



**PLAN  
LOCAL  
D'URBANISME  
PLU**

**3 – 1. ORIENTATIONS  
D'AMÉNAGEMENT ET DE  
PROGRAMMATION**

Vu pour approbation en Conseil Territorial de l'EPT  
Grand-Orly Seine Bièvre le 4 avril 2023



## SOMMAIRE

<b>LES OAP DANS LES OPERATIONS D'AMENAGEMENT .....</b>	<b>5</b>
1.1 OAP des Ardoines .....	6
1.2 OAP ZAC Chérioux .....	15
1.3 OAP ZAC Rouget de Lisle.....	18
1.4 OAP Secteur RN7-Plateau-Moulin Vert .....	22
1.5 Cœur de ville : OAP Barbusse, Robespierre, 8 mai 1945/rue de choisy.....	23
<b>LES OAP DANS LE DIFFUS .....</b>	<b>30</b>
1.6 Secteur : Franges du Parc des Lilas et de la ZAC Rouget de Lisle .....	31
1.7 Secteur : Lagaisse-Stalingrad-Cleveaux .....	34
1.8 Secteur : Blanqui - Port à l'Anglais .....	36
1.9 Secteur : Kommer .....	38



## **LES OAP DANS LES OPERATIONS D'AMENAGEMENT**

---

## 1.1 OAP DES ARDOINES

### 1.1.1 Les orientations à l'échelle du site des Ardoines

#### Contexte et enjeux

*La reconversion de la zone d'activités des Ardoines qui porte sur 267 hectares (23% du territoire communal), est un projet qui s'inscrit dans le temps.*

*Après une vingtaine d'années d'études, le projet est parvenu à une phase opérationnelle dans une dynamique appuyée par l'Opération d'Intérêt National (OIN) d'Orly-Rungis-Seine Amont, programmée sur 30 ans.*

*Par ailleurs, l'importance du projet par la superficie qu'il couvre, son programme, son inscription dans le grand territoire de l'OIN, ne doit pas faire oublier que sa réalisation doit s'inscrire dans le cadre du développement global de la ville. L'enjeu consiste donc à articuler l'ambition métropolitaine et la réponse aux besoins locaux, notamment en termes d'activités et d'emplois accessibles à tous les vitriots. La production de logements devra intégrer une véritable mixité sociale avec a minima 40 % de logements sociaux à l'échelle de l'OIN des Ardoines.*

*Le départ des dépôts pétroliers EFR France, la reconfiguration foncière des activités ferroviaires, le démantèlement de la centrale à charbon EDF sont toutefois des préalables à sa mise en œuvre.*

*A l'échelle du site de l'OIN et à cette étape du projet, la définition d'orientations générales d'aménagement permet de fixer les éléments structurants retenus, garantissant une évolution d'ensemble cohérente.*

*Dans un premier temps, l'aménagement du site est cependant concentré, prioritairement, autour des deux secteurs de gares, pour lesquels les orientations et les composantes sont plus précises à ce jour :*

- Périmètre ZAC Seine Gare Vitry,
- Périmètre ZAC gare des Ardoines.

*Le périmètre de l'OAP s'inscrit sur deux zonages différents : UF afin de conforter dans un premier temps les activités productives de la ville et UP2 correspondant à des secteurs où le développement urbain doit être réalisé en priorité soit dans les premiers temps des ZAC.*

*Nota : l'ensemble du secteur est inscrit dans une zone couverte par le Plan de Prévention des Risques Inondation PPRI. Les projets doivent l'appliquer notamment pour répondre aux enjeux de résilience face au risque d'inondation.*

#### Orientations d'aménagement

- **La trame verte, bleue et paysagère**

Des éléments majeurs doivent participer à l'identité, au paysage et à l'ambiance générale du site, tout en contribuant à la trame verte et à un environnement favorable à la biodiversité :

- Les 3 kilomètres de berges de Seine, doivent être requalifiés. Leur traitement, différencié par séquences, devra permettre de les renaturer et de les rendre davantage accessibles. Un parc « des berges », doit être aménagé au bord de la Seine afin d'accueillir des usages sportifs et de loisirs, tout en maintenant l'activité d'Air liquide ;
- Un parc métropolitain d'au moins 5 hectares, dont la localisation reste à préciser au sein du périmètre de l'opération d'intérêt national OIN, doit être aménagé dans le quartier des Ardoines en lien avec la Seine et ouvert sur la ville pour le bien-être des habitants ;
- Un nouveau « cours urbain » Nord-Sud, largement planté, devra structurer le futur paysage des Ardoines-et ouvrir le paysage de Seine jusqu'au cœur du site.

Afin de garantir la pérennité des nouveaux quartiers mixtes, la création d'un cadre de vie agréable doit être recherchée notamment par l'aménagement d'espaces verts de proximité et de traversées piétonnes des îlots. Le futur tissu mixte devra donc accueillir des espaces ouverts support d'une maille verte en « pas japonais » traversant les quartiers et permettant de faire pénétrer les paysages de la Seine au cœur de la ville.

Une trame bleue devra s'associer à cette trame verte : les aménagements des espaces publics contribueront à la gestion de l'eau pluviales et à la limitation des impacts liés au risque inondation par débordement ou ruissellement (bassins de rétention, noues, sols perméables...). Elle sera complétée par un traitement cohérent des espaces privés (infiltration, pleine terre, récupération des eaux de pluie...)

Un pont paysager au-dessus des voies ferrées dans la ZAC Gare Ardoines participe de la liaison du parc des Lilas aux bords de Seine.

Enfin la trame verte doit être le support de modes de déplacements actifs (piétons, vélos, ...).

- **Le maillage multimodal**

L'enjeu majeur de la mutation urbaine des Ardoines est de rendre attractif ce site par une desserte performante en transports en commun et un maillage viaire qui le connecte à son territoire environnant : ouverture sur la ville à l'ouest et vers la Seine à l'est. Le futur maillage devra donc s'organiser autour :

- d'un cours urbain nord-sud, vaste promenade reliant les différents quartiers du site. Multifonctionnel et multimodal, il doit être aménagé en faveur des modes actifs (vélos, piétons...) et des transports en commun, y compris en intégrant le passage du futur bus Tzen5, et en être le support de la trame verte.
- de nouvelles liaisons est-ouest avec :
  - le franchissement des voies ferrées, au niveau de la gare des Ardoines conçu comme une réelle couture urbaine qui doit être finalisé , et par le pont des Fusillés à restructurer ;
  - la réalisation d'un nouveau pont sur la Seine, appuyant le projet d'Arc-sud, transport en commun en site propre (TCSP) à réaliser à l'échelle intercommunale ;
  - la requalification de l'avenue Allende, de la voie ferrée au pont du Port à l'Anglais.
- Un nouveau maillage viaire secondaire s'inscrivant dans la continuité du tissu urbain des quartiers voisins et dessinant des îlots de taille compatible avec de bonnes conditions de trajets piétons-vélos.

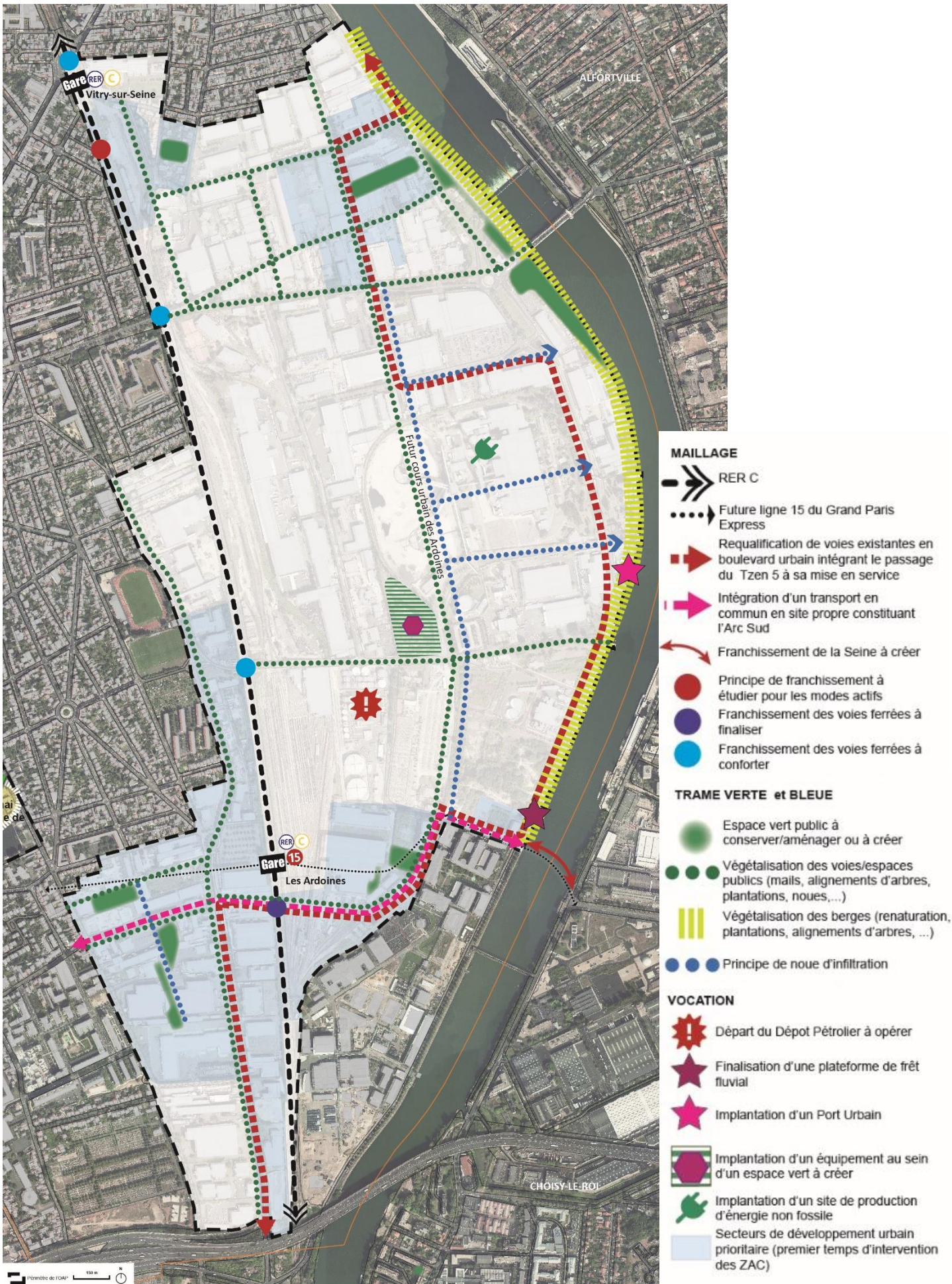
Pour rappel, la desserte en transports en commun du site des Ardoines doit être conçue à différentes échelles :

- A l'échelle régionale, avec l'arrivée du Grand Paris Express, la gare des Ardoines doit devenir un pôle multimodal majeur articulant liaison radiale et liaison nord-sud avec le RER C. En accompagnement, la gare de Vitry du RER C, devra également constituer un pôle multimodal.
- A l'échelle locale, le T ZEN 5 devra assurer les liaisons nord-sud de la vallée de la Seine ;
- A l'échelle locale et de la ville, le projet de transport en commun « Arc Sud », dont le tracé est à définir, devra relier d'est en ouest la RD7 (T. 7) à Alfortville via la gare des Ardoines, ainsi que les quartiers sud-ouest de Vitry dont le domaine Chérioux, aux Ardoines et à la Seine

- **La Seine comme grand équipement**

La Seine doit être valorisée dans toutes ses fonctions (hydraulique, écologique, ludique, économique). Le transport de marchandises doit, en particulier, être conforté avec la pérennisation d'une plateforme de fret fluvial au Nord du futur franchissement de la Seine et la réalisation d'un port urbain en face du site EDF.

OAP des Ardoines \_ schéma global





## 1.1.2 Les orientations pour le secteur Gare Ardoines

### Contexte et enjeux

*Avec l'arrivée des nouveaux transports en communs (ligne 15 du GPE, Tzen 5) qui viendront s'ajouter à la desserte existante (A86, RER C avec une fréquence accrue,...), le secteur Gare Ardoines sera l'un des mieux desservis d'Île-de-France. Cette nouvelle attractivité permet d'enclencher un développement urbain de niveau métropolitain de part et d'autre des voies ferrées.*

*Les nouveaux quartiers ainsi créés devront :*

- *conserver et amplifier la vocation économique et productive de la zone d'activités économiques, en accueillant des bureaux et des commerces mais également des PME-PMI, notamment dans les secteurs de technologie de pointe.*
- *permettre d'apporter de nouvelles réponses aux besoins des populations actuelles et futures en matière de logement, notamment social, dans un environnement urbain de qualité (espaces publics généreux, équipements publics adaptés, espaces verts).*
- *être connectés à la ville existante (Arc Sud, nouveaux franchissements sur les voies et la Seine).*

### Orientations d'aménagement

#### - **Le maillage viaire**

Afin de mieux connecter le secteur aux autres quartiers de la ville et aux communes voisines, le maillage viaire doit être complété par

- un nouveau franchissement du faisceau ferroviaire se connectant à la rue du Bel Air à l'ouest et au futur pont sur la Seine à l'Est, ainsi qu'au futur cours Nord-Sud (rue Edith Cavell prolongée).
  - de nouvelles voies dans le prolongement des voies existantes (Voltaire, Olympe de Gouges...);
  - des cheminements pour les modes actifs, dédiés ou en partage d'espaces publics. Ces aménagements doivent également permettre un maillage interne du futur quartier facilitant les déplacements de proximité.
- #### - **La trame verte, bleue et paysagère**

Afin de poursuivre les connexions environnementales et paysagères entre la Seine et le Plateau, le réseau viaire doit être accompagné d'un nouveau maillage d'espaces publics et privés, tous deux supports d'une trame verte d'est en ouest (parcs, squares, noues, plantations, alignements d'arbres, ...).

Cette maille verte doit se poursuivre dans les espaces privatifs par des jardins de pleine terre au sein des îlots, visibles depuis l'espace public pour plus de perméabilité pour la biodiversité et la qualité des paysages urbains.

#### - **Les vocations et principes de fonctionnement des secteurs urbains**

Au sein du périmètre une diversité fonctionnelle doit être apportée en accueillant du logement, dont 40% de logements sociaux, et des d'activités économiques tertiaires. Autour de la gare, du nouveau franchissement des voies ferrées et de la Grande Halle SNCF, une polarité urbaine doit être mise en place, soutenue par une qualité et une diversité urbaine : mixité des fonctions, espaces publics généreux, équipements à fort rayonnement...

