
PIECES ANNEXES :

1 : COPIE DU PROCES VERBAL DE SYNTHESE ET SES PIECES ANNEXES

2 : COPIE DU MAIL DE REPOSE DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL



Monsieur le Président
De l'Etablissement Public Territorial
Grand Orly Seine Bièvre
16 avenue Jean Jaurès
94600 CHOISY LE ROI

Objet : Modification n°4 du PLU
Rapport de synthèse

le 10 juillet 2017

Monsieur le Président,

J'ai été nommée par Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Melun en tant que commissaire enquêteur chargée de conduire l'enquête publique qui s'est déroulée du 14 juin 2017 au 7 juillet 2017.

L'enquête est aujourd'hui terminée.

Je tiens tout d'abord à vous remercier pour les très bonnes conditions dont j'ai bénéficié au cours de cette enquête, tant au niveau des locaux que de la disponibilité de vos services.

L'enquête n'a pas soulevé un grand intérêt de la part du public, puisque elle n'a fait l'objet d'aucune observation.

Toutefois, vous avez reçu des observations de la part de 3 Personnes Publiques Associées, dont je vous joins la synthèse (Une 4^{ème} PPA a transmis un courrier sans observation).

Il s'agit, pour l'essentiel, d'observations de forme ne mettant pas en cause votre projet. Toutefois, j'attire votre attention sur la demande de l'EPA ORSA concernant les normes de stationnement.

Pour la bonne compréhension commune de ces observations, j'ai établi un rapport de synthèse, reprenant les remarques desdites PPA ainsi que ma propre perception de ces remarques.

Pour me permettre de vous transmettre le rapport d'enquête définitif, je vous remercie de bien vouloir me faire part de votre propre analyse de ces observations dans les meilleurs délais.

Vous en remerciant,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Marie Claude Guyomarch

Commissaire Enquêteur

III OBSERVATIONS RECUEILLIES ET COMMENTAIRES :

OBSERVATIONS DU PUBLIC :

Aucune personne ne s'est présentée aux permanences.

Le dossier n'a pas été consulté.

Aucune observation n'a été recueillie sur le site internet.

LES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES :

L'article L 153-40 du Code de l'Urbanisme précise que : « Avant l'ouverture de l'enquête publique ou avant la mise à disposition du public du projet, le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou le maire notifie le projet de modification aux personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9 ».

Cet article ne prévoyant aucune autre disposition, l'envoi du dossier n'est donc fait qu'à titre consultatif, et sans obligation de délai de réponse.

Par courrier recommandé en date du 16 mai 2017, ont été sollicités pour avis : la DRIEA (Monsieur le préfet), l'EPA Grand Orly Seine Bièvre, l'EPA Orsa, le Conseil Départemental du Val de Marne, le Conseil régional d'Ile de France, le STIF, les Chambres de Commerce et d'Industrie, la Métropole du Grand Paris, la Chambre des métiers et de l'Artisanat, la Chambre Interdépartementale d'Agriculture.

Seules 4 PPA ont répondu. Leurs réponses ont été insérées au dossier d'enquête :

1 - Mail de la DRIEA en date du 6 juin 2017 : (Pièce n° 1 en annexe)

1 1 : Demande une actualisation des textes de référence.

Mes observations : Les articles suggérés par la DRIEA concerne globalement l'élaboration d'un PLU. Je suggère plutôt de faire référence aux articles L 153-21 et L 153 – 22 qui sont mieux appropriés. Vérification à faire.

Réponse de l'Etablissement Public Territorial :

12 - Demande que la modification du PLU concernant les « hauteurs maximales des constructions dans le Nord-Est de la ZAC SEINE GARE VITRY, apparaisse plus clairement dans la note synthétique de présentation.

Mes observations : La hauteur autorisée en zone UF est de 25 m, (soit R+7 ?) alors que la hauteur en zone UP2 fait référence à l'OAP du PLU (pièce n°3 du dossier), qui distingue des secteurs différents.

Selon ma lecture du PLU en cours, les secteurs dont le zonage est modifié aurait actuellement une hauteur autorisée limitée à R + 2 / R + 5, avec une possibilité de monter à R + à R + 10 en cœur d'ilôt.

Il en serait de même pour le secteur dont le zonage est modifié dans la ZAC des Ardoines.

Cette lecture est-elle exacte ? En tout état de cause, la mention de l'impact sur les hauteurs de la modification de zonage peut être utile dans la présentation du nouveau PLU.

Réponse de l'Etablissement Public Territorial :

2 - Les Chambres de métiers et d'Artisanat : (non annexé)

Sans observation

Dont acte

3 - Courrier de l'EPA Grand Orly Seine Bièvre du 14 juin 2017 : (Pièce n° 2 en annexe)

31 - Demande une modification des normes de stationnement en zone UP2 en considérant que l'ensemble des nouvelles constructions prévues aux Ardoines devrait être soumis aux règles de stationnement de secteur de « bonne desserte », même lorsqu'un projet est situé à plus de 500 m d'une gare, soit : 1 place de stationnement par logement, au lieu de 1,2, et 0,5 place par logement au lieu de 1 place pour les logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'Etat.

Mes observations :

1^{ère} observation :

La présente enquête concerne une modification dont le contenu est strictement limité (pages 5 et 6 de la note de présentation synthétique).

Ni le PADD, ni le règlement écrit ne sont soumis à la présente enquête.

La modification demandée relevant du contenu du règlement, n'a normalement pas à être prise en compte dans les conclusions de l'enquête.

Toutefois, la remarque de la PPA ayant été introduite dans le dossier d'enquête, et mise à la connaissance du public, il est loisible à la Ville d'y répondre ou non.

Pour ce qui me concerne, le problème du stationnement étant un sujet extrêmement sensible, j'ai demandé par mail des précisions à l'EPT sur le contenu et les conséquences de sa demande

Le mail en réponse de l'Etablissement Public Territorial est joint au présent rapport. (Pièce n°2). L'EPT confirme sa demande en arguant de la simultanéité entre la livraison des futurs logements et la mise en service des équipements de transport en commun, ce qui réduirait, sur ces projets, le besoin de places de stationnement.

2^{ème} observation :

Le problème du stationnement et de la voiture en général en milieu urbain est une question d'actualité, et qui suscite de nombreux débats.

La Ville de Vitry est déjà - et le sera encore plus à terme - une ville très bien desservie en transport. Les relations domicile /travail seront encore plus facilitées. Mais cet avantage supprime-t-elle pour autant la voiture ? N'est il pas illusoire de penser que les habitants de la banlieue se sépareront complètement de leur voiture dans les 10 ou 15 prochaines années ? La Ville ne risque-t-elle pas alors de voir le réseau de voiries encombré de voitures, voire de « voitures ventouses » ?

La Ville a-t-elle fait une expérience en la matière sur ses récentes opérations ? Ne faut-il pas moduler la règle en fonction du type de logements financés par l'Etat ? Les modalités de réalisation des places de stationnement peuvent-elles être assouplies ?

32 - Demande que, dans la ZAC Seine Gare Vitry, la définition de la zone UF soit homogénéisée dans les différentes pièces du dossier, en tant que « espaces destinés à être maintenus dans leur destination actuelle dans le premier temps du projet ».

Mes observations : Cette mention est effectivement lisible et devrait sans doute être appliquée à l'ensemble des zones UF des 2 ZAC des Ardoines.

Réponse de l'Etablissement Public Territorial :

33 - Fait part d'erreurs matérielles à rectifier.

Mes observations : Je m'en remets aux rectifications de vos services.

Réponse de l'Etablissement Public Territorial :

4 - Département du Val de Marne : (Pièce annexe n° 3)

41 - Demande la prise en compte dans le dossier de PLU modifié des nouveaux tracés stabilisés de la ligne 15 du métro du Grand Paris avec ses servitudes éventuelles), ainsi que du tracé du T Zen sur la ZAC Gare Seine Vitry.

Mes observations : Dans la mesure où ces tracés sont effectivement arrêtés, il est tout à fait souhaitable de les reporter sur le document d'urbanisme modifié.

Réponse de l'Etablissement Public Territorial :

42 – Demande une réactualisation de la trame verte et bleue.

Mes observations :

Faute de lisibilité, J'ai demandé par téléphone des précisions à l'auteur du courrier. Monsieur MARQUET, service des Transports, m'a fait part de l'incompatibilité qu'il y aurait entre le projet d'aménagement d'un parc à hauteur de la rue Léon Mauvais et le projet d'un futur port urbain qui aurait été agréé par les parties prenantes suite à une réunion publique en date du 2 mai 2016.

