

ÉTABLISSEMENT
PUBLIC
D'AMÉNAGEMENT

**ORLY
RUNGIS**
**SEINE
AMONT**



LES ARDOINES

SECTEUR **SEINE** **GARE VITRY**

VENDREDI

29

AVRIL

2011

**RÉUNION PUBLIQUE DE CONCERTATION
COMPTE-RENDU**



RER Vitry-sur-Seine

**LES
ARDOINES**
SECTEUR
**SEINE
GARE VITRY**

Pont
du Port
à l'Anglais

Centrale
thermique

La Seine

RER Les Ardoines

A86

0
500 m
1 km



1. Introduction : rappel du contexte et des objectifs de la concertation	7
2. Présentation du projet des Ardoines, projet phare de l'OIN –Orly Rungis – Seine Amont	10
3. Présentation du plan-guide des Ardoines	13
4. Echanges avec la salle : questions et remarques des participants	17
5. Présentation du périmètre de la ZAC : enjeux et perspectives pour l'avenir du quartier	20
6. Deuxième échange avec la salle : questions et remarques des participants	22
Conclusion d'Alain AUDOUBERT, Maire de Vitry-sur-Seine	27

Présents :

- 171 participants

Présents en tribune :

- Alain AUDOUBERT, Maire de Vitry-sur-Seine
 - Michel LEPRETRE, maire-adjoint en charge de l'aménagement, de l'urbanisme, du développement économique et de l'habitat
 - Sandrine GELY, Directrice de l'urbanisme, Ville de Vitry-sur-Seine
 - Yanick LE MEUR, Directeur général adjoint de l'EPA Orly-Rungis-Seine-Amont
 - Djamel AIT-AISSA, Responsable de l'aménagement, Projet des Ardoines, EPA Orly-Rungis-Seine-Amont
 - David MANGIN, Urbaniste, Agence Seura
 - François MONJAL, Chargé de la programmation, Alphaville
 - Gilles VRAIN : Animateur, Dac Communication
-

1. Introduction : rappel du contexte et des objectifs de la concertation

Alain AUDOUBERT, Maire de Vitry-sur-Seine (après avoir accueilli les participants et présenté les intervenants).

Ce soir, le travail soumis à votre réflexion et à vos critiques s'inscrit dans la continuité des réunions organisées par la ville sur le « projet de ville – projet de vie » (une ville qui répond le mieux possible aux besoins des habitants). Beaucoup de débats ont eu lieu (sur le PLU, etc).

Pendant près de 10 ans nous avons travaillé en collaboration avec nos villes voisines (Ivry, Choisy, Alfortville, Orly) sur l'idée d'un projet global de re-développement urbain et économique de nos villes, au service de la population, et qui ne laisse pas de côté les aspects sociaux et culturels.

Sur la base de ces travaux, l'Etat a décidé d'une OIN (qui englobe 12 communes) : un projet ambitieux permis par le fait que nous avons identifié, avec nos villes voisines, de vastes espaces qui peuvent être utilisés pour de la redynamisation urbaine, et notamment économique.

Cette démarche est inséparable des travaux en cours de mise en œuvre dans l'ensemble des quartiers de la ville pour corriger les effets de l'urbanisation des années 60 notamment.

On peut par exemple évoquer les projets en cours sur le quartier Balzac qui va prendre une tout autre image dans les années à venir ou le travail réalisé sur le nord du boulevard de Stalingrad pour lui redonner une qualité urbaine (la nationale 305 qui était longée d'immeubles très dégradés) qui se poursuit dans le même esprit sur la partie sud (implantation de logements diversifiés, d'activités économiques et de commerces).

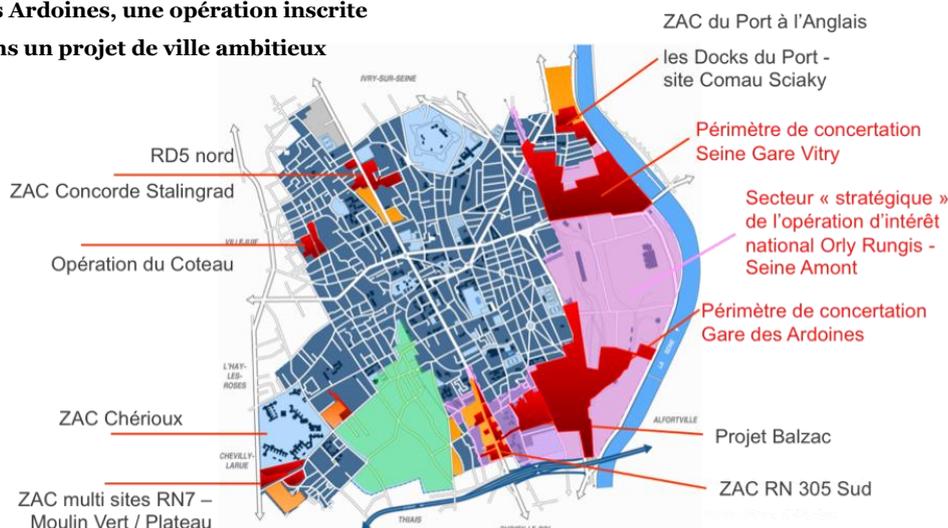
Sur les Ardoines, il s'agit de s'appuyer sur les opportunités foncières importantes qui existent sur le secteur. De nombreux terrains vont muter, notamment les terrains délaissés par la SNCF quand les ateliers d'entretien ont disparu, les terrains de l'ancienne centrale, et toute une série de plus ou moins grandes parcelles qui sont soit immédiatement disponibles, soit en passe de l'être.

Depuis maintenant plusieurs années, nous travaillons donc avec l'EPA Orly Rungis – Seine Amont sur un projet global et ambitieux qui concerne tout le secteur situé entre la voie ferrée et la Seine. A moyen terme, ce secteur accueillera :

- Une dizaine de milliers d'emplois
- La construction de logements diversifiés
- Des équipements publics

Il s'agit d'une des zones majeures de développement économique et urbain du cœur de la région parisienne. C'est pourquoi l'Etat s'y intéresse au plus près. Cela suppose des négociations qui ne sont pas encore terminées mais qui visent des objectifs communs : le réaménagement complet de la zone comprise entre la Seine et la voie SNCF.