Toutefois la vocation productive doit être maintenue et renforcée à l'échelle de l'ensemble de la ZAC avec en particulier trois secteurs à dominante d'activités autres que tertiaires :

- le Sud de « l'Épine dorsale », entre la rue Léon Geffroy et les voies ferrées, depuis l'A86 jusqu'aux abords du prolongement de la rue Olympe de Gouges;
- le site compris entre les rues Malleret-Joinville, René Descartes et Léon Geffroy, et la limite Sud du secteur, qui doit conserver les activités économiques aujourd'hui en place.
- le site compris entre les rues Descartes, Malleret-Joinville, Geffroy et le prolongement de la rue Voltaire.

- **Répondre aux besoins des habitants par les équipements**

Le développement urbain doit être soutenu par la réalisation d'équipements :

- un groupe scolaire,
- une crèche privée,
- un complexe sportif, pour les scolaires et d'autres usagers
- un local associatif,
- un centre technique municipal reconstruit et modernisé.

Au-delà des réponses de proximité, la grande halle SNCF doit être valorisée comme lieu emblématique du secteur à vocation mixte (équipements, commerces, services...).

- **La composition urbaine : des quartiers denses et agréables à vivre**

La vocation métropolitaine des Ardoines induit une densification du bâti et du nombre d'habitants et d'emplois, qui doit s'accompagner d'une composition urbaine qualitative notamment à travers

- la prise en compte des tissus urbains voisins ;
- une décroissance de la densité depuis les polarités, le pôle multimodal et la Seine vers les franges ouest de la ZAC,
- des paysages urbains diversifiés,
- des respirations entre les bâtiments et des espaces plantés.

Pour cela des épannelages variés avec de possibles émergences ponctuelles rythmant le bâti, doivent être mis en place.

❖ Intégration avec les tissus urbains voisins : depuis les franges de la ZAC vers le pôle multimodal

- Dans le secteur situé à l'ouest de la rue Léon Geffroy, délimité par les rues Gabriel Péri, Victor Ruiz, de Choisy, Général Malleret Joinville et la limite sud de la ZAC, des modulations de densité doivent être opérées, de façon à créer une transition harmonieuse.
- La conception des volumétries et des implantations des constructions implique une diversité des épannelages. Les futurs volumes construits en limite parcellaire reprendront le gabarit du tissu existant. Un épannelage progressif des hauteurs permettra de trouver une transition entre l'habitat existant et le nouveau quartier. Les constructions en cœurs d'îlots, pourront atteindre des hauteurs variant de 20 à 35 m.
- A proximité du pôle multimodal, des constructions pourront atteindre ponctuellement 45 m.
- Dans l'îlot compris entre les rues Gabriel Péri et Léon Geffroy, la hauteur des constructions sera limitée de 10 à 23 m afin de garantir leur intégration avec le tissu pavillonnaire existant.

❖ Densités le long de l'axe Nord-Sud (l'épine dorsale comprise entre la rue Léon Geffroy et les voies ferrées).

La densité est plus marquée depuis la limite nord de la ZAC (pont des Fusillés) jusqu'à la limite sud de la ZAC (A86), entre la rue Léon Geffroy et les voies ferrées où les hauteurs peuvent atteindre 35 m.

Une émergence possible pour le programme en superstructure de la gare pourra atteindre 65 m. A proximité du pôle multimodal, des constructions pourront atteindre ponctuellement 45 m.

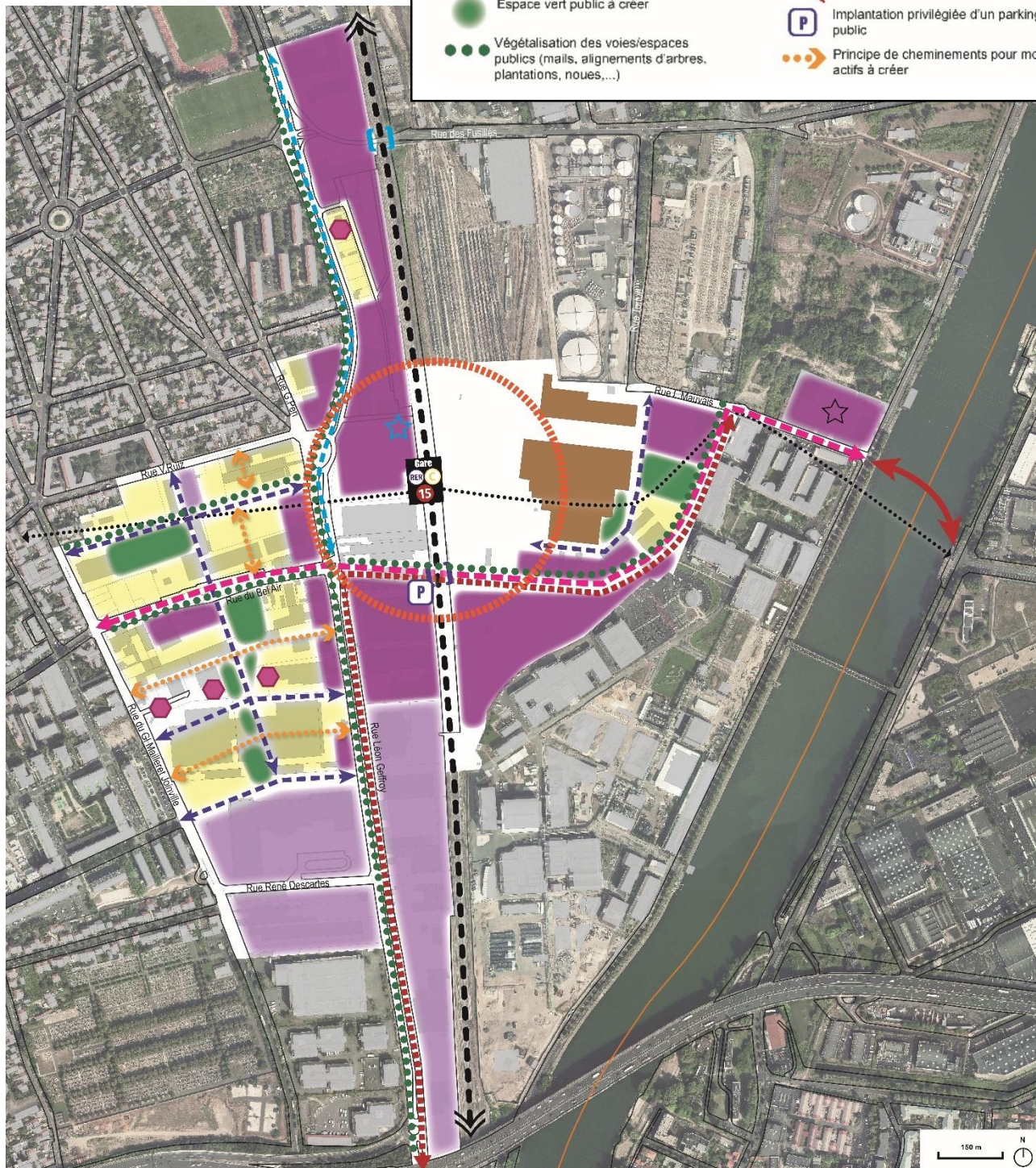
❖ Des voies ferrées à la Seine

A l'Est des voies (autour de la grande halle et de son parvis) jusqu'en bordure de Seine, les hauteurs s'échelonnent de façon générale de 17 à 50 m. A proximité immédiate de la gare multimodale et en façade sur la Seine, des constructions rythment ponctuellement le bâti allant jusqu'à 50 m.

**OAP des Ardoines :**

**Zoom secteur Gare Ardoines**

VOCATION	MAILLAGE
Constitution d'un tissu mixte à dominante de logements	RER C
Implantation privilégiée d'activités économiques y compris tertiaires	Future ligne 15 du Grand Paris Express
Maintien privilégié d'activités autres que tertiaires	Requalification et création de voie tous modes intégrant le passage du Tzen
Nouvelle polarité urbaine à composer autour de la gare du GPE	Intégration d'un transport en commun en site propre constituant l'Arc Sud
Implantation privilégiée d'équipements d'intérêt collectif	Principe de liaisons tous modes à conforter
Halles patrimoniales à valoriser dans une vocation mixte y compris d'équipement	Principe de liaisons tous modes à créer
Emergence possible de bâti, hauteur maximale : 50 m	Franchissement des voies ferrées à conforter
Emergence possible de bâti, hauteur maximale : 65 m	Franchissement à finaliser
TRAME VERTE	Franchissement de la Seine à créer
Espace vert public à créer	Implantation privilégiée d'un parking public
Végétalisation des voies/espaces publics (mails, alignements d'arbres, plantations, noues,...)	Principe de cheminements pour modes actifs à créer



### **1.1.3 Les orientations pour le secteur Seine Gare Vitry**

#### **Contexte et enjeux**

*Le périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté ZAC Gare Vitry connaît un enjeu de développement urbain qui doit prendre en compte*

- *la réalisation de logements, d'équipements suffisants et d'une offre commerciale adaptée contribuant à l'animation de la vie locale ;*
- *des activités productives variées, pour certaines implantées de longue date, à maintenir et soutenir en réponse au poids économique important du secteur dans le territoire communal ;*
- *le fleuve et les berges par des aménagements paysagers.*

*Dès lors, le renouvellement urbain doit s'opérer progressivement et avec trois grandes ambitions :*

- *maintenir une fonction productive tout en accueillant des bureaux, des activités et des commerces grâce à une attractivité renforcée par l'arrivée des nouveaux transports en commun ;*
- *apporter des réponses en matière de logement au sein d'un futur quartier habité d'une grande qualité urbaine, architecturale et paysagère ;*
- *intégrer pleinement le secteur Seine Gare Vitry dans les tissus urbains environnants et la ville dans son ensemble*

#### **Orientations d'aménagement**

##### **- Le maillage viaire**

La fonction de centralité de la gare RER Vitry-sur-Seine doit être confortée

- par la création d'un « cours urbain » Nord-Sud, dit « Cours de la Gare », assurant la liaison avec l'avenue du Président Salvador Allende et intégrant une offre de stationnement public ;
- par son ouverture à l'Ouest avec la création d'un nouvel espace public améliorant son accessibilité.

Au-delà de la gare, le maillage du secteur doit être renforcé par :

- l'aménagement en boulevard urbain de la rue Edith Cavell permettant notamment le passage du TZEN 5 ;
- une trame viaire complétée en constituant des îlots à taille humaine, facilitant les cheminements piétons/vélos et l'accès aux différentes fonctions de la ville.

Pour faciliter et sécuriser l'usage des modes actifs, des accès et des cheminements doivent être aménagés entre la gare et la Seine, en particulier rue Berthie Albrecht, donnant accès à plusieurs équipements et aux bords de Seine depuis le futur « cours ».

##### **- La trame verte, bleue et paysagère**

En termes de trame verte, ce secteur devra amorcer le futur parc des berges, au Nord du pont du Port à l'Anglais. Celui-ci devra se poursuivre par des espaces verts publics dans le futur quartier créant des espaces de respiration, des vues, et des accès vers la Seine. Ils comprendront les « Jardins de Seine » en façade sur le fleuve et à plus long terme un square entre les rues George Sand et Pasteur qui constituera environ 50% de la surface de l'îlot.

La trame viaire, devra autant que possible être le support d'une trame verte complémentaire sur espaces publics et privés (plantation, arbres, ...).

##### **- Les vocations et principes de fonctionnement des secteurs urbains**

Autour de la gare RER « Vitry-sur-Seine » une nouvelle centralité devra prendre forme marquée par une mixité de formes urbaines et programmatique (bureaux, commerces, activités, logements, équipements).

En bord de Seine, se développera un quartier mixte. Il comprendra notamment des logements profitant de façades tournées vers le fleuve, un espace vert public en amorce du parc des Berges et des activités au nord. Sur le secteur, la programmation de logements devra comprendre 40% de logements sociaux.

Deux secteurs devront plus spécifiquement être dédiés à l'activité économique

- Le Sud-Ouest du secteur avec le maintien des îlots qui concentrent le plus d'activités et d'emplois ;
- L'îlot au Nord-Est de la rue Berthie Albrecht avec le développement d'un type d'immobilier d'entreprise adapté à la ville mixte et dense.
- **Répondre aux besoins en équipements du quartier et des habitants ou salariés**

Pour répondre aux besoins des résidents actuels et futurs, un pôle d'équipements socio-éducatifs doit être constitué comprenant un nouveau collège et son gymnase à l'angle sud-ouest des rues Berthie Albrecht et Edith Cavell, deux groupes scolaires (l'un au premier, l'autre au second temps de la ZAC), et une crèche.

Il devra être complété en premier lieu par un gymnase, puis après 2025 par un centre de loisirs de quartier et un équipement culturel.

- **La composition urbaine : prolonger la ville existante et tirer parti de la présence de la Seine**

La future composition urbaine du quartier doit permettre

- une densité des espaces en fonction de la proximité des équipements structurants (Seine, gare) ;
- une diversité des paysages urbains de la voie ferrée à la Seine ;
- une intégration urbaine et des transitions avec les tissus environnants.

Pour cela une variabilité des hauteurs devra être mise en place.

- ❖ Densité des espaces en fonction de la proximité des équipements structurants (gare, Seine)

L'épannelage des hauteurs du secteur Seine Gare Vitry s'articule en fonction de la proximité des équipements structurants (cf règlement).

- Le long de la voie ferrée, des bâtiments d'une hauteur intermédiaire s'échelonnant entre 14 et 35 m. En écho à la forme urbaine des avenues faubouriennes de Vitry et d'entrée sur la ville au Port-à-l'Anglais. Des constructions de hauteur plus importante rythment ponctuellement le bâti pouvant atteindre 41 m.
- A proximité du fleuve, des hauteurs plus importantes sont possibles sur les îlots à dominante de logement, afin de faire bénéficier le plus grand nombre de logements de vues sur la Seine. Les hauteurs s'échelonnent jusqu'à 35 m, avec des émergences ponctuelles qui peuvent atteindre 45 m. La composition des nouvelles constructions doit favoriser leur ensoleillement, leur luminosité, ces nouveaux logements produisant un paysage dynamique en front de Seine. Afin d'éviter la perception d'un front bâti uniforme et continu depuis l'espace public, des porosités entre les constructions seront aménagées, donnant à voir les cœurs d'îlots paysagés et aménagés pour le confort des résidents.

- ❖ Diversité des paysages urbains de la voie ferrée à la Seine

- Des façades structurantes seront créées le long des axes majeurs de la zone dans un deuxième temps. L'avenue principale Salvador Allende sera façonnée par des hauteurs allant de R+2 à R+12 et la rue de Seine dessinée avec des bâtiments de 10 m à 45 m côté fleuve. A proximité des voies maillant le secteur, pourront être implantés des bâtiments signaux plus hauts créant des émergences ponctuelles 45 m.
- Au Nord-Est du quartier, une nouvelle forme d'immobilier dédié aux entreprises doit se développer permettant notamment une densité renforcée des activités économiques, compatible avec la ville dense. Dans les îlots dédiés à l'activité, les hauteurs des constructions varient entre 6 et 35 m.