Monsieur Marquet rappelle que cet aménagement n'est pas contradictoire avec le principe d'une continuité verte, mais qu'un parc ne peut être envisagé sur cet emplacement.

Qu'en est-il ?

Réponse de l'Etablissement Public Territorial :

Pièce n° 1

contenu du message	
de	"BARGAS Samuel" <samuel.bargas@mairie-vitry94.fr>
à	"guyoma@orange.fr" <guyoma@orange.fr>
cc	"RIVAT Lydie" <lydie.rivat@mairie-vitry94.fr> ; "CAZARD Pascale" <pascale.cazard@mairie-vitry94.fr> ; "Véronique Lavallée" <v.lavallee@scure.net>
date	06/06/17 18:01
objet	TR: Modification n°4 du PLU de Vitry Sur Seine,

1.1

Madame la Commissaire-enquêteur,

Je vous transmet ci-dessous le courriel que je reçois ce jour de la part de l'Etat au sujet du projet de modification n°4 du PLU.

Cordialement.

Samuel BARGAS
chef de projet PLU

direction aménagement foncier urbanisme
Hôtel de ville 2 avenue Youri Gagarine
94407 Vitry-sur-Seine cedex
Tel : 01.46.82.84.94

-----Message d'origine-----

De : "BRUNE Pénélope (Chef Mission territoriale OUEST) - DRIEA
IF/UD94/SPAD/MT" [mailto:penelope.brune@developpement-durable.gouv.fr]

Envoyé : mardi 6 juin 2017 16:56

À : BARGAS Samuel

Cc : VENEAU Marie-Christine - DRIEA IF/UT94/SPAD/MT; JOUTEUR Noël - DRIEA IF/UT94/SPAD

Objet : Modification n°4 du PLU de Vitry Sur Seine,

Bonjour Monsieur Bargas,

Vous trouverez ci-dessous les remarques concernant la modification du PLU de Vitry-sur-Seine prescrite le 4 mai 2017 par le conseil de territoire de l'EPT12 :

- Recodification du code de l'urbanisme :

Le code de l'urbanisme a fait l'objet d'une recodification par ordonnance n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 relative à la partie législative, et par décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 pour la partie réglementaire. Les nouvelles dispositions de la partie législative sont entrées en vigueur le 1er janvier 2016. Ainsi, les articles L153-21 et L153-22 encadrent l'approbation d'une modification de PLU, et non l'article "L123-43" tel qu'indiqué p.6 de la note synthétique de présentation.

- Modification du contenu de l'OAP "ZAC Seine Gare Vitry" :

En ce qui concerne le nord-est du périmètre de la ZAC, et plus particulièrement les lots dédiés à l'activité, la hauteur maximale des constructions a été modifiée. Le projet de modification aurait gagné en lisibilité si cet élément avait été indiqué dans la note synthétique de présentation.

1.2

Bien cordialement,

Pénélope BRUNE

DRIEA-IF/UT94/SPAD

Responsable de la mission territoriale ouest (T12)

12-14 rue des Archives 94011 CRETEIL cedex penelope.brune@developpement-durable.gouv.fr

Tel: 01 49 80 26 69

Choisy-le-Roi, le

14 JUIN 2017

2.1

**Etablissement Public Territorial
Grand Orly Seine Bièvre**

Tour Orix
16 avenue Jean Jaurès
94600 Choisy le Roi

A l'attention du Président M. Michel LEPRETRE

Objet : Modification n°4 du plan local d'urbanisme de Vitry-sur-Seine.

Monsieur le Président,

En application de l'article L.153-40 du Code de l'Urbanisme, vous avez transmis pour avis le 16 Mai dernier à l'EPA ORSA le projet de modification n°4 du plan local d'urbanisme de Vitry-sur-Seine.

Après analyse, l'EPA ORSA, en tant que personne publique associée, a plusieurs remarques à formuler sur le projet de modification.

Normes de stationnement pour les véhicules motorisés pour les constructions neuves :

La mise en service du bus à Haut niveau de service T Zen 5 en 2021, la desserte par la ligne 15 du Grand Paris Express du pôle multimodal des Ardoines à partir de 2022 et l'optimisation du cadencement des RER C en 2022 vont permettre d'améliorer grandement la desserte des ZAC Gare Ardoines et Seine Gare Vitry. Les premiers secteurs de ces ZAC seront alors situés en secteur de « bonne desserte » ; ainsi conviendrait-il d'adapter en conséquence les dispositions s'appliquant à la zone UP2 en termes de stationnement.

Les normes qui s'appliquent pour les constructions neuves à destination d'habitation dans les secteurs de bonne desserte, c'est-à-dire 1 place de stationnement par logement et un maximum de 0.5 place pour les logements locatifs financés avec un prêt aidé de l'Etat, pourraient être généralisées à l'ensemble de la zone UP2 modifiée. Le premier secteur opérationnel de la ZAC Seine Gare Vitry bénéficierait ainsi des dispositions déjà en vigueur dans un rayon de 500 mètres autour de la gare des Ardoines.

Les premiers logements de la ZAC Seine Gare Vitry seront livrés en 2021, concomitamment à la mise en service du T Zen 5. Les permis de construire de ces premiers programmes de logement (déposés en 2018) pourraient ainsi être instruits selon des dispositions en accord avec la future qualité de la desserte au moment de leur livraison (en 2021).

Qualification de la Zone UF pour la ZAC Seine Gare Vitry

La justification de la zone UF n'est pas toujours la même dans les différentes pièces du dossier de modification. Le deuxième paragraphe de la partie 3.1.3 du rapport

de présentation laisse en effet supposer que la zone UF sera toujours destinée au maintien et au développement de l'activité économique. De même, p. 27, le dernier paragraphe des OAP présente tout le secteur en zone UF, situé entre la gare et la Seine, comme un secteur dédié au développement d'immobilier d'entreprises.

En page 18 de ce même rapport de présentation, la mention d'« espaces destinés à être maintenus dans leur destination actuelle dans le premier temps du projet » appliquée à cette même zone UF semble plus appropriée au plan d'aménagement de la ZAC Seine Gare Vitry et à son phasage. Il conviendrait donc de rendre homogène la définition de la Zone UF dans les différentes pièces du présent dossier de modification, en retenant cette dernière qualification.

Remarques diverses

Dans le rapport de présentation, nous avons noté plusieurs erreurs matérielles:

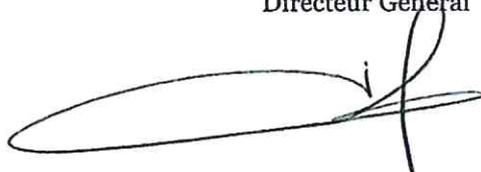
- P. 11 : la mise en service du T Zen 5 est prévue pour 2021 et non en 2020 ;
- P. 12 : les dossiers de création modificatif ont été approuvés le 28 janvier 2016 pour la ZAC Seine Gare Vitry et le 24 Février 2017 pour la ZAC Gares Ardoines, et ne sont en cours de modification comme indiqué dans le rapport de présentation ;
- P. 16 : il y a incohérence dans les chiffres de surfaces et les pourcentages.
- P. 23 : il s'agit des modifications pour le secteur Gare Ardoines et non pour le secteur Seine Gare Vitry (dans le titre 3.3)

Enfin, plus généralement, les surfaces des deux ZAC sont à rectifier avec 37 hectares pour la ZAC Seine Gare Vitry et 49 hectares pour la ZAC Gare Ardoines.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Thierry Febvay

Thierry FEBVAY
Directeur Général



2.3

contenu du message	
de	"Vincent HERITIER" <V.HERITIER@epa-orsa.fr>
à	"Marie Guyomarch" <guyoma@orange.fr>
cc	"Coralie MARTINIS" <C.MARTINIS@epa-orsa.fr> ; "Celine LEON" <C.LEON@epa-orsa.fr> ; "DAUPHIN Pascale" <pascale.dauphin@mairie-vitry94.fr> ; "samuel.bargas@mairie-vitry94.fr" <samuel.bargas@mairie-vitry94.fr> ; "MEZZI Laetitia" <laetitia.mezzi@mairie-vitry94.fr> ; "GILBERT Emmanuel" <emmanuel.gilbert@mairie-vitry94.fr>
date	04/07/17 16:02
objet	RE: Modification du PLU

Bonjour Madame,

Vous trouverez ci-dessous les premières réponses de l'EPA à vos observations. Pour plus d'efficacité de lisibilité, vous trouverez nos réponses en rouge dans le corps de votre mail initial.

La Ville de Vitry-sur-Seine nous lit en copie de ce mail.

Je reste bien entendu à votre disposition.