Les Ardoines, une opération inscrite dans un projet de ville ambitieux



A partir du plan guide qui a été réalisé sur l'ensemble du secteur, nous avons convenu de fractionner notre intervention puisqu'il s'agit, à terme, de créer 2,8 millions de m² d'activités, de bureaux, de logements et d'équipements, qui s'étaleront dans le temps. Pour amorcer le projet, nous avons convenu de commencer à la fois sur une partie proche de la gare centrale de Vitry et à l'autre bout dans la partie qui est aux abords de la gare des Ardoines. Cette partie présente des possibilités de développement important, notamment grâce aux nombreux projets de desserte en transports en commun qui s'y développent avec :

- le projet de métro autour de Paris (projet de la société du Grand Paris) qui vient de Bagneux, passera à Villejuif Louis Aragon (connexion avec la nationale 7) puis au centre-ville de Vitry entre le MacVal et l'Hôtel de ville.
- les négociations engagées pour accueillir un tramway reliant la Porte de Choisy à l'aéroport d'Orly sur la N305/RD5 (avec une station qui fera l'interconnexion Tramway et métro en rocade puis passera à la gare des Ardoines avant d'aller vers Alfortville, Créteil, etc)

En parallèle, des négociations ont été engagées pour que le cadencement/le nombre de trains sur le RER C augmente. A court terme, il devrait y avoir 2 trains tous les ¼ d'heure (contre 1 train aujourd'hui) et 4 trains d'ici 2017.

Tous ces projets conduisent à programmer le développement autour des 2 gares.

Tout cela montre qu'il existe des perspectives crédibles pour le développement de Vitry.

En même temps, le projet doit faciliter l'accès pour les Vitriots à la Seine et les échanges entre la partie « habitat » de Vitry et la partie « économique » que les Vitriots fréquentent peu aujourd'hui.

L'objectif est de créer une mixité d'usages et d'éviter de faire une cité dortoir : mixer logements et activités économiques, implanter des emplois, mixer bureaux et activités productives, implanter des commerces, des équipements...et améliorer les accès aux rives de Seine pour faire véritablement « ville ».

D'ores et déjà, la Ville a créé des espaces verts en bords de Seine qui sont très largement utilisés (pique-niques, pêche...) et sont donc à développer.

Il reste des choses à négocier :

- il y a un accord avec la SNCF sur l'utilisation de ses terrains qui doit se traduire par des ventes concrètes de terrains
- la disparition du stockage d'hydrocarbures de BP

- réflexions avec EDF sur la centrale à charbon - conforme aux normes actuelles mais, vieillissante - qui devra disparaître. Il est prévu qu'ils procèdent à son démontage à partir de 2015. Il faudra alors produire de l'électricité et donc trouver une nouvelle génération de centrale qui sera vraisemblablement à gaz. Il est sûr que la future installation prendra moins de place : environ 30 ha appartenant à EDF pourront donc être utilisés pour de nouvelles implantations de logements ou d'activités économiques.

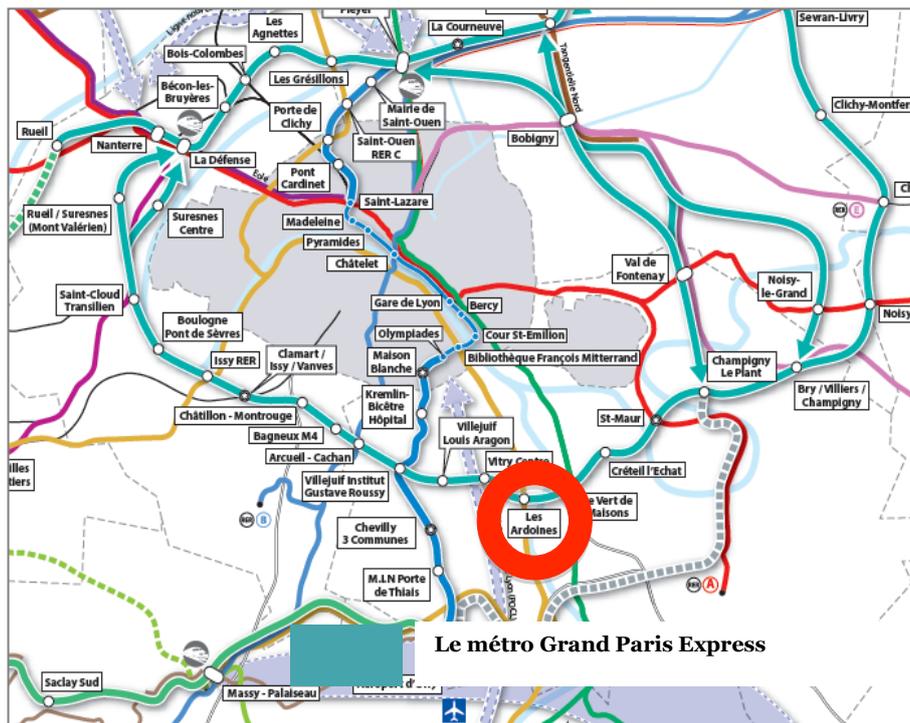
Aujourd'hui, il s'agit de passer à l'opérationnel. Pour cela, deux périmètres sont proposés pour accueillir les premières opérations (deux ZAC - zones d'aménagement concerté).

La réunion de ce soir s'inscrit dans la concertation préalable à la création de la ZAC « Seine Gare Vitry ».

L'objectif est d'aboutir à un projet de zone d'aménagement concerté d'ici la fin de l'année, après l'avoir soumis à nouveau à vos remarques en septembre. La ZAC devra être adoptée à la fois par le Conseil Municipal et le Conseil d'Administration de l'EPA Orly Rungis – Seine Amont.

C'est donc le moment où vous pouvez poser toutes les questions et donner tous les avis.

Pour l'accès à l'emploi, cela représente une opportunité extraordinaire qui placera la gare de Vitry dans une situation exceptionnelle. Les usagers se trouveront avec un niveau de desserte parisienne.



De plus, la gare de Vitry est extrêmement bien desservie par la route. Et même si l'on sait que la question du trafic automobile évoluera fortement dans les 20 prochaines années, il restera une nécessité de transport et de déplacements individuels autant pour les personnes que pour les marchandises et c'est pourquoi la connexion avec la A86 est un élément déterminant pour le développement de la ville.

Enfin, pour nous qui sommes avec les équipes municipales chargés d'observer comment les territoires peuvent se qualifier aux bénéfices des habitants de Vitry et dans le contexte de la construction d'une métropole plus équilibrée, le site des Ardoines qui est aujourd'hui un site confisqué sur lequel on se promène peu et où il y a de grandes enclaves industrielles, est un site à reconquérir pour améliorer la qualité de vie des Vitriots.

C'est un pari que nous souhaitons relever avec vous.



Les Ardoines, un site déterminant pour la qualité de vie des Vitriots

Notre objectif est de construire un projet qui soit cohérent, qui tienne le long terme et qui soit respectueux des personnes qui y habitent, qui y vivent et qui y travaillent.

