



### 3 - ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



**APPROBATION : 18 décembre 2013**

MODIFICATION N° 1 : 13 MAI 2015

MODIFICATION N° 2 : 08 OCTOBRE 2015

MODIFICATION N° 3 : 09 DECEMBRE 2015

MODIFICATION N° 4 : 07 NOVEMBRE 2017

Mise à Jour : 16 avril 2018



## SOMMAIRE

<b>L'OBJET ET LA PORTEE DES « ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION »</b> .....	<b>5</b>
L'objet des orientations d'aménagement et de programmation .....	5
La portée des orientations d'aménagement et de programmation .....	5
L'articulation des orientations d'aménagement avec les autres pièces du PLU .....	5
La mise en œuvre des dispositions du PLU dans les secteurs d'orientation .....	6
Les secteurs concernés à Vitry .....	6
<b>1. LES ARDOINES</b> .....	<b>9</b>
<b>1.1 Les orientations à l'échelle du site des Ardoines</b> .....	<b>10</b>
1.1.1 <i>Un projet qui s'inscrit dans le temps et dans l'espace</i> .....	10
1.1.2 <i>La vocation du projet</i> .....	11
1.1.3 <i>L'ancrage du site des Ardoines dans son territoire</i> .....	12
1.1.4 <i>Insertion durable des quartiers dans le territoire</i> .....	14
<b>1.2 Les orientations pour le secteur Gare Ardoines</b> .....	<b>19</b>
1.2.1 <i>L'ambition pour ce secteur : créer autour du pôle multimodal de nouveaux quartiers vitriots de rayonnement métropolitain</i> .....	19
1.2.2 <i>Les grands principes d'aménagement</i> .....	19
<b>1.3 Les orientations pour le secteur Seine Gare Vitry</b> .....	<b>23</b>
1.3.1 <i>L'ambition pour ce secteur : renouveler progressivement une ville mixte pour répondre aux enjeux locaux et métropolitains</i> .....	23
1.3.2 <i>Les grands principes d'aménagement</i> .....	23
<b>2. LE DOMAINE DEPARTEMENTAL A.CHERIOUX</b> .....	<b>27</b>
<b>2.1 Eléments de contexte</b> .....	<b>28</b>
2.1.1 <i>Une unité de site et de fonction</i> .....	28
2.1.2 <i>Un site à la croisée de projets</i> .....	28
<b>2.2 Les orientations d'aménagement</b> .....	<b>31</b>
2.2.1 <i>Le parti d'aménagement</i> .....	31
2.2.2 <i>Une densification maîtrisée</i> .....	31
2.2.3 <i>L'ouverture du domaine à son environnement et au public</i> .....	32
2.2.4 <i>La valorisation paysagère et environnementale du site</i> .....	33
<b>3. RN7 – MOULIN VERT PLATEAU</b> .....	<b>37</b>
<b>3.1 aménagement du secteur Rn7/Moulin Vert/Plateau</b> .....	<b>38</b>
3.1.1 <i>Contexte et objectifs de l'opération Rn7/Moulin Vert/Plateau</i> .....	38
3.1.2 <i>Orientations programmatiques et d'aménagement pour le secteur Rn7/Moulin Vert/Plateau</i> .....	38

<b>4. ROUGET DE LISLE</b> .....	<b>41</b>
<b>4.1 Le contenu des orientations d'aménagement</b> .....	<b>42</b>
4.1.1 <i>Le contexte du développement le long de la RD5</i> .....	42
4.1.2 <i>Le parti d'aménagement</i> .....	42
4.1.3 <i>Une nouvelle centralité</i> .....	44
4.1.4 <i>La diversité des épannelages</i> .....	45
4.1.5 <i>La transversalité appuyée sur la trame verte</i> .....	46
4.1.6 <i>Le dialogue entre espace public et bâti</i> .....	47
4.1.7 <i>Une recherche d'exemplarité environnementale</i> .....	48
<b>5. LES ORIENTATIONS DANS LE DIFFUS</b> .....	<b>49</b>
<b>5.1 Secteur « Franges Est du Parc »</b> .....	<b>50</b>
5.1.1 <i>Contexte et enjeux</i> .....	50
5.1.2 <i>Les orientations d'aménagement</i> .....	50
<b>5.2 Secteur Constant Coquelin/Rondenay</b> .....	<b>53</b>
5.2.1 <i>Contexte et enjeux</i> .....	53
5.2.2 <i>Les orientations d'aménagement</i> .....	53
<b>5.3 Secteur « 8 Mai 1945 - Grand Ensemble Ouest »</b> .....	<b>57</b>
5.3.1 <i>Contexte et enjeux</i> .....	57
5.3.2 <i>Les orientations d'aménagement</i> .....	57
<b>5.4 Secteur « Lagaisse-Stalingrad-Cléveaux »</b> .....	<b>60</b>
5.4.1 <i>Contexte et enjeux</i> .....	60
5.4.2 <i>Les orientations d'aménagement</i> .....	60
<b>5.5 Secteur du « Port à l'Anglais »</b> .....	<b>63</b>
5.5.1 <i>Contexte et enjeux</i> .....	63
5.5.2 <i>Les orientations d'aménagement</i> .....	63

Toutes les références au code de l'urbanisme figurant dans le présent document, sont celles de la codification antérieure à celle issue de l'ordonnance n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 relative à la partie législative du livre 1er du code de l'urbanisme, applicable au 1er janvier 2016.



## L'OBJET ET LA PORTEE DES « ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION »

### L'OBJET DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les « orientations d'aménagement et de programmation » constituent une pièce du dossier de Plan Local d'Urbanisme.

« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements ». (Article L.123-1-4 du code de l'urbanisme).

Concernant l'aménagement, ces orientations « peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants. Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ». (Article L.123-1-4 du code de l'urbanisme).

### LA PORTEE DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

L'article L.123-5 du code de l'urbanisme instaure un lien de compatibilité entre les travaux et les opérations d'aménagement et les orientations d'aménagement.

« Ces travaux ou opérations doivent en outre être compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement mentionnées à l'article L.123-1-4 et avec leurs documents graphiques ». (Article L.123-5 du code de l'urbanisme).

Cette compatibilité signifie que les travaux et opérations réalisées dans les secteurs concernés ne peuvent être contraires aux orientations d'aménagement retenues et doivent contribuer à leur mise en œuvre, ou tout au moins ne pas les remettre en cause.

### L'ARTICULATION DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT AVEC LES AUTRES PIECES DU PLU

#### Articulation avec le PADD

Ces orientations d'aménagement et de programmation sont établies dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), qui définit les orientations générales pour la ville.

#### Articulation avec la règle d'urbanisme

Les orientations d'aménagement et de programmation sont complémentaires des dispositions d'urbanisme contenues dans le règlement écrit et graphique.

Cette complémentarité s'exprime également par leur portée réciproque. En effet, les opérations d'aménagement et de construction seront instruites en terme de compatibilité avec les orientations d'aménagement et de programmation, et en terme de conformité avec les dispositions réglementaires.

La règle d'urbanisme est établie en cohérence avec les orientations par secteur. Cette cohérence s'exprime au travers du zonage et de la règle écrite.

## LA MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS DU PLU DANS LES SECTEURS D'ORIENTATION

Pour chacun des secteurs concernés, les orientations définissent les principes du parti d'aménagement ainsi que l'organisation urbaine retenue.

La règle d'urbanisme définit, quant à elle, le cadre dans lequel les constructions doivent s'inscrire et être conçues.

Ainsi, les opérations d'aménagement et de constructions doivent être réalisées dans le respect des orientations d'aménagement et de programmation et conformément au règlement du PLU.

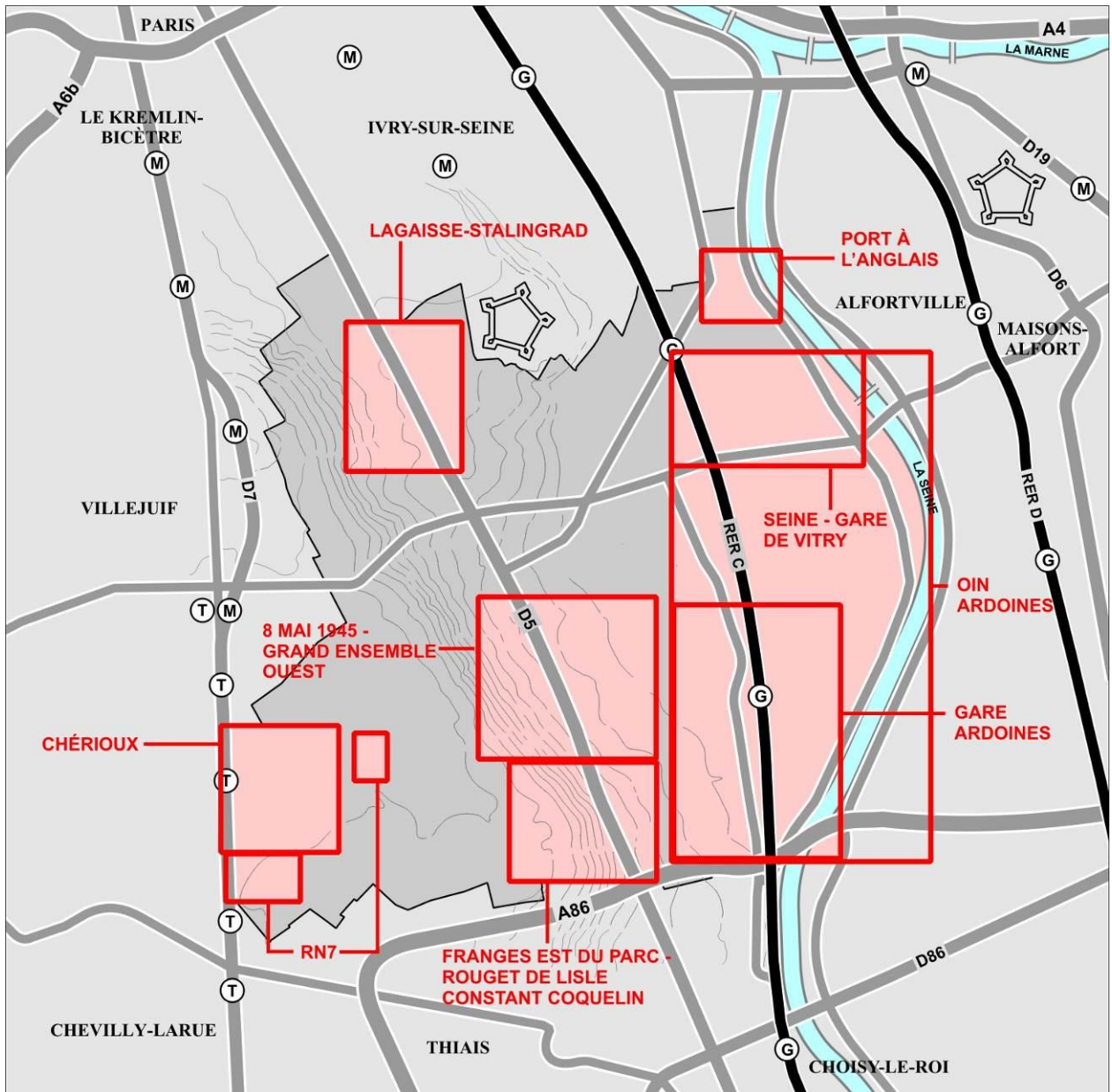
Une demande de permis de construire ou d'aménager peut être rejetée, et il peut être fait opposition à une déclaration préalable, au motif que le projet n'est pas compatible avec les orientations d'aménagement et de programmation définies dans le présent document.

## LES SECTEURS CONCERNES A VITRY

Huit secteurs sont concernés par des orientations d'aménagement et de programmation :

- le secteur « Les Ardoines » ;
- le secteur « Domaine départemental A.Chérioux » ;
- le secteur « RN7-Moulin Vert –Plateau » ;
- le secteur « Rouget de Lisle » ;
- le secteur « Franges Est du Parc des Lilas » ;
- le secteur Constant Coquelin ;
- le secteur « 8 mai 1945 – Grand Ensemble Ouest » ;
- le secteur « Lagaisse – Stalingrad – Cléveaux » ;
- le secteur « Port à l'Anglais ».

**LES SECTEURS D'ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT : CARTE DE LOCALISATION**







## **I. LES ARDOINES**

---

## 1.1 LES ORIENTATIONS A L'ECHELLE DU SITE DES ARDOINES

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

Aujourd'hui, après une vingtaine d'années d'études initiées dans le cadre d'une démarche partenariale, le projet est parvenu à une phase préopérationnelle dans une dynamique appuyée par l'Opération d'Intérêt National (OIN) d'Orly-Rungis-Seine Amont.

A cette étape du projet, la définition d'orientations générales permet de fixer les éléments structurants d'un aménagement cohérent, dont les composantes s'affineront progressivement au cours de sa mise en œuvre, programmée sur 30 ans.

### 1.1.1 Un projet qui s'inscrit dans le temps et dans l'espace

#### • **Le principe d'un échancier**

Si la conception du projet doit être globale à l'échelle du site des Ardoines, sa mise en œuvre ne peut être que progressive pour prendre en compte :

- d'une part, la réalité du tissu économique existant sur les Ardoines (9000 emplois et 400 entreprises en 2013) qui suppose la définition préalable des conditions du maintien et du développement des entreprises appuyant l'ambition d'un développement économique sur les Ardoines, accompagné d'une densification et d'une diversification de l'emploi ;
- d'autre part, l'accompagnement des mutations en cours telles que le départ programmé des dépôts EFR France, la reconfiguration foncière des activités ferroviaires, le démantèlement de la centrale à charbon EDF.

Le premier temps de l'aménagement du site est concentré, prioritairement, autour des deux gares : gare Vitry-Centre et gare des Ardoines, au sein des périmètres des deux ZAC.

Il s'agit là d'un principe d'échancier, localisé spatialement (schéma « orientations générales »), qui ne fait toutefois pas obstacle à la réalisation d'opérations en dehors de ces périmètres dès lors qu'elles ne compromettent ni les projets engagés dans les secteurs prioritaires du premier temps de l'aménagement, ni les orientations définies à l'échelle du site des Ardoines.

#### • **La définition des orientations à deux échelles**

Les orientations d'aménagement sont définies à deux échelles :

- l'échelle du site ;  
Il s'agit d'orientations générales ayant pour objet de cerner les éléments structurants du parti d'aménagement retenu sur l'ensemble du site ;
- l'échelle des deux secteurs du premier temps de l'aménagement.  
Il s'agit de définir des orientations plus ciblées sur l'organisation spatiale et urbaine des deux secteurs sur lesquels se réaliseront les premières opérations : le site Seine Gare Vitry (nord Allende/voie ferrée/Seine) et le site Gare Ardoines au sud.

Les orientations d'aménagement sont accompagnées de schémas qui ont la vertu de spatialiser certaines composantes du parti d'aménagement (voirie, équipements, vocation des secteurs...) en les localisant. Ces localisations spatiales ont vocation à expliciter le projet et en proposer une traduction qui peut toutefois être amenée à évoluer au fil des opportunités foncières et de l'avancée des études pré- opérationnelles du projet. Il s'agit, en effet, sans remettre en cause le principe de ces orientations, de les adapter et de les décliner au regard du contexte opérationnel du projet.

### **1.1.2 La vocation du projet**

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, non pas à côté du Vitry actuel, mais dans le cadre du développement de la ville. L'enjeu consiste à articuler l'ambition métropolitaine et la réponse aux besoins locaux.

#### **• Les Ardoines (300 hectares), site de relance d'une dynamique économique**

La transformation économique et urbaine de la zone d'activités des Ardoines a pour première ambition un développement économique s'appuyant ;

- sur les entreprises porteuses d'emploi et d'innovation déjà implantées sur le site, dont le potentiel de développement doit être stimulé par la réalisation du projet ;
- sur la dynamique métropolitaine dans laquelle s'inscrit Vitry au sein du cône sud de l'innovation ;
- sur l'amélioration progressive de la desserte en transports en commun des Ardoines, notamment par la future ligne 15 du métro du Grand Paris Express.

Le projet doit permettre d'atteindre, à terme, l'objectif d'un emploi par actif sur le territoire de Vitry, ce qui suppose de maintenir et de créer des emplois accessibles à tous les vitriots par une diversité des activités.

Le premier temps du projet permettrait de réaliser plus de 500 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher dédiés aux activités économiques, dont environ 360 000 m<sup>2</sup> surface de plancher de bureaux.

#### **• Les Ardoines, une partie de ville active, habitée et animée**

##### **Une ville complète**

Si le développement économique constitue une priorité du projet, la construction de logements l'accompagne pour accueillir, non seulement les futurs salariés à proximité de leur lieu de travail, mais également répondre aux besoins locaux.