Bien cordialement,

Vincent HERITIER

Responsable Aménagement

Orly Rungis - Seine Amont

Établissement public d'aménagement

2, avenue Jean- Jaurès

94600 Choisy-le-Roi

tél. 01 48 53 70 31

Portable 06 71 94 43 71

fax. 01 48 52 44 28

mail. v.heritier@epa-orsa.fr

web. www.epa-orsa.fr

De : Marie Guyomarch [mailto:guyoma@orange.fr]

Envoyé : jeudi 22 juin 2017 15:02

À : Vincent HERITIER <V.HERITIER@epa-orsa.fr>

Objet : Modification du PLU

Monsieur,

En tant que commissaire enquêteur chargée de l'enquête de modification n°4 du PLU de Vitry sur Seine, j'ai pris connaissance de votre courrier d'observations du 14 juin dernier.

Dans un souci de rapidité et d'efficacité dans la mise au point du futur rapport d'enquête, je me permets de vous solliciter d'ores et déjà pour la bonne compréhension de ces observations.

2.4

- Concernant les normes de stationnement :

je rappelle en 1er lieu que dans le dossier de modification, il est indiqué que "seules les dispositions qui sont modifiées et qui sont exposées dans le présent dossier peuvent faire l'objet d'observations". Le contenu du règlement de zonage n'est en l'espèce pas modifié par la présente modification.

Nonobstant ce préalable, je pense comprendre que vous demandez que l'ensemble du secteur des Ardoines situé en zone UP2 soit soumis aux règles de stationnement de secteur "de bonne desserte" (soit 0.5 / 1 place par logement) même si on est à plus de 500 m d'une future gare. (Cf votre lettre : "les normes ... pourraient être généralisées à l'ensemble de la zone UP2 modifiée).

Mon interprétation est elle exacte ?

En effet. La zone UP2, dont le périmètre est réduit dans le cadre de cette modification du PLU, correspond aux premiers secteurs opérationnels des deux ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines.

Comme l'EPA l'expose dans son courrier d'observations, les premiers immeubles livrés bénéficieront d'une desserte en transports en commun très largement optimisée (le bus à haut niveau de service TZen 5 en 2021, la ligne 15 du Grand Paris Express et un meilleur cadencement du RER C en 2022). La ZAC Gare Ardoines est d'ores et déjà en secteur de bonne desserte (la gare existante est dans un rayon de 500 mètres) ; les premiers permis de construire de la ZAC Gare Ardoines pourront donc être instruits selon ces dispositions (ils seront déposés en 2018).

Le secteur de bonne desserte ne s'applique pas encore sur la zone UP2 de la ZAC Seine Gare Vitry (le bus Tzen 5 n'est pas encore mis en service). Pour autant, grâce à la modification de zonage qui met en UP2 les seuls premiers périmètres opérationnels, les premiers immeubles de logements (livrés en 2021) jouiront dans les faits d'une « bonne desserte » (le bus T Zen est livré de manière concomitante aux logements en 2021 et le rayon de 500 mètres s'appliquera autour de chaque futur arrêt). C'est pourquoi, il est demandé de modifier les règles de stationnement pour l'ensemble d'UP2 afin que tous les premiers PC déposés puissent être instruits sur une base unique (le 0.5/1 place par logement). Nous collons ainsi au plus près de la réalité des plannings des livraisons des logements et des infrastructures de transport.

Que se passe-t-il alors pour les secteurs situés en zone UF et à plus de 500 m?

La modification ne porterait que sur les règles de stationnement s'appliquant à la zone UP2. Les règles de la Zone UF et des secteurs à plus de 500 mètres restent inchangées.

Ne risque-t-il pas d'y avoir incompatibilité avec le planning des travaux de superstructure ?

Il n'y a pas d'incompatibilité avec les plannings, comme exposé dans la première réponse.

- Concernant la qualification de la zone UF :

je vous rejoins sur la qualification unique de "espaces destinés à être maintenus dans leur destination actuelle dans le premier temps du projet"

- Les remarques diverses :

Je vous remercie de bien vouloir vous rapprocher du maître d'ouvrage afin de vous entendre sur les dates et les chiffres exacts, et me les communiquer dès que possible afin de régler ce problème matériel.

2.5

Le 1er point étant essentiel, vous voudrez bien me confirmer l'interprétation à en donner, et si une rencontre est envisagée avec le maître d'ouvrage sur cette question.

Copie à la Ville de Vitry

Dans l'attente,

Marie Claude Guyomarch

Commissaire Enquêteur

Direction de l'aménagement et du développement territorial
Service Aménagement
Affaire suivie par Barbara CIPOLAT
courriel : barbara.cipolat@valdemarne.fr
tél. : 01 49 56 85 33
réf. : 2017 - 100

Monsieur Michel LEPRÊTRE
Président
Etablissement Public Territorial
Grand Orly Seine Bièvre
2 avenue Youri Gagarine
94 400 VITRY-SUR-SEINE

Créteil, le **06 JUL. 2017**

OBJET : Projet de modification simplifiée du PLU de la Ville de Vitry-sur-Seine- Avis du Conseil départemental du Val-de-Marne

Monsieur le Président,

Par courrier du 16 mai, vous avez bien voulu me transmettre le projet de modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Vitry-sur-Seine et je vous en remercie.

J'ai bien noté que le projet de modification concerne uniquement le secteur des Ardoines qui nécessite un ajustement du contenu du PLU, notamment du plan de zonage et des orientations d'aménagement et de programmation sur ce secteur compte-tenu de l'avancement des projets sur les sites des 2 ZAC, Seine Gare Vitry et Gare Ardoines, ce dont je me félicite.

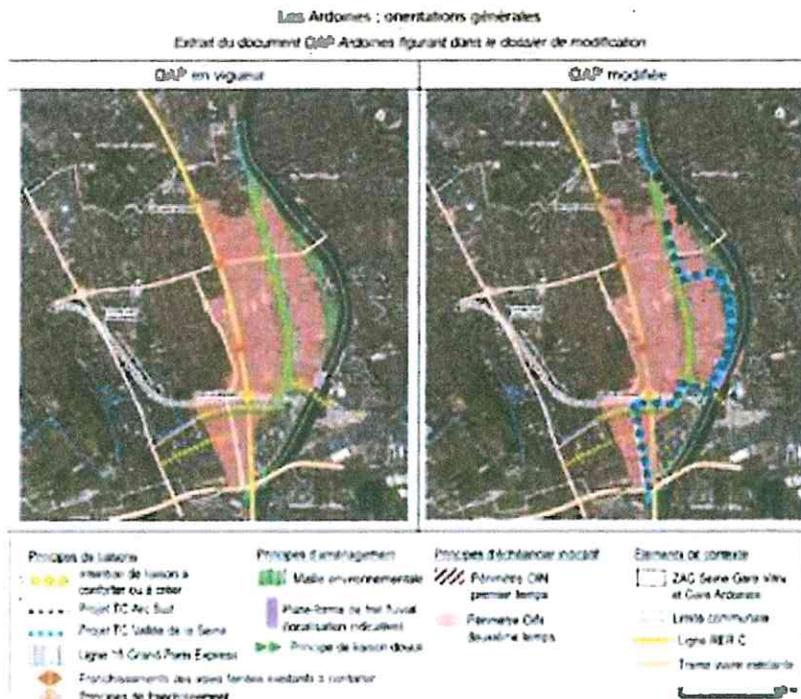
En effet, l'avancée des études et les engagements financiers de l'Etat, du Département et de la Ville de Vitry-sur-Seine notamment, à travers le Contrat d'Intérêt National des Ardoines signé en mars 2017 vont favoriser l'enclenchement de la phase opérationnelle de ces deux ZAC. A court terme, cela va permettre d'accompagner à la fois l'arrivée du collège dans la ZAC Seine Gare par la réalisation d'ilots à dominante résidentielle et l'arrivée de la gare du Grand Paris Express par la construction du franchissement des voies ferrées et la rehausse du carrefour situé au droit du futur parvis de la gare.

Ce projet de modification de PLU appelle néanmoins certaines remarques des services départementaux que je vous remercie de bien vouloir prendre en considération afin de compléter ou d'amender le projet arrêté.