Nous devons relever 5 grands défis :

- Le développement durable du territoire passe par l'appropriation de la Seine que ce soit pour les usages domestiques et de loisirs mais également pour les usages industriels. Les entreprises doivent pouvoir l'utiliser mieux qu'aujourd'hui pour acheminer leurs marchandises. Il y a aussi la question des risques industriels qui doit être traitée. Nous sommes dans des processus industriels qui doivent se compacter et libérer des espaces disponibles pour les Vitriots. La question du déplacement des dépôts pétroliers est essentielle car on ne peut pas vivre dans une ville qui se développe avec à ses portes de tels équipements. Le démantèlement annoncé de la centrale thermique EDF à l'échéance 2015 à vocation à faire aussi muter le territoire.
- La desserte du territoire par les transports en commun.
- Le développement économique du territoire. Vitry est une ville qui a perdu de l'emploi que l'on reconquiert aujourd'hui peu à peu. Au regard de la situation géographique du site, de la proximité avec l'A86 et du nouveau système de transport, Vitry possède des capacités de développement économique extrêmement fortes qu'il convient de déployer, conjuguées à la production de logements de qualité. Certes, on se déplacera plus facilement avec ce nouveau système de transport mais la question de la proximité entre le lieu de travail et de résidence est aussi un enjeu important. On peut certainement se dire que l'on pourra vivre et travailler à Vitry ou dans les environs.
- Le respect des quartiers environnants.
- L'insertion des Ardoines dans la ville existante. Ce qui n'est pas d'une évidence absolue car les Ardoines forme une grande enclave séparée de la ville par des voies ferrées.

Je cède la parole à David MANGIN à qui l'on a demandé d'élaborer un plan guide et de nous aider à réfléchir avec Monsieur le Maire et les partenaires de ce projet, aux bonnes façons de penser le développement urbain des Ardoines et de Vitry.

3. Présentation du plan-guide des Ardoines

David Mangin, urbaniste, Agence Seura

Nous travaillons depuis 2 ans en collaboration avec l'Etablissement public et la Ville de Vitry sur l'ensemble des Ardoines, territoire d'environ 300 hectares compris entre l'A86, le faisceau ferroviaire du RER C et la Seine.

C'est un territoire complexe composé de zones industrielles et de services, d'habitat et de grandes enclaves comme celle de Sanofi véritable ville dans la ville difficile à traverser. Les terrains EDF qui occupent aussi une grande partie du périmètre, les 2 cheminées emblématiques, le dépôt BP, les terrains de maintenance SNCF complètent le site... La densification progressive de Paris, qui s'étend, les nouvelles législations sur l'environnement et les risques industriels et d'inondations permettent aux Ardoines de s'adapter.

Au milieu de notre mission, il y a eu le projet du Grand Paris et le débat sur le nouveau système de transports. De manière générale, tout le monde le constate : l'urbanisation s'est étendue. Il y a donc des besoins de déplacements importants, notamment de banlieues à banlieues.

La création du système de métro automatique autour de Paris qui manquait cruellement à la région parisienne et pour lequel la Ville de Vitry avait largement milité répond à ces besoins.

Cela représente un levier pour le développement des Ardoines. A la croisée du RER C, de l'A86 et du futur métro automatique qui doit passer à 20 mètres au-dessous du niveau de la Seine, le site deviendra un lieu stratégique qui nécessite aujourd'hui de réfléchir au réaménagement de ses territoires et au développement des quartiers proches des gares.

Le tracé de ce métro est stabilisé sur Vitry et les Ardoines. Ce système de transport est une chance pour l'ensemble des Vitriots : à terme, ils pourront se déplacer sur l'ensemble de la région parisienne soit à partir de la Gare de Vitry, soit de la Gare des Ardoines.

La présence de l'Etat (via l'OIN) dans ce projet assez puissant, tant en termes d'études qu'en termes de réalisations, pour réussir le projet.

Donc la première étape est de réfléchir à l'aménagement des gares et d'organiser les cheminements autour.

Une autre question se résume ainsi : Comment passer de « Vitry sur Seine » à « Vitry sur la Seine » ? Aujourd'hui, la Seine est sous-exploitée de manière générale dans l'ensemble de la région parisienne. Alors que le centre de Paris s'est construit autour de la Seine (comme en témoignent les 36 ponts et l'ensemble des monuments

Le plan guide : Profiter de la desserte des deux aares



présents le long des berges), au-delà du périphérique, il n'y a quasiment plus de ponts. Il est donc non seulement nécessaire de créer des radiales de transports en commun, mais également de créer des ponts pour pouvoir passer d'une commune à l'autre en transport en commun et en voiture.

Pour réussir à construire ce projet, la préoccupation est de savoir où mettre les ponts.

La première ligne de force du plan guide est donc de créer deux nouveaux ponts : un premier qui sera construit sur la Seine et un second qui le prolonge au-dessus du RER C et permettra de relier la RD 6 à la RD 7.

Ce pont pourra être emprunté par les automobilistes dans les deux sens et par un système de transport collectif à haut niveau de service. Cette nouvelle voie aura pour fonction d'irriguer les quartiers sans remonter sur l'A86 et de rejoindre la future gare qui connectera l'ensemble des transports en commun (intermodalité).

La seconde ligne de force du projet repose sur la mutation/le reformatage de la centrale à charbon d'EDF à partir de 2015.

A cette échéance, nous leur proposons de s'implanter sur la partie la plus éloignée de la Seine de manière à re-développer une partie de la ville en bords de Seine. Des voies de circulation seront donc créées pour desservir activités, bureaux et logements envisagés sur le secteur.

A partir de ces deux lignes de force structurantes, le plan guide crée des souplesses en fonction des mutations d'activités, des programmations, des évolutions législatives à venir...

La troisième ligne de force est de créer un système de maillage et un réseau de rues comme le montre ce plan.

Aujourd'hui on a de très grandes enclaves qui empêchent de parcourir le site facilement. Il faut donc réussir à anticiper un maillage de voies qui, progressivement, permettra de mieux circuler.

C'est un plan guide qui peut évidemment évoluer : ce sont des grands principes qui permettent des mutations progressives et des adaptations au fil des évolutions.

L'idée est de créer une prolongation du Parc des Berges qui a été commencé par la Ville qui permettra la continuité de la promenade tout en gardant une activité industrielle (Air Liquide) ou une plateforme logistique par exemple (notamment pour évacuer par péniches les terres et matériaux issus des aménagements).

La quatrième ligne de force est de s'appuyer sur le patrimoine industriel du territoire, utiliser les bâtiments emblématiques pour faire « un passage entre le passé, le présent et le futur ».

- **Les deux cheminées d'EDF** : Il est proposé de les garder car elles constituent des repères utiles et symboliques dans la région et de développer autour des logements.

Le plan guide : Intégrer les Ardoines dans la ville



- **La grande halle de la SNCF** en face de Sanofi : Nous avons proposé à la société du Grand Paris qui est chargée de construire l'ensemble du réseau et de ses gares, d'y aménager la future grande gare des Ardoines (en faire une entrée du grand système de transport à venir) et d'y accueillir différentes activités qui restent à définir (activités culturelles, commerciales, scientifiques, de loisirs, etc).



La gare de Vitry sera une entrée de métro plus classique.