❖ Intégration du projet en fonction des tissus environnants

- Face au parvis de la gare (début/amorce du futur cours de la gare), il s'agit de créer un épannelage progressif entre l'espace le long de la voie ferrée et les ensembles pavillonnaires situés à l'Ouest de la rue Pasteur.
- Entre les rues George Sand et Pasteur, les constructions ne dépasseront pas une hauteur de 14 m au contact des constructions existantes afin d'assurer une transition en harmonie avec les franges du quartier du Port-à-l'Anglais.

**OAP des Ardoines \_ Zoom secteur Seine-Gare-Vitry**

**OAP des Ardoines \_ Zoom secteur Seine-Gare-Vitry**



VOCATION	MAILLAGE	TRAME VERTE
Constitution d'un tissu mixte (fonctions et formes urbaines)	RER C	Espace vert public à conserver/aménager ou à créer
Implantation privilégiée d'activités économiques y compris tertiaires	Requalification de voie existante en boulevard urbain intégrant le passage du Tzen5	Trame végétale/environnementale qui accompagne l'espace public se dilatant ponctuellement
Maintien des activités existantes à dominante productive	Principe de liaisons tous modes à créer	Végétalisation des voies/espaces publics (mails, alignements d'arbres, plantations, noues,...)
Centralité à étendre et conforter autour de la gare du RER C	Principe de cheminements pour modes actifs à conforter /sécuriser ou à créer	Végétalisation des berges (renaturation, plantations, alignements d'arbres, ...)
Implantation privilégiée d'équipements d'intérêt collectif	Principe de franchissement à étudier	
Zone possible d'implantation de maximum 12 émergences ponctuelles à 45 m	Franchissement des voies ferrées à conforter	
	Aménagement d'un espace public permettant d'ouvrir la gare vers le sud-est	
	Implantation privilégiée d'un parking ouvert au public	

## 1.2 OAP ZAC CHERIOUX

### Éléments de contexte

*Le domaine départemental A.Chérioux de 36 hectares, est situé au sud-ouest de Vitry-sur-Seine le long de la RD7, en limite communale avec Chevilly-Larue, L'Haÿ-les-Roses et Villejuif.*

*Son bâti est en partie repéré comme patrimoine d'intérêt local de Vitry-sur-Seine (cf liste du PLU) du fait de la qualité architecturale et de l'harmonie de l'ensemble.*

*Ancien complexe éducatif créé dans les années 1930, le site regroupe aujourd'hui divers équipements publics orientés essentiellement vers l'enseignement, la formation secondaire et universitaire et l'enfance (crèche, collège, lycée et IUT de Créteil-Vitry, école de puériculture, institut de formation d'auxiliaire de puéricultrice).*

*Depuis 2006, le Conseil départemental est engagé dans une démarche de revalorisation du site, avec l'ambition de créer un pôle important Emploi - Formation – Recherche. Il s'inscrit dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) départementale, et le premier élément du projet est l'Ecocampus du Grand Paris, centre de formation tourné vers les métiers de la construction.*

*Le projet s'appuie sur une dynamique de territoire élargie :*

- *dans le cône sud de l'innovation et vallée des biotechnologies, par la présence de centres de recherche à proximité et sur le site (centre de recherche de l'Oréal, CNRS, université Paris XII UPEC) ;*
- *par le développement des transports en commun : T7 livré en 2013, ligne 15 du Grand Paris Express à l'horizon 2025 (station Villejuif Aragon) et le prolongement de la ligne 14 à horizon 2024 (station Chevilly Trois Communes) ;*
- *avec des projets de renouvellement urbain engagés à proximité : ZAC Paul Hochart à l'Haÿ-les-Roses, l'Extension du Campus L'Oréal à Chevilly-Larue, ZAC RN7-Moulin-Vert-Plateau et valorisation du site de maintenance et de remisage de la RATP, SMR ;*
- *par son articulation avec le projet de coulée verte départementale Bièvre-Lilas, qui relie à l'échelle extra-communale le parc du coteau à Arcueil et le parc des Lilas en passant par le parc des Hautes Bruyères à Villejuif et le domaine Chérioux.*

### Orientations d'aménagement

#### - **La composition urbaine et la qualité architecturale**

Le projet a pour ambition de valoriser le domaine Chérioux pour y développer un important pôle Formation-Emploi-Recherche (environ 170 000 m<sup>2</sup> de Surface de Plancher à terme) en renforçant les équipements et activités existants, en développant un pôle accueillant de nouvelles formations, notamment un centre de formation des apprentis tourné vers les métiers de la construction, des activités économiques de recherche ou tertiaire, ainsi qu'en prévoyant un hébergement spécifique pour les étudiants/chercheurs voire un hébergement hôtelier.

Afin de préserver et mettre en valeur l'identité du domaine, les constructions nouvelles, directement liées à la création du pôle Formation-Emploi-Recherche, sont implantées préférentiellement en lien avec les constructions existantes, et sans les dénaturer dans leur composition, principalement en rive sud du domaine, ainsi que sur la pointe nord du domaine.

- *Au Nord, les équipements existants peuvent faire l'objet d'extensions, de rénovations/réhabilitations, voire de reconstructions partielles dans le respect des caractéristiques patrimoniales.*
- *La plaine centrale reste à dominante d'espace vert et ne peut accueillir que des installations légères ou de petites constructions annexes.*

Sur les emprises dédiées au pôle « Emploi-formation-recherche », les extensions et les nouvelles constructions devront avoir un épannelage diversifié mais harmonieux avec les constructions patrimoniales existantes et le tissu urbain environnant.

Un ou deux bâtiments pourront avoir un effet de signal en émergeant jusqu'à 50 m, à proximité de la RD7 et de la rue des Pépinières. Ces émergences ponctuelles devront avoir un sens dans la composition

architecturale des constructions et dans leur rapport avec le domaine dans son ensemble. Elles devront être conçues en harmonie avec les constructions existantes en particulier celles patrimoniales.

Le bâti patrimonial devra être pérennisé y compris par des réhabilitations respectueuses de sa qualité architecturale (aménagement, extensions). Les nouvelles constructions devront faire l'objet d'une véritable qualité architecturale s'accordant avec les constructions historiques, tout en favorisant un style contemporain.

L'ensemble des projets de constructions ou de réhabilitation/rénovation doit faciliter les percées visuelles vers les bâtiments anciens et le cœur du domaine depuis les voies adjacentes, en particulier pour les perspectives repérées sur le schéma en « cônes de vue ». Ils devront s'accorder avec l'ordonnancement des constructions existantes et des espaces libres environnants.

- **Le maillage viaire**

Alors que le domaine est aujourd'hui entièrement tourné sur lui-même, l'objectif est de l'ouvrir sur l'extérieur :

- par un travail sur les débouchés de la coulée verte départementale Bièvre-Lilas à l'intérieur et à l'extérieur du Domaine,
- par l'aménagement d'un parc public sur la pelouse centrale,
- par l'articulation d'une densification du bâti à l'angle Nord-Est et d'une recomposition de l'espace public élargi au croisement des rues Julian Grimau/Edouard Tremblay,
- par un traitement de ses limites permettant des transparences et des vues directes sur le domaine et son paysage depuis les rues adjacentes,
- par l'aménagement d'entrées qualifiées, qualitatives et paysagères permettant des ouvertures visuelles.

Afin de dégager la plaine centrale de toute circulation automobile, les accès automobiles doivent être limités et redéfinis comme suit :

- des accès aux divers équipements existants depuis les rues adjacentes du Domaine,
- Plus spécifiquement sur la partie sud du Domaine faisant l'objet d'un réaménagement :
  - Une entrée-sortie principale automobile au sud-est depuis la RD7,
  - Une entrée-sortie automobile secondaire rue des Pépinières,
  - Une sortie automobile secondaire rue Armangot.

L'entrée emblématique du domaine au centre de la façade de la RD7 doit être réservée aux circulations actives (piétons, vélos...) et aux circulations techniques (pompiers, entretien). Deux autres accès principaux pour les modes actifs doivent aussi être aménagés pour accompagner la coulée verte et faciliter les parcours entre la RD7 et le parc des Lilas : l'une au nord-ouest (carrefour des 4 communes), l'autre au sud-est (rue Paul Armangot).

Afin de renforcer la perméabilité Nord-Sud du domaine et faciliter le passage des riverains vers la plaine centrale et les équipements, des accès de proximité et des cheminements pour les modes actifs au sein du domaine doivent aussi être réalisés.

Sur la pointe Est, la transformation du bâtiment dit « la Chapelle » en équipement de loisir à destination des jeunes devra renforcer l'ouverture du domaine sur son environnement.

- **La trame verte, bleue et paysagère**

La qualité paysagère du site, formée par la plaine centrale encadrée de bâtiments patrimoniaux, est à préserver et valoriser. A cet effet, l'espace vert central doit être ouvert au public et aménagé pour accueillir le passage de la coulée verte, des cheminements pour les modes actifs et des usages annexes (installations de loisirs par exemple).

Le passage de la coulée verte doit se concrétiser au niveau du domaine Chérioux par deux « branches » :

- l'une au nord traversant le domaine en bordure de la plaine centrale,
- l'autre au sud bordant la façade du domaine le long de la rue des Pépinières et la rue Armangot, sur une épaisseur d'environ 8 mètres.

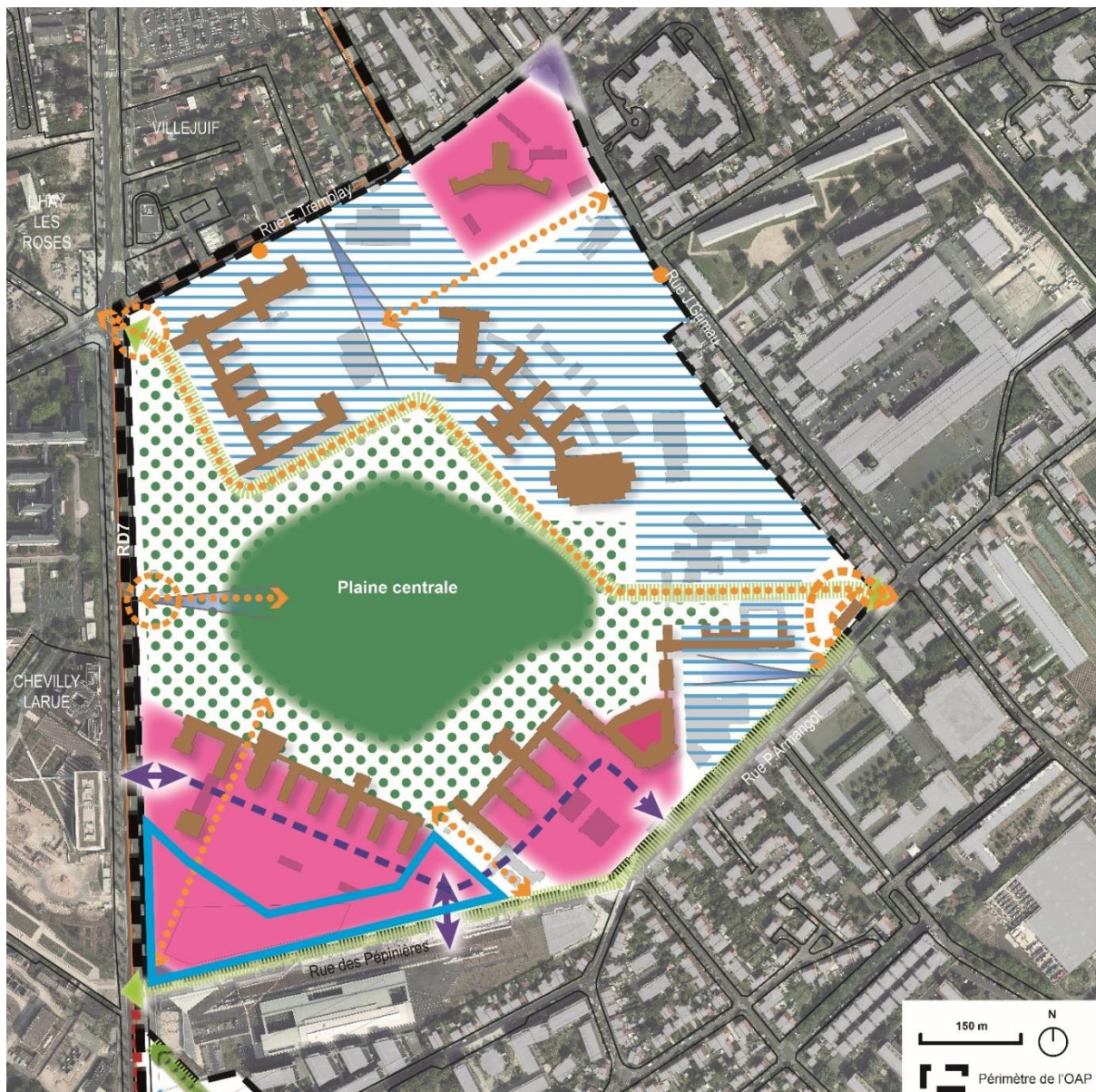


Le réaménagement des espaces végétalisés du domaine et la mise en œuvre de la coulée verte doivent être conçus dans la perspective de renforcer son potentiel d'accueil de la biodiversité. Il s'agit, notamment de privilégier une composition alliant les trois strates végétales (arborée, arbustive et herbacée) et le choix d'espèces locales, excluant les espèces invasives.

L'amplification de la trame verte doit également se traduire par la création de terrasses et toitures végétalisées sur le domaine.

L'approche de la gestion de l'eau pluviale doit être conçue à l'échelle de l'ensemble du domaine et des bâtiments, dans la perspective d'associer trame bleue/trame verte, et en limitant le retour dans l'espace public et les réseaux collecteurs limitrophes.

### Secteur du domaine Chérioux



#### MAILLAGE

- Principe de cheminements modes actifs à conforter ou à créer
- Accès principaux pour les modes actifs à conforter/aménager
- Principe d'accès aux équipements
- Accès principaux pour les véhicules motorisés
- Principe de liaisons tous modes à créer
- Espace public à élargir et recomposer

#### TRAME VERTE et PAYSAGE

- Espace vert à conserver et valoriser y compris par une ouverture au public
- Espace vert pouvant accueillir des installations et de petites constructions à conserver et valoriser y compris par une ouverture au public
- Coulée verte Bièvre-Lilas à aménager

#### COMPOSITION URBAINE

- Patrimoine bâti à préserver et à valoriser
- Perspectives visuelles à ménager
- Implantation possible de constructions confortant le pôle «Employ-Formation-Recherche»
- Site d'équipements à renforcer
- Zone possible d'implantation de maximum 2 émergences ponctuelles à 50 m

## 1.3 OAP ZAC ROUGET DE LISLE

### Contexte et enjeux

La RD 5 représente historiquement l'un des axes fondateurs de Vitry-sur-Seine. La transformation de l'actuelle ligne de bus n°183 en tramway, ainsi que le projet d'aménagement de cet axe en « boulevard urbain » constituent un vecteur de développement mixte sur l'épine dorsale de Vitry.