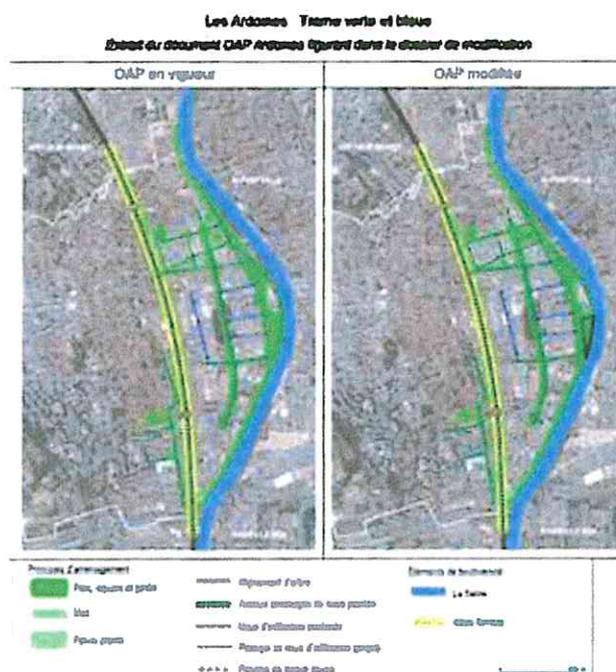
Tout d'abord, il serait souhaitable d'actualiser le tracé stabilisé de la ligne 15 du métro du Grand Paris sur la carte ci-dessous (traits en noir), ainsi que les servitudes du secteur.



Ensuite, je note que la réactualisation du tracé du Tzen5 a été effectuée sur les Ardoines, mais pas sur la ZAC Seine Gare Vitry. Aussi, je vous invite à intégrer la modification ci-dessous (en pointillé noir) :



De plus, j'attire votre attention sur la nécessaire réactualisation de la trame verte et bleue. Cette OAP indique en effet une orientation de parc sur l'emplacement du futur port urbain de Vitry (triangle en noir ci-dessous, projet dont la concertation est achevée et l'avant-projet en cours).



Enfin, je vous confirme que toute modification en entrée ou en sortie depuis et vers le réseau routier départemental doit faire l'objet d'une concertation avec les services de la Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements du Conseil Départemental.

Les services départementaux restent à votre disposition pour tout complément d'information.

Je vous remercie de bien vouloir me transmettre, sous format numérique, la modification du PLU dès que celle-ci aura été approuvée et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président du Conseil départemental

**Pour le Président du Conseil départemental
et par délégation
le Vice-Président**

Pascal SAVOLDELLI

Copies :

- M. Kennedy, Maire de Vitry-sur-Seine
- Mme Barre, Conseillère départementale
- M. Bell-Lloch, Conseiller départemental
- Mme Rabardel, Conseillère départementale
- M. Tmimi, Conseiller départemental
- M. Febvay, Directeur général de l'EPA ORSA

3 - 4

contenu du message

de	"Marquet, Olivier" <Olivier.Marquet@valdemarne.fr>
à	"guyoma@orange.fr" <guyoma@orange.fr>
cc	"Lenoir, Christiane" <Christiane.Lenoir@valdemarne.fr> ; "Viel, Ghislaine" <Ghislaine.Viel@valdemarne.fr>
date	07/07/17 15:39
objet	Modification PLU Vitry sur Seine - documents sur projet port urbain
pièce(s) jointe(s)	3 fichier(s) haropavitry...pdf (468.52 ko) , Haropa-Vitr...pdf (895.90 ko) , Haropa-Vitr...pdf (4.50 Mo)

Bonjour Mme Guyomarch,

Suite à votre appel de ce jour, je vous prie de trouver ci-joint les documents de la concertation publique qui s'est tenu mi 2016 sur le projet de Port urbain aux Ardoines.

La personne en charge du projet chez HAROPA Port de Paris est Mme Laurence SCIASCIA

laurence.sciascia@paris-ports.fr

01 40 58 28 71

Comme vous le constatez, ce projet permet de maintenir une continuité de la trame verte entre le nord et le sud de son emprise, mais ne permet pas la création d'un parc (sur le triangle en noir) tel que le schéma de la trame verte le laisse supposer.

Je suggère donc la rectification du dessin de cette trame verte et bleue à cet endroit

Vous me confirmez la bonne réception de ce mail ?

Bien cordialement

3-5

Les Ardoines : Trame verte et bleue

Extrait du document OAP Ardoines figurant dans le dossier de modification

OAP en vigueur



OAP modifiée



Principes d'aménagement

-  Parc, square et jardin
-  Mail
-  Parvis planté

-  Alignement d'arbre
-  Avenue aménagée de noue plantée
-  Noue d'infiltration existante
-  Principe de noue d'infiltration (projet)
-  Principe de liaison douce

Éléments de biodiversité

-  La Seine
-  Voies ferrées

0 500 m

Olivier MARQUET

Chargé de Territoire Seine Confluence

Responsable Modes Ferrés

Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements

Service Transports et Etudes Générales - Secteur Territoires et Mobilités

☎ 01.49.56.53.55

Conseil Départemental du Val-de-Marne

Adresse postale : Hôtel du Département - 121, avenue du Général de Gaulle - 94054 CRETEIL CEDEX

Adresse bureau : Europarc - 1, rue Le Corbusier - 94000 CRETEIL

www.valdemarne.frTout savoir sur le Département >> valdemarne.fr



3 - 6

Compte rendu de la réunion publique d'ouverture

En tribune :

- Mot d'accueil républicain par Jean-Claude KENNEDY, maire de Vitry-sur-Seine
- Pour HAROPA - Ports de Paris:
 - Eric FUCHS, directeur de l'agence Seine-Amont,
 - Laurence SCIASCIA, chef de projet,
 - Jean-Marc GAULIER, architecte et paysagiste conseil de l'Agence portuaire Seine Amont, agence Urbicus.

*Début de la réunion à 18h30
40 participants*

Déroulement de la réunion :

1. Ouverture de la réunion par Jean-Claude KENNEDY, maire de Vitry-sur-Seine
2. Présentation du contexte, des objectifs et des caractéristiques du projet par Eric FUCHS, et Laurence SCIASCIA, HAROPA – Ports de Paris
3. Echanges avec la salle
4. Clôture de la réunion



1. Ouverture

Jean-Claude KENNEDY, maire de Vitry-sur-Seine remercie les participants présents à cette réunion de concertation initiée par HAROPA - Ports de Paris, à l'hôtel de Ville de Vitry-sur-Seine. Il souligne que ce projet est une opportunité pour la ville de Vitry-sur-Seine et espère que cette réunion pourra donner lieu à des discussions avec les habitants, les aménageurs, les opérateurs et les représentants des institutions intéressés par la création de ce port.

Après une présentation des intervenants, Claude CHARDONNET, C&S Conseils, animatrice de la réunion, accueille les participants et rappelle que cette réunion s'inscrit dans le cadre d'une concertation prévue par le code de l'urbanisme. Lors de celle-ci, en amont de l'enquête publique, le porteur d'un projet doit présenter aux habitants et aux acteurs locaux, les informations dont il dispose et recueillir les avis.

Claude CHARDONNET énonce les modalités d'information et d'expression prévues par HAROPA – Ports de Paris afin de recueillir les questions, points de vue, et suggestions des participants : deux réunions publiques, une plaquette d'information, des panneaux d'exposition, un panneau sur le site, des registres en mairie, de l'information sur le site internet de HAROPA – Ports de Paris et un contact portdevitry@haropaports.com.

2. Présentation des objectifs et des caractéristiques du projet

Diaporama en annexe.

Présentation de l'Agence Seine-Amont.

Eric FUCHS présente l'établissement public Ports de Paris, qui est un port HAROPA, (groupement d'intérêt économique regroupant les ports du Havre, de Rouen et de Paris) dont l'objectif est le développement économique de l'axe Seine. Eric FUCHS précise que la vocation de Ports de Paris est le développement du trafic fluvial et du trafic passager en Île-de-France, afin d'avoir un impact bénéfique sur l'environnement. Ports de Paris est organisé en quatre agences portuaires et l'agence portuaire Seine-Amont gère 26 port publics (Val-de-Marne / Seine-et-Marne / Essonne).

Eric FUCHS précise que Ports de Paris est le premier port fluvial français et le deuxième port européen (20 millions de tonnes de marchandises transportées en 2016). 70 ports sont gérés par Ports de Paris. Il peut s'agir de plateformes multimodales, comme le port de Bonneuil-sur-Marne par exemple, ou bien de ports



Projet d'un port urbain à Vitry-sur-Seine au service du développement des Ardoines

urbains comme le projet de port de Vitry-sur-Seine, moins ambitieux en termes de foncier mais tout aussi importants car ils constituent une réponse à une demande locale et fonctionnent en réseau avec les plateformes multimodales. La région Ile-de-France compte une soixantaine de ports urbains.

3 - 8

Eric FUCHS rappelle que tout foncier acquis par Ports de Paris devient domaine public. Des contrats de location sont passés avec des entreprises présentes sur les ports, qui versent à Ports de Paris un loyer comprenant des ristournes en rapport avec le trafic qu'elles génèrent.