Il y aura donc 2 gares à Vitry : une qui sera comme une entrée de métro en face de la mairie de Vitry et une gare aux Ardoines qui sera plus monumentale et qui aura l'avantage de s'ouvrir sur Sanofi.

Au niveau du parking actuel de la gare des Ardoines, l'idée est de réaliser une vraie place urbaine sur laquelle un certain nombre d'activités pourraient s'implanter. Les parkings seraient situés sous l'arrivée du pont qui passerait au-dessus du RER (il s'agirait de parkings-relais pour les utilisateurs de la gare des Ardoines et de parkings pour les immeubles implantés autour de la place).



Le cinquième point de force est d'améliorer la qualité environnementale et paysagère d'un site d'activités et de réduire les risques.

Historiquement, ce méandre juxtapose de grandes emprises au service de la région parisienne (y compris de l'industrie lourde) :

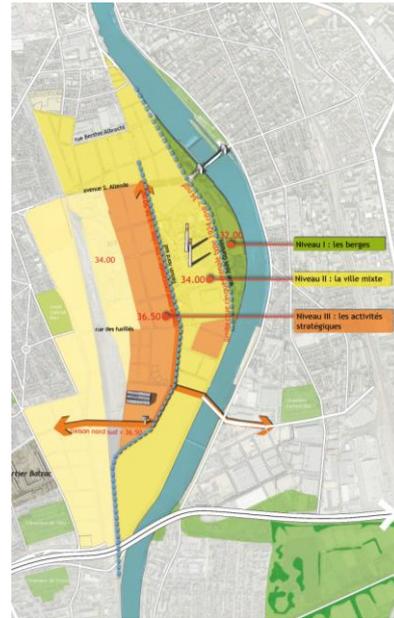
- le dépôt pétrolier BP qui ne peut pas rester près de la gare
- la SNCF qui doit reformater des installations
- Des risques industriels sur une partie de Sanofi qui sont en train d'être résolus
- il y a également des risques inondations

La question de ces risques naturels et industriels est d'essayer de comprendre la logique de ces risques et d'anticiper ce qui peut se passer si, par exemple, il y a une crue exceptionnelle.

On étudie donc, avec des bureaux d'études hydrauliques, les niveaux d'étagement des crues et les conséquences que ça peut avoir sur les activités de manière à définir les meilleurs endroits pour implanter les activités et faire que les mutations de ce territoire puissent se réaliser avec les moindres risques.

A partir de la grande voie nord/sud qui va accueillir les transports en commun, l'idée est de créer des voies et des quartiers qui « descendent » à la Seine. Pour le moment, peu de gens vont à la Seine car les paysages et les rues ne sont pas agréables.

Il s'agit de créer des perspectives vers le fleuve.



Vision de l'entrée du site d'EDF



4. Echanges avec la salle : questions et remarques des participants

Bertrand POTIER, conseiller municipal et adjoint de Monsieur le Maire est préoccupé par le nouveau système de franchissement des voies SNCF. Il remarque qu'il n'y a qu'un seul franchissement des voies prévu au niveau de la gare des Ardoines sans compter le passage souterrain actuel de la gare de Vitry/Port à l'Anglais. Il ajoute qu'il est également question de construire des ponts supplémentaires pour le franchissement de la Seine, mais la couverture au moins partielle des voies n'est pas abordée dans le projet alors qu'elle pourrait être très intéressante pour ces quartiers.

Il trouve également dommage que le périmètre du projet envisage seulement le côté nord de l'avenue Salvador Allende, et non le côté sud alors qu'il serait opportun que dès aujourd'hui des réflexions soient menées en ce sens pour donner à cette avenue un véritable caractère urbain.

Antoine BOULANGER, habitant du quartier de Port à l'Anglais, s'interroge sur les vues d'architecte qui ont été projetées. Pour lui, l'objectif du projet de création de ZAC n'est pas de développer un quartier de gare à Vitry mais plutôt de créer les aménagements nécessaires au projet du Métro Grand Paris.

Il interpelle également la tribune sur le démantèlement programmé des entreprises implantées dans la zone qui emploient aujourd'hui 20 000 personnes. Il ajoute à propos de l'habitat que le projet prévoit dans cette zone d'aménagement, la création de 13 900 logements. Ce qui signifierait que dans 20 ans, le nombre d'habitants passerait de 80 000 à 120 000, transformant alors la Ville de Vitry en zone dortoir.

Réponse d'Alain AUDOUBERT, Maire de Vitry-sur-Seine :

Sanofi Aventis ne supprimera pas les 2 000 postes de chercheurs qui travaillent actuellement sur le site de Vitry. En modifiant son activité historique (la production d'antibiotiques), l'entreprise a dû effectivement supprimer 300 emplois mais parallèlement, elle a investi plus de 500 millions d'euros sur le territoire. En ce qui concerne le centre de recherche de la SNCF, il sera également maintenu sur site.

Le projet de la ZAC ne prévoit pas de créer plus de logements que ce qu'il y a d'emplois. Les objectifs du projet sont de tendre vers un taux d'emploi supérieur ou égal à 1 alors qu'actuellement ce taux est inférieur. Il est donc nécessaire de reconquérir de l'emploi et pour cela nous menons des discussions avec les chefs d'entreprises pour connaître leurs objectifs et leurs perspectives de développement.

L'objectif de ce projet est de faire évoluer notre quartier. L'emploi et le logement doivent y être développés. En matière d'habitat, la Ville de Vitry s'y attèle depuis plus de 2 ans en construisant chaque année plus de 800 logements. La Ville a ainsi vu le nombre d'habitants augmenter alors qu'il ne cessait de décroître.

Si le projet de Métro Grand Paris permet à la Ville de Vitry de créer de l'emploi et des logements sur notre territoire, j'estime que c'est une chance pour l'ensemble des Vitriots. Lorsque la Société du Grand Paris a vu le jour, j'ai protesté en ma qualité

de Maire, car ses objectifs étaient de dessaisir les villes d'une partie des pouvoirs de leurs conseils municipaux. En revanche, je suis heureux que nous ayons pu nous battre ensemble avec bon nombre de Val-de-Marnais pour que le projet Orbival soit retenu et repris dans le tracé du Grand Paris Express.

Je souhaiterais également ajouter que toutes les décisions prises par l'EPA Orly-Rungis-Seine-Amont ont fait l'objet de délibérations du conseil municipal. Je suis également très satisfait de venir rencontrer les Vitriots avec une vision générale des Grandes Ardoines et non pas avec un projet définitif de ZAC. Nous ne sommes qu'au début du processus de concertation. Une seconde réunion publique préalable à la création de la ZAC Seine Gare Vitry sera organisée au mois de septembre. Sur la base des propositions recueillies, nous élaborerons alors un projet de ZAC qui sera à nouveau soumis à débat et enquête publique.