Le long de la RD 5, l'objectif est en effet de conforter l'activité économique existante, de favoriser l'implantation de nouvelles activités et de nouveaux logements et de valoriser un axe porteur de centralité qui s'inscrit de l'échelle intercommunale à l'échelle de proximité.

En entrée de ville Sud, de part et d'autre de la RD5, le site de la ZAC Rouget de Lisle se situe à l'interface entre le coteau avec le Parc des Lilas et la vallée de la Seine pourvues d'activités. Cette localisation, la topographie marquée et la configuration du site dispersé et inséré dans des tissus urbains hétérogènes ont engendré un projet original, visant à concevoir un quartier performant sur le plan environnemental et fondé sur des orientations générales simples mais fortes :

- **une organisation urbaine dynamique :**

- par la mixité du programme alliant une part importante d'habitat, des activités économiques diverses créatrices d'emplois, des commerces de proximité et des équipements urbains (collecte pneumatique des déchets et chauffage urbain) ;
- par la diversité de l'habitat (statut et morphologie/typologie) ;
- par la mise en valeur de la topographie accentuée du site dans la conception et l'implantation du bâti donnant à voir les caractéristiques géographiques du lieu ;
- par une transition apaisée des hauteurs des constructions s'inscrivant dans les tissus urbains environnants,
- en lien avec un renforcement du réseau de transports en commun et des circulations Est/Ouest,
- par une sensation de linéarité de la RD5 réduite (dilatations de l'espace public dialoguant avec une implantation diversifiée des constructions)
- par la création de percées visuelles et « d'éco-connecteurs ».

- **une organisation urbaine rythmée :**

- par l'alternance de séquences bâties et de séquences d'espaces libres ;
- par un épannelage varié et animé avec une variation des hauteurs des constructions, y compris avec de très faibles hauteurs ;
- par la mise en valeur de traverses Est/Ouest dites « éco-connecteurs » qui créent une continuité à dominante végétale entre le Parc des Lilas vers la vallée de la Seine ;
- par la conception de lieux d'animation le long de la RD5.

### Orientations d'aménagement

- **Vocations et nouvelle centralité**

Différentes fonctions urbaines doivent être réparties sur le périmètre de la ZAC :

- au sud de la rue Voltaire, bénéficiant de la proximité immédiate de l'A86, l'accueil d'activités économiques est privilégié ;
- entre la rue Grétillet et la rue Voltaire, une vocation mixte à dominante résidentielle est favorisée;
- en entrée Nord du site, la requalification de l'espace public permet l'implantation d'équipements d'intérêt collectif (collecte des déchets, chauffage urbain).

Aux emplacements stratégiques (carrefours, station de transport en commun) des polarités doivent être organisées avec notamment des commerces et services de proximité en rez-de-chaussée des constructions.

- **La trame verte et paysagère**

L'ambition environnementale doit se traduire par une forte densité végétale qui accompagne la densité bâtie importante du secteur.

LA RD5 doit s'insérer dans des connexions vertes et paysagères Est-Ouest afin de valoriser les composantes paysagères du secteur et de créer des liaisons fonctionnelles et visuelles entre les coteaux et les espaces de la vallée de la Seine.

Ces transversales, dites « éco-connecteurs » doivent être composées essentiellement d'espaces libres végétalisés qui créent des respirations dans le tissu bâti, préservent des vues et des perspectives valorisant le paysage. Les espaces verts sont complétés par des toitures terrasse végétalisées sur des constructions basses (RdC ou R+1), et par des espaces de cheminements.

Certains espaces transversaux dits « éco-connecteurs » doivent également être le support de cheminements pour les modes actifs (piétons, vélos, ...) pour relier la RD5 et les voies parallèles (rue Constant Coquelin et rue Raphaël).

Par ailleurs, des « cœurs d'îlots » verts généreux doivent constituer des transitions entre les constructions en fond de RD5 et les tissus urbains environnants.

## - La composition urbaine

### **Diversité des épannelages**

La diversité des hauteurs doit permettre de créer une animation du linéaire bâti le long des rives de la RD 5 et d'intégrer le projet dans les tissus urbains environnants aux morphologies variées.

Du Nord au Sud, l'emprise importante de la RD5 doit être accompagnée par des constructions hautes. Toutefois, la hauteur des constructions doit être différente d'une construction à l'autre pour créer une modulation dans l'épannelage s'établissant globalement entre R+2/3 et R+8 (voir schéma ci-après), avec des hauteurs différentes d'une construction à l'autre. Ponctuellement des constructions comportant moins de niveaux, y compris en simple rez-de-chaussée doivent être intégrées.

D'Est en Ouest, la hauteur des constructions s'abaisse progressivement dans la profondeur des îlots depuis l'avenue Rouget de l'Isle pour atteindre des hauteurs plus basses le long de la rue Constant Coquelin et de la rue Raphaël en lien avec le tissu bâti voisin.

Toutefois ce principe d'épannelage dégressif ne peut être mis en œuvre que lorsque la profondeur des îlots est suffisante, ce qui n'est pas le cas sur la partie nord du site.

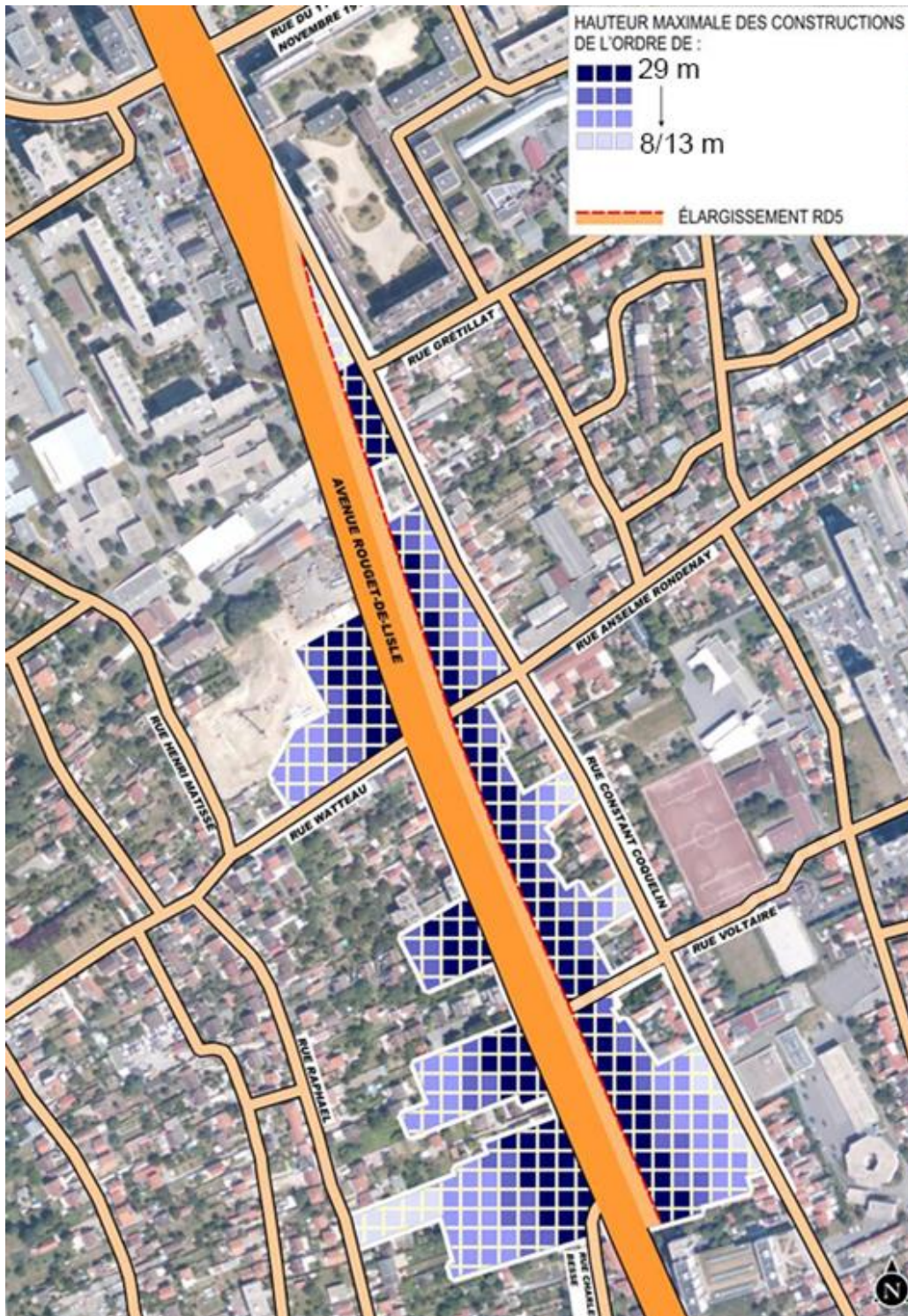
Le niveau du rez-de-chaussée des constructions peut être variable en fonction de l'adaptation de la construction à la topographie du terrain. Le niveau de rez-de-chaussée de la construction est le niveau situé au-dessus des niveaux destinés au stationnement.

### **Rapport à l'espace public**

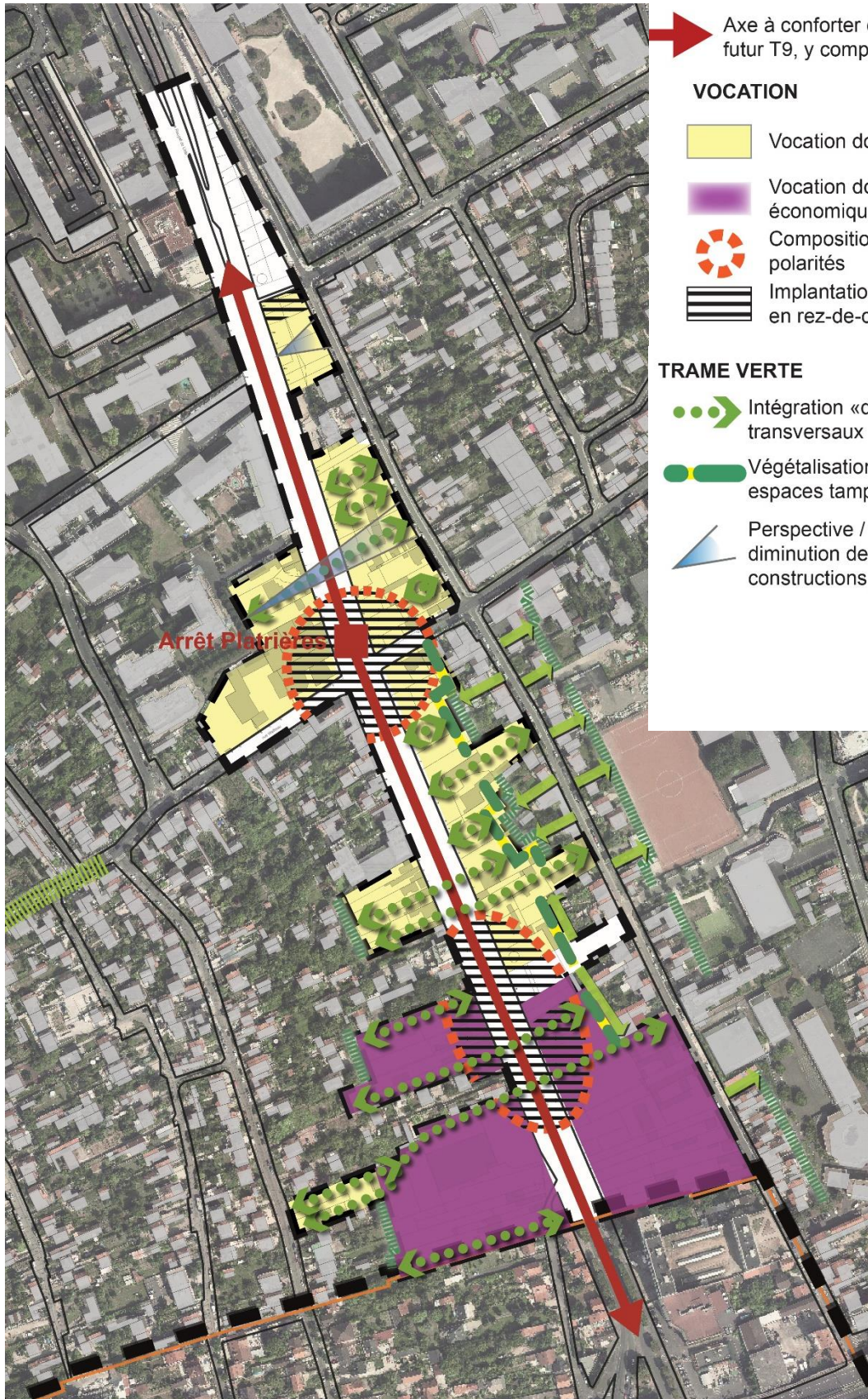
Autour de la RD5, l'espace public doit ponctuellement se dilater afin de créer des élargissements et variations. La composition urbaine aux abords de cette voie doit permettre d'amplifier ce phénomène avec des constructions implantées de manière diversifiée, tantôt à l'alignement tantôt en recul avec des marges d'une profondeur variable. Ainsi une dynamique autour de l'espace public est recherchée.

Le long de la rue Constant Coquelin, les constructions doivent de manière générale être implantée à l'alignement.

### Secteur de la ZAC Rouget de Lisle : schéma des épannelages



### Secteur de la ZAC Rouget de Lisle



## 1.4 OAP SECTEUR RN7-PLATEAU-MOULIN VERT

### Contexte et enjeux

Afin d'accompagner la mise en place du projet « Arc-Sud », la ville de Vitry-sur-Seine a créé en 2007 la ZAC Multi-Sites RN7/Moulin Vert/ Plateau, au Sud-Ouest de la commune, sur le Plateau. Sur les trois secteurs concernés, deux sont aujourd'hui terminés : le secteur « Risch » et le secteur « Franges du Parc ». Situé entre la rue du Moulin vert et la RD7 (anciennement nommée RN7), le secteur « entrée de ville » reste à finaliser.