Il explique que le port de Vitry était privé jusqu'à l'année dernière car propriété d'EDF qui l'utilisait pour transporter 500 000 tonnes annuelles de charbon. Le rachat d'une partie du foncier par Ports de Paris permettra d'offrir une alternative portuaire à d'autres utilisateurs, et en premier lieu à des entreprises vitriotes.

Présentation des objectifs du projet : un projet de port urbain au service du développement des Ardoines.

Eric FUCHS situe la genèse du projet en 2013, avec la création du contrat de développement territorial (CDT) qui a amené l'Établissement Public d'Aménagement Orly Seine-Amont (EPA-ORSA), la Communauté d'agglomération Seine-Amont (remplacée aujourd'hui par le T 12), et la ville de Vitry à travailler ensemble sur un projet de territoire de 300 hectares. Ce travail conjoint a abouti à une prise de conscience en faveur de la limitation de l'impact sur l'environnement des transports liés aux chantiers d'aménagement et à la nécessité du recours à la voie fluviale.

Ports de Paris a participé au groupe de pilotage de l'étude de préféabilité, confiée à l'Agence Parisienne d'Urbanisme (APUR) et financée par l'EPA-ORSA et la Caisse des dépôts, en 2014. En 2015, HAROPA - Ports de Paris est devenu maître d'ouvrage du projet et a réalisé une étude de faisabilité pour vérifier les conditions de création d'un port urbain à Vitry-sur-Seine.

Ce projet est suivi par un comité de pilotage rassemblant la ville de Vitry-sur-Seine, le T 12, l'EPA-ORSA, le Conseil départemental du Val-de-Marne, la Région Ile-de-France, les services de l'Etat, EDF et Air Liquide.

Eric FUCHS détaille les enjeux auxquels le port va répondre. Dans un premier temps, il s'agit de contribuer au développement des Ardoines et de compléter l'offre de transport avec une chaîne logistique vertueuse pour les chantiers liés aux nouvelles infrastructures (évacuation des déblais, acheminement des matériaux). En effet, le recours à la voie fluviale permet de diminuer les trafics routiers (1 convoi fluvial = 250 camions).

Eric FUCHS ajoute que pour la construction de la ligne de métro 15 sud, la Société du Grand Paris (SGP) va créer un port privé localisé sur la friche Arrighi, au niveau des puits de départ de deux tunneliers, qui permettra d'évacuer les terres du tunnel. Ce port est distinct du port urbain porté par Ports de Paris.





Projet d'un port urbain à Vitry-sur-Seine au service du développement des Ardoines

Le port urbain permettrait cependant d'évacuer des déblais de différents ouvrages annexes du futur métro, localisés à Vitry, et d'approvisionner éventuellement en voussoirs¹ la ligne 15 sud.

3-9

Eric FUCHS détaille les autres enjeux locaux économiques aujourd'hui recensés pour le port de Vitry.

Les apports économiques concerneraient la filière de la logistique urbaine, le BTP, les éco-activités ou le transport exceptionnel.

Les besoins de certaines entreprises ont déjà été recensés :

- Air Liquide : déchargement de ses colonnes de distillation en pied d'usine au lieu de les transporter jusqu'à Bonneuil, comme c'est le cas aujourd'hui.
- STEF : desserte par barges depuis Vitry-sur-Seine vers l'intérieur de Paris, pour approvisionner en produits surgelés les commerces spécialisés, restaurateurs, etc.

Ces entreprises pourraient utiliser le quai à usage partagé. Eric FUCHS précise que l'objectif est que le quai à usage partagé réponde à toutes les demandes locales.

Eric FUCHS ajoute qu'il est probable qu'une centrale à béton s'installe sur le site, ainsi qu'un marchand de matériaux, tel qu'il en existe sur le port d'Alfortville avec l'implantation en cours de l'entreprise RABONI.

Les atouts environnementaux pour le secteur des Ardoines sont liés au développement de la voie d'eau, mode de transport vertueux moins impactant que le transport routier pour l'acheminement et l'évacuation des matériaux et des marchandises. Eric FUCHS précise que les études, qui ne sont pas encore finalisées, prévoient des trafics allant de 200 000 à 500 000 tonnes par an, soit des trafics inférieurs à ceux réalisés par EDF jusqu'à présent.

Concernant le transport de matériaux du BTP, Eric FUCHS précise qu'au-delà des chantiers, le port aura toujours une utilité car la ville se reconstruit en permanence sur elle-même.

Le trafic estimé est donc de 1 à 4 bateaux par jour, ce qui éviterait 160 poids lourds par jour.

Concernant les apports sociétaux du projet, Eric FUCHS souligne l'amélioration de l'accès aux berges et la mixité des usages. Il indique que les aménagements apportés à la piste cyclable départementale, aujourd'hui très pratiquée et qui sera bientôt une eurovéloroute, permettra d'assurer sa continuité. L'objectif est de détourner la liaison piétons / cycles durant l'exploitation et de la rétablir les soirs et weekends, dans un environnement plus qualitatif qu'il ne l'est aujourd'hui.

Eric FUCHS précise qu'il s'agit également de valoriser la façade de Vitry sur la Seine, sur une zone aujourd'hui peu accessible. Le quai à usage partagé permettra aussi

¹ Pièces en béton constituant la voûte du tunnel



Projet d'un port urbain à Vitry-sur-Seine au service du développement des Ardoines

d'accueillir des activités de loisirs liées à l'eau hors des périodes d'utilisation pour la logistique. 3.10

Présentation des caractéristiques du projet :

Laurence SCIASCIA présente les caractéristiques du projet.

Elle précise que l'emprise du projet de 1,5 hectare, se divise en deux parties :

Au nord, vers Paris, l'emprise d'Air Liquide (en violet sur le support de présentation) représente le secteur du BTP. Cette zone, qui serait dévolue à des entreprises pérennes, serait desservie par deux estacades, c'est-à-dire, des petites avancées qui rejoignent la Seine.

Au sud (en jaune sur le support de présentation) sont représentées les emprises appartenant aujourd'hui à EDF et à un transporteur routier, qui accueilleraient à terme le quai à usage partagé.

Ces deux sites portuaires seraient reliés entre eux par une liaison qualitative et fonctionnelle pour les vélos et les piétons.

Laurence SCIASCIA indique qu'aujourd'hui, le site est difficilement appréhendable dans son ensemble depuis le quai Jules Guesde ou depuis la piste cyclable.

Laurence SCIASCIA définit le quai à usage partagé comme un quai destiné à toutes les entreprises locales, et pour tout type de matériaux et de marchandises. Le quai est aussi ouvert au public le soir et le weekend, quand les entreprises ne sont pas en activité sur le port ; il permettra une mixité des usages, une ouverture de la ville sur le fleuve.

Le nouveau quai à usage partagé d'Issy-les-Moulineaux, situé sous le périphérique, illustre ce fonctionnement.

Concernant le quai à usage partagé de Vitry, Laurence SCIASCIA explique que le principe est de réhabiliter le quai existant pour l'adapter et permettre un accueil simultané de deux bateaux.

Il s'agit de créer un terre-plein aménagé suffisamment profond pour permettre le transbordement de différents types de chargements avec des camions et des engins mobiles tels que des pelles sur pneus, des grues pneumatiques ou bien encore un chariot élévateur à déport négatif ou « reachstaker » qui est un outil permettant de soulever les conteneurs.

En complément, Ports de Paris envisage d'aménager en retrait une parcelle au service de la logistique fluviale (stockage, manutention).

Enfin, Laurence SCIASCIA souligne que ces aménagements sont pensés pour l'accès du public hors temps d'exploitation, à l'image d'une place sur la Seine, puisque le site est au débouché de plusieurs futures continuités douces.



Projet d'un port urbain à Vitry-sur-Seine au service du développement des Ardoines

Concernant le secteur d'activité du BTP, Laurence SCIASCIA indique que c'est déjà un site industriel. L'objectif est de réhabiliter une partie des bâtiments existants (une halle), et de prévoir la possibilité des construire de nouveaux bâtiments et installations telle qu'une centrale à béton. 3-11

Laurence SCIASCIA ajoute que le projet prévoit la création de deux estacades en surplomb du chemin de halage, ce qui permettrait une continuité permanente piétons / cycles sur le chemin de halage.

Concernant la liaison qualitative et fonctionnelle, Laurence SCIASCIA rappelle que l'accès à un quai à usage partagé en exploitation est dangereux. Il est donc nécessaire d'aménager sur la RD152 une continuité piétons /cycles qui se retourne vers la Seine, entre les emprises EDF et Air Liquide, sous la forme d'une grande rampe paysagée. Ces aménagements seront accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) et seront largement plantés.