A ce titre, les programmes résidentiels des futures opérations doivent répondre à une diversité dans l'offre de logements, avec une typologie variée (logements familiaux, étudiants, personnes âgées, handicapées...) et une proportion globale de logements sociaux bénéficiant d'un prêt aidé de l'Etat d'au moins 40% à l'échelle du périmètre de chacune des deux ZAC.

Le premier temps des ZAC Gare Ardoines et Seine Gare Vitry permettrait d'accueillir environ 5 000 logements selon les programmes prévisionnels définis dans les dossiers de création des ZAC.

La création de nouveaux quartiers mixtes suppose son accompagnement de commerces et de services, nécessaires aux usagers, préférentiellement localisés à proximité des pôles d'animation et plus particulièrement autour des gares. Toutefois, leur implantation doit également être pensée dans un périmètre élargi aux rues Paul Vaillant Couturier et Anatole France, ainsi qu'en synergie et complémentarité avec le pôle Allende.

Les nouveaux quartiers doivent être pourvus des équipements nécessaires aux usagers. Leur programmation, notamment pour les équipements scolaires, est conçue à l'échelle de la ville afin de :

- favoriser les liens entre les quartiers ;
- anticiper au mieux les besoins actuels et ceux engendrés par les nouvelles opérations ;
- moduler la programmation dans le temps pour répondre strictement aux besoins.

Le site des Ardoines constitue un lieu d'accueil privilégié pour des équipements ayant un rayonnement intercommunal, voire régional. Ce potentiel doit être valorisé.

### **Une ville durable et de qualité**

Afin de garantir la pérennité des logements créés, la création d'un cadre de vie agréable doit être recherchée. Ainsi, la création de quartiers à taille humaine, et le développement de secteurs mixtes, sont à accompagner par l'aménagement d'espaces verts de proximité et des traversées piétonnes des îlots.

La qualité du cadre de vie dans les quartiers mixtes suppose également de prendre en compte les nuisances dans le cadre d'une réflexion globale, afin de les limiter et les anticiper par des choix de localisation et des dispositifs adaptés.

La qualité urbaine nécessite également l'intégration dans la conception des projets de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, de l'esthétique des constructions et de la qualité environnementale.

### **1.1.3 L'ancrage du site des Ardoines dans son territoire**

Entre voies ferrées et Seine, le site des Ardoines est aujourd'hui peu traversé et difficilement accessible.

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 l'ouvre sur la ville, et la Seine, et le connecte à son territoire environnant.

#### **• La desserte en transports en commun**

La desserte du site des Ardoines doit être conçue à l'échelle régionale, locale, de la ville et du site lui-même.

A l'échelle régionale, le métro du Grand Paris Express desservira la gare des Ardoines en connexion avec le RER C. La gare des Ardoines deviendra, alors, un pôle multimodal majeur permettant d'articuler une liaison radiale et une liaison nord-sud avec le RER C, profondément rénové par une augmentation de la fréquence des trains.

La gare de Vitry, située au nord du site et desservie par le RER C, constituera également un pôle multimodal.

A l'échelle locale, les liaisons nord-sud sont assurées par le projet de transport en commun de la vallée de la Seine (T ZEN) et les liaisons est-ouest concrétisées par le projet Arc-Sud, reliant la RD7 (T. 7) à Alfortville via la gare des Ardoines.

A l'échelle de la ville, la création de la future gare centre-ville du métro Grand Paris Express offre une connexion directe entre les Ardoines et le centre-ville administratif et culturel. Le projet Arc-Sud relie les quartiers sud-ouest de la ville, et également le domaine Chérioux, aux Ardoines et à la Seine.

Dans l'attente de la mise en œuvre progressive de ces projets de transport en commun, il est nécessaire de veiller au développement des lignes de bus devant garantir, dans un premier temps la desserte des premières opérations.

**• Le maillage viaire pour une ville fluide et perméable**

La mutation urbaine des Ardoines s'organise dans la conception d'un maillage viaire qui a vocation à :

- ouvrir le site sur son territoire par des liaisons est-ouest avec :
  - le franchissement des voies ferrées, au niveau de la gare des Ardoines qui doit être conçue comme une réelle couture urbaine, et par le pont des Fusillés, dont la restructuration est projetée ;
  - la réalisation d'un pont sur la Seine, appuyant le projet Arc-sud ;
  - la requalification de l'avenue Allende du franchissement de la voie ferrée jusqu'à l'entrée de ville du pont du Port à l'Anglais ;
  - l'étude d'une liaison piétonne vers la gare de Vitry.
- créer un axe majeur nord-sud, ayant une fonction d'axe multimodal, d'axe de composition urbaine et de support de la trame verte. Le grand « cours nord-sud » constitue, en effet, l'épine dorsale des Ardoines. Il est conçu pour être une vaste promenade, sur un linéaire de près de 2,5 kilomètres reliant les différents quartiers du site. Une grande part de son emprise, supérieure à 30 mètres, est dédiée aux transports en commun, aux vélos et aux piétons.
- poursuivre la trame viaire existante de la ville dans le site des Ardoines dans la continuité de voies existantes pour développer la ville dans une logique de parcours, et dans la perspective d'y créer un maillage suscitant des îlots de taille comparable à ceux qui composent, aujourd'hui, les quartiers environnants.

**• La Seine comme grand équipement**

La Seine, élément majeur du paysage des Ardoines, doit être valorisée dans toutes ses fonctions. Elle permet une variété d'usages (économique, ludique, hydraulique, écologique). La possibilité de s'appuyer sur la Seine pour le transport de marchandises doit être explorée, notamment dans le cadre des grands chantiers engendrés par la réalisation de la ligne 15-sud du métro du Grand Paris ou celui du démantèlement de la centrale EDF.

**• Le dialogue des nouveaux quartiers avec leur environnement**

Un des enjeux de la mutation urbaine du site Ardoines réside dans l'intégration des nouveaux quartiers à la ville mixte existante.

La ville de Vitry se caractérise par la diversité de ses formes urbaines qui en fait une de ses richesses. Le site des Ardoines a vocation à accueillir une nouvelle forme urbaine, plus dense, mais dans laquelle doivent se retrouver une diversité morphologique et une identité propre.

Ces nouveaux quartiers, résolument modernes, doivent s'inscrire dans un dialogue avec les formes urbaines existantes environnantes, les quartiers pavillonnaires (la Ferme, Port à l'Anglais), les morphologies de faubourg (rue Paul Vaillant Couturier et Anatole France).

La conception de ces nouveaux quartiers, doit également s'inscrire dans une valorisation des lieux et de leur histoire en créant des vues sur la Seine, en valorisant le patrimoine industriel...

- **Le raccordement aux réseaux de chauffage urbain et de collecte pneumatique des déchets**

Outre le raccordement des logements au réseau de chauffage urbain actuel, l'orientation est de rechercher de nouveaux potentiels de développement, notamment l'adaptation de l'offre du réseau aux activités économiques. Des espaces techniques pour la production d'énergie renouvelable doivent être prévus, à minima, dans les grands secteurs d'urbanisation.

Une partie du territoire vitriot va être desservi par un système pneumatique de collecte des ordures ménagères. Un nouveau terminal pourrait concerner le secteur des Ardoines. Les nouvelles constructions doivent pouvoir, à terme, être raccordées au réseau de collecte pneumatique.

- **La connectivité aux réseaux des entreprises**

L'ensemble du site des Ardoines doit être raccordé, pour les communications numériques, au réseau à très haut débit, afin d'offrir les conditions nécessaires à la compétitivité des activités présentes et futures sur le site.

### **1.1.4 Insertion durable des quartiers dans le territoire**

- **La mutation des formes urbaines**

Un des enjeux du renouveau du secteur des Ardoines est la combinaison de différentes formes de mutations urbaines.

Il faut faire « place à la Ville » tout en maintenant des activités productives sur le site, par la création de formes plus compactes et des adaptations qui tendent à diminuer le risque (technologique, naturel) pour l'activité et son environnement.

Verticalisation et/ou mutualisation des fonctions et services sont à intégrer car ils favorisent le renouvellement des tissus d'activités sur eux-mêmes en direction d'une densification, d'une amélioration qualitative, d'une rationalisation de l'usage du foncier.

Les fonctions économiques en place sont à compléter par la création de morceaux complets d'îlots intégrant habitat, commerces, équipements, espaces de loisirs, etc.

- **Le maintien de l'identité des lieux**

Les équipements publics projetés s'inscrivent dans une maille d'espaces publics structurants, ponctués de repères urbains historiques et qui jouent un rôle majeur dans la compréhension du paysage des Ardoines. Ils constituent des éléments emblématiques du site sur lesquels le projet prend appui : le pont du Port-à-l'Anglais, les cheminées EDF, la pelle à charbon, la passerelle GRT Gaz, le viaduc de l'A86.

- **La trame verte et bleue**

La **trame verte** est un réseau constitué de plusieurs types d'espaces végétalisés de nature et de dimension différentes, créant des continuités écologiques qui structurent le projet d'aménagement des Ardoines :

- les espaces linéaires : les berges, les plantations le long des voies ;
- le parc des berges ;
- les espaces publics ;
- les cœurs d'îlots.

La requalification des 3 kilomètres de berges de Seine longeant le site des Ardoines, aujourd'hui très peu accessibles, constitue un élément important de la trame verte et des enjeux de biodiversité.

L'orientation est de réaliser un aménagement qui permettrait une renaturation des berges et un parcours en bord de Seine. Toutefois, cet aménagement ne peut recevoir un traitement identique sur l'ensemble du linéaire compte tenu de la configuration actuelle des berges.

Le parc des berges, d'environ une dizaine d'hectares, doit être conçu pour permettre de développer un usage de loisirs et de pratiques sportives libres au bord de la Seine, coexistant avec le maintien de l'activité d'Air Liquide.

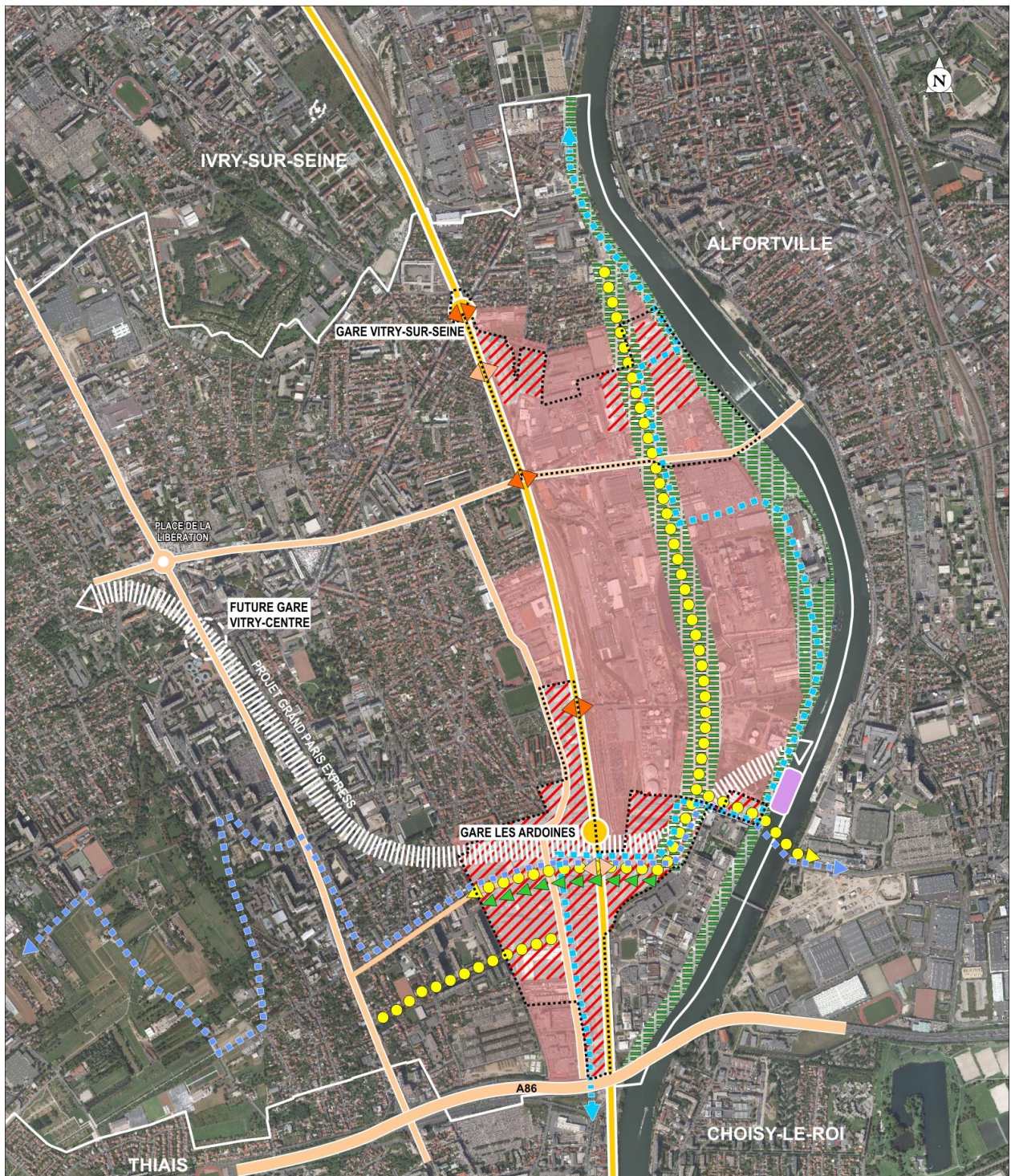
Le cours Nord-Sud, largement planté, est un élément structurant du futur paysage des Ardoines qui étend le paysage de Seine jusqu'au cœur du site.

Les espaces ouverts générés par le tissu mixte de la ville créent une porosité qui constitue une maille verte traversant les quartiers. Ces espaces offrent la faculté de faire pénétrer les paysages de Seine à l'intérieur des quartiers et constituent des continuités en « pas japonais » qui maillent le secteur.

La trame verte a aussi vocation à être le support de modes de déplacements doux à mettre en place, sauf impossibilité technique avérée, sur toute nouvelle voirie créée.



**LES ARDOINES**  
ORIENTATIONS GÉNÉRALES



Principes de liaisons	Principes d'aménagement	Principes d'échéancier indicatif	Éléments de contexte
●● Intention de liaison à conforter ou à créer	■ Maille environnementale	▨ Périètre OIN premier temps	▭ ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines
▬▬▬ Projet TC Arc Sud	■ Plate-forme de fret fluvial (localisation indicative)	▨ Périètre OIN deuxième temps	▭ Limite communale
▬▬▬ Projet TC Vallée de la Seine	▶ Principe de liaison douce		▬ Ligne RER C
▬▬▬ Ligne 15 Grand Paris Express			▬ Trame viaire existante
◊ Franchissements des voies ferrées existants à conforter			
◊ Principes de franchissement			

0 500 m



**Une trame bleue est associée à la trame verte.** L'échelle du site et l'ampleur de son aménagement requièrent de vastes espaces publics qui s'inscrivent dans le paysage et concourent à sa structuration. Les espaces publics sont composés de places et de parvis, ou d'espaces linéaires comme le grand cours et les berges.

Les aménagements liés à la gestion de l'eau (bassins de rétention, réseaux de noues...) accompagnent les espaces publics. A la trame verte est associée une trame bleue formée de l'ensemble des dispositifs hydrauliques visant à réduire le risque d'inondation par débordement de la Seine ou par ruissellement des eaux pluviales.

Ce réseau de noues, espaces perméables et de pleine terre, bassins de stockage ou de rétention, et bassins de filtration, conduit l'eau de manière gravitaire du point haut du site jusqu'au parc et à la Seine, et permet de ralentir son écoulement.

La trame verte et bleue dialogue avec les autres composantes de la **maille environnementale** que sont les circulations douces, cheminements piétons et cyclables, et les composantes du paysage.

- **La réduction de la vulnérabilité**

**En terme d'inondation**, des dispositifs urbains, architecturaux, paysagers, techniques et programmatiques sont à combiner en vue d'une réduction de la vulnérabilité des aménagements (niveau habitable par rapport à la hauteur d'eau, stabilité des constructions, desserte du site, vulnérabilité des occupants, ...).