Aujourd'hui peu qualifié, l'aménagement de l'ouest de cet îlot à vocation de pôle d'activités, a pour objectif de

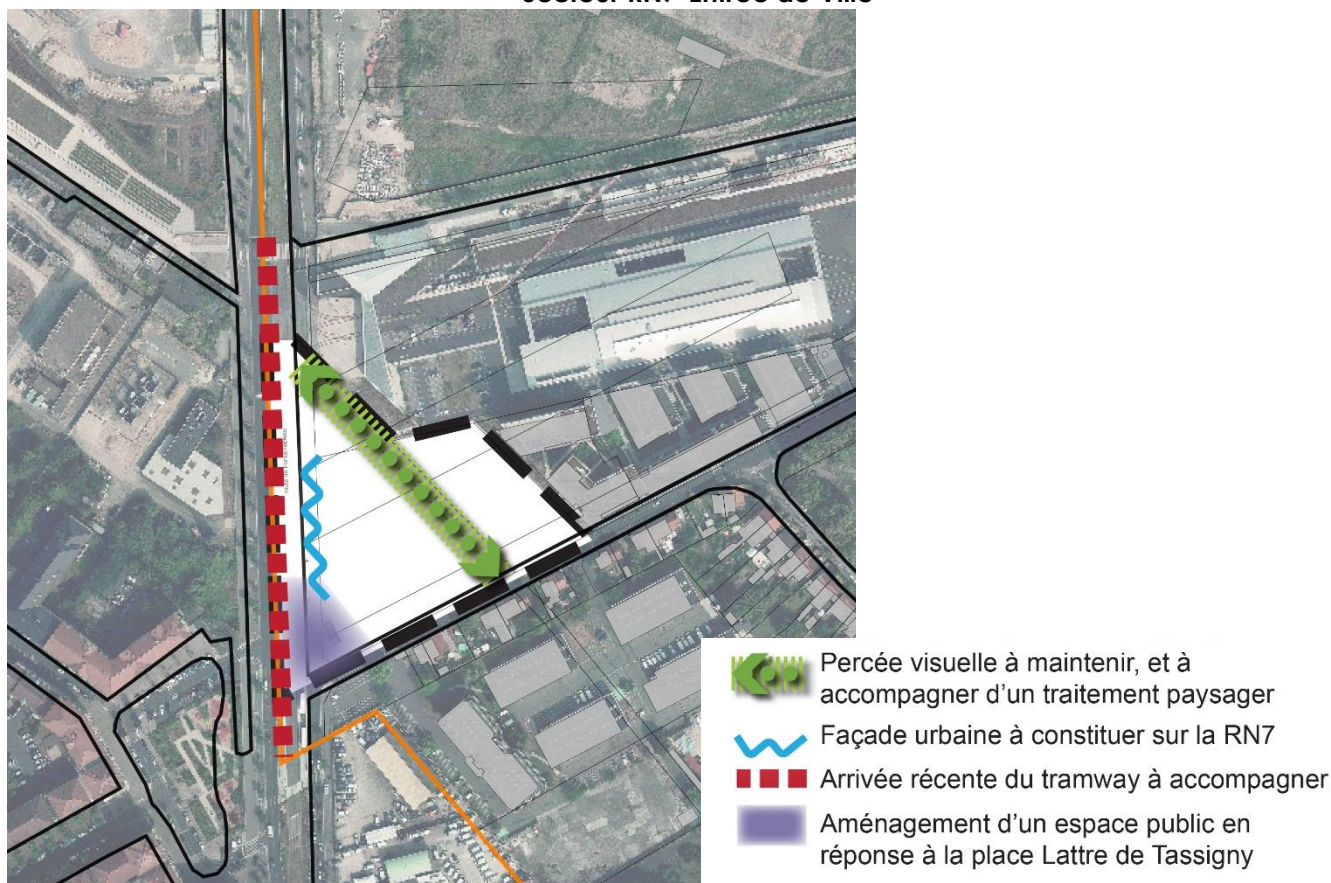
- constituer une façade urbaine le long de la RD7,
- intégrer une haute qualité environnementale,
- développer un pôle d'emplois, de commerces et de services.

### Orientations d'aménagement

Participant au développement mixte et à la qualification du secteur, l'aménagement de la pointe Sud-Ouest de l'îlot doit permettre de :

- constituer une façade urbaine sur la RD7 et à l'intersection avec la rue du Moulin vert, avec des formes urbaines marquant l'entrée de ville, notamment par la réalisation d'une construction à valeur de signal urbain pouvant atteindre jusqu'à 40 mètres ;
- créer un espace public qualitatif en contrepoint de la place de Lattre de Tassigny, soutenu par le nouveau bâti avec une implantation à l'alignement pour les premiers niveaux ;
- conserver une percée visuelle et développer une ligne paysagère plantée et végétalisée entre la RD7 et le quartier du Moulin Vert, tenant compte des contraintes liées aux réseaux (Eau de Paris et lignes haute tension) ;
- Accueillir un pôle d'activités économiques.

Secteur RN7-Entrée de Ville



## 1.5 CŒUR DE VILLE : OAP BARBUSSE, ROBESPIERRE, 8 MAI 1945/RUE DE CHOISY

### 1.5.1 Contexte et enjeux dans le cadre du projet Cœur de Ville

Les deux périmètres d'OAP Barbusse et Robespierre occupent une place centrale et stratégique dans le Nouveau Projet de Renouvellement Urbain (NPRU) « Cœur de Ville », par leur proximité immédiate avec la future gare du Grand Paris Express.

Ils composent une grande partie de la polarité principale du secteur « centre-ville ». Le périmètre du 8 mai 1945 est également important par la polarité qu'il constitue et ses besoins en renouvellement urbain. A ce titre, les orientations des OAP contribueront à répondre aux objectifs du Nouveau Projet de Renouvellement Urbain sur le secteur global du Cœur de Ville. Ce projet se traduira par une convention avec l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine et une opération d'aménagement.

#### ❖ Favoriser le développement économique et l'accès à l'emploi

Il s'agit de renforcer l'intensité urbaine et l'identité du Cœur de ville. Tout en maintenant le tissu existant, le centre-ville doit être redynamisé par l'accueil d'une offre renforcée au niveau culturel, commercial et économique (immobilier d'entreprise innovant par exemple).

Plus particulièrement le projet souhaite :

- Favoriser l'émergence d'un parcours commercial de centre-ville lisible et attractif ;
- Maintenir, requalifier et valoriser une offre commerciale de proximité répondant aux besoins des habitants du quartier et autres usagers de la ville en lien avec l'arrivée du GPE ;
- Renforcer la présence d'activités économiques et de formations dans ce secteur.

Les différentes polarités du cœur de ville doivent être confortées et modernisées, dans une logique de complémentarité (secteur dalle, 40 Lucien Français, Barbusse, 8 mai 45, Commune de Paris ...).

Par ailleurs, l'objectif du projet est de saisir les opportunités des grands projets de transports (GPE, T9) pour favoriser l'accès des habitants du secteur à l'emploi.

#### ❖ Améliorer la qualité de l'habitat et du cadre de vie

Le projet cœur de ville répond aux besoins en logements des habitants en proposant une offre de logements améliorée et diversifiée prenant notamment en compte les ressources de chacun.

Il s'agira aussi d'apporter qualité et confort de vie, en accompagnant les besoins en démolition, réhabilitation, et en isolation thermique des constructions existantes ; et de proposer un cadre de vie agréable et attractif par des réaménagements importants des espaces extérieurs (publics et privés). Pour y contribuer, la trame verte et bleue sur le secteur devra être développée :

- Par la requalification des espaces extérieurs privés et publics,
- Par l'amélioration et la mise en relation d'espaces de « nature urbaine »,
- Par sa superposition avec les mobilités actives (marche, vélo, loisirs...).

#### ❖ Conforter les lieux de vie dans les quartiers

Les polarités actuelles doivent être rendues plus lisibles dans la composition de la ville et la vie des quartiers. L'accueil de nouveaux habitants doit être corrélé à une offre d'équipements adaptée. L'offre culturelle, associative, scolaire et sportive doit être valorisée, complétée et reliée, notamment en désenclavant les équipements existants.

La qualité des espaces publics doit être améliorée et les espaces extérieurs (publics et collectifs) doivent être aménagés pour accueillir des usages variés (terrains de sport, aires de jeux, bancs).

#### ❖ Favoriser les déplacements et les cheminements inter-quartiers

A grande échelle, le secteur est concerné par l'axe Nord-Sud de la RD5 qui doit être requalifié en boulevard urbain et connecté aux quartiers voisins, ainsi que par le futur axe Est-Ouest constituant l'Arc Sud qui désenclavera le Sud du NPRU. Ces deux axes doivent accueillir des modes de déplacements diversifiés en favorisant l'usage des transports en commun et des modes actifs (piétons-vélos).

De manière générale les itinéraires pour les modes actifs doivent être confortés par des cheminements apaisés et de qualité en cœur de quartier et par des espaces dédiés. L'offre de stationnement pour les vélos doit également être développée sur espaces publics, en particulier près de la gare du Grand Paris Express.

**Les principes de cheminements pour les circulations douces et adaptées aux handicaps et les axes tous modes dans le cadre du projet Cœur de ville**





### 1.5.3 OAP Barbusse

#### - **Les vocations et principes de fonctionnement des secteurs urbains**

Le secteur Barbusse doit connaître une diversification de ses fonctions et une montée en puissance contribuant au renouveau économique du cœur de ville.

A cet effet, de nombreux îlots donnant sur l'avenue Barbusse doivent être recomposés (incluant des démolitions), pour accueillir une mixité de programmes donnant une place importante au secteur économique. En complément des logements, ces nouveaux îlots devront comporter des activités économiques, de l'artisanat et des commerces dans un immobilier adapté et accessible depuis les axes structurants. L'ensemble des rez-de-chaussée donnant sur l'avenue Barbusse devront être actifs/animés (pas de logement).

Afin de répondre aux besoins des habitants actuels et futurs, les équipements publics de proximité et les lieux de partage doivent être renforcés ou mis en valeur. Deux nouveaux terrains de sports devront être créés :

- L'un en accompagnement du futur square,
- L'autre sur les espaces collectifs de l'ensemble « Square de l'Horloge ».

#### - **Le maillage multimodal**

Dans la recomposition de ce secteur, la reconfiguration du maillage devra permettre à la fois de soutenir l'implantation d'activités économiques et de faciliter les liaisons inter-quartiers. Elle comprendra donc :

- La **requalification de l'avenue Barbusse**, permettant un meilleur partage de l'espace public entre les différents modes de déplacements et une végétalisation afin de rendre plus agréable et confortable le cheminement des modes actifs (piétons, vélos...);
- La création d'une **nouvelle voie Est-Ouest** entre les rues du Général de Gaulle et Henri de Vilmorin, et faisant l'objet d'un traitement paysager ;
- La création de **deux voies Nord-Sud**, reliant l'avenue Barbusse et la nouvelle voie Est-Ouest. Elles seront aménagées pour les modes actifs.

#### - **La trame verte et paysagère**

Outre le traitement paysager et la végétalisation des cheminements et voies de circulation, la trame verte et paysagère devra être renforcée par

- la création d'un nouveau square à l'angle de la nouvelle voie et de la rue du Général de Gaulle,
- la revégétalisation de cœurs d'îlots reliés entre eux par des cheminements piétons-vélos.

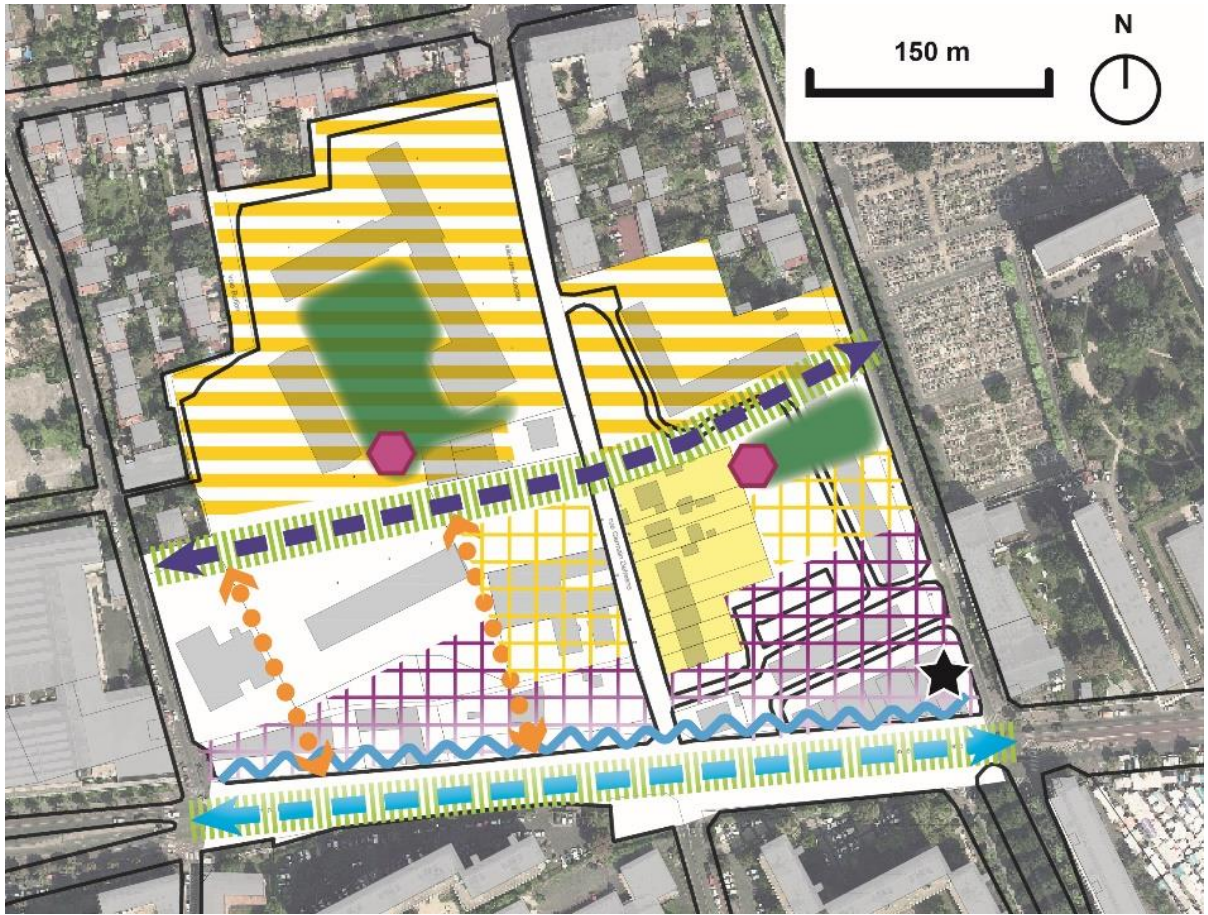
#### - **Composition et recomposition urbaine**

Des démolitions et reconfigurations d'îlot devront permettre d'améliorer le paysage urbain du secteur, en recomposant la polarité et en accueillant de nouvelles fonctions :







- Démolition du bâtiment « des Maisons » situé avenue Henri Barbusse et des halls 1 à 6 du bâtiment « Germain Defresne » situé rue du général de Gaulle (263 logements),
- Constitution d'un front urbain soulignant l'avenue Henri Barbusse et confortant l'axe entre la future gare du Grand Paris et le centre ancien/Gare RER de Vitry. Ce front bâti pourra s'élever jusqu'à 28 m de hauteur et ponctuellement jusqu'à 34 m à l'angle de la rue du Général de Gaulle et de l'avenue Barbusse.

Hors du front bâti de l'avenue Barbusse, les futures constructions, d'une hauteur maximale de 20 m, devront se développer en s'inscrivant dans un épannelage dégressif permettant une transition avec le secteur à dominante pavillonnaire de la zone UC voisine.