Jean-Marc GAULIER cite quelques exemples de ports disposant d'un quai à usage partagé. Il ajoute qu'avec le quai à usage partagé, une mixité fonctionnelle est créée. Les images sur le support présentent des quais parisiens en pierre. Pour le port urbain de Vitry, un traitement adapté à toutes sortes d'usage est envisagé.

Concernant la partie berges, des ambiances pourront être créées dans la continuité des berges existantes aval. Il précise que l'enjeu est de rendre compatibles les activités portuaires et urbaines, c'est-à-dire de faire en sorte que l'accès à la Seine soit partagé entre les usages des entreprises et ceux des riverains.

Laurence SCIASCIA indique que le coût du projet est aujourd'hui estimé à 7 millions d'euros hors taxe, dont le financement sera assuré par HAROPA – Ports de Paris. Il n'est pas exclu que la Région Ile-de-France participe au financement du projet, au titre de sa politique liée aux transports.

Laurence SCIASCIA rappelle qu'HAROPA – Ports de Paris travaille depuis bientôt deux ans sur le projet à la suite des études menées par l'APUR. Durant le second semestre 2016, les études se poursuivront pour affiner et enrichir le projet.

Puis, les dossiers d'autorisations au titre du code de l'environnement et de la loi sur l'eau devraient être constitués en vue d'une enquête publique au second semestre 2017. Les travaux pourraient débuter à partir de 2018.

Laurence SCIASCIA ajoute que l'objectif de Ports de Paris est de mettre le port en service le plus rapidement possible, afin de répondre aux besoins de la SGP pour l'évacuation des terres des ouvrages annexes.



3. Echanges avec la salle

3-12

Christophe POLINI, secrétaire général de la société Tang Frères, basée à Vitry-sur-Seine, souhaite savoir quelle sera l'utilisation possible de cette plateforme par les entreprises de distribution.

Jacques PERREUX, conseiller municipal et territorial estime que le projet présenté est un bon et beau projet, car il permet la réappropriation de la Seine par les habitants. Il indique que son intérêt environnemental et écologique est avéré.

Par ailleurs, il souhaite savoir si une enquête auprès de l'ensemble des entreprises a été menée, afin d'évaluer le potentiel de la plateforme portuaire. Il interroge le maître d'ouvrage sur les potentialités de développement de trafic fluvial, et notamment la possibilité d'accueillir plus 4 bateaux par jour.

Il demande s'il serait possible de compléter la place urbaine qu'est le quai à usage partagé lorsqu'il n'y a pas d'activités économiques.

Il souhaite savoir si l'ancien restaurant qui est aujourd'hui un lieu de réception est situé dans la zone du projet.

Enfin, il souhaite avoir des précisions sur le devenir de la roue-pelle, qui constitue un emblème de ce qu'a été Vitry, un fleuron industriel. Il demande si Ports de Paris compte la déplacer, la vendre ou la transmettre au Mac Val.

• Les possibilités d'utilisation du port par les entreprises locales

Eric FUCHS explique qu'une étude socio-économique a été réalisée afin de connaître les chargeurs intéressés. Il précise que Ports de Paris devait réinitier cette année une navette entre Gennevilliers/Evry/Bonneuil qui passera devant Vitry. Il indique qu'il sera possible d'imaginer au passage de la navette un dépôt de conteneurs lorsque le port sera construit dans 3 à 4 ans. Il ajoute que les modalités de chargement/déchargement seront à définir.

• Le nombre de bateaux

Eric FUCHS précise que l'étude estime le trafic moyen à quatre bateaux par jour, mais il est envisageable d'aller jusqu'à six bateaux. Eric FUCHS ajoute qu'il y aurait quatre postes de chargement, ce qui implique une gestion fine de l'organisation. Eric FUCHS estime qu'un trafic supérieur à six bateaux par jour serait exceptionnel.

• La place urbaine et l'identification de foncier

Jean-Marc GAULIER explique que le terme de « place urbaine » renvoie à l'idée de faire un quai pour accueillir différentes activités, pour avoir tour à tour des usages portuaires liés au chargement/déchargement et une mixité fonctionnelle qui permette de se promener quand il n'y a pas d'activité économique.

Jean-Marc GAULIER ajoute que le site est contraint, et qu'à l'heure actuelle, aucun autre terrain n'a été identifié pour élargir le foncier. Il explique que le port pourra éventuellement évoluer selon l'avancée du projet de restructuration de la



Projet d'un port urbain à Vitry-sur-Seine au service du développement des Ardoines

3 - 13

station d'épuration EDF. Il ajoute que la tour à suies pourrait faire l'objet d'une réutilisation ultérieure destinée au public, avec des porteurs de projet à préciser.

Jean-Marc GAULIER rappelle que le statut d'entreprise publique de HAROPA-Ports de Paris garantit d'être présent à long terme et permet une évolution de l'aménagement des sites.

- **La roue-pelle**

Jean-Marc GAULIER précise que la roue-pelle appartient à EDF, ainsi que la tour à suies. Il explique que la roue-pelle servait à décharger les barges de charbon. Elle se situe sur l'emplacement où les bateaux devront accoster. Jean-Marc GAULIER explique qu'un débat a eu lieu durant la phase étude, mais qu'aucune solution n'a été trouvée pour conserver la roue-pelle sur place tout en permettant l'accostage des bateaux.

Il précise que la question de la conservation a également été posée à EDF, notamment sur l'entretien que demande cette installation.

Laurence SCIASCIA ajoute que les équipes de la Ville travaillent avec EDF, et que l'année 2016 devrait permettre de trouver une solution sur le devenir de cet ouvrage.

- **Le restaurant, le Gossip dinner**

Jean-Marc GAULIER explique que cette emprise a un impact fort en termes d'insertion du projet d'aménagement car le restaurant est situé en bout de port. Il précise que HAROPA – Ports de Paris étudie son intérêt fonctionnel et urbain avec la ville de Vitry-sur-Seine.

Jean-Claude KENNEDY, maire de Vitry-sur-Seine prend la parole et rappelle son soutien à ce nouvel aménagement qu'il estime être favorable aux habitants, aux activités économiques et à leur développement. Le maire souhaite rappeler l'attachement de Vitry-sur-Seine à son patrimoine industriel, partie intégrante de l'histoire de la ville. Il ajoute que les débats se poursuivront et précise que l'ensemble des acteurs, c'est-à-dire EDF, les aménageurs et la Ville sont comptables de la préservation de ce patrimoine, témoin de la fonction de production d'énergie de ce territoire. Le maire de Vitry rappelle que les cheminées de la centrale EDF, visibles à terre, dans les airs et depuis le fleuve participent à l'identité de Vitry. Il souhaite que le plus grand nombre participe à la réflexion sur leur devenir.

Erick MARCHANDISE, de l'association **Cyclotranseurope** précise que son association participe à la réflexion sur l'eurovéloroute. Il s'étonne qu'une référence à la Scandibérique ait été faite sur la rive gauche, car pour lui, l'eurovéloroute est située sur la rive droite ; il souhaite avoir davantage d'information sur le projet d'aménagement de la passerelle gazière qui permettrait de passer d'une rive à l'autre.





Projet d'un port urbain à Vitry-sur-Seine au service du développement des Ardoines

Il souligne l'intérêt du projet présenté, car l'emprise portuaire maintient l'aménagement cyclable existant. Il demande des précisions sur le maintien – ou non - de la continuité cyclable lors de la phase travaux

3-14

Michel LEPRÊTRE, cinquième adjoint au maire de Vitry-sur-Seine et Président du T 12 revient sur la genèse du projet. Il rappelle que son objectif est d'asseoir le développement économique du territoire et de créer les conditions pour substituer au transport par camion des moyens de transport plus respectueux de l'environnement éloigné et immédiat. Il précise l'ambition forte d'aborder la Seine comme un élément de développement économique et de qualité de vie, dans le cadre du « projet de ville / projet de vie ». Il constate qu'il est nécessaire de donner une plus grande ambition au projet aujourd'hui présenté tout en restant dans un périmètre restreint pour rechercher un équilibre entre ville et secteur économique. Il souligne qu'il faudra être en capacité de gérer la prochaine décennie qui verra notamment le démantèlement de l'usine EDF, le Grand Paris Express, les ZAC... Il estime que des opportunités sont à créer, et que les conditions de réussite d'un tel pari devront être accompagnées sur le long terme.