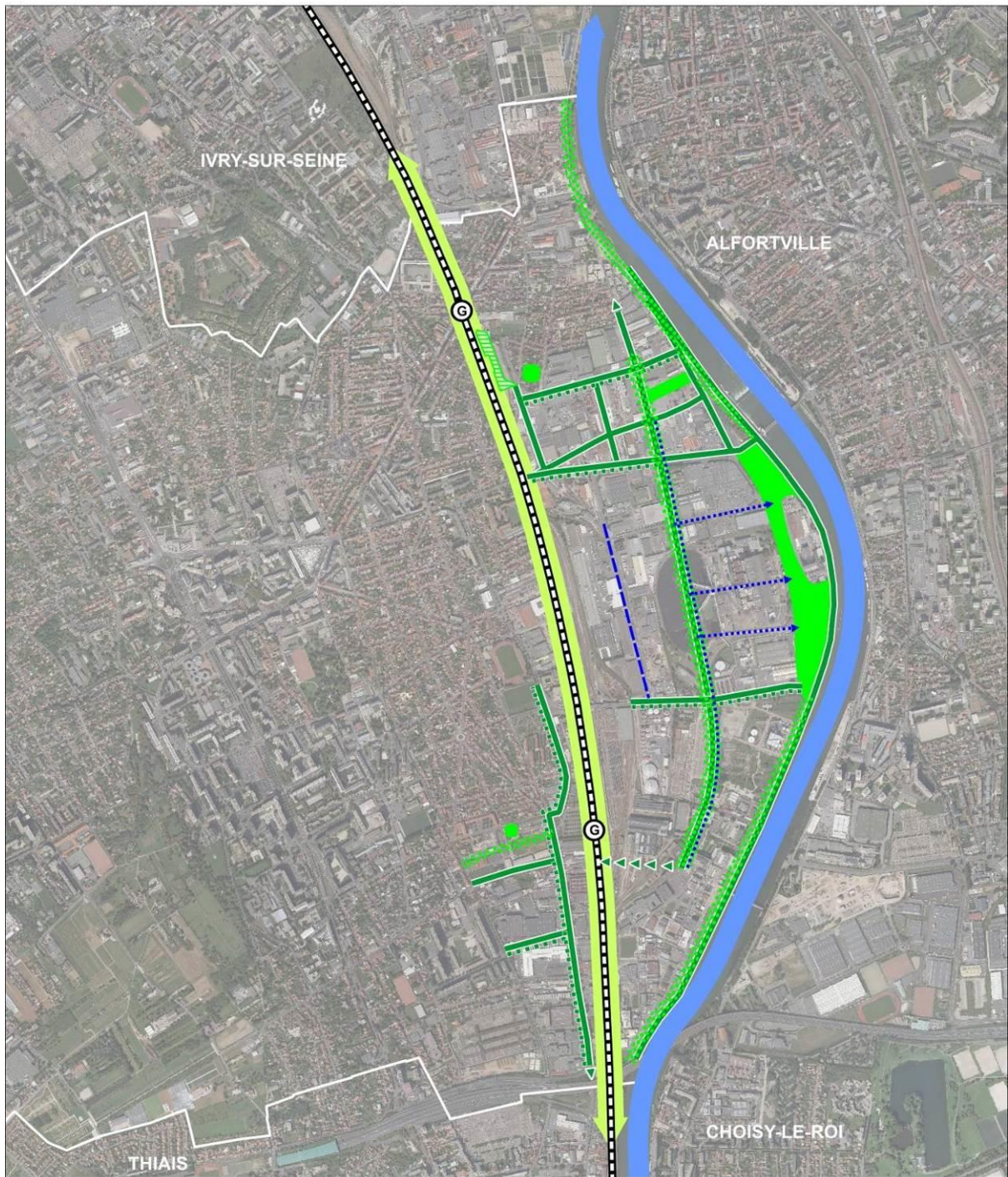
En bord de Seine, les réponses au risque d'inondation sont diverses et différentes figures d'aménagement sont à envisager et à comparer dans le cadre de la réflexion sur le projet, telles que socles, pilotis ou rez-de-chaussée moins vulnérables, les parcs sont inondables et les cheminements piétons pourraient être temporairement fermés en fonction du niveau des crues.

Quel que soit le(s) dispositif(s) employé(s), la relation eau-ville doit répondre à la fois à des contraintes techniques et à l'amélioration du cadre de vie. Il convient, aussi, d'assurer une urbanité de qualité et animée des rez-de-chaussée.

**Concernant la pollution**, les opérations d'aménagement doivent intégrer la gestion des sols pollués en fonction de l'usage futur du site et plus particulièrement lors de la réalisation d'espaces verts.






Le recours à des techniques innovantes telles que la phytoremédiation (dépollution par les plantes) pourrait être envisagé, notamment en lien avec la mise en place de techniques alternatives de la gestion des eaux de pluies.

**LES ARDOINES  
TRAME VERTE ET BLEUE**



**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

## 1.2 LES ORIENTATIONS POUR LE SECTEUR GARE ARDOINES

### 1.2.1 L'ambition pour ce secteur : créer autour du pôle multimodal de nouveaux quartiers vitriots de rayonnement métropolitain

La mise en service de la ligne 15-sud du métro du Grand Paris Express en 2020 va faire du secteur Gare Ardoines un des territoires les mieux desservis d'Ile-de-France, avec un accès possible par l'autoroute (A86), le RER C (dont la fréquence sera accrue) et le métro, sans oublier le transport en commun en site propre TZEN 5, le long de la vallée de la Seine prévu en 2020. Cette attractivité nouvelle permettra d'enclencher un développement urbain de niveau métropolitain sur le secteur Gare Ardoines, de part et d'autre des voies ferrées.

Les nouveaux quartiers ainsi créés doivent devenir des quartiers vitriots intégrés à la ville d'aujourd'hui.

D'une part, ils doivent conserver et même amplifier la vocation économique et productive historique de la zone d'activités économiques, en accueillant non seulement des bureaux et des commerces mais également des PME-PMI, notamment dans les secteurs de technologie de pointe. La présence du site Sanofi à proximité conforte cette orientation.

D'autre part, ils doivent 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, marqué par des espaces publics généreux, des équipements publics adaptés, des espaces verts. La reconversion de la grande halle SNCF destinée à accueillir des équipements, commerces et/ou services, a vocation à devenir emblématique de la transformation du secteur.

Enfin, ces nouveaux quartiers doivent être pleinement connectés à la ville existante en tant que composantes essentielles de l'Arc Sud. Les nouveaux franchissements sur les voies et la Seine permettront d'unir et de relier l'ensemble des polarités du sud de la commune (la RD7, le Parc des Lilas, la RD5 rénovée, le quartier Balzac renouvelé, la gare des Ardoines, la Seine).

### 1.2.2 Les grands principes d'aménagement

- ***L'armature urbaine : organiser la « ville passante » et la « ville complète » autour du pôle multimodal***

La construction d'une gare multimodale de la ligne 15 du métro Grand Paris Express / RER est la condition première d'un développement urbain de part et d'autre des voies ferrées. Elle s'accompagne de la création d'un nouveau franchissement du faisceau ferroviaire qui vient se connecter à l'Ouest à la rue du Bel Air et à l'Est au futur pont sur la Seine, ainsi qu'au futur boulevard urbain des Ardoines (rue Edith Cavell prolongée). Cette volonté d'instaurer une « ville passante » se traduit également par la création de nouvelles circulations douces, en particulier de cheminements piétons.

Par ailleurs, il est nécessaire de créer de nouvelles voies pour transformer des secteurs dédiés aujourd'hui quasi exclusivement à l'activité productive en îlots à taille humaine, susceptibles d'accueillir une diversité de fonctions (activité, tertiaire, logement).

• **Les équipements : apporter une réponse de proximité aux populations et valoriser la grande halle**

Le développement urbain du secteur s'accompagne de la création d'équipements adaptés aux besoins de ses habitants.

La présence des services publics dans les quartiers sera renforcée par la création d'un pôle service et par l'encouragement à l'implantation d'autres services publics (police nationale, Poste...)

Dans le domaine socio-éducatif, les habitants pourront bénéficier de la construction d'un groupe scolaire, d'une crèche, d'une halte-garderie, d'un centre PMI. Une crèche interentreprises vient par ailleurs répondre aux besoins de garde d'enfants des salariés.

Un équipement médico-social privé sera susceptible de compléter l'offre de soins existante sur la ville.

Par ailleurs, le centre technique municipal sera reconstruit et modernisé à l'ouest des voies ferrées, sa localisation sera précisée dans le cadre de la mise au point du projet. La transformation du foyer Manouchian en plusieurs résidences sociales est également engagée.

En matière de loisirs, la création d'un petit bassin nautique pour les scolaires et d'autres usagers est envisagée. Enfin, la vie locale pourra être dynamisée par la construction d'un local associatif.

Au-delà des réponses de proximité, il s'agira de valoriser la grande halle en tant que lieu emblématique du secteur.

L'implantation d'un pôle d'enseignement supérieur doit être recherchée, en lien avec le développement de l'économie de la connaissance et des secteurs de pointe.

Les sites potentiels d'implantation des équipements présentés ci-dessus figurent sur le schéma d'orientation d'aménagement du secteur Gare des Ardoines.

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

La vocation métropolitaine de la mutation urbaine des Ardoines rend possible une augmentation de la densité en emplois et en logements par rapport à la zone d'activités économiques actuelle.

La variabilité des hauteurs des constructions est l'une des caractéristiques principales du projet qui permet :

- une prise en compte des tissus environnants ;
- une densité allant croissant depuis les franges ouest de la ZAC vers les équipements structurants (pôle multimodal, Seine) et les polarités ;
- une diversité des paysages urbains ;
- des respirations entre les bâtiments.

Des constructions de hauteur plus importante peuvent ponctuellement donner un rythme au bâti.

Intégration avec les tissus environnants : depuis les franges de la ZAC vers le pôle multimodal

Dans le secteur 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 avec les tissus urbains existants.

La conception des volumétries et des implantations des constructions implique donc une diversité des épannelages et notamment des hauteurs plus faibles aux franges des pavillons et petits collectifs attenants. Ainsi, dans la continuité des quartiers pavillonnaires la hauteur des constructions sera limitée de R+2 à R+5 afin de garantir l'intégration de la ZAC avec le tissu pavillonnaire existant. Les constructions en cœurs d'îlots, pourront atteindre des hauteurs variant de R+5 à R+10.

A proximité du pôle multimodal, des constructions pourront atteindre ponctuellement R+15.

Dans l'îlot compris entre les rues Gabriel Péri et Léon Geffroy, la hauteur des constructions sera limitée de R+2 à R+5 afin de garantir leur intégration avec le tissu pavillonnaire existant.



Dans le cas d'aménagement d'espaces verts publics ou de dilatation (corridors verts, cheminements piétons etc.) le long de la rue Victor Ruiz et de la rue de Choisy, les constructions en bordure de ces rues pourront atteindre des hauteurs variant de R+5 à R+10.

#### 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 les hauteurs peuvent atteindre R+8 ; des constructions de hauteur plus importante, allant jusqu'à R+20/R+25, rythment ponctuellement le bâti.

#### 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 R+4 à R+15. Dans les espaces à proximité immédiate de la gare multimodale et en façade sur la Seine, des constructions de hauteur plus importante, allant jusqu'à R+20/R+25, rythment ponctuellement le bâti.

#### Respirations entre les bâtiments

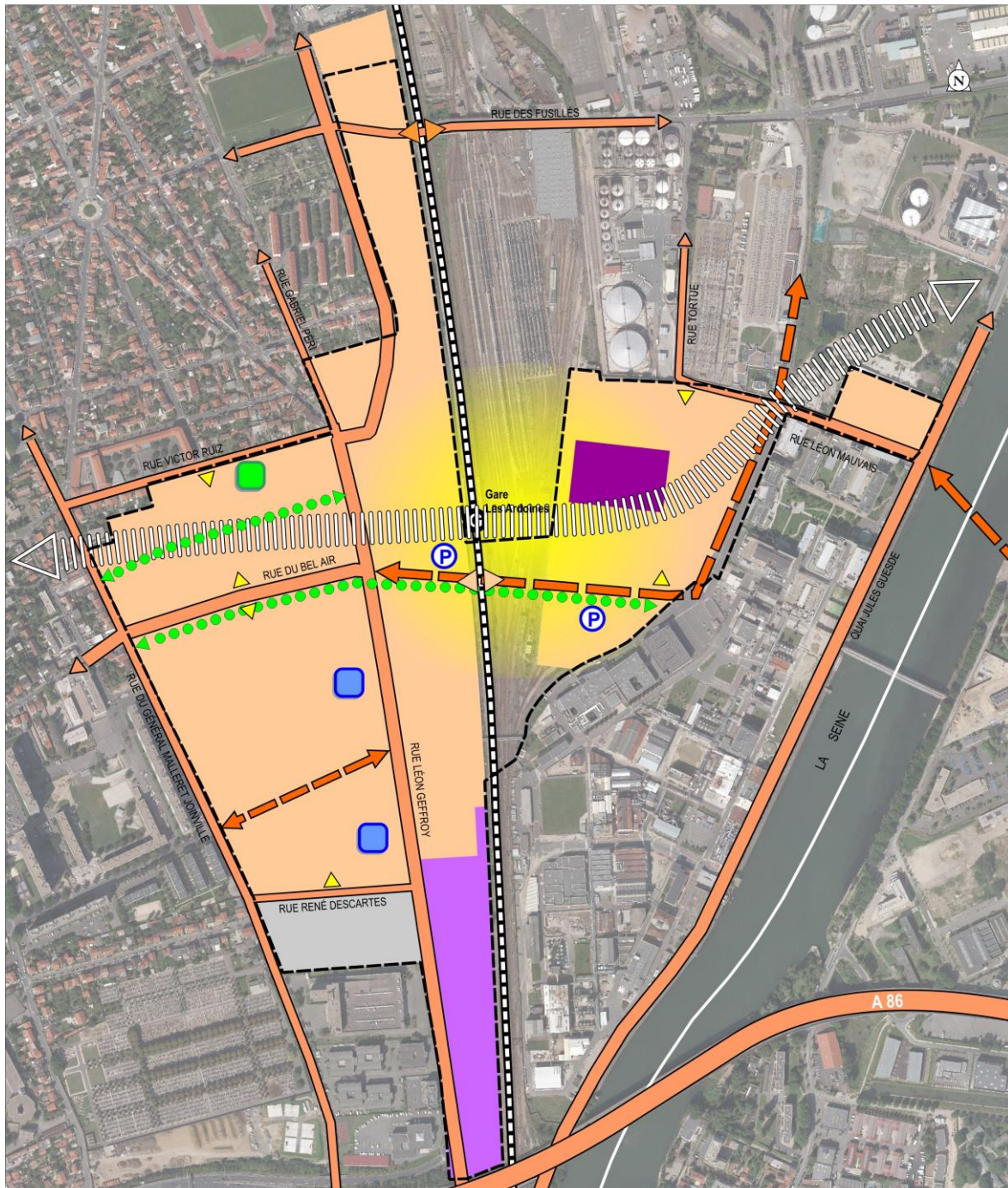
La qualité et la générosité des espaces publics, la présence des espaces verts et des équipements publics, doit contribuer à l'édification de quartiers agréables à vivre.

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

La vocation productive est maintenue et renforcée à l'échelle de la ZAC, concomitamment à la présence de logements et du secteur économique tertiaire. Ce principe de mixité urbaine est applicable dans l'ensemble de la ZAC, à l'exception de deux secteurs dans lesquels une dominante d'activités, autres que tertiaires, est préconisée : le Sud de l'Epine dorsale (entre la rue Léon Geffroy et les voies ferrées, depuis l'A86 jusqu'aux abords de la rue René Descartes). Le secteur compris entre les rues Malleret-Joinville, René Descartes et Léon Geffroy, et la limite Sud de la ZAC demeure dans sa vocation économique actuelle.

L'espace de projet autour de la gare, du pont sur les voies et de la Grande Halle représente le centre névralgique du projet qui reste à définir. Son aménagement se traduit par la conjugaison de l'ensemble des fonctions urbaines à des espaces publics généreux et de qualité, la concentration d'équipements publics de rayonnement métropolitain, à des gestes architecturaux forts.

**LES ARDOINES**  
**ORIENTATIONS GÉNÉRALES DU SECTEUR "GARE ARDOINES"**



Principes de destination	Principes d'aménagement	Principe de trame viaire	Éléments de contexte
Mixité	Grande halle à reconvertir	Trame viaire à conforter	Limite communale
Dominante activités autres que tertiaires	Espace de projet autour de la gare	Trame viaire à créer	RER C
Maintien de la destination actuelle dans le 1er temps du projet	<b>Localisation indicative d'équipements</b>	Desserte locale potentielle	Ligne 15 Grand Paris Express
	Espace vert public	Cheminements piétons	Périmètre de ZAC
	Équipements	Franchissement existant des voies ferrées à conforter	
	Parking public	Principe de franchissement	
			0 200 m

## 1.3 LES ORIENTATIONS POUR LE SECTEUR SEINE GARE VITRY

### 1.3.1 L'ambition pour ce secteur : renouveler progressivement une ville mixte pour répondre aux enjeux locaux et métropolitains

Le renouvellement de cette partie de la zone d'activités économiques des Ardoines, à proximité de la gare « Vitry-sur-Seine » du RER C et qui bénéficie du front de Seine, est un enjeu de développement urbain.