Thierry PARSE indique qu'en Ile-de-France beaucoup de bureaux sont inoccupés, 40% selon les données de l'INSEE, et que l'on manque d'une vue d'ensemble du parc tertiaire développé sur les différents communes.

Réponse de Yanick Le Meur, Directeur général adjoint de l'EPA ORSA :

L'offre de bureaux est en effet très abondante, toutefois, le parc de bureaux français est actuellement obsolète, notamment en termes économique et de consommations d'énergie. Dans ce contexte, de nombreux investisseurs penchent plus volontiers vers l'acquisition de constructions neuves et mises aux normes.

Actuellement, ce serait effectivement un non-sens de construire des bureaux dans cette zone. Mais demain, avec l'offre de transport et les aménagements programmés, ce choix se révélera pour la Ville de Vitry une véritable opportunité.

Les PME-PMI ont une place de choix dans cette opération. L'objectif de l'EPA Orly Rungis – Seine Amont est de s'engager durablement dans le développement économique de Vitry et pour cela des négociations sont en cours. Par exemple, l'entreprise STEF (entrepôt frigorifique) qui envisageait au début de l'opération de quitter le territoire, restera sur site en optimisant la surface actuelle de sa parcelle, permettant à la ville non seulement de maintenir 500 emplois mais surtout d'en accueillir 200 de plus.

L'objectif de l'opération est de promouvoir une ville mixte, où se mêlent PME-PMI, logements, commerces et activités de loisirs... Actuellement en Ile-de-France, plus de 500 000 logements font défaut, ce qui explique le prix élevé du foncier. Il est donc nécessaire que des villes comme Vitry se soucient du développement maîtrisé de leur territoire.

Réponse de François MONJAL, Chargé de la programmation, Société Alphaville

Le coût élevé du foncier a obligé les entreprises à concentrer plus d'emplois sur moins de surface. C'est notamment le cas pour les entreprises du secteur de la logistique, dont l'activité a évolué du stockage à l'assemblage. L'objectif de l'opération est donc de conserver le dynamisme économique du territoire, en misant sur une mixité urbaine et sur une concentration de l'emploi.

Jean COUTURE, Conseiller municipal, interroge David MANGIN, urbaniste du projet, sur la possibilité de créer un éco-quartier entre les deux ZAC permettant ainsi à la Ville de Vitry, à l'instar de grandes métropoles telles qu'Amsterdam, Barcelone ou encore Freiburg, de combiner sur son territoire le développement économique et le

maintien de logements sociaux au regard des 300 000 demandes de logements motivées dans la région.

Il est en effet essentiel pour lui, qu'un tel projet puisse répondre aux besoins des habitants au même titre que les cités-jardins, initiées en 1936 par Henri Sellier, qui ont permis aux habitants de vivre dans une ville à proximité de leur emploi et dans un cadre de vie agréable (voies dédiées aux circulations douces, immeubles sans vis-à-vis et de faible hauteur).

Réponse d'Alain AUDOUBERT, Maire de Vitry-sur-Seine

La Ville de Vitry mène actuellement ce type de projet sur la ZAC Sud. Elle a également la volonté d'inscrire le quartier des Ardoines dans une démarche respectueuse de l'environnement : réseau de chauffage urbain, collecte des ordures ménagères par réseau pneumatique, récupération des eaux pluviales, utilisation de produits phytosanitaires...

5. Présentation du périmètre de la ZAC : enjeux et perspectives pour l'avenir du quartier

Djamel AIT-AISSA, responsable de l'aménagement du projet des Ardoines à l'EPA Orly-Rungis-Seine-Amont, expose au public les modalités de concertation préalable à la création de la ZAC puis présente son périmètre ainsi qu'un état des lieux de la situation actuelle et les enjeux d'avenir du projet d'aménagement.

L'initiative de création de la ZAC et les modalités de concertation

Le Conseil d'administration de l'EPA du 17 décembre 2010 et le conseil Municipal de Vitry du 19 janvier 2011 ont approuvé :

- L'initiative de création de la ZAC Seine Gare Vitry
- Les modalités de concertation préalable à la création de la ZAC :
 - 2 réunions publiques,
 - exposition à la maison des projets,
 - information sur les sites Internet,
 - mise à disposition d'un registre de la concertation,
 - présentation du projet lors des conseils de quartier.



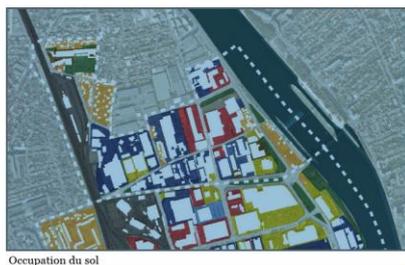
L'initiative de création de la ZAC et les modalités de concertation

Les objectifs de la ZAC :

- Renforcer le développement économique par une densification, diversification de l'emploi et l'accueil de nouvelles entreprises ;
- Améliorer l'accessibilité comme support du développement économique et urbain ;
- Accompagner le développement économique par la création d'une ville complète avec des programmes de logements, de commerces et d'équipements publics ;
- Favoriser la redynamisation des commerces existants par la création d'une polarité commerciale nouvelle aux abords de la gare de Vitry ;
- Constituer l'armature urbaine et assurer l'insertion urbaine des projets dans le quartier existant ;
- Concilier le développement économique et urbain avec le risque inondation à travers la réduction de la vulnérabilité ;
- Ouvrir la ville vers la Seine ;
- Aménager de façon durable et développer la qualité urbaine, paysagère et environnementale du site.

1. Aujourd'hui : un quartier d'activités

- Un tissu économique varié (commerces de gros, logistique, BTP...) mais qui manque de qualité urbaine
- Un parc de logements diversifié
- Un déficit de transports en commun
- Une proximité avec la Seine



1. Demain : accompagner la transformation d'un quartier d'activités

- En valorisant le tissu de PME-PMI existant : le structurer en un pôle économique, en améliorer son image et sa lisibilité.
- En contribuant au développement économique du secteur et en proposant de nouveaux emplois (restructuration de filières, tertiaires, ...)
- En réalisant un quartier de ville plus dense mêlant logements et activités avec des activités diversifiées en relation avec le tissu urbain.



2. Aujourd'hui : une gare sous-utilisée

- Une gare RER C peu visible et peu valorisée
- Des fréquences de passage du RER insuffisantes



2. Demain : développer le quartier autour de sa gare, élément moteur du projet

- En interconnectant RER, bus, circulations douces à partir de la gare.
- En consolidant l'ouverture de la gare des deux côtés
- En créant un nouvel accès vers la nouvelle zone d'activités et d'habitats.
- En développant une centralité aux abords de la gare et de la place Pierre Semard (équipements, commerces, parvis, espaces publics)
- En tirant partie des terrains libres et propriété de l'EPA Orsa (programme de développement économique).