Il considère que cette réunion a vocation à ouvrir le débat. Des éléments de réponse ont été apportés, mais il estime que des questions doivent être posées pour donner plus d'ambition à ce projet. Il souligne le fait qu'il est nécessaire d'aller au bout de la démarche d'intégration paysagère et de travailler la façade Seine et ses accès et ce, de façon qualitative. Michel LEPRÊTRE ne voit pas l'intérêt d'avoir deux ports et estime que le travail mené avec la SGP n'a pas été jusqu'au bout. Michel LEPRÊTRE s'interroge sur le restaurant situé à la pointe en zone inondable et sur lequel des travaux non réglementaires ont été réalisés. Il estime qu'un travail sur cette emprise permettrait de gagner en sécurité et en valeur paysagère.

Concernant la passerelle GRT gaz, Michel LEPRÊTRE précise que le dossier n'est pas fermé : des difficultés financières existent, mais le projet intéresse les équipes de Sanofi – Adventis, dont le laboratoire situé à Vitry et l'animalerie située à Alfortville sont séparés par la Seine.

• L'eurovéloroute et les accès au port

Olivier MARQUET, chargé de territoire au sein de la direction Transport du Conseil départemental du Val-de-Marne explique que le département s'est saisi de la question du maintien de la piste cyclable existante et du projet d'eurovéloroute n°3 (EV3) dite Scandibérique.

Il rappelle qu'une piste cyclable existe aujourd'hui en rive gauche : cette piste a été aménagée et est entretenue par le Conseil départemental sur une emprise foncière qui appartient en grande partie à VNF. Elle est inscrite au schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC) comme itinéraire numéro 13, reliant Paris à Ablon-sur-Seine.





Projet d'un port urbain à Vitry-sur-Seine au service du développement des Ardoines

3-15

Olivier MARQUET rappelle combien il est important pour le Conseil départemental de maintenir ce lien.

Par ailleurs, Olivier MARQUET précise que le projet d'EV3 a connu quelques changements. Ce projet, piloté par la région Ile-de-France pour la partie française, a vu son inauguration, initialement prévue pour 2016, reportée à juin 2017. Par ailleurs, son itinéraire a changé en Val-de-Marne. Elle passe dorénavant en rive gauche entre Ivry-sur-Seine et Ablon, du fait du report du projet de réaménagement de la passerelle GRT Gaz pour des raisons financières et de mauvaise insertion urbaine. Ce projet n'est cependant pas abandonné.

Olivier MARQUET précise que les dimensions prévues dans le cahier des charges des eurovéloroutes sont de 5 mètres de large *a minima*, et qu'en ce sens, le projet actuel présenté par HAROPA – Ports de Paris répond totalement aux attentes du Conseil départemental concernant les itinéraires cyclistes et piétons et les aménagements paysagers.» Le Conseil Départemental veillera également à la mise en place d'un itinéraire de déviation durant les travaux.

Eric FUCHS précise qu'en phase chantier une concertation pourra être possible pour maintenir voire améliorer le passage des vélos. Cette démarche de concertation durant le chantier sera poursuivie pendant la phase d'exploitation dans le respect de la charte Sable en Seine menée par Ports de Paris et par laquelle les futurs amodiataires² du port de Vitry s'engageront à un processus d'amélioration et de concertation continues.

- **Le port dédié de la Société du Grand Paris**

Laurent WOUTERS rappelle que les volumes de déblais générés par les travaux du Grand Paris représentent un million de tonnes, pour le puits Arrighi, soit 60 000 camions au global. Ces déblais seront évacués par voie fluviale. Laurent WOUTERS précise que les estimations actuelles évaluent un besoin de pointe de 2 à 3 barges par jour pour l'évacuation des déblais des tunneliers qui partiront de la friche Arrighi.

Il ajoute qu'un diagnostic sur le port de la friche Arrighi est mené en parallèle pour déterminer si il serait possible d'augmenter son utilisation.

Laurent WOUTERS explique que les entreprises avec lesquelles la SGP contractualise sont fortement incitées à utiliser la voie d'eau, grâce à la mise en place d'un système de pénalités.

Il précise que des échanges ont eu lieu entre Ports de Paris et la SGP concernant l'évacuation des déblais des autres ouvrages avoisinant la gare des Ardoines via le port de Vitry. Il rappelle que les travaux du Grand Paris débuteront en 2017, avec une montée en charge progressive jusqu'à début 2018, date à partir de

² L'amodiation concerne le droit concédé à un particulier ou à une société à utiliser une partie du domaine public pour une période déterminée.



Projet d'un port urbain à Vitry-sur-Seine au service du développement des Ardoines

3 - 16

laquelle les décaissements d'ouvrage tourneront à plein régime et commencent à ralentir à partir de 2019.

Ainsi, Laurent WOUTERS précise que la SGP souhaite encourager l'utilisation du port de Vitry dès qu'il sera en exploitation, mais qu'elle ne souhaite pas la mise en place de clauses obligeant le recours au fluvial qui génèreraient des trafics parasites vers d'autres ports dont l'accès, compte tenu de la circulation routière, ne serait pas à encourager.

La SGP va ainsi introduire une clause dans le marché concernant les déblais des ouvrages à proximité (la gare, la tranchée du SMI, l'ouvrage Péri, le puit et le tunnelier qui ira de la gare des Ardoines jusqu'au centre technique municipal), qui représentent environ 600 000 tonnes, soit 40 000 camions.

Le port n'étant pas prêt dès le début de l'exploitation, la SGP a privilégié une solution souple travaillée conjointement avec PDP, qui fixe à 80% l'utilisation du fluvial avec un rayon de 15kms. Ceci afin de permettre d'aller jusqu'à Bonneuil à minima de début 2017 à mi 2018 et ensuite lorsque le port de Vitry ouvrira de l'utiliser grâce à sa proximité et à cette clause financière.

Concernant le sujet voussoirs, Laurent WOUTERS précise qu'ils représentent en moyenne 25 camions par jour. Le diagnostic n'étant pas encore finalisé, la Société du Grand Paris ne peut pas s'avancer sur la prévision - dans les marchés - de l'acheminement des voussoirs par voie fluviale. Il rappelle que ce sujet est important puisque la pose des voussoirs est concomitante avec les travaux du tunnelier. Laurent WOUTERS précise que l'endroit le plus approprié pour le transbordement des voussoirs en cas d'utilisation du fluvial pour leur acheminement serait *a priori* la friche Arrighi. »

- **La transparence du port et la qualité des aménagements**

Jean-MARC GAULIER estime qu'il est très important que les aménagements soient associés à une qualité de paysage. La suite des études permettra de détailler la façon dont les berges sont aménagées pour favoriser la biodiversité, la qualité de paysage et l'ouverture sur la Seine.

Jean-Marc GAULIER précise que l'aménagement de la piste cyclable permet de remonter de façon confortable vers le quai Jules Guesde et de donner un accès à la tour à suies, qui pourrait devenir à terme un autre équipement.

Il précise également la volonté de Ports de Paris d'être généreux en termes de plantations le long de la piste cyclable.

Jean-Marc GAULIER revient sur la pointe, avec le restaurant qui constitue la porte d'entrée du port, et dont les trottoirs sont étroits. Il souligne le fait que ce secteur doit être amélioré.



Projet d'un port urbain à Vitry-sur-Seine au service du développement des Ardoines

Christophe JAUBERT, évoque les espaces verts et s'inquiète de la comparaison avec le port d'Issy-les-Moulineaux, peu arboré. Il souhaite savoir si ce projet pourrait permettre à terme, une desserte de transports en commun vers Paris par voie fluviale.

3-17

Rui MARQUES, directeur de **Lusofer**, une société de recyclage de métaux traitant 6 000 tonnes de ferrailles par mois demande s'il sera possible d'utiliser le port pour son activité.

Oner YASAR, directeur de **Sofrilog**, société de logistique frigorifique basée à Vitry-sur-Seine souligne l'intérêt qu'il porte au projet.

Il s'interroge sur la mise en place de barges pour le transport de surgelés, permise par le port de Vitry. Il mentionne l'intérêt de certains clients pour ces procédés, du fait notamment d'un gain de 300 euros / conteneur dans l'étude réalisée par l'entreprise mais souligne les problématiques liées (alimentation électrique, délais).

Il souhaite savoir qui aura la responsabilité de charger / décharger les conteneurs.

• Les espaces verts sur le port

Jean-Marc GAULIER rappelle que le projet est avant tout l'aménagement d'un port, dont l'usage est peu compatible avec l'idée d'avoir de la pelouse au sol. Cependant, l'objectif est d'ouvrir ces espaces à des activités de loisirs plus « urbaines » et ponctuelles.