En outre, dans la recherche d'une ville complète, sont pris en compte :

- d'une part, l'accompagnement concomitant de la réalisation des programmes de logements par la création des équipements nécessaires ;
- d'autre part, le poids économique important que représente ce secteur dans le territoire communal. Les activités productives y sont variées, pour certaines implantées de longue date, et constituent une richesse de la ville ;

Dès lors, le renouvellement urbain doit s'opérer progressivement et ne concerne pas, dans un premier temps, les îlots qui concentrent le plus d'activités et d'emplois.

Trois grandes ambitions sont fixées.

D'une part, les nouveaux quartiers ont vocation à accueillir plus d'activités et plus d'emplois. Au-delà du maintien d'une fonction productive, le secteur Seine Gare Vitry accueillera également des bureaux et des commerces, grâce à une attractivité renforcée. En effet, la desserte en transports en commun s'améliorera avec l'augmentation de la fréquence du RER C et la création du transport en commun en site propre TZEN 5, circulant entre la Bibliothèque Nationale de France à Paris et le quartier du Lugo à Choisy le Roi.

D'autre part, les nouveaux quartiers doivent apporter des réponses en matière de logement, notamment avec une programmation de 40 % de logements sociaux. La transformation du secteur Seine Gare Vitry en un quartier habité d'une grande qualité urbaine, architecturale et paysagère, intégrera la programmation des équipements publics nécessaires aux nouveaux habitants, ainsi que le développement d'une offre commerciale répondant aux besoins locaux et à l'enjeu d'animation de la vie locale.

Enfin, le secteur Seine Gare Vitry doit s'intégrer pleinement dans les tissus urbains environnants, et plus largement dans la ville existante. Des accès et des cheminements doivent être aménagés de la gare à la Seine.

### 1.3.2 Les grands principes d'aménagement

#### • **L'armature urbaine : organiser la « ville passante » et « la ville complète »**

La gare Vitry-sur-Seine du RER C sera rendue accessible à l'Est avec la création d'un nouveau parvis au bénéfice des habitants et des salariés du secteur. La fonction de centralité de la gare sera confortée par la création d'un cours assurant la liaison à l'avenue du Président Salvador Allende. Sur ce cours une offre de stationnement public et privé sera constituée. RER, bus et circulations douces (pistes cyclables, chemins piétons sécurisés) convergeront autour de la gare et de la place Pierre Sémard réaménagée, la fréquence de passage du RER C devant être améliorée.

Depuis le parvis de la gare et le nouveau cours, des cheminements piétons et cycles aménagés rue Berthie Albrecht permettront de rejoindre en sécurité équipements et square public, puis les bords de Seine. Au nord du Pont du Port à l'Anglais s'amorcera (sur environ 2.5 ha) le futur parc des berges (parc de 10 ha appelé à donner une vocation de repos et de loisirs aux rives du fleuve, tout en permettant le maintien de l'activité d'Air Liquide). Le parc des berges trouve un prolongement dans le nouveau quartier par des espaces verts publics, constituant des porosités, des espaces de respiration, des vues, des accès qui renforcent le lien à la Seine.

L'instauration d'une « ville passante » se traduira également par l'aménagement en boulevard urbain de la rue Edith Cavell qui sera prolongée jusqu'à la gare multimodale des Ardoines. Cet aménagement de l'espace public permettra une desserte du quartier Seine Gare Vitry par le TZEN 5. La trame viaire sera complétée pour constituer des îlots à taille humaine, adaptés au développement d'une « ville complète » qui combine différentes fonctions : habitat, activités productives, tertiaire, commerces et équipements publics.

• **Les équipements : apporter une réponse aux besoins actuels du quartier et à ceux des nouveaux habitants et salariés**

Deux groupes scolaires dont un est prévu dans le premier temps de la ZAC, l'autre dans le second temps de la ZAC et une nouvelle crèche sont programmés pour répondre aux besoins des nouveaux habitants.

Pour répondre aux besoins du Nord de la ville, un nouveau collège sera réalisé à l'angle sud-ouest des rues Berthie Albrecht et Edith Cavell.

Ce projet de pôle d'équipements socio-éducatifs est complété par un centre de loisirs de quartier, un équipement culturel, ainsi que par un square qui complètera la trame d'espaces verts du nouveau quartier. Ce square s'inscrira entre les rues George Sand et Pasteur, et constituera au moins 50% de la surface de l'îlot.

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

La variabilité des hauteurs des constructions est l'une des caractéristiques principales du projet qui permet :

- 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 du projet en fonction des tissus environnants.

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.

Le long de la voie ferrée, une dominante mixte (logement / tertiaire) est privilégiée dans des bâtiments d'une hauteur intermédiaire s'échelonnant entre R+3 à R+8. Cette volumétrie fait écho à la forme urbaine du Vitry existant sur les avenues faubouriennes et d'entrée sur la ville au Port-à-l'Anglais. Des constructions de hauteur plus importante, pouvant atteindre R+12, rythment ponctuellement le bâti.

En façade du fleuve, des hauteurs plus importantes sont possibles sur les îlots à dominante de logement, afin de faire bénéficier le plus grand nombre de vues sur la Seine. Les hauteurs s'échelonnent jusqu'à R+14, avec des émergences ponctuelles qui peuvent atteindre R+20. 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. L'avenue principale Salvador Allende sera, dans un deuxième temps, façonnée par des hauteurs allant de R+4 à R+12 et la rue de Seine dessinée avec des bâtiments de R+4 à R+12 côté fleuve. A l'angle des voies maillant le secteur, pourront être implantés des bâtiments signaux plus hauts (R+16) créant des émergences ponctuelles.



Au Nord-Est du quartier, les activités productives et tertiaires ont leur place, au sein d'une nouvelle forme d'immobilier dédié aux entreprises permettant, notamment, un « compactage » des activités économiques pour les rendre compatibles avec la ville dense. Dans les îlots dédiés à l'activité, les hauteurs des constructions varient entre R+1 à R+7.

#### Intégration du projet en fonction des tissus environnants

Autour de la Gare Vitry-sur Seine - RER C, les nouvelles constructions aux hauteurs variées (R+1 à R+8), avec des constructions de hauteur plus importante, pouvant atteindre R+12, qui rythment ponctuellement le bâti permettront l'articulation à la ville existante, en respectant la cohérence des tissus pavillonnaires et faubouriens alentours.

Face au parvis de la gare (au commencement 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, s'inscrira un square dans l'îlot et les constructions ne dépasseront pas une hauteur de R+3 au contact des constructions existantes afin d'assurer une transition en harmonie avec les franges du quartier du Port-à-l'Anglais.

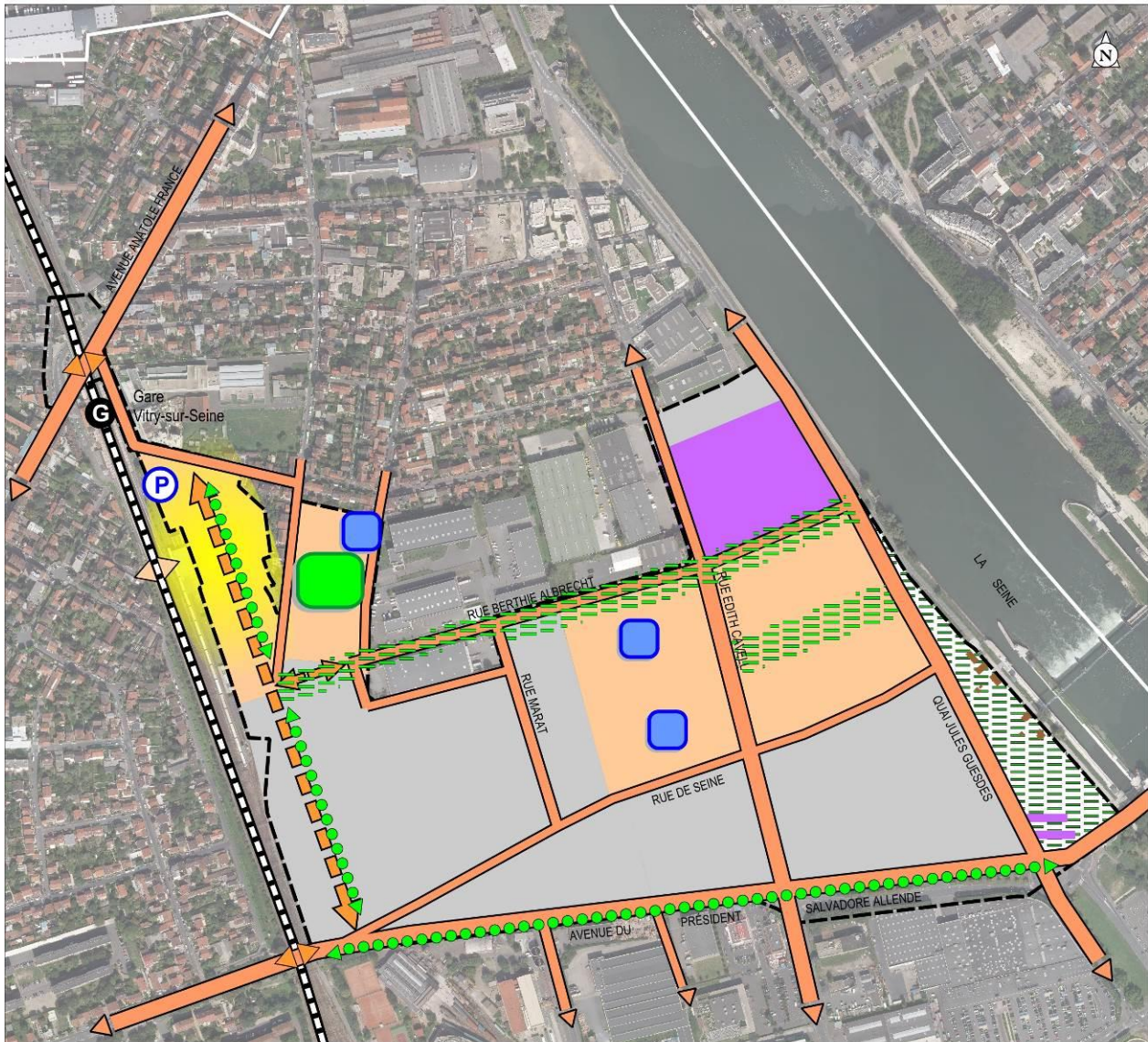
#### • **Les vocations et principes de fonctionnement des secteurs urbains**

Autour de la gare « Vitry-sur-Seine » du RER C, une nouvelle centralité prendra forme : un quartier de gare mixte en terme programmatiques (bureaux, commerces, activités, logements, équipements), en terme de formes urbaines (pavillonnaire des tissus existants, intermédiaire en franges de quartier existant, dense près de la gare et le long du chemin latéral prolongé). La centralité et l'animation du quartier est soutenue par des espaces publics proportionnés (parvis de gare, square), et des équipements publics.

L'entre « Gare et Seine » sera un secteur majoritairement dédié à l'activité économique avec le développement d'un type d'immobilier d'entreprise adapté à la ville mixte et dense, notamment dans le premier temps de la ZAC, dans l'îlot nord Albrecht.

En bord de Seine se développera un quartier mixte. Il comprendra notamment des logements en lien avec la présence du fleuve, un espace vert public en amorce du parc des Berges et des activités au nord.

**LES ARDOINES**  
**ORIENTATIONS GÉNÉRALES DU SECTEUR "SEINE-GARE DE VITRY"**



Principes de destination	Principes d'aménagement	Principes de trame viaire	Éléments de contexte
Mixité	Espace projet autour de la gare	Trame viaire à conforter	Limite communale
Activités économiques	Maille environnementale	Trame viaire à créer	RER C
Maintien de la destination actuelle dans le 1er temps du projet	Bâtiments des éclusiers à préserver	Cheminements piétons	Périmètre de ZAC
	<b>Localisation indicative d'équipements</b>	Franchissements existants des voies ferrées à conforter	
	Espace vert public	Principe de franchissement	
	Equipements socio-éducatifs dans le 1er temps de la ZAC		
	Parking public		
			0 200 m

## **2. LE DOMAINE DEPARTEMENTAL A.CHERIOUX**

## 2.1 ELEMENTS DE CONTEXTE

### 2.1.1 Une unité de site et de fonction

Propriété du département du Val de Marne, le domaine Chérioux, d'une superficie de 36 hectares, est situé le long de la RD7 au sud-ouest de Vitry sur Seine, au carrefour de trois autres communes : Chevilly-Larue, L'Haÿ-les-Roses et Villejuif.

Ancien complexe éducatif créé dans les années 1930 par le conseil général de la Seine, à l'initiative du conseiller général Adolphe Chérioux, le domaine était à l'origine un orphelinat départemental. Quatre bâtiments d'internat primaires et professionnels pour garçons et filles, un internat maternel ainsi qu'une infirmerie, des pavillons de conciergerie et des dépendances ont été érigés sur ce domaine.

Ces édifices, œuvre d'Henri Gautruche architecte de la ville de Paris, disposés de façon circulaire autour d'une vaste pelouse centrale de 8 hectares entourée d'une ceinture d'arbres, allient des matériaux modernes tels le béton et de plus traditionnels comme la brique et la meulière. La qualité et harmonie architecturales de ces bâtiments ont présidé à leur identification dans la base Mérimée et comme patrimoine d'intérêt local dans le PLU de Vitry sur Seine.

Aujourd'hui, le site regroupe divers équipements publics orientés essentiellement vers l'enseignement, la formation secondaire et universitaire et la protection de l'enfance (crèche, collège, lycée et IUT de Créteil-Vitry). Ces constructions existantes représentent environ 72 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher. Le site accueille en moyenne 4 000 personnes par jour.

Le Domaine Chérioux propose ainsi un parcours de formation complet axé vers l'insertion professionnelle.

Depuis 2006, le Conseil général est engagé dans une démarche de revalorisation du domaine Chérioux, avec l'ambition de créer un pôle important Emploi - Formation - Recherche. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) départementale.

### 2.1.2 Un site à la croisée de projets

#### • **Une dynamique de territoire**

Le projet du département de valoriser le domaine Chérioux en développant le pôle emploi Emploi-Formation-Recherche, s'appuie sur une dynamique de territoire accueillant déjà les centres de recherche de l'Oréal, le CNRS, le futur centre de recherche SANOFI, l'université Paris XII (UPEC) et s'inscrit dans le cône sud de l'innovation et la vallée des biotechnologies (cancer campus). L'accueil d'éco-activités peut également concourir à l'enrichissement du pôle.