OAP Barbusse : schéma





**VOCATION et RECOMPOSITION URBAINE**

-  Réhabilitation et résidentialisation d'ensembles d'habitats collectifs existants
-  Recomposition d'îlots à vocation dominante de logements
-  Recomposition d'îlots après démolition, dans une vocation mixte (activité, commerces, logements)
-  Maintien d'un secteur d'habitat aux gabarits modérés avec jardins
-  Front bâti à constituer ou à reconstituer avec un rez-de-chaussée actif (commerces/activités/équipements) et intégrant notamment un immobilier d'entreprises artisanales
-  Implantation possible de bâtiments repères (jusqu'à 100 % d'emprise au sol et 34 m de hauteur totale)
-  Création de terrains de sport

**MAILLAGE**

-  Principe de liaisons à conforter
-  Principe de liaisons à créer
-  Principe de cheminements à créer pour modes actifs

**TRAME VERTE**

-  Espaces verts à conforter ou à créer
-  Accompagnement des cheminements par un traitement paysager

#### **1.5.4 OAP Robespierre**

##### **- Les vocations et principes de fonctionnement des secteurs urbains**

Également inscrit dans la polarité principale à conforter du secteur NPRU, et à proximité immédiate de la future gare du Grand Paris Express, ce secteur doit faire l'objet d'une nouvelle organisation à créer autour d'une polarité culturelle, commerciale et économique et de la dalle Robespierre rendue plus attractive et perméable.

A cet effet, certains espaces doivent être recomposés avec des fonctions renforcées ou nouvelles :

- une polarité commerciale et économique de qualité doit être mise en œuvre, avec une offre nouvelle et requalifiée en lien avec l'arrivée du Grand Paris Express, en favorisant le développement d'un immobilier d'entreprise sur l'avenue Maximilien Robespierre (RD5)
- « les 3 cinés » doivent être démolis, un « cinéma augmenté » doit être réalisé et devenir l'élément phare d'un pôle « culture-loisirs ». Facilement accessible, il devra s'insérer dans un complexe comportant des commerces notamment au rez-de-chaussée, et des activités économiques de type tertiaire.

##### **- Le maillage multimodal**

Afin d'ouvrir et de désenclaver le secteur, les cheminements pour les modes actifs (piétons, vélos, ...) devront être confortés, en particulier sur la dalle en direction Est-Ouest. Les déplacements courts du quotidien et les liens entre les différentes polarités devront ainsi être facilités.

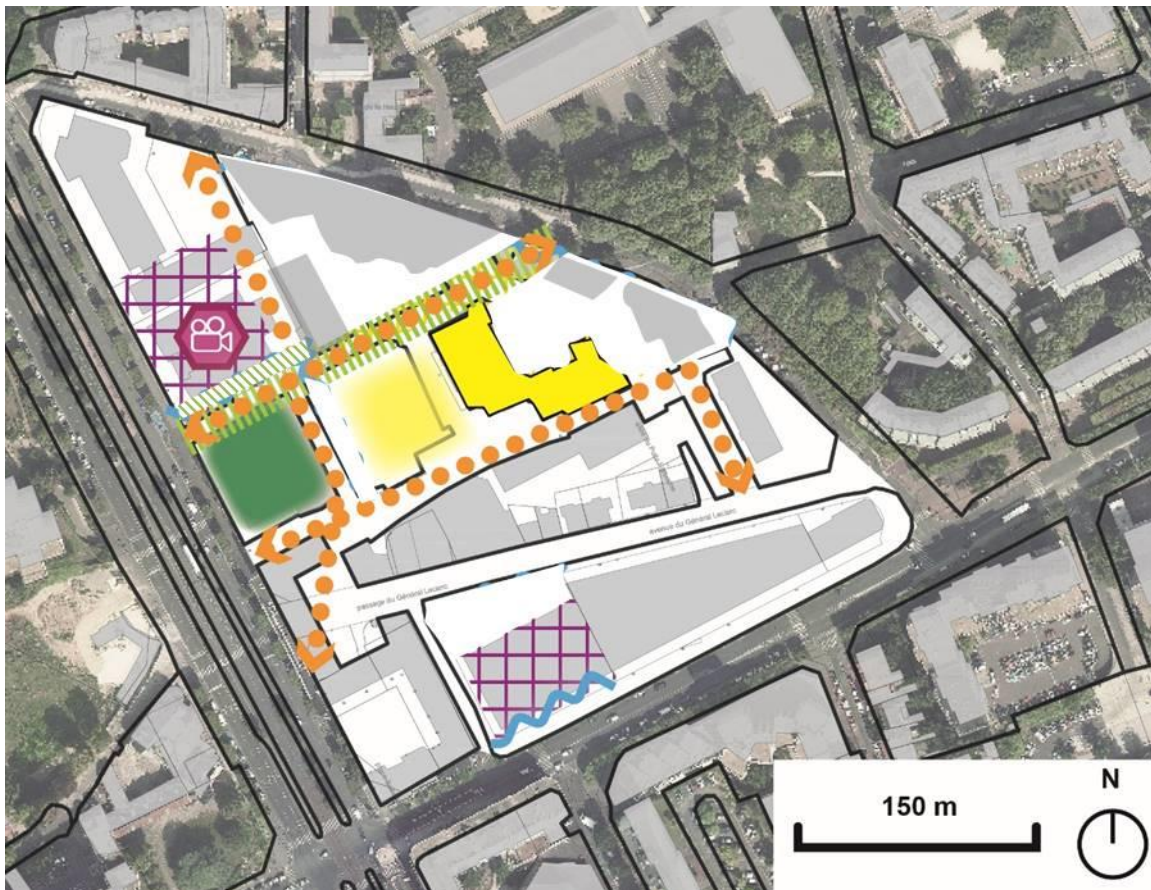
##### **- La trame verte et paysagère**

Outre le traitement paysager et la végétalisation des cheminements et voies de circulation, la trame verte et paysagère devra être renforcée par la création d'un espace public largement végétalisé, en pleine terre, donnant sur la RD5.


##### **- Composition et recomposition urbaine**

Afin d'améliorer le cadre de vie et d'opérer une profonde requalification, des démolitions/reconstructions doivent être opérées : démolition de l'immeuble « R8 » situé 7-9 avenue Robespierre, des « 3 Cinés » et de l'immeuble « R10 » situé 21 avenue Robespierre. Les ilots devront être recomposés dans une vocation mixte.

OAP NPRU Robespierre : schéma





**VOCATION et RECOMPOSITION URBAINE**

-  Recomposition d'îlots dans une vocation mixte
-  Recomposition d'îlots à vocation dominante de logements
-  Réhabilitation de l'IGH
-  Implantation de constructions
-  Front bâti à constituer ou à recomposer, avec un rez-de-chaussée actif (commerces/activités/artisanat/équipement)
-  Réalisation d'un «cinéma augmenté» dans un ensemble comprenant des commerces et de l'immobilier d'entreprises

**MAILLAGE**

-  Principe de cheminements pour modes actifs à conforter

**TRAME VERTE**

-  Espace public à créer avec un espace végétalisé de pleine terre
-  Accompagnement des cheminements par un traitement paysager

### 1.5.5 OAP 8 mai 1945 / rue de Choisy

#### - Les vocations et principes de fonctionnement

Également inscrit dans la polarité principale à conforter du projet Cœur de Ville, ce secteur doit faire l'objet d'une nouvelle organisation à créer autour de la polarité de l'avenue du 8 mai 45 rendue plus attractive et perméable.

A cet effet, certains espaces doivent être recomposés avec des fonctions renforcées ou nouvelles :

- une polarité mixte de logements et d'activités de qualité doit être mise en œuvre.
- un îlot de logements rue Ampère recomposé
- les équipements publics : le centre aquatique intégré au quartier et la patinoire et le bureau de poste à conforter.

#### - Le maillage multimodal

Afin de conforter le maillage multimodal, l'avenue du 8 mai 45 sera aménagée de façon à recevoir une ligne de bus desservant le quartier et des circulations apaisées en lien avec les équipements et les logements du quartier.

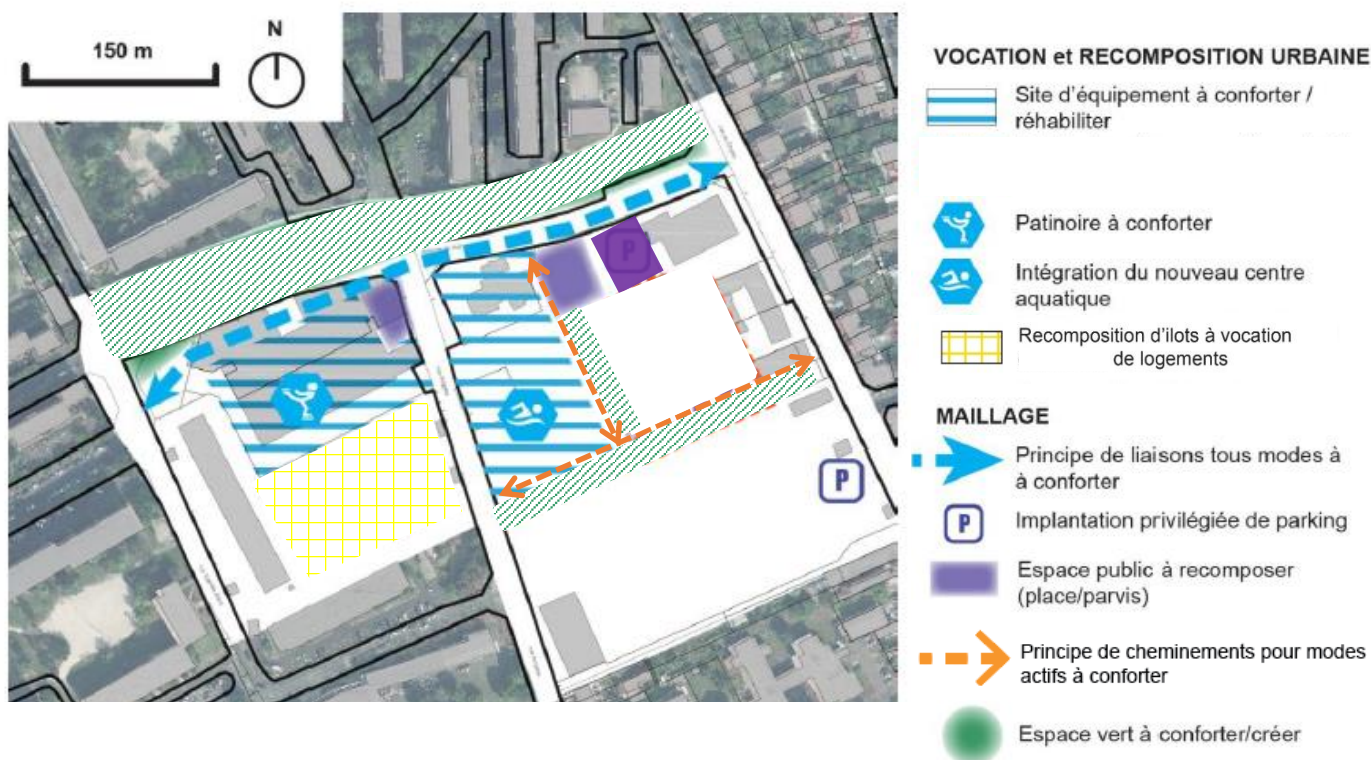
De plus, afin d'ouvrir et de désenclaver le secteur, deux cheminements piétons seront créés, l'un depuis l'avenue du 8 mai 45 vers le stade Arrighi, l'autre depuis la rue Ampère vers la rue de Choisy.

#### - La trame verte et paysagère

La trame verte et paysagère se traduira par un traitement paysager et la végétalisation des cheminements et voies de circulation.

L'espace vert résidentiel de l'îlot Ampère/Camille Blanc pourra être resitué en cœur d'îlot ou le long de la rue Camille Blanc, y compris sur dalle, dans une surface d'au moins 750 m<sup>2</sup>.

OAP NPRU Cœur de ville \_ Zoom secteur 8 mai 1945



## LES OAP DANS LE DIFFUS

---

## 1.6 SECTEUR : FRANGES DU PARC DES LILAS ET DE LA ZAC ROUGET DE LISLE

### Contexte et enjeux

*Ce secteur encadre la ZAC Rouget de Lisle en entrée de ville sud de Vitry. A l'Ouest, il se développe sur un coteau à forte pente (10 à 20%), entre le Parc des Lilas et la RD5, et est essentiellement composé de pavillons, implantés sur des parcelles en lanières. A l'Est, il prend place de part et d'autre de la rue Constant Coquelin, depuis la limite communale, jusqu'au croisement entre les rues Constant Coquelin et Anselme Rondenay au nord et est composé de constructions relativement basses implantées près de la rue.*

*Les franges de la ZAC connaissant une forte pression, l'objectif de l'OAP est à la fois de préserver les caractéristiques typomorphologiques de ces tissus et de ménager des transitions et des continuités physiques, visuelles et environnementales avec la ZAC Rouget de Lisle.*

*L'évolution de la partie Ouest doit également tenir compte de la proximité du Parc des Lilas, de la topographie des lieux et de l'identité paysagère des secteurs : ainsi des vues depuis les coteaux sur le grand paysage et l'ambiance verdoyante à l'ouest doivent être valorisées.*

### Orientations d'aménagement

#### ➔ La trame verte et paysagère

Sur l'ensemble du secteur des continuités de la trame verte doivent être prévues depuis la ZAC Rouget de Lisle jusqu'au Parc des Lilas d'une part et au-delà de la rue Constant Coquelin d'autre part.

Une trame d'espaces verts et paysagers doit s'inscrire dans la continuité des espaces libres de la ZAC Rouget de Lisle : elle doit permettre à la fois de composer un tissu urbain aéré sur le secteur de l'OAP et de créer des transitions avec le tissu plus dense de la ZAC.

Elle se compose d'espaces libres de nature différente à maintenir ou à développer :

- Des franges végétalisées au droit du parc des Lilas, en fond de parcelle et en articulation avec les tissus voisins. Aucune construction ne peut y être implantée afin de favoriser les retraits entre bâtiments. Les espaces libres doivent faire l'objet d'une végétalisation et d'un traitement paysager ;
- Des percées visuelles et paysagères qui doivent participer au paysage verdoyant et ouvert du secteur. Elles sont globalement aménagées en espaces verts et laissent passer les vues vers les cœurs d'ilots verts ;
- Une trame végétale sur espace public qui accompagne les cheminements. Elle se compose de plantations basses/d'arbustes et d'arbres y compris d'alignements, implantés de façon continue ou discontinue. Elle est complétée sur espaces privatifs par des abords végétalisés devant les constructions.

L'ensemble de ces espaces peut devenir le support de cheminements actifs (piétons-vélos) favorisant la continuité des parcours sur l'ensemble du quartier. Ils sont complétés par d'autres espaces verts privatifs, notamment des cœurs d'ilots, qui contribuent au cadre de vie, à l'environnement et à la biodiversité, et qui limitent l'imperméabilisation des sols.