Le projet complètera par ailleurs le réseau des espaces verts de Vitry, qui valorise les berges. Il précise que l'idée est d'améliorer la qualité des plantations le long des chemins et des pistes cyclables afin d'assurer la continuité du réseau des espaces verts depuis la zone urbaine.

Il s'agit également d'entrer en synergie avec les paysages existants : les plantations le long du quai Jules Guesde feront écho à la parcelle EDF aujourd'hui très plantée, visuellement présente mais fermée. Il ajoute que la qualité du paysage doit permettre de l'activité économique sans avoir à subir de paysage trop brutal.

Eric FUCHS évoque la station d'épuration d'EDF qui est aujourd'hui dimensionnée pour la centrale à charbon qui va être détruite. La station pourrait être de taille inférieure, voire située ailleurs en fonction du devenir du site EDF. Eric FUCHS précise toutefois que cela renvoie vers un projet porté par la Ville, le T 12 et EDF.

• Le transport de voyageurs

Eric FUCHS constate qu'il est difficile de mettre en place un système de transport en commun de voyageurs du fait de la présence du barrage éclusé du Port-à-l'Anglais, d'autant que l'essai Voguéo n'a pas été concluant. Il précise toutefois qu'un usage loisirs de type promenade estivale pourrait se développer en cohérence avec le projet logistique.



- **L'utilisation du port par les entreprises de recyclage de ferrailles et de métaux**

Eric FUCHS confirme que l'entreprise peut tout à fait utiliser la voie fluviale puisqu'un bateau peut être chargé à partir de 400 tonnes, à condition qu'elle puisse stocker au moins 400 tonnes sur son site.

Il précise le fonctionnement du quai à usage partagé : lorsque l'entreprise disposera de 400 tonnes de ferrailles, elle devra prévenir Ports de Paris et louer le quai à usage partagé pour une somme forfaitaire journalière pour charger ou décharger le bateau.

Eric FUCHS mentionne l'importance de nettoyer le quai pour qu'il puisse être utilisé par des vélos, des poussettes, des piétons lorsqu'il ne sera pas en exploitation. Il évoque la possibilité de recourir à des bennes de transfert.

- **La mise à disposition de barges réfrigérées**

Eric FUCHS mentionne l'expérience du port de Bonneuil, où des raccordements permettant de brancher des conteneurs Reefer ont été installés. Il indique qu'il est possible de développer des branchements similaires à Vitry.

Il sera possible de lancer un appel d'offres, avec une société comme Terminaux de Seine (TDS) si le trafic s'avère être suffisant. Les entreprises intéressées pourraient alors sous-traiter une prestation de manutention et stockage auprès de cette entreprise qui prendrait en charge les opérations de chargement et de déchargement.

Erick MARCHANDISE, de l'association EurocyclotransEurope souhaite avoir des détails sur l'utilisation des pavés sur le quai à usage partagé, estimant que ce revêtement serait rédhibitoire pour les cyclistes, ainsi que pour les fauteuils roulants et les poussettes.

Jean-Marc GAULIER souligne la nécessité de trouver des matériaux compatibles avec les activités économiques et de loisirs. La solution se trouve soit dans l'utilisation de pavés sciés, en minimisant la largeur des joints, ou la mise en œuvre de bétons de bonne qualité pour assurer des cheminements parfaitement lisses pour les PMR et / ou vélos.

Il mentionne également des enjeux de sécurité du fait de la présence de l'eau et précise que ce genre de réponses seront apportées au fur et à mesure des études.



4. Clôture de la réunion

3 19

Claude CHARDONNET relève les points suivants :

- l'expression forte d'un projet attendu,
- un haut niveau d'exigence économique et environnementale : réduction des camions, qualité de vie, qualité paysagère, mixité des usages permise par le projet,
- la volonté de préservation de la mémoire industrielle,
- le maintien et la continuité des circulations cyclables,
- Une demande de transport voyageurs par voie d'eau.

Claude CHARDONNET souligne les nombreuses prises de parole exprimant l'opportunité que représente ce port pour les acteurs économiques de Vitry.

Eric FUCHS remercie l'ensemble des participants : élus, acteurs locaux, ainsi que les entreprises et partage sa satisfaction de voir une telle mobilisation.

Clôture de la réunion à 20h15

2

contenu du message

de "BARGAS Samuel" <samuel.bargas@mairie-vitry94.fr>
à "Marie Guyomarch" <guyoma@orange.fr>
cc "RIVAT Lydie" <lydie.rivat@mairie-vitry94.fr> ; "Véronique Lavallée"
<v.lavallee@scure.net>
date 13/07/17 17:15
objet RE: TR: projet modification 4 PLU Vitry_rectificatif

Madame,

Conformément à votre demande, je vous prie de trouver ci-dessous l'avis technique des services de la ville de Vitry-sur-Seine, validée par ma hiérarchie, qui n'engage pas le conseil municipal ni le conseil territorial.

Réponse à l'avis de la DRIEA-UT94***Actualisation des articles de référence***

Les références au code de l'urbanisme seront actualisées dans le dossier soumis à délibération conformément à la suggestion de la DRIEA-UT94.

Hauteurs maximales plus explicites

La hauteur réglementée en zone UF est exprimée en mètres, soit 25 m, sans précision du nombre de niveaux. Cette hauteur n'est pas incompatible avec les hauteurs exprimées en niveaux pour la zone UP2 dans l'OAP correspondante.

En effet, les hauteurs en UP2 s'échelonnent entre R+2 (environ 10 m) et R+10 (environ 30 m).

La hauteur de 25 m en UF pourra être rappelée pour mémoire dans l'écriture de l'OAP conformément à la suggestion de la DRIEA-UT94.

En effet, si des projets d'activités devait sortir en UF des bâtiments à 25 m (plutôt tertiaires) dans le 1^{er} temps du projet (soit en dehors de la zone UP2), il conviendra de s'assurer avec l'aménageur que ces projets s'implantent dans la logique de l'épannelage décrit dans l'OAP.

Réponses à l'avis de l'EPA-ORSA***Modification des normes de stationnement***

La réponse que vous avez obtenue est bien celle de l'EPA-ORSA et non pas celle de l'EPT.

Il est vrai que la demande de l'EPA-ORSA n'entre pas dans le champ de ce projet de modification.

Néanmoins, la Ville est en mesure d'accepter cette demande à condition de la traiter en dehors du régime juridique attaché à la norme de stationnement en zone dite de bonne desserte, puisque le TZEN 5 n'a pas encore de réalité physique.

En donnant la localisation de principe indicative du TZEN 5, au titre du R.151-45-3° code de l'urbanisme, et en estimant qu'il y aura concordance entre l'arrivée des premiers habitants et du TZEN 5, il est rationnel de pouvoir appliquer la norme suivante :

- **minimum 1 place / logement en accession ;**
- **maximum 1 place / logement en logement bénéficiant de prêt aidé par l'Etat.**

Cette proposition est indépendante du régime juridique de la bonne desserte donc le régime juridique de bonne desserte sera pleinement appliqué lorsque le TZEN5 sera en service.

Homogénéisation de la définition de la zone UF

La demande de l'EPA-ORSA n'est pas indispensable. La définition de la zone UF est déjà clairement présentée dans le rapport de présentation et dans les OAP.

Remarques diverses relatives à des erreurs matérielles

Les erreurs matérielles indiquées par l'EPA-ORSA, relatives à des dates, des pourcentages ou un titre, seront corrigées dans le dossier soumis à délibération.

Réponses à l'avis du CD 94

Prise en compte du tracé indicatif de la ligne 15 du métro du Grand Paris

Dès lors que le tracé n'emporte aucun changement du régime d'instruction des obligations de stationnement et n'est qu'indicatif, ce tracé, au même titre que le TZEN5, pourra figurer dans l'OAP modifiée.

Prise en compte du tracé indicatif du TZEN5

La remarque relative au tracé du TZEN5 dans le ZAC Seine Gare Vitry porte sur une erreur matérielle et sera prise en compte.

Prise en compte du futur port dans la TVB indiquée dans les OAP

Cette remarque se situe hors du sujet de la modification n°4 du PLU.

Le port urbain ne bénéficie d'aucune DUP à ce jour et ne constitue pas à ce jour un projet opérationnel, même s'il prend corps au fil des mois. Son impact sur la trame verte et bleue n'a donc pas encore été précisément mesuré. Dès lors, il convient de traiter le sujet de l'effet de la création du port urbain dans le cadre de la révision du PLU en cours.

Cordialement.

Samuel BARGAS

chef de projet PLU

direction aménagement foncier urbanisme

Hôtel de ville 2 avenue Youri Gagarine

94407 Vitry-sur-Seine cedex

Tel : 01.46.82.84.94

 **vitry-sur-seine**