#### • **Une valorisation par les transports en commun**

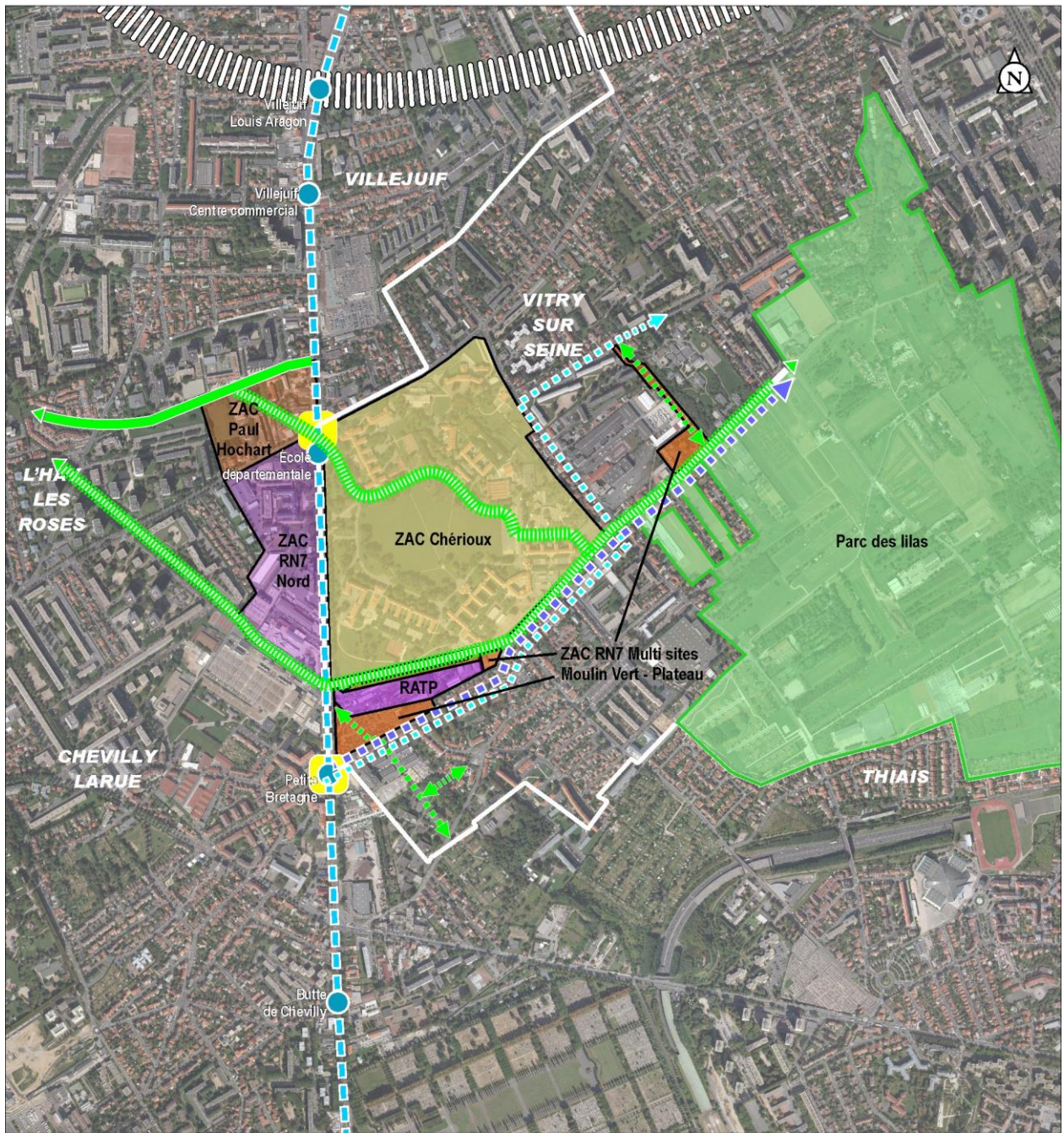
L'axe de la RD7, qui longe le domaine sur près de 600 mètres, est porteur de plusieurs projets de transports en commun, leviers pour un développement des abords de la départementale :

- Création de la ligne T7 de tramway en prolongement de la ligne M7 à Villejuif ;
- Création d'une gare du Grand Paris Express ;
- Prolongement de la ligne 14.

Le Domaine Chérioux est encadré par deux stations du T7.



SITUATION "CHÉRIOUX"



Principes de destination	Principe de déplacements		Éléments de contexte
Mixité habitat/activités (projet)	Tramway T7	Coulée verte Bièvre / Lilas réalisée	Limite communale
Dominante activités (projet)	Arc Sud (projet)	Coulée verte Bièvre / Lilas à réaliser	ZAC Anatole France et Paul Hochart
<u>Principes d'aménagement</u>	Bus ligne 132 (projet)	Voie à dominante piétonne (projet)	ZAC RN7 Nord
Requalification de carrefours	Ligne 15 Grand Paris Express (projet)		

0 100m

- **La RD7, vecteur de développement**

Autour du domaine Chérioux, et en articulation avec la RD7, plusieurs projets de renouvellement urbain sont en cours de réalisation :

- la ZAC Paul Hochart, à l'Haÿ-les-Roses, avec un programme mixte habitat/activités à dominante tertiaire d'environ 70 000m<sup>2</sup> de surface hors œuvre nette (SHON) ;
- la ZAC RD7 Nord, à Chevilly-Larue, face au domaine Chérioux, de l'autre côté de la RD7, d'environ 70 000m<sup>2</sup> de SHON à dominante d'activités tertiaires, organise un front bâti en résonnance avec la composition paysagère du domaine ;
- la ZAC RN7-Moulin-Vert-Plateau multi-sites, à Vitry, avec un programme mixte activités/habitat, d'environ 40 000m<sup>2</sup> de SHON ;
- l'opération de valorisation immobilière (Logis Transports) du site de maintenance et de remisage (SMR) de la RATP, avec la création d'environ 12 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

- **La coulée verte départementale Bièvre-Lilas, lien fédérateur des projets**

Outre, le lien d'articulation des projets par la RD7, le tracé de la future coulée verte départementale contribue à fédérer ces projets, dont le domaine Chérioux constitue un maillon essentiel.

La coulée verte Bièvre-Lilas est un axe vert structurant qui vise à relier la vallée de la Bièvre au niveau du carrefour de la vache noire à Arcueil, au parc des Lilas à Vitry-sur-Seine.

Localement, le tracé de la coulée verte comporte deux branches qui se rejoignent à l'est du domaine Chérioux :

- la branche nord qui traverse la ZAC Paul Hochart pour se poursuivre au travers du parc du domaine Chérioux et déboucher sur la rue Paul Armangot vers le parc des Lilas ;
- la branche sud qui passe au sud de la ZAC RD7 Nord pour ensuite longer la façade sud du domaine Chérioux et déboucher sur la rue Paul Armangot.

## 2.2 LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

### 2.2.1 Le parti d'aménagement

La finalité du projet est de développer un pôle Emploi-Formation-Recherche à l'échelle métropolitaine.

Ce projet induit une densification de l'urbanisation sur le domaine qui doit être maîtrisée dans le cadre de quatre orientations :

- le respect et la valorisation de l'identité architecturale et paysagère du site ;
- l'ouverture du parc tant vers son environnement que dans ses espaces intérieurs ;
- la mise en place d'une nouvelle desserte des bâtiments en évitant une circulation interne autour de la plaine centrale ;
- la qualité environnementale de l'opération.

### 2.2.2 Une densification maîtrisée

#### • **Maîtrise dans la destination des constructions**

Le projet a pour ambition de valoriser le domaine Chérioux pour y développer un important pôle Formation-Emploi-Recherche en renforçant les équipements et activités existants, en développant un pôle d'excellence sous forme de campus, en accueillant des activités économiques de recherche ou tertiaire, ainsi qu'en prévoyant un hébergement spécifique (étudiants, chercheurs).

#### • **Maîtrise dans l'espace**

L'orientation majeure du projet est de densifier les constructions en projetant à terme, environ 170 000m<sup>2</sup> de surface de plancher sur l'ensemble du domaine, pour répondre à l'envergure métropolitaine d'un pôle Formation-Emploi-Recherche et aux besoins des équipements existants, tout en préservant le caractère naturel de l'espace central.

Cette orientation suppose que les constructions nouvelles s'inscrivent, préférentiellement, en périphérie du domaine, la plaine centrale d'environ 8 hectares étant préservée et mise en valeur.

Les constructions nouvelles, directement liées à la création du pôle Formation-Emploi-Recherche, sont implantées préférentiellement :

- en rive sud du domaine, à l'arrière et en lien avec les bâtiments existants ;
- sur la pointe nord du domaine.

Les autres constructions, notamment celles nécessaires à la modernisation ou à la reconstruction des équipements existants peuvent s'implanter sur les autres espaces au nord du domaine, toujours en dehors de la plaine centrale.



- **Maîtrise de l'ordonnancement dans l'évolution du site**

L'orientation en matière de composition urbaine est de préserver et de mettre en valeur l'identité du domaine.

Dans cette approche, il convient de :

- pérenniser le bâti de qualité par une réhabilitation, ce qui ne fait pas obstacle à des démolitions ponctuelles, des adjonctions ou encore des aménagements, dès lors que ces travaux sont conçus dans le respect des caractéristiques architecturales du bâtiment existant;
- implanter les nouvelles constructions à la périphérie du domaine et à l'arrière des bâtiments patrimoniaux, en lien avec la composition des constructions existantes ;
- offrir un épannelage harmonieux des hauteurs des constructions avec les constructions patrimoniales existantes dans le domaine et celles du tissu urbain se développant le long des rues adjacentes au domaine. L'épannelage des hauteurs des constructions s'établit jusqu'à R+7. Les hauteurs les plus fortes accompagnent les abords de la RD7 et la voie nouvelle projetée en façade Sud du Domaine. Des émergences ponctuelles des constructions peuvent être envisagées dès lors qu'elles ont un sens dans la composition architecturale des constructions elles-mêmes et dans leur rapport avec le domaine dans son ensemble.

### **2.2.3 L'ouverture du domaine à son environnement et au public**

Aujourd'hui, le site est entièrement tourné sur lui-même, l'orientation est d'ouvrir le domaine physiquement et fonctionnellement.

- **Réinscrire le domaine dans son environnement par des aménagements à ses abords**

Le territoire environnant le domaine est en pleine mutation urbaine avec de nombreux projets (cf. ci-avant le contexte).

Dans ce contexte, il s'agit d'articuler les projets entre eux pour créer une synergie et une cohérence des aménagements, au-delà même de ceux prévus dans le périmètre du domaine.

Cette approche se concrétise :

#### Aux abords du domaine

- par un aménagement des espaces publics le long de la RD7 en accompagnement des stations de tramway encadrant au nord et au sud le domaine, ainsi que les lieux de pénétration de la coulée verte dans le domaine ;
- pour la façade sud, par l'aménagement d'une voie en accompagnement de la réalisation de la branche sud de la coulée verte ;
- pour le triangle nord, par l'articulation d'un projet de renforcement du pôle Emploi-Formation-Recherche avec une recomposition de l'espace public élargi au croisement des rues Julian Grimau/Edouard Tremblay.

#### Au sein du domaine

- par la préservation des percées visuelles vers les bâtiments anciens et le cœur du domaine depuis les voies longeant le domaine, notamment aux points indiqués par des cônes de vue (schéma 2) ;
- par un travail sur les débouchés de la coulée verte départementale dans le domaine.

Le traitement des limites cernant le domaine devra permettre des transparences et des vues directes sur le domaine et son paysage depuis les rues adjacentes. L'ouverture visuelle sur le domaine est renforcée par l'aménagement d'entrées magistrales et paysagères.



- **L'accessibilité du domaine**

**Les accès automobiles**

La circulation automobile est supprimée autour de la plaine centrale. L'accès principal se situe au sud-est du domaine, depuis la RD7. Un accès secondaire, en sortie, est prévu rue Armangot. Les accès aux équipements sont réaménagés.

**Les accès piétons et cycles**

L'entrée emblématique du domaine au centre de la façade de la RD7 est réservée aux circulations douces et aux circulations techniques (pompiers, entretien).

Deux accès magistraux accompagnent l'entrée de la coulée verte dans le domaine ce qui permet une liberté des parcours ouest-est de la RD7, vers le parc des Lilas :

- au nord-ouest, carrefour des 4 communes,
- au sud-est, rue Paul Armangot.

Des accès de proximité et cheminements piétons sont également prévus pour offrir une réelle perméabilité du domaine nord/sud et pour permettre aux riverains d'accéder facilement à la plaine centrale et aux équipements et d'assurer des parcours depuis la plaine centrale.

- **Les cheminements à l'intérieur du domaine**

Un nouveau maillage de cheminements doux est organisé à l'intérieur du domaine.

Ces nouveaux cheminements convergent et permettent d'accéder à la plaine centrale autour de laquelle la circulation automobile est interdite. Cet espace est destiné à être ouvert au public pour répondre notamment, aux besoins des habitants du quartier.

## **2.2.4 La valorisation paysagère et environnementale du site**

- **L'inscription du domaine dans la coulée verte départementale Bièvre-Lilas**

La coulée verte qui a vocation à relier entre eux de grands pôles départementaux : vallée de la Bièvre, parc du coteau à Arcueil, parc des Hautes Bruyères, domaine de Chérioux, parc des Lilas, constitue tout à la fois une liaison douce de qualité et un élément de continuité de la trame verte en direction de la Seine.

La coulée verte peut prendre le long de son trajet des formes différentes : accompagnement de voirie, parc linéaire, trame en cœur d'urbanisation, cheminement dans des parcs. L'aménagement du domaine Chérioux est l'occasion de relier les branches sud et nord de la coulée verte, pour converger vers le parc des Lilas.

La branche nord, qui traverse la ZAC Paul Hochard se poursuit dans le domaine Chérioux par un parcours en bordure nord de la plaine centrale.

La branche sud, borde la façade sud du domaine le long de la voie nouvelle, sur une épaisseur d'environ huit mètres.

Les deux branches se réunissent à la sortie du domaine, pour poursuivre leur parcours le long de la rue Armangot avant de s'ouvrir sur le parc des Lilas.

**• Une qualité paysagère révélée**

L'indéniable qualité paysagère du site, résultant notamment de l'ordonnement harmonieux des façades des bâtiments autour de cette vaste pelouse couronnée d'arbres, n'est pas remise en cause par l'aménagement prévu.

Ce vaste espace naturel est conservé et valorisé. Aujourd'hui relativement confidentiel, il sera, grâce à l'aménagement du site, largement partagé :

- par son ouverture projetée au bénéfice non seulement aux usagers plus nombreux sur le site, mais également aux populations riveraines ainsi qu'aux utilisateurs de la coulée verte,
- par son ouverture visuelle grâce à un traitement adapté des limites.

L'aménagement de la coulée verte et des cheminements dans le site permet de valoriser et de donner plus de relief à la pelouse centrale.

**• Vers une qualité environnementale**

Le réaménagement d'une partie du site offre l'opportunité de mettre en œuvre un aménagement durable.

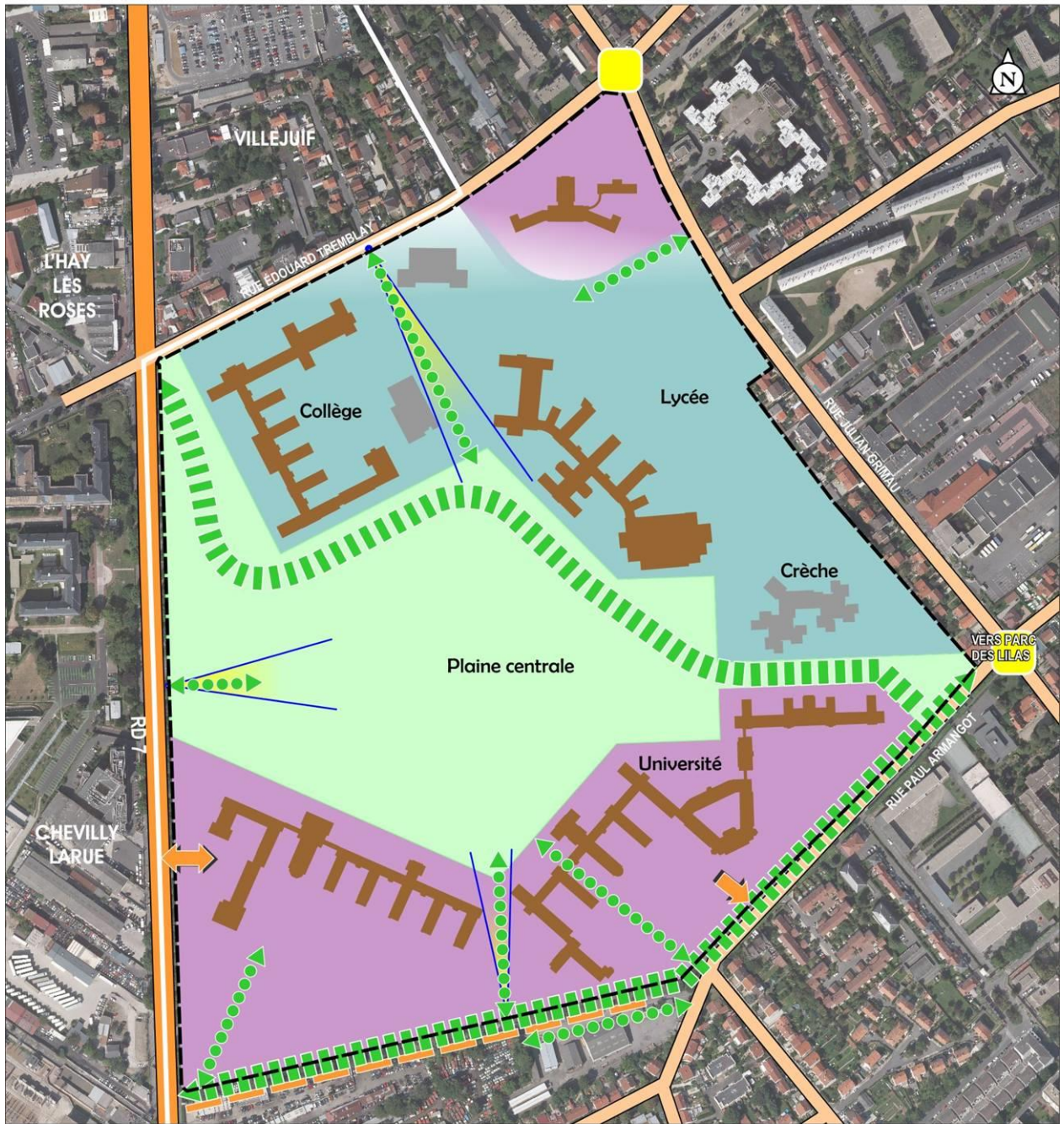
Le réaménagement des espaces végétalisés du domaine et la création de la coulée verte doivent être conçus dans la perspective de renforcer son potentiel de biodiversité, réservoir pour la ville et la coulée verte. Il s'agit, notamment de privilégier une composition alliant les trois strates végétales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

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.

