicateurs définis dans l'Evaluation Environnementale et les indicateurs définis dans le cadre du programme Ecocité. Les indicateurs de réalisation restent à élaborer. Des indicateurs spécifiques à certaines actions pourront être mis en place. Des indicateurs spécifiques à certaines actions pourront être mis en place.

Il appartiendra aux signataires de définir les modalités selon lesquelles l'évaluation sera rendue publique.

## **6. Modification, révision, et résiliation du Contrat de Développement Territorial**

### **Modification**

En vertu de l'article 14 du décret n° 2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux CDT, le contrat peut prévoir une procédure simplifiée pour rectifier des erreurs, ajouter des annexes ou préciser des aspects opérationnels du projet de contrat.

Conformément au décret n° 2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux CDT, le CDT des Grandes Ardoines pourra être modifié par négociation d'un avenant, adopté par le comité de pilotage. Si l'avenant modifie l'économie générale du contrat ou prévoit une action portant des incidences significatives sur l'environnement, le CDT doit faire l'objet d'une révision.

L'avenant est publié dans un quotidien régional et au recueil des actes administratifs de la Préfecture de Région.

### **Révision**

Le CDT fera l'objet d'une révision triennale, le comité pouvant décider de l'avancer si

- l'un des signataires propose un projet d'avenant qui modifie l'économie générale du contrat ou est susceptible d'avoir des incidences significatives sur l'environnement,
- une commune ou un EPCI limitrophe souhaite adhérer au contrat,
- une commune ou un EPCI souhaite se retirer du contrat et cela modifie l'économie générale du contrat.

Ce délai de trois ans peut être modifié (raccourci ou allongé) en fonction des enjeux du projet et des décisions du Comité de pilotage.

### **Résiliation**

La résiliation d'un contrat de développement territorial par l'une des communes ou l'un des établissements publics de coopération intercommunale partie au contrat fait l'objet d'un avenant qui précise les conditions, notamment financières, dans lesquelles s'effectue ce retrait.

### **Durée**

La durée du contrat est de quinze ans et le contrat prend effet à la date de sa signature.



Pour mémoire, les projets présentés dans les fiches-actions sont susceptibles d'évolutions, et ce dans des délais très courts. Ces fiches seront mises à jour lors des modifications/révisions.



## **Partenaires associés aux comités de pilotage des Grandes Ardoines**

### **Préfecture de la Région d'Île-de-France**

Jean Daubigny, Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris, depuis janvier 2013

Daniel Canépa, Préfet de la Région d'Île-de-France, Préfet de Paris, de 2006 à janvier 2013

Gisèle Rossat-Mignod, Directrice de cabinet

Anne Douvin, chargée de mission CDT Ardoines

### **Directions Régionales**

Jean-Claude Ruyschaert, DRIEA

Jean-Martin Delorme, DRIHL

Laurent Vilboeuf, DIRECCTE

Bernard Doroszczuk, DRIEE

Jean-Pascal Lanuit, DRAC Adjoint

### **Préfecture de département**

Pierre Dartout, Préfet du Val-de-Marne de 2011 à 2013

Thierry Leleu, Préfet du Val-de-Marne depuis janvier 2013

### **Conseil Régional**

Jean-Paul Huchon, Président

### **Conseil Général du Val-de-Marne**

Christian Favier, Président, Val-de-Marne

### **Villes, Communautés d'Agglomération**

Alain Audoubert, Maire de Vitry-sur-Seine

Luc Carvounas, Sénateur-Maire d'Alfortville

Daniel Davaisse, Président de la Communauté d'agglomération Seine-Amont, Maire de Choisy-le-Roi

Laurent Cathala, ancien Ministre, Député-Maire de Créteil, Président de la Communauté d'Agglomération Plaine Centrale du Val-de-Marne

### **EPA ORSA**

Laurent Garnier, Président

Jacques Touchefeu, Directeur général

### **Société du Grand Paris**

Etienne Guyot, Président du Directoire

### **Ports de Paris**

Alexis Rouque, Directeur Général

### **SNCF**

Guillaume Pepy, Président Directeur Général

**EDF**

François Buttet, Délégué inter-régional d'Île-de-France EDF

**RFF**

Jacques Rapoport, Président Directeur général

**VNF**

Marc Papinutti, Directeur général

**Caisse des dépôts et des consignations**

Patrick François, Directeur régional d'Île-de-France

**Établissement Public Foncier d'Île-de-France**

Gilles Bouvelot, Directeur général

**Atelier international du Grand Paris**

Bertrand Lemoine, Directeur général

**Paris Métropole**

Philippe Laurent, Président, Maire de Sceaux

**Liste des personnes ayant participé à l'élaboration du Contrat de Développement Territorial des Grandes Ardoines**

Le comité de pilotage remercie les différentes institutions, organismes et directions qui ont travaillé à l'élaboration du CDT des Grandes Ardoines, et en particulier :