3. Aujourd'hui : une offre de logements hétéroclite

- 2 000 logements anciens existants en proximité...



Une architecture hétéroclite

- ... complétés récemment par 1 000 nouveaux logements en bord de Seine (ZAC du Port-à-l'Anglais, Docks du Port, baignade)



ZAC du Port à l'Anglais

3. Aujourd'hui : des atouts paysagers peu valorisés

- Insuffisance des espaces verts même si des aménagements ont été réalisés sur le secteur de l'écluse et les abords du pont du port à l'anglais
- La Seine, élément naturel à valoriser car difficilement accessible et peu visible depuis le quartier.



3. Demain : développer l'offre de logements dans un cadre de vie de qualité

- En construisant une nouvelle offre de logements diversifiée (avec 40% de logements sociaux) pour répondre aux besoins de logements des Vitriots et aux besoins des salariés actuels et futurs.
- En développant des espaces verts de proximité, des accès et des vues vers la Seine

4. Aujourd'hui : des circulations peu structurées

- Une gestion de la circulation mal adaptée.
- Des circulations piétonnes et cyclistes peu structurées sur l'ensemble du quartier.



Circulation sur l'avenue Salvador Allende

5. Aujourd'hui : un manque de complémentarité avec les quartiers environnants

- Un quartier à proximité avec une identité marquée par la présence historique de la gare et qui bénéficie de la présence d'équipements et d'espaces publics structurants (Ecole Montesquieu, lycée, place Pierre Sémart, ...).



École primaire Montesquieu



Lycée Jean-Mace



Gare SNCF, place Pierre Sémart

4. Demain : améliorer l'accessibilité du quartier

- En améliorant la gestion des circulations.
- En développant les cheminements piétons : réaménagement de la place Pierre Sémart, nouveaux liens sous la gare, continuités piétonnes, parvis de la gare...
- En structurant et hiérarchisant la trame viaire.
- En adaptant l'offre de stationnements (privée et publique).
- En requalifiant l'avenue Salvador Allende comme une avenue plus urbaine, plus résidentielle.

5. Demain : s'inscrire dans un quartier historique de Vitry-sur-Seine

- En prenant en compte le tissu pavillonnaire existant.
- En consolidant la dynamique commerciale sur le secteur, notamment sur le secteur Port à l'Anglais.
- En respectant les caractères du quartier.
- En préservant le port à l'Anglais, son pont et ses écluses.
- En favorisant la mixité.

6. Deuxième échange avec la salle : questions et remarques des participants

Une habitante du quartier ne comprend pas pourquoi l'avenue Salvador Allende est qualifiée, dans la présentation, de zone résidentielle alors qu'il est prévu dans le projet de ZAC de conserver le centre de recherche de la SNCF, le centre commercial Leclerc et quelques entreprises.

Sarah SAMADI, habitante du quartier, s'inquiète de l'intégration de certaines zones d'habitation dans la ZAC et en particulier celle située autour de la zone de la gare. Pour elle, l'architecture hétéroclite du quartier caractérisée par la gare au théâtre et les pavillons SNCF reflète l'histoire et l'identité du quartier qu'il conviendrait donc de préserver.

Laurence RIO souhaiterait savoir si la rue du Colonel Moll sera intégrée au périmètre de la ZAC. Elle soulève également les problèmes de nuisances ferroviaires sonores auxquelles devront faire face les futurs habitants et voudrait savoir de quelle façon elles seront prises en compte dans cette opération.

Christian DUSSABLE se demande comment les projets d'aménagement pourront voir le jour car pour lui, très peu d'espaces sont mutables au regard de l'espace foncier disponible.

Lucette CASSIER souhaiterait que soit précisé le nom des rues qui délimitent le périmètre de la ZAC.

Martine LACHAUX s'interroge sur l'intérêt de créer une ZAC pour répondre aux besoins d'emplois des Vitriots au vu du contexte économique actuel. Car, même si l'opération permet à des entreprises de s'installer sur la zone, elle craint que ce soit seulement du déplacement d'emplois et non de la création d'emplois.

Elle souhaite aussi savoir combien coûtera cette opération d'aménagement, par qui elle sera financée et si toutes les mesures seront prises pour éviter les spéculations foncières.

Elle s'interroge également sur la fréquence des trains. Par qui seront-elles assurées ? D'après ce qu'elle a pu lire dans les journaux, le futur quai de la gare de Vitry ne ferait que 60 mètres au lieu des 300 mètres actuels alors que l'idéal serait un quai de 120 mètres. Elle demande confirmation.

Enfin, au sujet de la concertation, elle demande à monsieur le Maire, s'il soumettrait ce projet au référendum.

Antoine BOULANGER souhaite savoir si le projet de création de la ZAC des Ardoines est inclus dans le projet du Métro Grand Paris et dans ce cas, si cela implique que la Société du Grand Paris soit l'aménageur de la ZAC.

Réponse de Yanick LE MEUR, Directeur général adjoint de l'EPA Orly Rungis – Seine Amont

Nous sommes sur le territoire de l'Etablissement public qui a pris l'initiative lors de son dernier conseil d'administration d'être l'opérateur du développement de ce territoire. En son sein, sont présents l'Etat, la Région, le Département, la commune de Vitry représenté par son maire et les décisions qui sont prises par le Conseil d'administration sont également présentées au Conseil municipal. Nous sommes donc dans une logique de travail conjoint et convergeant entre la commune et un établissement public de l'État.

En matière de contrôle de l'activité de développement dans le processus de transformation du territoire de Vitry-sur-Seine, le conseil municipal est maître de son plan local d'urbanisme. Les spéculations sont réelles et évidentes, elles sont d'ailleurs accentuées par les débats actuels au sujet de la rénovation des gares et de la production de logements. Il y a cependant un élément fondamental à prendre en compte : c'est au conseil municipal de négocier avec l'EPA Orly Rungis – Seine Amont les contreparties et les modalités de mise en œuvre de l'opération d'aménagement.

Réponse d'Alain AUDOUBERT, Maire de Vitry-sur-Seine

Le périmètre de la ZAC sera arrêté après la concertation légale. Il vient d'être suggéré de rajouter au périmètre la rue du Colonel Moll. Cette suggestion est techniquement compliquée car elle se situe de l'autre côté de la voie ferrée.

Des riverains de la rue Pierre Sénard se demandent également s'il est nécessaire que leur pavillon soit inclus dans le périmètre de la ZAC. Je trouve leur demande légitime et nous allons bien évidemment l'étudier.

J'aimerais également avoir l'avis des Vitriots sur la façon dont devrait être aménagé ce quartier. Spontanément en bordure de Seine, on positionnerait plutôt de l'habitat mais ne faudrait-il pas aussi construire des logements à proximité des transports en commun ? Il y a donc de nombreux paramètres à prendre en compte pour améliorer la qualité de vie des Vitriots et votre avis compte.