L'association de ces espaces doit composer des continuités et relais écologiques (éco-connecteurs est-ouest).

A l'ouest, la trame verte sert de lien entre la coulée verte et le Parc des Lilas. La voie Rubens, en interface doit ainsi faire l'objet d'une attention particulière : les constructions doivent s'éloigner de la rue pour aménager une marge de recul significative (plus de 5 m) à dominante végétale (au moins 80% de la marge de recul en espaces verts de pleine terre), qui participe à la création d'un vis-à-vis qualitatif avec le parc.

Les espaces du coteau jouent également un rôle de trait d'union entre plateau et vallée, entre parc et ville. A ce titre des vues sur le grand paysage notamment depuis l'espace public doivent être préservées : les constructions doivent s'implanter en recul et s'intégrer dans la topographie et le paysage par un

positionnement et des volumes adéquats limitant leur impact et permettant des percées visuelles (recul et variation dans les distances libres en limites séparatives).

La croisée de la voie Rubens et de la rue Watteau est un espace stratégique. Il convient donc d'y aménager un espace de respiration ouvert sur le parc et donnant un point de vue vers la Seine, y compris par un retrait des constructions.

### ➔ **Le maillage de cheminements**

Les liaisons entre le parc des Lilas, la RD5 et la Seine doivent être facilitées pour les piétons et les vélos. Les sentes et chemins existants doivent être renforcés et poursuivis par des accès apaisés dans la partie Nord. Ils seront complétés par une sente piétonne reliant la RD 5 à la rue Raphaël.

### ➔ **La transition entre les bâtiments**

L'épannelage des constructions doit permettre de ménager des transitions de hauteur entre la ZAC Rouget de Lisle et ses franges.

Les bâtiments implantés sur l'avenue Rouget de Lisle et accessibles depuis celle-ci devront avoir des gabarits cohérents avec ceux de la ZAC Rouget de Lisle afin de créer une harmonie d'ensemble. Ils devront également permettre la mise en œuvre de la trame verte et paysagère (cf schéma). et des espaces collectifs ou publics non bâtis qualitatifs.

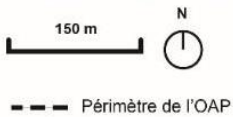
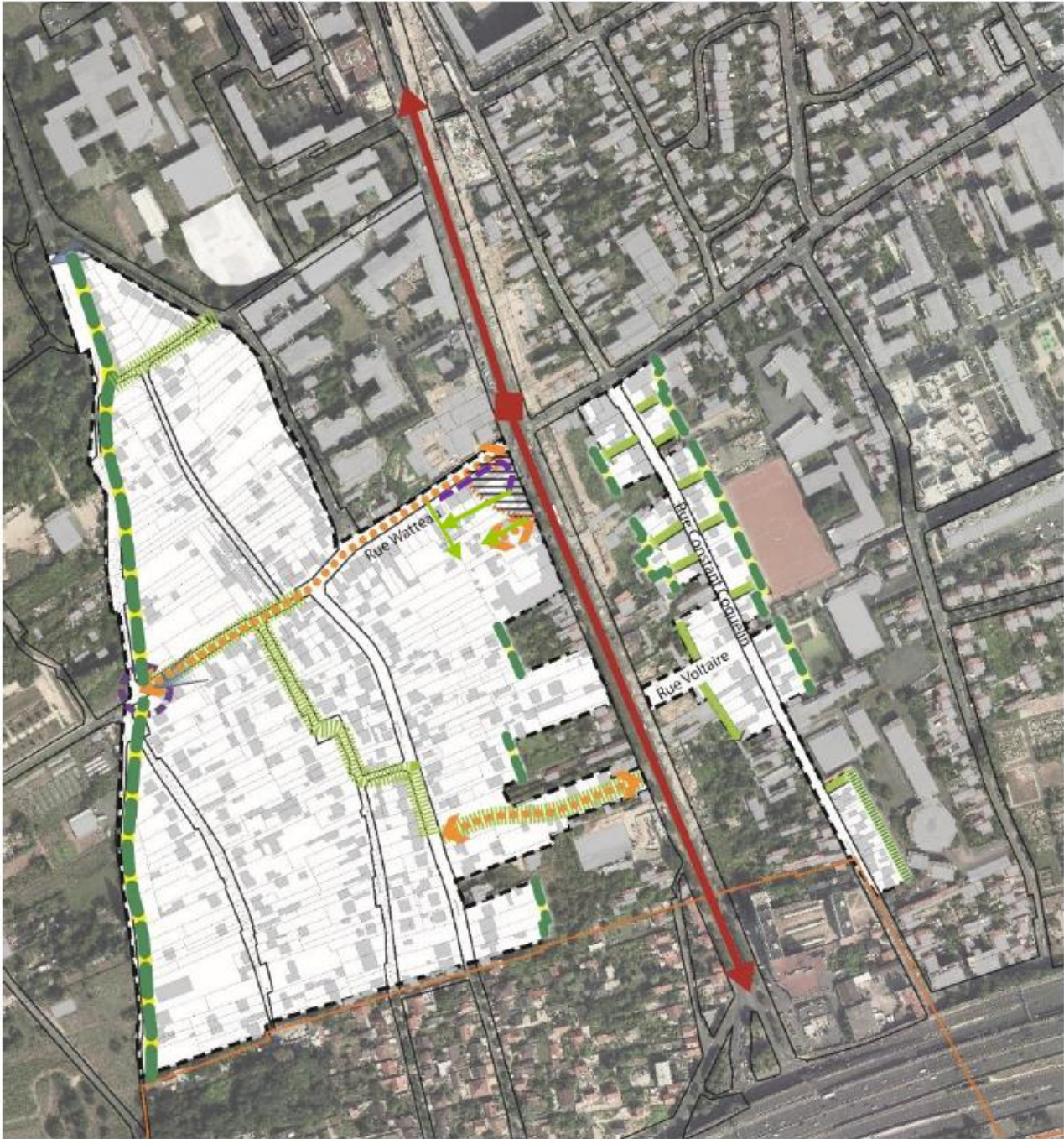
La dilatation des espaces publics sera réalisée en cohérence avec la ZAC Rouget-de-Lisle. Sur la rive sud de la rue Watteau (à l'angle avec l'avenue Rouget de Lisle), un recul d'environ 4 m des constructions par rapport au trottoir est ainsi à prévoir sur une longueur d'environ 30 m à compter de l'intersection avec l'avenue Rouget de Lisle afin de conforter l'espace public (plantations, stationnement...). L'angle entre la rue Watteau et l'avenue Rouget-de-Lisle ménagera une visibilité des circulations.

### ➔ **Vocation**




A l'angle de la rue Watteau et de l'avenue Rouget de Lisle, tirant partie de l'attractivité de la future station de tramway, la polarité commerciale doit être développée. A ce titre, les rez-de-chaussée donnant sur la RD5 devront être actifs en accueillant des vocations telles que du commerce, des activités économiques, des services, des équipements...




**Secteur Franges du Parc des Lilas et de la ZAC Rouget de Lisle : orientations d'aménagement**



**MOBILITE**

-  Axe à conforter en intégrant le passage du futur T9
-  Principe de liaison modes actifs à conforter ou à créer
-  Traitement de l'intersection et de ses abords (recul des construction, visibilité, respiration, végétalisation...)

**VOCATION**

-  Polarité commerciale à maintenir/développer (Rez-de-chaussées actifs sur l'avenue Rouget de Lisle)

**TRAME VERTE et PAYSAGE**

-  Accompagnement du maillage par une trame végétale/environnementale
-  Principe de percées visuelles accompagnées d'un traitement paysager
-  Végétalisation des franges (transitions, espaces tampon)
-  Perspective / vue à conserver (retrait des constructions pour ouverture visuelle)

## 1.7 SECTEUR : LAGAISSE-STALINGRAD-CLEVEAUX

### Contexte et enjeux

*Ce secteur, situé de part et d'autre de la RD5, s'inscrit pour partie sur les flancs du Coteau et du Fort. Il marque l'entrée Nord du territoire vitriot, et a en partie été requalifié par l'opération d'aménagement Concorde-Stalingrad. L'arrivée du tramway T9 contribuera à améliorer le fonctionnement et la qualité du cadre de vie de ce quartier.*

*A l'Est de la RD5, ce secteur est constitué de grands terrains d'activités économiques. Cependant, il connaît aujourd'hui une forte pression immobilière qui fragilise la pérennité des emplois.*

*Il s'agit de poursuivre la requalification du secteur, en*

- *anticipant et accompagnant les mutations foncières, les besoins d'emplois et d'équipements publics,*
- *facilitant la traversée de la RD5, les liaisons est-ouest, et l'usage des transports en commun,*
- *poursuivant la continuité de la maille environnementale.*

### Orientations d'aménagement

#### ➔ Les équipements d'intérêt collectif

Un équipement public, dédié aux besoins, notamment scolaires et sportifs, du quartier, sera implanté dans le terrain communal situé rue des Cléveaux. Une partie de ce terrain sera un espace vert ouvert au public ponctuellement ouvert au public (partage des usages selon les temporalités).

Un équipement d'intérêt collectif, dédié aux besoins notamment scolaires du quartier, sera implanté dans le terrain situé à l'angle de la rue de la Concorde et de la rue Champollion.

#### ➔ Une vocation mixte à maintenir

Sur ce secteur en entrée de villes des activités économiques et commerciales doivent être maintenues, avec des grandes emprises composant le pôle « équipement de la maison » et des rez-de-chaussée actifs sur le boulevard de Stalingrad (cf linéaires commerces/activités/équipement sur la partie Nord du boulevard).

#### ➔ Le maillage du quartier

Aux abords de la RD5, axe structurant et au trafic important, il s'agit de faciliter le cheminement des modes actifs sur le secteur.

Les liaisons du Coteau au Fort et à la Seine doivent en particulier être développées en complément du réseau de cheminements existants et en facilitant des traversées apaisées de la RD5. Plus spécifiquement ce maillage piétons/vélos est renforcé et complété par de nouveaux tracés :

- En direction des transports en commun, facilitant le rabattement,
- prolongeant la rue Eugène Varlin jusqu'aux Cléveaux en passant par la RD5,
- poursuivant les tracés existant et limitant les voies en impasse,
- favorable à la perméabilité des emprises commerciales, y compris dans le cas de mutations.

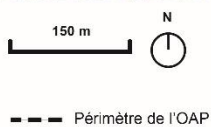
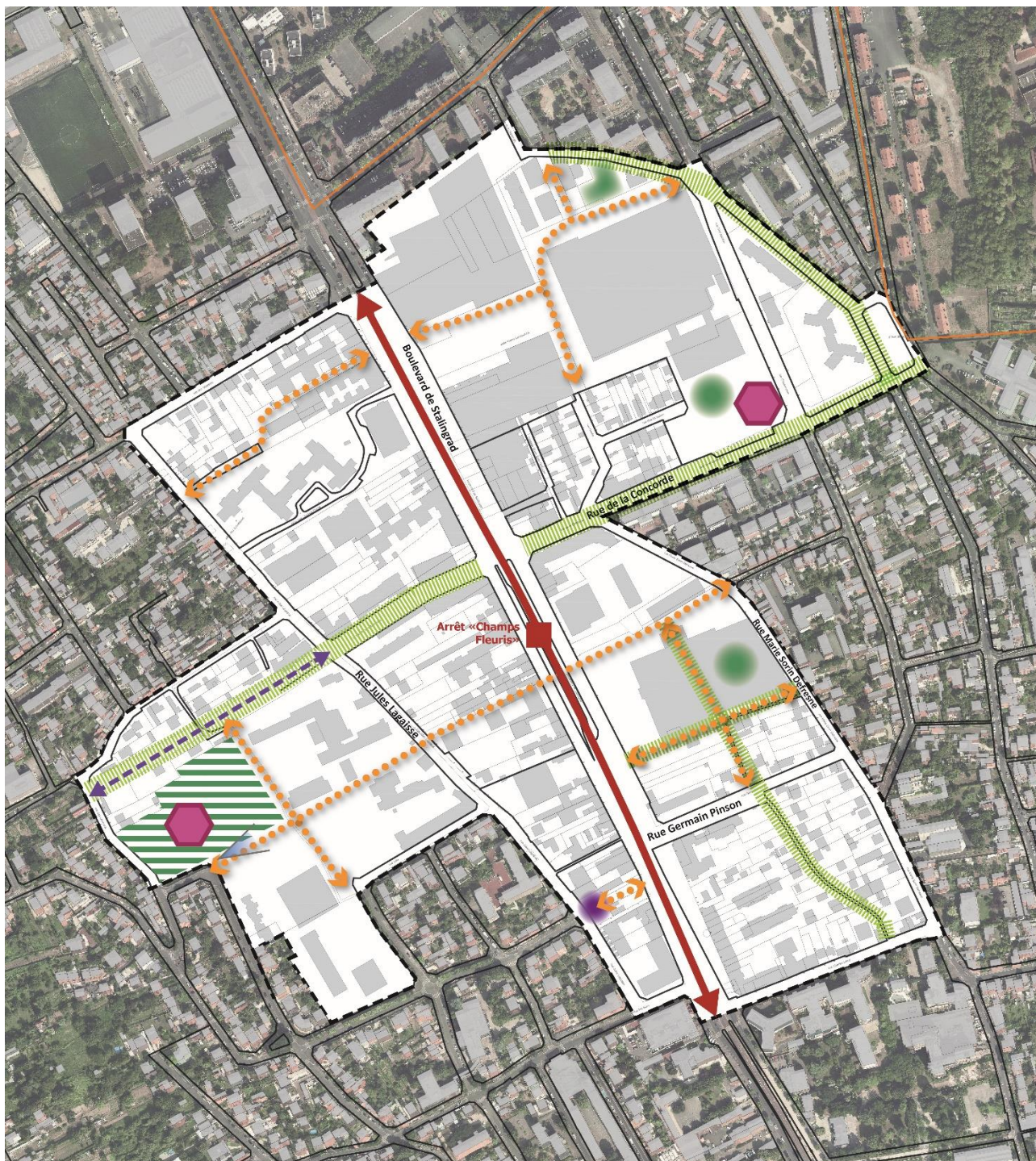
En prolongement de la rue Beethoven, un nouveau tronçon ouvert à la circulation automobile doit aussi être créé entre les coteaux et la RD5, notamment pour desservir le site des Cleveaux qui devra à terme accueillir un équipement d'intérêt collectif. Il sera suffisamment large pour permettre un partage de l'espace public entre les différents modes de déplacements et pour accueillir un traitement végétalisé.

#### ➔ La trame verte et paysagère

En appui de la maille verte et environnementale de Vitry, certaines voiries et cheminements devront être le support d'une végétalisation qui pourra prendre la forme de plantations continues ou discontinues et notamment d'arbres d'alignement. Cela participera au cadre verdoyant et devra être complété par un traitement paysager des espaces privés.