Le chauffage urbain desservant le domaine sera une source énergétique à privilégier, sans faire obstacle à la mise en œuvre d'autres sources énergétiques.

La qualité de la végétalisation du domaine suppose une réponse particulière pour amplifier cette richesse par la création de terrasses et toitures végétalisées qui concourent à une amplification de la biodiversité dans la ville.

SECTEUR "CHÉRIOUX"



Principes de destination	Principes de composition urbaine	Principes d'aménagement	Principe de déplacements	Éléments de contexte
<p>■ Espaces de développement du pôle Emploi - Formation - Recherche avec de l'hébergement lié au campus</p> <p>■ Espace d'équipement</p>	<p>■ Bâtiments existants à valoriser</p> <p>— Cône de vue</p>	<p>■ Espace vert à maintenir et à ouvrir au public</p> <p>■ Aménagement de l'espace public aux abords du domaine</p>	<p>■ Coulée verte Bièvre / Lilas</p> <p>●●●● Cheminement piétons-cycles à conforter ou à créer</p> <p>↔ Accès automobile principal</p> <p>↔ Sortie automobile</p> <p>— Voie nouvelle à créer</p>	<p>— Limite communale</p> <p>— Périmètre de ZAC</p> <p>■ Bâtiments existants</p> <p>0 100 m</p>



### **3. RN7 – MOULIN VERT PLATEAU**

---

## 3.1 AMENAGEMENT DU SECTEUR RN7/MOULIN VERT/PLATEAU

### 3.1.1 Contexte et objectifs de l'opération Rn7/Moulin Vert/Plateau

Afin de mettre en cohérence et de participer à la mise en place programmatique du projet Arc\_Sud, la Ville de Vitry-sur-Seine a, par délibération du conseil municipal du 10 octobre 2007, approuvé la création de la ZAC Multi-Sites RN7/Moulin Vert/ Plateau<sup>1</sup>.

Les objectifs principaux du projet d'aménagement sont les suivants :

- constituer une façade urbaine le long de la RD7,
- répondre aux besoins en logements des Vitriots,
- développer un habitat diversifié en compensant notamment la démolition de logements sociaux dans le quartier Balzac,
- intégrer une haute exigence environnementale dans les projets,
- développer un pôle d'emplois, de commerces et de services.

Le projet d'aménagement concerne trois secteurs :

- un premier secteur, situé entre la rue du Moulin vert et la RD7 : le secteur « entrée de ville »,
- un deuxième secteur, au niveau de la rue Risch en bordure du domaine départemental Adolphe Chérioux : le secteur « Risch »,
- un troisième secteur, en bordure sud de la zone d'activités du Parc du Plateau et de la rue Paul Armangot : le secteur « Franges du Parc ».

L'objectif du projet RN7/Moulin Vert/Plateau est de mettre en œuvre un projet urbain sur deux sites distincts, les abords de la RD 7, composés des deux premiers secteurs, peu qualifiés mais reliés par l'axe de la rue Armangot, jusqu'au troisième secteur « franges du parc ».

### 3.1.2 Orientations programmatiques et d'aménagement pour le secteur Rn7/Moulin Vert/Plateau

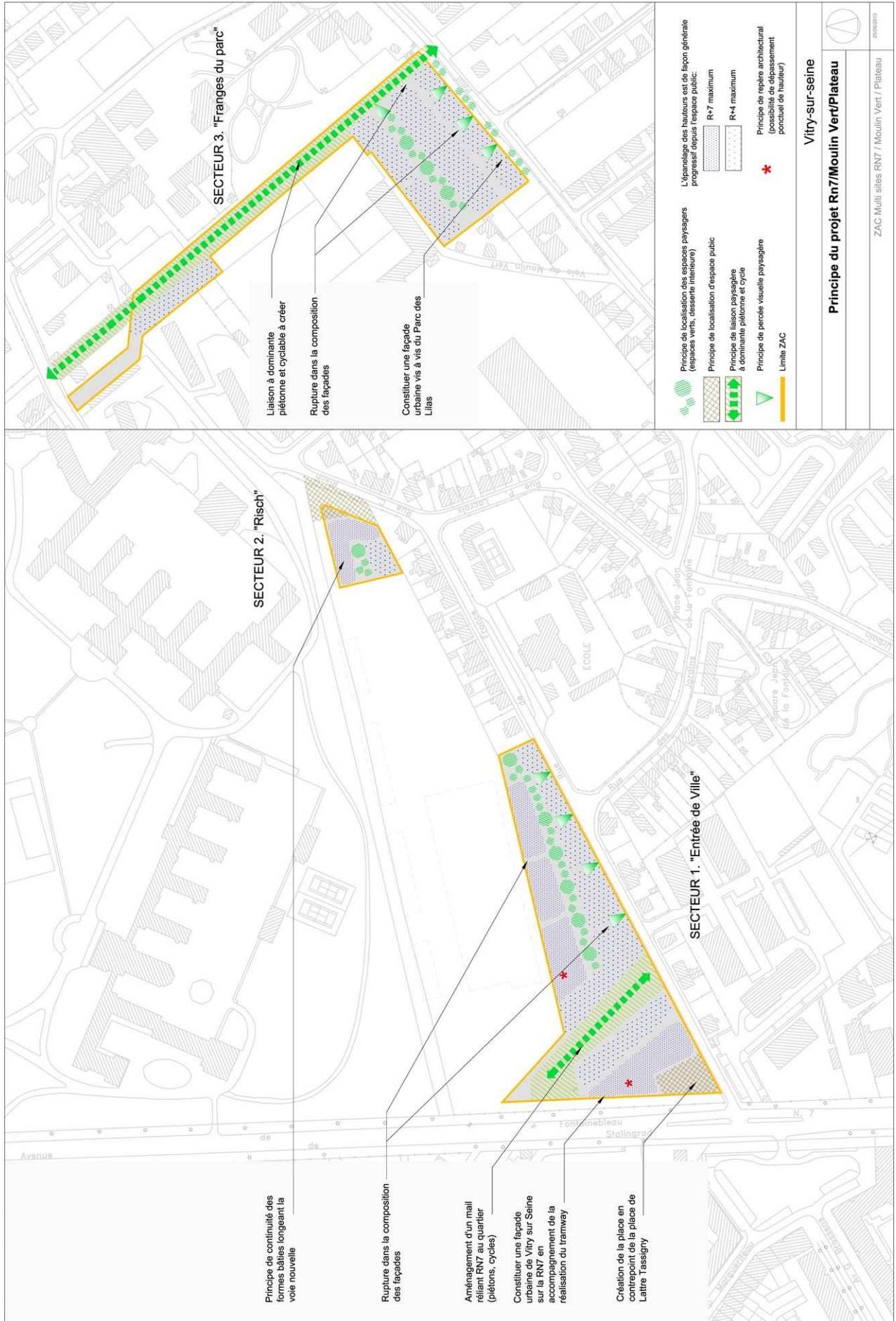
Les principes d'aménagement retenus pour l'intégration de l'opération RN7/Moulin Vert/Plateau ont pour but de développer une opération d'aménagement mixte à partir d'une place en entrée de ville, intégrant la construction de logements, de services, de bureaux et de commerces :

- créer une placette en complément du carrefour à l'intersection des rues Risch, Derrien, Armangot et la voie nouvelle longeant le domaine Chérioux. Cette placette a pour objectifs de rendre lisible une entrée du domaine Chérioux et d'encadrer le débouché de la coulée verte départementale qui accompagne la voie nouvelle.
- créer un mail paysager sur le secteur d'entrée de ville, constituant une liaison piétonne entre la RD7 et le quartier du Moulin Vert. Un pôle d'activités commerciales d'échelle locale est envisagé en accompagnement de la création du mail. Le mail sera planté dans la mesure des possibilités liées aux contraintes du passage du réseau d'Eau de Paris et des lignes haute tension.
- dans le secteur Franges du Parc, favoriser l'accessibilité au parc des Lilas depuis les quartiers du Plateau Nord et du Coteau par la création d'une liaison à dominante piétonne.
- développer sur l'angle nord-est du secteur Risch des formes bâties contribuant à donner forme à la placette, et à accompagner le débouché de la coulée verte départementale en cohérence avec les formes urbaines envisagées le long de cet axe par le projet de la RATP.

<sup>1</sup> Depuis la création de la ZAC en 2007, la « RN7 » est devenue « RD7 ».

- sur l'îlot d'entrée de ville, en façade de la RD7 et de la place en contrepoint de la place de Lattre de Tassigny, les formes bâties devront marquer l'entrée de ville de Vitry-sur-Seine. Dans cet îlot, la hauteur des constructions peut atteindre environ 40 mètres afin de permettre la réalisation d'une construction à valeur de signal urbain. L'îlot d'entrée de ville a vocation à accueillir un pôle d'activités.







## **4. ROUGET DE LISLE**

---

## 4.1 LE CONTENU DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

### 4.1.1 Le contexte du développement le long de la RD5

La RD 5, anciennement « route de Choisy », représente historiquement l'un des axes fondateurs de Vitry-sur-Seine.

Le projet de prolongation en site propre de l'actuelle ligne de bus n°183, qui évoluera vers une ligne de tramway, ainsi que le projet d'aménagement de cet axe en « boulevard urbain » constituent un vecteur de développement sur l'épine dorsale de Vitry.

Ce projet participe fortement des objectifs généraux poursuivis par la Ville de Vitry-sur-Seine, puisqu'il croise les trois orientations prioritaires retenues dans le cadre du projet de vie/projet de ville : le développement économique, le développement de l'habitat et le développement des transports publics.

Il s'agit en effet à la fois, le long de la RD 5, de conforter l'activité existante, de favoriser l'implantation de nouvelles activités et de nouveaux logements et de valoriser un axe porteur de centralité qui s'inscrit dans une échelle intercommunale (Paris/Ivry/Vitry/Choisy), dans une échelle communale (centre-ville de Vitry) et dans une échelle de proximité, puisque la RD 5 joue un rôle de centralité pour certains des quartiers qui la bordent (le Fort, Stalingrad, Coteau Malassis et Plateau Sud).

Il s'agit d'accompagner ce projet en créant des conditions de développement de la RD 5 selon trois séquences :

- le secteur RD 5-Nord, dans lequel l'enjeu est de développer l'habitat et l'activité commerciale et tertiaire, notamment dans le cadre de la ZAC Concorde-Stalingrad ;
- le secteur RD 5-Centre, qui doit s'affirmer comme pôle administratif, pôle culturel d'échelle intercommunale [notamment avec le Musée Départemental d'Art Contemporain] et pôle commercial central de la commune ;
- le secteur RD 5-Sud, doit être restructuré en profondeur pour devenir un pôle mixte d'habitat, de commerce et d'activités économiques, en interface entre les activités des bords de Seine et le parc des Lilas, et s'adressant aussi aux quartiers proches, notamment le secteur Balzac-Touraine-Marronniers.

### 4.1.2 Le parti d'aménagement

Le site du sud de la RD5, par sa topographie, sa situation entre coteau et vallée de Seine, sa localisation en entrée de ville et sa configuration éclatée en plusieurs espaces insérés dans des tissus urbains variés s'étirant sur plus de 800 mètres linéaires de part et d'autre de cette vaste emprise que représente la RD5 élargie, a engendré la conception d'un projet original fondé sur des orientations générales simples mais fortes :

- **une organisation urbaine dynamique :**

- par la mixité du programme alliant une part importante pour l'habitat, une part spécifique réservée à des activités économiques diverses créatives d'emplois, des espaces privilégiés pour l'accueil de commerces de proximité et un site d'accueil, des sites dédiés à des installations liées à la collecte pneumatique des déchets et au chauffage urbain ;

- par la diversité de l'habitat, tant dans son statut (logements sociaux et logements libres) que dans sa morphologie avec des trames variant entre environ 12 et 18 mètres offrant l'opportunité de réaliser des logements de conceptions très différentes ;
- par la mise en valeur de la topographie accentuée du site, révélée par une conception du bâti tirant parti du relief dans son fonctionnement, et par une implantation des constructions donnant à voir les caractéristiques géographiques du lieu ;
- par un projet marqué par une transition apaisée des hauteurs des constructions et s'inscrivant :
  - o dans les tissus urbains environnants,
  - o dans un renforcement du réseau de transports en commun et des circulations Est/Ouest,
- par une réduction de la sensation de linéarité de l'emprise de la RD5 par un jeu de dilatations de l'espace public, en dialogue avec une diversité dans l'implantation des constructions qui crée des lieux d'animation ;
- par la création de percées visuelles et éco-connecteurs.

• **une organisation urbaine rythmée :**

- par l'alternance de séquences bâties et de séquences d'espaces libres (publics ou privés), et par l'implantation de constructions de très faible hauteur selon un rythme cadencé, qui crée un alignement urbain le long de la RD5 tout en donnant à voir le paysage et la géographie des lieux ;
- par une variation des hauteurs des constructions qui engendre un épannelage dont la modulation crée une animation de la ligne de ciel ;
- par la révélation et 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 autour d'un espace public élargi accompagnant les flux liés à la proximité de stations de transport en commun, le débouché de liaisons transversales et la présence de commerces.

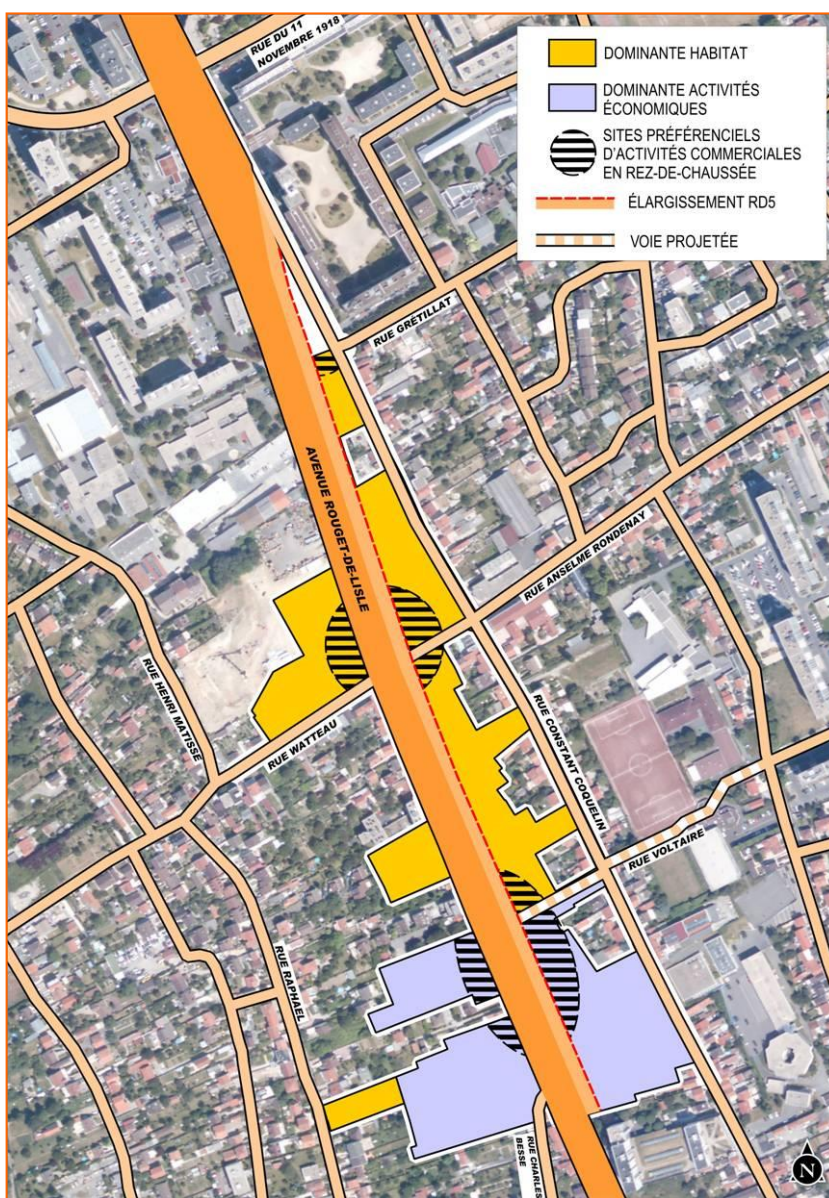
### 4.1.3 Une nouvelle centralité

A l'échelle du site la diversité des fonctions urbaines s'exprime par une partition géographique :

- le secteur au sud de la rue Voltaire, bénéficiant d'une proximité immédiate de l'A86, est plus particulièrement destiné à l'accueil d'activités économiques ;
- le secteur entre la rue Grétilat et la rue Voltaire à une vocation mixte, avec une dominante résidentielle ;
- le secteur nord, d'entrée du site, participe, tout à la fois, à la requalification de l'espace public et à l'implantation d'équipements d'intérêt collectif tel que les installations nécessaires à la collecte des déchets et au chauffage urbain.