Concernant l'argument de la crise économique, il est vrai que nous sommes dans une période économique difficile mais ce n'est pas pour cette raison qu'il ne faut pas chercher à attirer sur notre territoire des entreprises. C'est pourquoi l'idée d'un référendum n'est pas appropriée (oui ou non : on fait quelque chose ou on ne fait rien). Ma démarche est en effet d'essayer de construire un projet qui réponde de façon optimale aux besoins des Vitriots. Ce qui revient aussi à créer des conditions pour un développement de l'emploi et des opportunités répondant aux besoins d'expansion des entreprises.

Attention aussi à ce qu'on lit dans les journaux et comment on le lit. La question de la longueur des quais ne concerne pas les quais de la SNCF mais ceux du métro automatique du réseau du Métro Grand Paris. L'hypothèse de départ était de construire des quais de 120 mètres mais pour des raisons de coûts, il a été suggéré de construire des quais de 60 mètres de long. Je ne suis pas de cet avis. Je préconise effectivement des quais de 120 mètres afin qu'ils soient dimensionnés de façon à répondre aux besoins futurs des voyageurs.

Je souhaiterais ajouter qu'il y a d'autres terrains que ceux existants derrière la gare de fret de Vitry dont nous négocions actuellement l'acquisition avec la SNCF. Il en existe aux alentours de l'avenue Salvador Allende que nous souhaitons acquérir. Pour lutter contre la spéculation foncière, nous faisons appel à l'EPA Orly Rungis – Seine Amont à chaque fois qu'il y avait un terrain à vendre pour préempter les terrains.

Enfin, les zones pavillonnaires ne seront pas affectées par les futurs aménagements. L'objectif de l'opération est de ne pas réduire les zones d'habitat. Concernant les pavillons en location mis en vente par la SNCF, la Ville de Vitry en a racheté pour éviter les opérations immobilières, mais la SNCF ne les vend plus dorénavant.

Concernant l'hétérogénéité des habitats, elle caractérise en effet ce quartier. Ce n'est pas un jugement de valeur mais un constat. A Vitry, nous ne prôtons pas l'uniformité architecturale. Une des chances de nos villes de banlieue est d'avoir une diversité de formes urbaines et architecturales. Parallèlement, nous menons depuis bientôt 10 ans des OPAH (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat) successives pour rénover ces quartiers. Il y a toutefois des secteurs où nous devons prendre des arrêtés d'interdiction d'habiter afin de lutter contre l'insalubrité de certains logements.

Je souhaiterais aussi vous faire part de mon inquiétude. Elle ne concerne pas l'opération, mais plutôt la question du maintien des services publics. Dans ce contexte, mon souhait est d'inscrire la Ville de Vitry dans une démarche différente afin d'anticiper les demandes futures des Vitriots en matière d'emploi, de logements et de commerces.

Pour revenir à l'opération, je pense qu'il est nécessaire de réfléchir davantage sur le devenir de la cour de la gare et de la prise en compte des commerces de qualité encore présents sur l'avenue Paul Vaillant-Couturier ou dans la rue Anatole France. Le recul de l'emploi dans le quartier, et je pense notamment à la fermeture de l'entreprise Sciaki, a engendré la disparition de nombreux cafés-restaurants, bistrot et épiceries. Toutefois, l'implantation de nouveaux entrepreneurs, rue Edith Cavell, a relancé le dynamisme du quartier. Il est donc nécessaire de poursuivre nos efforts tant pour la population résidente que pour la population active.

Réponse de David MANGIN, Urbaniste du projet, Agence Seura

Le périmètre de la concertation basé sur la Seine, l'avenue Salvador Allende, la voie ferrée et la découpe réalisée dans la grande enclave ferroviaire permet de savoir sur quoi nous pouvons nous poser des questions. Les aménagements de villes les plus réussis ont été réalisés par mutation parcellaire lorsque les PLU le permettaient, comme cela a notamment été le cas dans une partie des quartiers pavillonnaires de Vitry. Dans des situations de friche, nous devons en revanche nous poser collectivement la question du devenir de ces terrains et de la vie de quartier qui y sera associée.

Dans ce projet, il y a des terrains situés devant la gare sur lesquels il est nécessaire de débattre de la programmation et puis il y a des sites dont les parcelles ont été laissées à l'abandon ou trop dégradées qui feront l'objet de procédures de requalification.

Il y a d'autres sujets comme l'évolution de l'avenue Salvador Allende qui a vocation à se transformer progressivement avec une diversité de fonctions (résidentielle, commerciale...). Ce qui m'amène à rebondir sur le caractère hétéroclite de la banlieue. Je suis très sensible à l'hétérogénéité architecturale des rues car elles ont

été construites progressivement et révèlent la diversité des actions passées. Cela confère à la ville un caractère plus vivant.

La question qui nous est posée est de construire une ville qui ne soit pas ennuyeuse et dans laquelle soit présente une diversité de fonctions. On parle beaucoup de mixité sociale mais une des façons d'y parvenir est de réussir le pari de la mixité fonctionnelle.

Concernant les maisons en bois, ce sont des maisons qui font 80m² au sol sur des parcelles de 500 à 600 m². La situation urbanistico-juridique actuelle interdit tout processus de mutation et densification de cette zone.

A propos du Projet du Grand Paris, je pense qu'il s'agit d'une véritable chance pour les Vitriots. Il leur permettra de pouvoir accéder dans quelques années à des emplois et des activités de loisirs auxquels ils n'auraient pas pu avoir accès sans ce système de transport. Je souhaite préciser que la Société du Grand Paris financera uniquement les gares et notre rôle est d'aménager les abords de ces deux gares.

Pour répondre à la question posée à propos de la construction d'un éco-quartier, je pense qu'il faut sortir de ce label. Il y a de réels enjeux qui doivent être relevés afin de réduire l'empreinte carbone du chantier tels que la mutualisation des solutions éco-responsables : dépollution des terrains ferroviaires, transport par péniche des gravats du futur tunnel, etc.

Concernant la hauteur des immeubles, je pense que pour combiner économie générale du projet, demande en logement et objectifs de paysage, il ne faut pas s'interdire de construire relativement haut notamment en bordure de Seine.

Un habitant souhaiterait que soit précisé le calendrier prévu pour la mise en place de la future ZAC.

Un habitant se demande pourquoi la zone proche de la rue Duguesclin n'est pas prise en compte dans le périmètre de la ZAC. Il ajoute que depuis que l'entreprise DHL s'est installée dans la rue il y a 2 ans, il est impossible pour les riverains de dormir tranquillement et cette situation n'évolue pas malgré les nombreuses pétitions. Pour lui, il faudrait que le projet prévoie de ne pas positionner des entrepôts industriels à côté des habitations.

Un habitant souhaiterait revenir sur les nuisances ferroviaires. Il demande ce qui est prévu pour atténuer les nuisances que subissent les riverains qui habitent le long des voies.