Enfin une attention particulière sera portée aux vues depuis le coteau. Elles seront préservées depuis les espaces publics et de cheminements. Plus spécifiquement, une vue est identifiée depuis le site des Cléveaux ouvrant des perspectives dégagées. Elle doit être conservée en limitant l'impact visuel des constructions et plantations. Un espace vert devra permettre de conserver une présence végétale importante et une perméabilité forte des sols qui caractérisent le site.

**Secteur « Lagaisse-Stalingrad-Cleveaux » : orientations d'aménagement**



**MOBILITE**

- Axe à conforter en intégrant le passage du futur T9
- Principe de liaison tous modes à créer
- Principe de liaison modes actifs à conforter ou à créer

**VOCATION**

- Implantation d'équipement d'intérêt collectif notamment scolaire
- Implantation d'un équipement au sein d'un espace vert à créer ponctuellement ouvert au public (partage des usages selon les temporalités)

**TRAME VERTE et PAYSAGE**

- Accompagnement du maillage par une trame végétale/environnementale
- Espace vert public à conserver/aménager ou à créer
- Perspective / vue à conserver
- Aménagement d'une placette

## 1.8 SECTEUR : BLANQUI - PORT A L'ANGLAIS

### Contexte et enjeux

*Le secteur du Port à l'Anglais est situé en bord de Seine, au nord de la commune, entre deux sites de l'Opération d'Intérêt National « Les Ardoines » au Sud, « Ivry Confluence » au Nord. Il connaît aujourd'hui une forte pression immobilière qui fragilise la pérennité des activités économiques.*

*Dans la continuité de la réalisation des opérations du Port à l'Anglais et des Docks, l'OAP vis à*

- *pérenniser l'activité économique et développer l'emploi,*
- *apporter une mixité de vocations qui contribue à faire de ce secteur un quartier complet (mixité des fonctions et des usages),*
- *réaménager et rendre attractives les berges de Seine,*
- *poursuivre le maillage du quartier qui se situe entre la Seine et la Gare du RER C.*

### Orientations d'aménagement

#### ➔ **La pérennisation de l'activité économique**

Ce secteur à vocation mixte devra poursuivre l'accueil d'activités, y compris en développant une façade économique/industrielle sur la Seine et en réhabilitant la halle Dumestre en accueillant ce type de fonctions.

#### ➔ **Le maillage du quartier**

Un traitement particulier sera apporté rue de la Baignade et sur les carrefours Anatole France/Port à l'Anglais et Anatole France/franck Chauveau qui marquent l'entrée sur le territoire Vitriot en faveur d'une végétalisation, d'une meilleure visibilité et de respiration du tissu urbain (recul des constructions, notamment).

#### ➔ **La trame verte et paysagère**

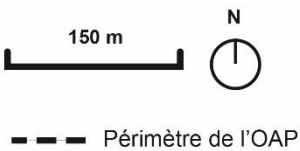
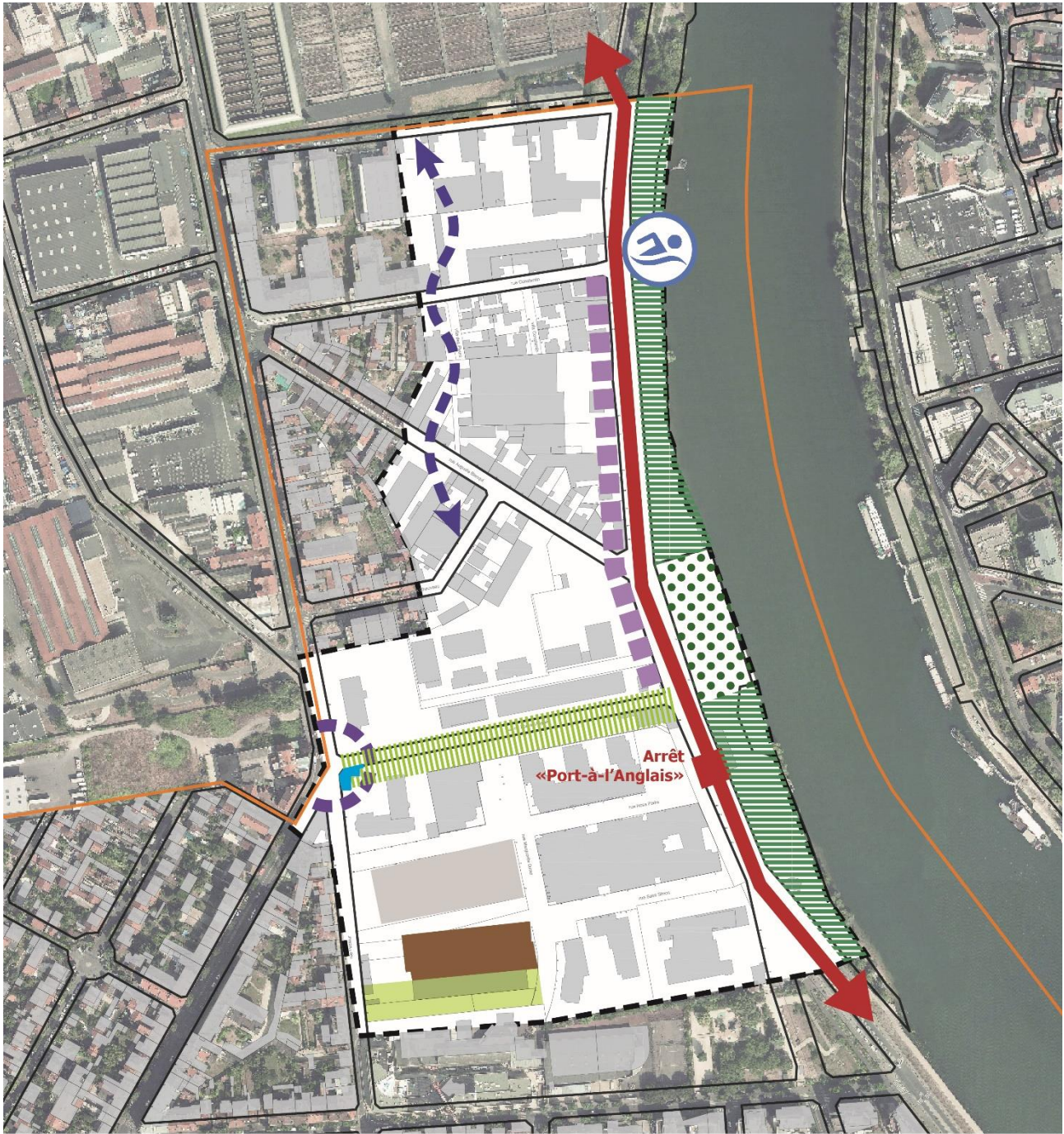
La Seine constitue un corridor écologique et à ce titre ses berges doivent être renaturées. Leur réaménagement devra aussi permettre de redonner accès à la Seine aux Vitriots en constituant un espace public qualitatif, de promenade et de détente.

Dans la mesure du possible, la baignade devra y être associée.

La maille environnementale ne fera pas non plus obstacle à la remise en service des estacades sur les berges du fleuve, pour mettre en œuvre un fret fluvial. Son traitement pourra être adapté à cet endroit (maille affinée ou interrompue ponctuellement).

Enfin la présence de la Seine est à affirmer par des percées visuelles à conserver ou à renforcer.

**Secteur Port à l'Anglais : orientations d'aménagement**



**MOBILITE**

- Intégration du futur Tzen
- Principe de liaison tous modes à créer
- Traitement du carrefour et de ses abords (recul des constructions, amélioration de la visibilité depuis la rue, respiration...)

**VOCATION**

- Halle Dumestre patrimoniale à conserver dans une vocation à dominante d'activité
- Création d'un front bâti à vocation industrielle et artisanale
- Construction à démolir pour ouvrir l'espace public et améliorer la visibilité
- Site de baignade à aménager en cas de faisabilité avérée

**TRAME VERTE et PAYSAGE**

- Accompagnement du maillage par une trame végétale/environnementale
- Renaturation des berges
- Végétalisation de l'estacade
- Zone non aedificandi : pas de constructions ou d'extension de la halle patrimoniale afin de préserver une percée à minima visuelle depuis la rue Pasteur

## 1.9 SECTEUR : KOMMER

### Contexte et enjeux

*Situé en limite Sud-Ouest de la ville, à la croisée des quartiers Plateau et Moulin Vert, le secteur Kommer est voisin de la ZAC Chérioux et de la ZAC multisites RN7 en cours d'achèvement. Constitué d'un tissu hétérogène (grands-ensembles, petits collectifs, pavillonnaire, grands équipements), il comporte de vastes îlots peu perméables, en particulier l'îlot Kommer qui accueille le groupe scolaire Eugénie Cotton (maternelle et primaire) en son centre.*

*Dans ce contexte, il s'agit d'accompagner le développement du quartier en préservant le cadre de vie et une présence végétale importante. Le maillage des cheminements pour modes actifs (piétons, vélos) doit être développé afin d'ouvrir les grands îlots et de faciliter les liaisons, y compris en lien avec l'ouverture des parcs Chérioux et Lilas sur les quartiers voisins.*

### Orientations d'aménagement

#### ➔ **Le maillage du quartier**

Dans ce secteur de grands îlots, le maillage pour les modes actifs doit être renforcé pour faciliter les déplacements du quotidien (accès aux équipements) et les parcours de promenades en

- pérennisant et confortant la perméabilité de l'îlot Kommer par la création de sentes ou le réaménagement de voies ;
- renforçant les connexions entre le cœur d'îlot Kommer et le reste du quartier avec des accès clarifiés et facilités au groupe scolaire et à l'espace vert public ;
- créant un cheminement ouvert au public entre la voie Dalou et rue Edouard Tremblay, se poursuivant sur l'îlot Kommer.

Afin de sécuriser le cheminement des piétons et des cycles et d'apaiser la circulation, l'aménagement de la sente de part et d'autre de la rue Tremblay sera complété par la création d'une traversée appropriée de type plateau surélevé.

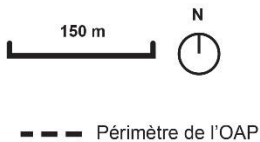
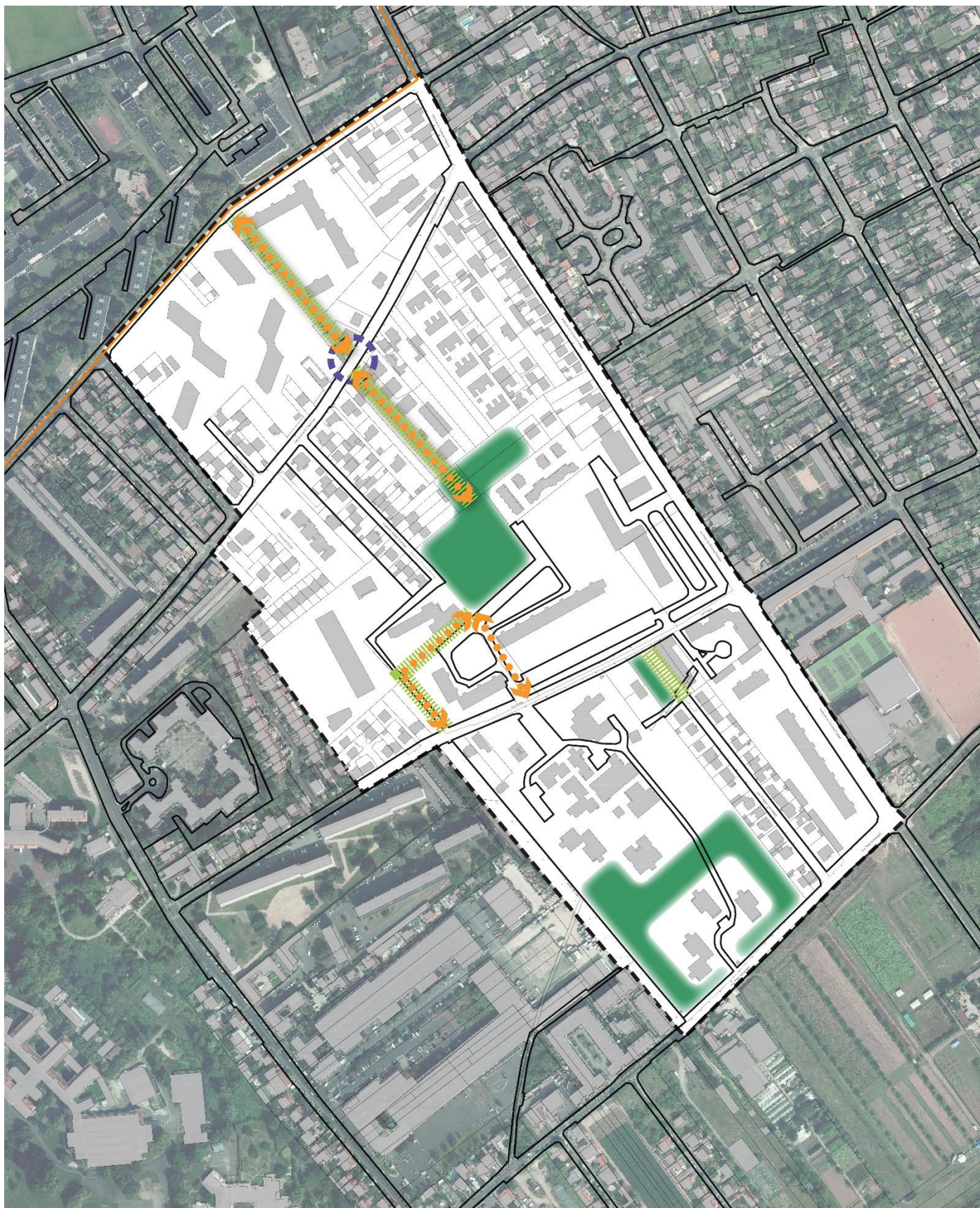
#### ➔ **La trame verte et paysagère**

Afin de renforcer la trame verte de Vitry, ces cheminements devront autant que possible faire l'objet d'un traitement paysager et d'une végétalisation, support de biodiversité et participant au cadre verdoyant.



Dans cette optique les différentes strates végétales doivent être développées sur espace public et privés. La plantation d'arbres, y compris en remplacement d'arbres abattus est à privilégier.

Le centre de l'îlot Kommer doit faire l'objet d'une attention particulière en renforçant son cœur d'îlot vert, à la fois sur espaces publics et privés. En lien direct avec le Parc des Lilas, l'espace vert qualitatif du centre psychothérapeutique Le Coteau au Sud du secteur doit être conservée.



### Secteur Kommer : orientations d'aménagement



#### MOBILITE

-  Principe de liaison modes actifs à conforter ou à créer
-  Traitement de l'intersection : apaisement de la circulation, aménagement de l'espace public, traversée piétonne

#### TRAME VERTE et PAYSAGE

-  Accompagnement du maillage par une trame végétale/environnementale
-  Espace vert à conserver ou à aménager