A l'échelle des lieux propices aux échanges, tels que la croisée des voies, les stations de transport en commun, des polarités sont organisées, notamment par l'implantation de commerces et de services de proximité en rez-de-chaussée des constructions.

Ces pôles de regroupement commercial privilégié n'interdit pas l'implantation commerciale dans d'autres secteurs du site.





### 4.1.4 La diversité des épannelages

La diversité des hauteurs crée une animation du linéaire bâti le long des rives de la RD 5 et permet une intégration du projet dans les tissus urbains environnants, aux morphologies variées.

L'épannelage nord-sud

L'orientation est d'accompagner l'emprise importante de la RD 5 par des constructions hautes pouvant atteindre R+8. Toutefois, la hauteur des constructions doit être différente d'une construction à l'autre pour créer une réelle modulation dans l'épannelage s'établissant globalement entre R+5 et R+8, avec ponctuellement des constructions ne comportant qu'un rez-de-chaussée.

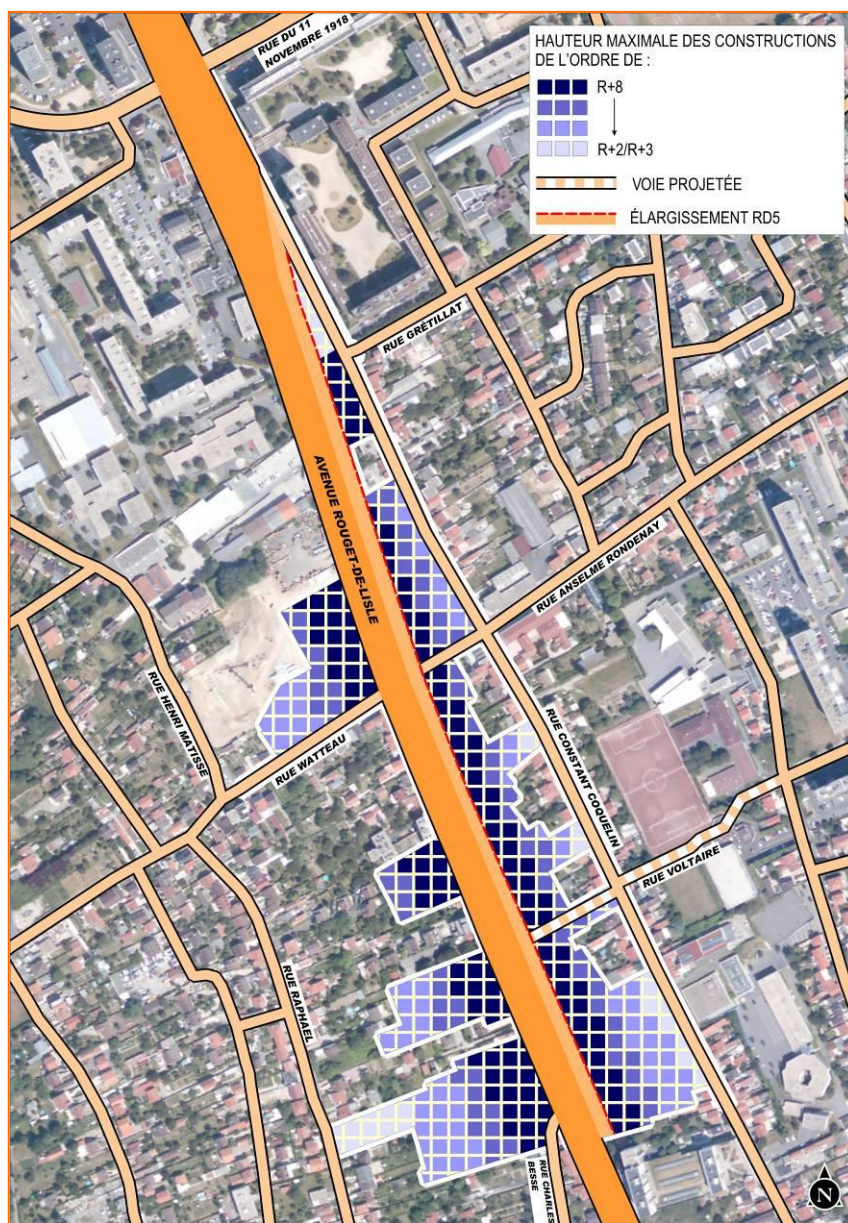
Dans le secteur au sud de la rue Voltaire, l'épannelage général est de l'ordre de R+4 à R+7.

#### L'épannelage Est-Ouest

L'orientation générale est que la hauteur des constructions s'abaisse progressivement dans la profondeur des îlots depuis l'avenue Rouget de Lisle, pour atteindre généralement des hauteurs maximum de constructions de R+2 à R+3 le long de la rue Constant Coquelin et de la rue Raphaël.

Toutefois, ce principe d'épannelage dégressif ne peut être mis en œuvre que lorsque la profondeur des îlots est suffisante pour le permettre, 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.





### 4.1.5 La transversalité appuyée sur la trame verte

Le principe de l'orientation générale consiste à articuler, à l'échelle du site, une densité urbaine et une densité végétale.

Il s'agit d'insérer la RD5, axe nord-sud, dans des connexions transversales, est-ouest, ayant le double avantage :

- de valoriser les composantes paysagères du site, et notamment sa topographie,
- de créer des liaisons fonctionnelles et visuelles entre les coteaux et les espaces de la vallée de la Seine.

Les espaces végétalisés, perpendiculaires à l'axe, engendrent un rythme de séquences entre bâti et végétal, comme des touches de piano, qui modifie la perception de l'aspect linéaire de la RD5 et valorise les caractéristiques architecturales des constructions.

Ces transversales, dites « éco-connecteurs » peuvent être constituées d'espaces libres et végétalisés, de toitures terrasse végétalisées de constructions basses (RdC ou R+1), ou de cheminements.

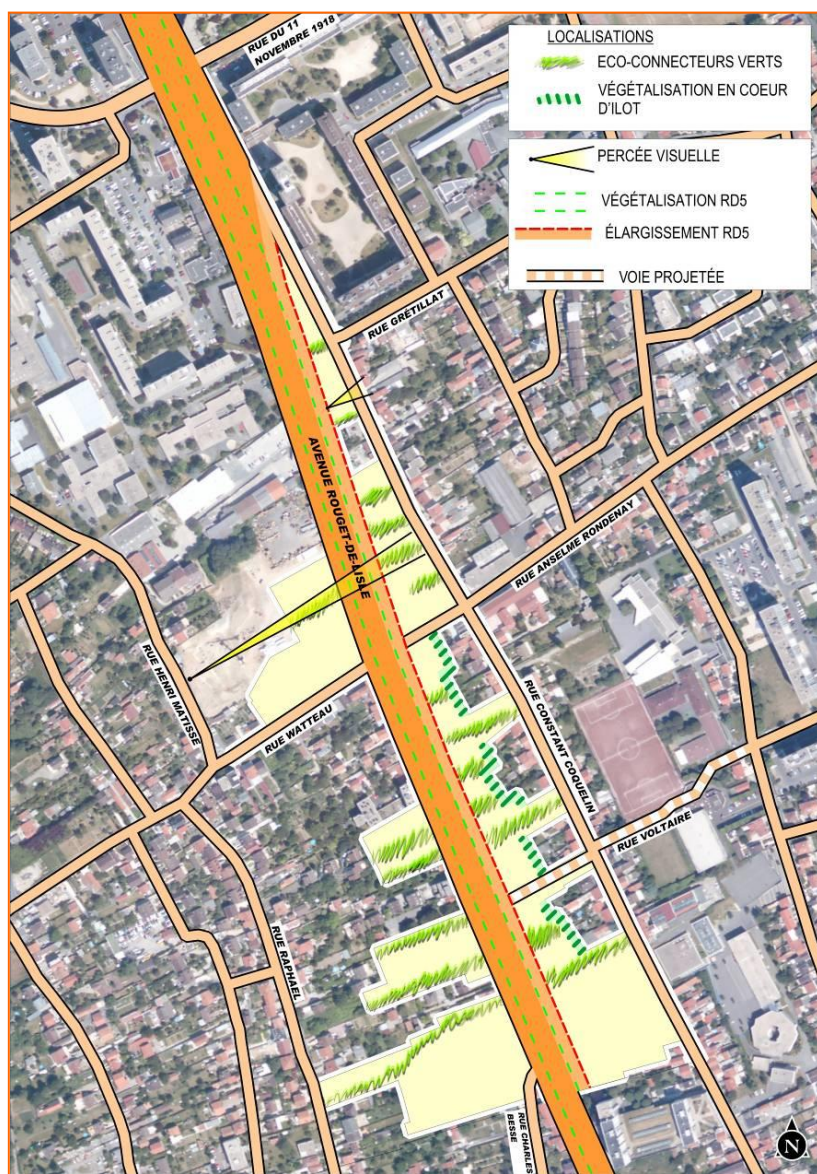
Les percées visuelles permettent de préserver des vues et perspectives valorisant le paysage et le relief du site. Ces percées ne font pas obstacle à l'édification de constructions mais nécessitent une conception architecturale particulière.

Les liaisons fonctionnelles transversales s'établissent par :

- la prolongation de la rue Voltaire depuis la rue Balzac, jusqu'à la RD5,
- des liaisons et cheminements ayant principalement pour objet de relier à la RD5 les voies parallèles (rue Constant Coquelin et rue Raphaël).

La densité végétale du site est renforcée par une végétalisation des cœurs d'îlot qui constitue également une transition entre les constructions le long de la RD5 et les tissus urbains environnants, en contrebas du projet.

La densité végétale du site est également accrue par les plantations le long de la RD5, ayant vocation à créer une voûte végétale.





### 4.1.6 Le dialogue entre espace public et bâti

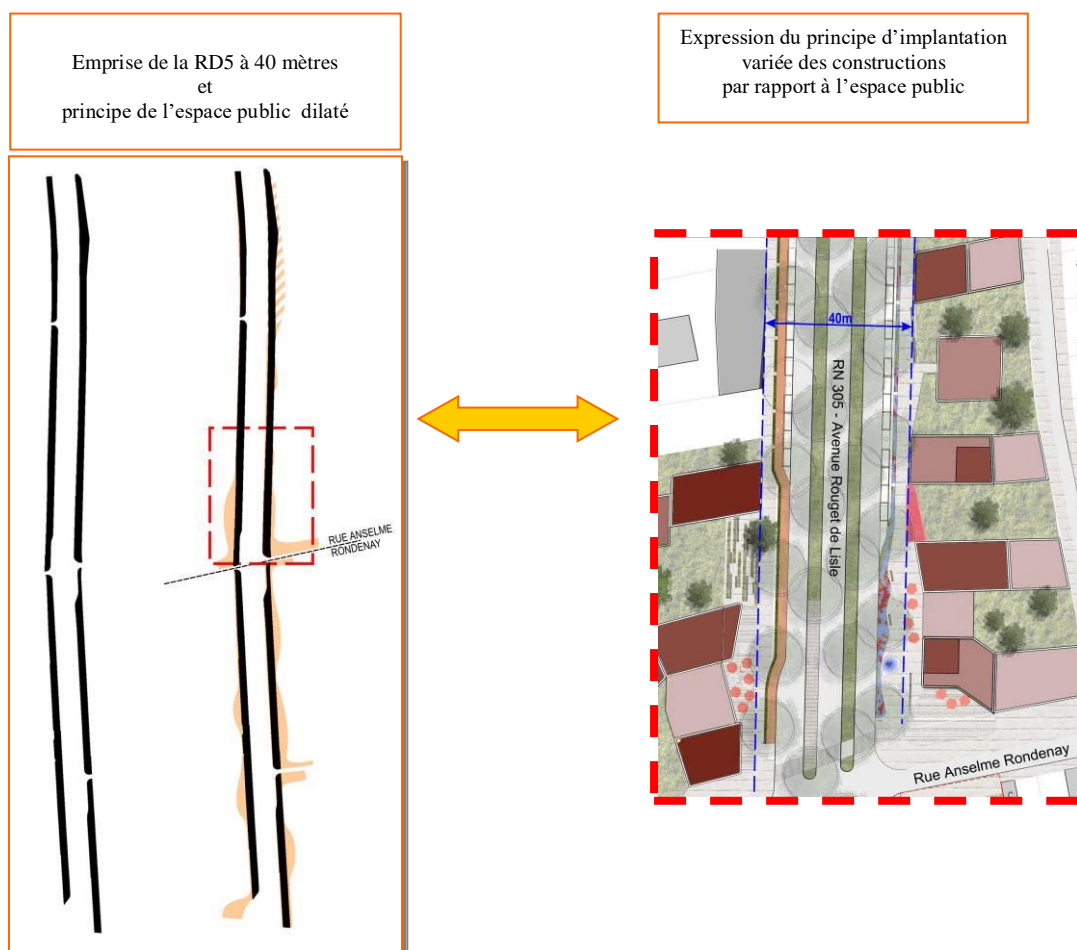
L'interface entre l'espace public bordant la RD5 et l'espace bâti constitue une caractéristique fondamentale du projet qui se décline en deux orientations :

- une dilatation ponctuelle de l'espace public ;
- une implantation du bâti diversifiée.

L'espace public de la RD5 a une emprise variable dont les dilatations accompagnent les lieux de convergence : l'entrée nord du site, les croisées de la RD5 avec la rue Anselme Rondenay et avec la rue Voltaire.

L'implantation des constructions est variée tant dans leur orientation que dans leur appui ou leur éloignement par rapport à l'espace public. Cette diversité a pour objectif de créer une dynamique autour de l'espace public dilaté.

Le long de la rue Constant Coquelin, les constructions sont en général implantées à l'alignement et en recul quand leur hauteur est supérieure à R+3 sauf en cas d'impossibilité liée à la faible profondeur des îlots dans la partie nord du site.



#### **4.1.7 Une recherche d'exemplarité environnementale**

Le projet s'intègre dans une démarche globale de développement durable visant notamment à concevoir un quartier performant sur le plan environnemental.

L'implantation d'un système de collecte pneumatique des déchets et de bornes enterrées pour la collecte du verre participe à la réduction des nuisances engendrées par la collecte et l'amélioration du cadre de vie des habitants. Dans ce sens, les constructions neuves de logements intègrent dans les halls d'entrée des bornes de collecte.

Pour répondre aux objectifs énergétiques du projet, l'utilisation des énergies renouvelables locales est favorisée, limitant ainsi les émissions de gaz à effet de serre liées à leur acheminement. Le choix de ces énergies est réalisé dans un souci d'intégration architecturale. Enfin, en présence d'un réseau de chaleur urbain, le raccordement à ce dernier est prévu pour répondre aux ambitions énergétiques du projet et dans une optique de mutualisation.

L'ambition environnementale se traduit également à travers le développement de la biodiversité en s'appuyant sur la stratégie paysagère qui vise à développer des éco-connecteurs et perméabilités vertes d'est en ouest en lien avec la Seine et le Parc des Lilas.

La qualité du traitement végétal du site constitue une garantie du renforcement de la biodiversité dans la ville. A ce titre, la conception du traitement végétal des espaces libres est fondée sur une composition alliant les trois strates végétales (arborée, arbustive et herbacée) et sur le choix d'espèces locales, excluant les espèces invasives.

Le parti pris en termes de gestion alternative des eaux pluviales y participe fortement. En effet, l'eau constitue un enjeu fort du projet à travers l'intégration des techniques de mise en œuvre d'une gestion alternative des eaux pluviales : intégration d'espaces de pleine terre permettant d'infiltrer les eaux pluviales ou de développer des techniques d'épuration par les plantes. L'implantation de toitures végétalisées contribue à cette gestion alternative et constitue un élément du paysage.