Martine BRAUER, habitante du Port à l'Anglais, se demande ce que va être le devenir du quai, car s'il y a une densification dans le quartier cela engendrera un trafic automobile plus important et plus de nuisances sonores.

Alexandre VAROIS, un habitant de la rue Pasteur, souhaite savoir si le parking de la SNCF sera conservé.

Un habitant s'étonne que la rue Edith Cavell ne soit pas comprise dans la ZAC car cette rue est défigurée par les infrastructures industrielles et commerciales.

Bertrand GEORGES, habitant du quartier de la gare se demande comment obtenir une centralité pour l'ensemble du quartier. Pour lui, la recherche de la centralité pose aussi la question de savoir quelle vocation sera donnée au quartier ? S'agira-t-il d'un quartier d'affaires ou d'habitat ? Quels seront les équipements et les infrastructures publiques créés ? Actuellement, on y trouve le théâtre de la gare mais il n'y a pas d'espace public qui le qualifie, le pont SNCF est également très mal entretenu... Il y a donc de vraies questions à se poser sur la qualité de l'espace public. Enfin, il souhaite aborder de nouveau la question du traitement des nuisances sonores et du stationnement dans le quartier.

Réponse d'Alain AUDOUBERT, Maire de Vitry-sur-Seine

La ZAC ne règlera pas tous les problèmes. Par contre, vous faites des remarques justifiées comme celles concernant le pont de la SNCF. Je vous propose que nous engagions ensemble des luttes pour que ce pont soit entretenu et que la SNCF consacre davantage de moyens à l'entretien de son patrimoine. Pour les nuisances ferroviaires, il y aura aussi des bagarres à mener car il faudra installer des protections phoniques. Je vous le dit, ce n'est pas la ZAC qui règlera les problèmes de nuisances, il va falloir mener des luttes et évoquer avec la SNCF non seulement la question du bruit mais aussi celle de l'entretien de ses espaces (barrières endommagées, talus dégradés...).

Vous avez compris que ce projet donne une vision à long terme et nous abordons actuellement les zones où nous pouvons commencer à travailler, je pense notamment aux terrains inutilisés et appartenant à la SNCF, à ceux qui sont déjà disponibles ou ceux qui peuvent se libérer facilement. Mais les débats ne sont pas terminés car la Ville doit encore acquérir certains terrains et pas à n'importe quel prix. Il y a toutefois des parcelles auxquelles nous ne pouvons pas toucher comme celles appartenant à Gilbert, Solidar'Monde... qui ne produisent aucune nuisance et sont source d'emplois pour la commune.

En revanche, nous allons mener des discussions avec un certain nombre de transporteurs, pour qu'ils soient plutôt localisés à proximité de l'A86. Le cas de DHL est compliqué car ce n'est pas les camions qui vous ennuient, ce sont plutôt les actions de manutentions liées au dégroupage et aux allées et venues très cadencées des fourgons. Dans cette zone, la Ville n'est ni propriétaire des terrains ni des murs mais le projet prévoit de créer des conditions d'accueil optimales pour les entreprises de logistique en leur proposant de se rapprocher des grands axes de circulation.

Une partie de la rue Edith Cavell est effectivement en très mauvais état mais il faut que vous sachiez que la circulation y est interdite aux poids lourds. Pour l'autre partie de la rue, le projet prévoit de changer complètement sa typologie. Il y a effectivement des camions qui y stationnent car cela se dit dans le métier : « Vitry est une ville sûre ». Certains camionneurs dorment dans leur cabine et mangent même au Duguesclin. Il y a un autre lieu où ce phénomène existe, c'est au niveau du quai Jules Guesde. Le projet de ZAC règlera ces problèmes en requalifiant la rue Edith Cavell car elle sera amenée à jouer un rôle important notamment celui de desservir toute la zone jusqu'à la gare des Ardoines.

Il faudra également prévoir le passage des bus dans cette rue. Certains points du trajet sont problématiques notamment au niveau des quais. Les bus devront les franchir entre Ivry et Vitry. Mais nous y travaillons.

Sur un autre sujet qui ne concerne pas la ZAC mais qui est lié aux dessertes en bus, nous avons eu la confirmation de la RATP et du STIF qu'un des bus en provenance d'Alfortville emprunte le pont suspendu pour desservir le centre Leclerc puis les quais et fasse une boucle jusqu'à la gare de Vitry et retourne sur Alfortville en empruntant de nouveau les quais. Cet itinéraire sera mis en place courant 2012.

Une habitante se dit rassurée sur le devenir des pavillons de la rue Pasteur, et souhaiterait en plus que la rue Sémard soit mise en sens unique.

Réponse de François MONJAL, chargé de la programmation, Alphaville

Au sujet de la centralité, l'objectif du projet est de concentrer dans ce quartier une population habitante et travaillante et ne plus avoir une zone d'habitat d'un côté et une zone d'activité de l'autre. Et le pari serait même d'imaginer des équipements qui soient utilisés par les deux catégories de population.

Réponse de David MANGIN, urbaniste du projet, Agence Seura

Le concept de centralité implique la notion de mutualisation des espaces qu'il faudra trouver et notamment pour les parkings qui pourraient être utilisés le jour par les travailleurs et le soir par les habitants.

Réponse de Sandrine GELY, directrice de l'urbanisme, Ville de Vitry-sur-Seine

Le périmètre de concertation comprend l'avenue Salvador Allende, les berges de Seine puis passe en limite de la ZAC du Port à l'Anglais et de la rue Waldeck Rousseau, puis descend sur la rue Edith Cavell, puis sur la rue Berthie Albrecht et remonte par la Georges Sand. Il intègre aussi une partie de la rue Alfred de Musset, l'îlot du lycée Jean Macé et la place Pierre Sémard et longe les voies SNCF à l'Ouest..

Conclusion d'Alain AUDOUBERT, Maire de Vitry-sur-Seine

Beaucoup de choses ont été dites, beaucoup de propositions ont été faites et beaucoup d'inquiétudes ont été exprimées qui sont tout autant précieuses pour élaborer ce projet concerté. En revanche, la Ville de Vitry n'organisera pas de referendum sur le projet. Je pense que c'est la mauvaise méthode et que nous devons essayer de trouver un moyen de prendre en compte les aspirations des uns et des autres. Nous ne parviendrons pas à l'unanimité, il y aura des contradictions, des mécontentements, mais l'objectif est d'enrichir la réflexion afin de trouver un compromis qui réponde à la fois aux besoins de développement maîtrisé de la ville et à ceux des Vitriots en termes de commerces, de logements, d'emploi et de formation. Des terrains seront par exemple réservés pour la construction d'un collège.

Merci de votre présence et bonne soirée. Je vous donne rendez-vous en septembre.

La réunion se clôture à 23h40.



Vue aérienne du périmètre de concertation