- le Comité Technique des Grandes Ardoines :
  - Préfecture de la Région Île-de-France : Anne Douvin, Anna Bensa,
  - UTEA 94 : Daniel Morlon, Philippe Stiévenard, Corinne Camps, Pierre Nouaille,
  - Préfecture du Val-de-Marne : Sophie Averous, Stéphanie Piquet,
  - Conseil Régional d'Île-de-France : Jean-Frédéric Laffargue, Estelle Crétois, Pascal Hauchecorne,
  - Conseil Général du Val-de-Marne : Josiane Martin, Stéphanie Daumin, Stéphane Lecler, Manon Delafoulhouze, Cyrille Campana,
  - Ville de Vitry-sur-Seine : Bertrand Hellio, Sandrine Gély, Guillermo Martin,
  - Ville de Choisy-le-Roi : Christian Billotte, Chloé Loidant,
  - Ville d'Alfortville : Jean-Roch Sauvé, Cécile Dang, Karim Amokrane,
  - Communauté d'Agglomération Plaine Centrale du Val-de-Marne : Pierre Conroux, Bertrand Georges, Coralie Solbes, Yohann Zermati,
  - EPA ORSA : Anne Pétillet, Alice Auvray, Camille Brély et l'ensemble de l'équipe de la Direction de la Stratégie Territoriale, l'équipe Ardoines de la Direction de l'Aménagement et des Projets, ainsi que Renée-Claire Glichtzman,

Et notamment le comité de rédaction (K. Amokrane, A. Auvray, A. Bensa, C. Brély, C. Camps, E. Crétois, M. Delafoulhouze, A. Douvin, B. Georges, C. Loridant, G. Martin, P. Nouaille, C. Solbes) ainsi que le bureau d'études Alphaville (Juliette Berthon, François Monjal, Bruno Reboul) et l'atelier cartographie de l'EPA ORSA (C. Brély).

- Le comité technique d'élaboration de l'Évaluation environnementale :
  - Préfecture de la Région Île-de-France : Anne Douvin, Anna Bensa,
  - DRIEA : Tiphaine Esnault, Eléonore Seigneur, Thomas Zamansky,
  - Conseil Régional d'Île-de-France : François Bonis,
  - Conseil Général du Val-de-Marne : Edouard Dugault, Charleyne Lafond,
  - Ville de Vitry-sur-Seine : Morgann le Mons, Patrick Dumont, Patrick Charlier,
  - Ville de Choisy-le-Roi : Marion Dallo, Loïc Scipion,
  - Ville d'Alfortville : Karim Amokrane,
  - EPA ORSA : Marien Billard, Alice Auvray, Bertrand Vidailhet,
  - BURGEAP : Clémentine Piau-Maggiarani, Sabrina Lamy-Dugrand et Christophe Humbert.
  
- Les intervenants sollicités sur le volet culture et paysage des Grandes Ardoines : Catherine Adde-Martel, Nathalie Barry, Yann Blusseaux, Elisabeth Bordes-Pages, Catherine Clément, David Coxall, Paul Damm, Bruno David, Rachel Fourmentin, Marie-France Gleizes, Jean-Charles Hohmann, Guy Kremer, Christophe Lemaire, Franca Malservisi, Pierre Oudart, Corinne Poulain, Patrick Urbain,
  
- Les intervenants sollicités sur les questions de la formation et de l'accès à l'emploi : Christelle Bignon, Muriel Chouviat, Pascal Girod, Eric Giudicci, Renée-Claire Glichtzman, Serge Grau, Fabien Hellier, Dorothee Ingert, Anne-Laure Jouet, Delphine Lespré, Catherine Paul-Hardouin, Fabien Pointereau, Marc Sauteron, Fabienne Thaize, Gilles Valet, Chantal Zanon,
  
- La Direction de Communication de l'EPA ORSA (Hugues Larnaudie, Anne Beekhuizen, Nicolas Sitarz)

### **Crédits photographiques**

EPA ORSA, Villes d'Alfortville, de Choisy-le-Roi, de Vitry-sur-Seine, Conseil Général du Val-de-Marne



© 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)