Dans le cadre de l'aménagement du projet, la création ou le renouvellement de réseaux constitue une opportunité, en permettant de réaliser les installations préalables à l'arrivée de réseaux de communication électronique, de la fibre optique dans le résidentiel (anticipation de l'enfouissement des fourreaux). La création du secteur destiné à accueillir une zone d'activités économiques doit également inclure l'intégration de moyens de communications électroniques.

## **5. LES ORIENTATIONS DANS LE DIFFUS**

---

## 5.1 SECTEUR « FRANGES EST DU PARC »

### 5.1.1 Contexte et enjeux

Ce secteur, situé au sud-ouest de la commune sur les flancs du Coteau, entre le Parc des Lilas et la RD5, est essentiellement composé de pavillons, implantés sur des parcelles en lanières.

Par sa situation dominante, dégagant des vues vers la Seine, par sa localisation entre le Parc des Lilas et la RD5, par son inscription dans le tracé de l'Arc-Sud, ce secteur a vocation à jouer un rôle de trait d'union entre plateau et vallée, entre parc et ville.

Il est couvert depuis 2005 par un périmètre d'étude. Les réflexions se poursuivent, notamment dans le cadre de l'engagement d'une étude sur la trame verte et bleue et l'Arc Sud.

### 5.1.2 Les orientations d'aménagement

#### • Des principes de liaison entre le parc des Lilas, la RD5 et vers la Seine :

- à l'ouest de la RD5, avec le traitement de voies dans la continuité de la trame verte qui ouvre la perspective de nouveaux cheminements,
- à l'Est de la RD5, avec la poursuite du maillage du quartier Balzac. Le prolongement des rues Olympes de Gouge et Voltaire permettra de relier les équipements scolaires, le square Blazac et plus loin le futur pôle multimodal des Ardoines,
- au nord du secteur, la création de cheminements apaisés facilitera l'accès aux équipements du quartier (halle des sports, groupe scolaire) et au parc des Lilas.

#### • Valoriser et amplifier la maille environnementale

- poursuivre le tracé de la coulée verte départementale qui doit, après avoir traversé le domaine Chérioux, se fondre dans le Parc des Lilas pour rejaillir vers la ville aux franges Est du Parc, dans la continuité du canal Fleuri ;
- faire de la voie Rubens l'interface paysagère entre parc et ville :
  - traiter, à terme, l'emprise nécessaire à l'élargissement de la voie Rubens comme une composante de la trame verte ;
  - concevoir l'implantation en recul des constructions, côté Est de la voie. Cette marge de recul significative doit, par son traitement paysager, à dominante végétale, participer à la création d'un vis-à-vis qualitatif face au parc. Il convient également que la conception des constructions intègre la topographie des lieux quant à leur implantation et leur volumétrie pour valoriser leur insertion et préserver la lecture du relief du coteau ;
  - aménager un espace de respiration à la croisée de la voie Rubens et de la rue Watteau. Il s'agit de valoriser ce point de rayonnement ouvert sur le parc vers le mail du canal Fleuri, offrant des vues vers la Seine et permettant une liaison vers la RD5, par la rue Watteau.
- rechercher des continuités de la maille environnementale dans la pente du coteau :
  - par un traitement de la voie Rodin dont les abords végétalisés doivent être favorisés par une implantation en recul des constructions et une végétalisation de l'espace entre bâti et voie ;
  - par la nécessité de préserver ou de créer des espaces végétalisés lors d'opérations de construction en concevant leur localisation pour qu'ils participent au maintien ou à la restauration de continuités végétales de direction Est-Ouest.

Il s'agit également de rechercher ces continuités à partir des espaces dits « éco-connecteurs » localisés sur le site Rouget de Lisle. Ces espaces, libres ou peu construits constituent des maillons de la maille environnementale et peuvent prendre différentes formes : espaces végétalisés, cheminements à dominante piétonne, terrasses végétalisées... Ils sont inconstructibles.

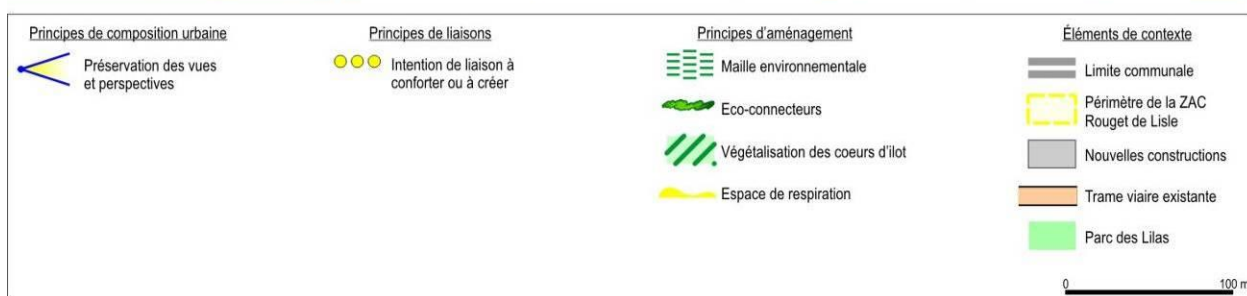
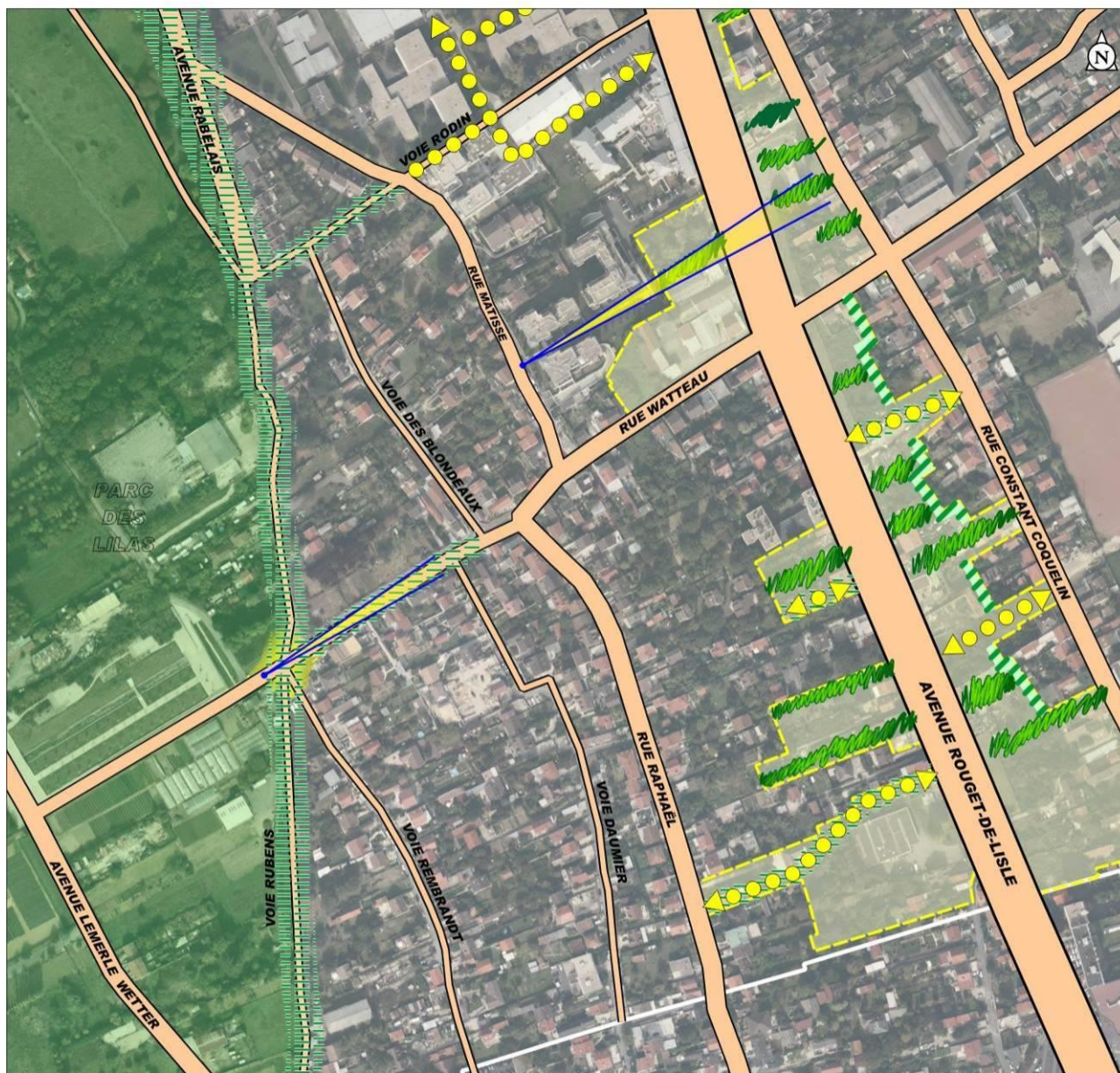
- ***Préserver et mettre en valeur les vues et perspectives depuis les Coteaux vers la Seine***

Il s'agit de révéler la topographie en dégagant des vues depuis le plateau vers la Seine.

Sur le tracé de ces vues les constructions, aménagements et plantations doivent être conçus pour préserver, voire valoriser, les perspectives visuelles vers la Seine.



SECTEUR "FRANGES EST DU PARC"



Nota :

Les orientations pour le secteur « Franges Est du Par » rejoignent celles définies pour le secteur « Rouget de Lisle » (figurant dans le présent document), les deux secteurs étant imbriqués et en continuité. Toutefois, pour le secteur Rouget de Lisle, seules les orientations graphiques relatives à la trame verte ont été reportées sur le schéma ci-dessus.

De plus, le schéma ci-dessus ne se substitue pas au schéma du secteur « Rouget de Lisle ».



## 5.2 SECTEUR CONSTANT COQUELIN/RONDENAY

### 5.2.1 Contexte et enjeux

Ce secteur est situé au sud-est de la commune, de part et d'autre de la rue Constant Coquelin, dans le prolongement Est de la ZAC Rouget de Lisle. Il s'étend depuis la limite communale au sud, jusqu'au croisement entre la rue Constant Coquelin et la rue Anselme Rondenay au nord.

La rue Constant Coquelin constitue, compte tenu de ses caractéristiques, une entrée de ville qui doit demeurer apaisée par la volumétrie des constructions qui la bordent.

Sa rive Ouest est concernée par le périmètre de la ZAC Rouget de Lisle qui la borde selon plusieurs séquences discontinues. Ce secteur est également concerné par l'élargissement de la rue Anselme Rondenay et le prolongement de la rue Voltaire, entre la rue Constant Coquelin et l'avenue Rouget de Lisle à l'ouest.

Les orientations d'aménagement ont pour objectifs d'organiser la morphologie urbaine, sur ce secteur de la rue Constant Coquelin, selon deux axes essentiels :

- moduler la hauteur des constructions en cohérence avec un épannelage dégressif prévu dans la ZAC, de l'avenue Rouget de Lisle vers la rue Coquelin, en tenant compte de la topographie des lieux et de la préservation des caractéristiques morphologiques de la rue Constant Coquelin, bordée de constructions relativement basses,
- prévoir des continuités de la trame verte depuis l'avenue Rouget de Lisle jusqu'à la rue Constant Coquelin et même au-delà du côté Est de la rue.

### 5.2.2 Les orientations d'aménagement

#### • La trame verte

Le principe général est de constituer une trame d'espaces libres et paysagers, qui compose la structure de l'organisation du bâti et son aération, en continuité avec les espaces paysagers de la ZAC Rouget de Lisle (cf. chapitre 4 les orientations relatives à la ZAC).

La trame verte dans ce secteur se décompose en trois types d'espaces libres de nature différente :

#### - les percées visuelles et paysagères

Ces espaces, libres de construction, sont destinés à être aménagés en espaces verts, au sens des dispositions du titre 1 du règlement du PLU, pour 70 % au moins de leur superficie.

#### - Les franges végétalisées

Ces espaces inconstructibles, sont destinés à demeurer en pleine terre et à être végétalisés au sens des dispositions du règlement du PLU. Ils remplissent également une fonction d'aération du tissu en créant des espaces de retrait entre les constructions favorables à l'ensoleillement des logements et également à celui des terrains libres voisins.

#### - les espaces de retrait

Ces espaces imposent un retrait des constructions par rapport à limite du périmètre de la ZAC.

Ces espaces doivent être aménagés dans une conception globale du projet et recevoir un traitement paysager (au sens des dispositions du règlement du PLU) de qualité qui peut supporter une circulation automobile.

Ces trois types d'espaces peuvent être conçus pour accompagner des cheminements piétonniers dans une recherche de continuités de parcours dans l'ensemble du quartier.

**• L'implantation et l'emprise des constructions**

Le schéma des orientations ci-après spatialise des espaces potentiels d'implantation des constructions. Toutefois, les constructions ne peuvent y être implantées que dans le respect du coefficient d'emprise au sol des constructions fixé, par rapport à leur terrain d'assiette, par le règlement.

Les constructions le long de la rue Anselme Rondenay et de la rue Voltaire prolongée doivent être implantées dans le respect des emplacements réservés correspondant à leur aménagement (cf. annexe au règlement - document 4.2.a).

**• La hauteur des constructions**

Le schéma des orientations ci-après précise la hauteur maximale des constructions, qui est appréciée selon les modalités de calcul fixées par le règlement du PLU.

**Un épannelage dégressif d'ouest en est, en continuité avec la ZAC**

Le principe général est d'organiser un épannelage des hauteurs des constructions qui s'organise de façon dégressive d'Ouest en Est :

- R+4, dans la profondeur des terrains à l'ouest de la rue Coquelin,
- R+2+ attique, en bordure Ouest de la rue Coquelin (l'attique concerne la façade des constructions implantée le long de la rue Coquelin),

Dans les "espaces de modulation des hauteurs" indiqués sur le schéma des orientations, une transition adaptée de la volumétrie des constructions doit être recherchée pour gérer la différence de niveau de façon harmonieuse. Dans ces espaces les constructions peuvent avoir une hauteur atteignant R+3 ou de R+4.

- R+2, pour les terrains situés sur la rive Est de la rue Coquelin.

**Des volumétries des constructions plus accentuées le long des axes Est-Ouest en liaison avec la ZAC**

En bordure de la rue Voltaire, afin de marquer un front urbain plus fort compte tenu des 17 m de largeur de la voie, la hauteur des constructions est plus importante d'un niveau :

- R+3 à l'angle de la rue Coquelin et de la rue Voltaire,
- R+5 en remontant la rue Voltaire vers l'avenue Rouget de Lisle, au-delà de la profondeur du premier front bâti le long de la rue Coquelin.

Le long de la rue Anselme Rondenay, la hauteur maximale des constructions est de R+3 +attique, dans la continuité des hauteurs autorisées le long de cette voie.

**Des hauteurs intermédiaires le long de la rue Anselme Rondenay (dans la limite du périmètre de l'orientation)**

Bien que l'élargissement de rue Anselme Rondenay soit prévu avec une grande largeur, compte tenu de sa situation en particulier en liaison entre la ZAC Rouget de Lisle et le cœur de ville, il convient de prendre en compte la topographie du site et de la hauteur des constructions qui la bordent. Aussi, la hauteur des constructions, en limite de la rue Rondenay et la rue Coquelin, ne doit pas dépasser des gabarits de R+3+attique.

- **Le traitement des toitures**

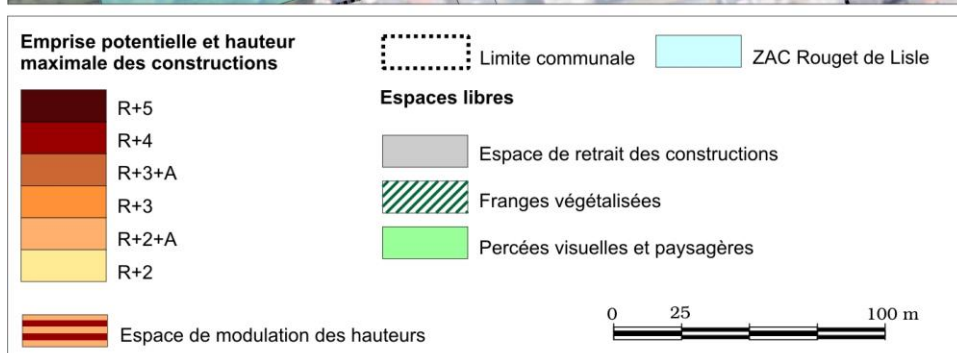
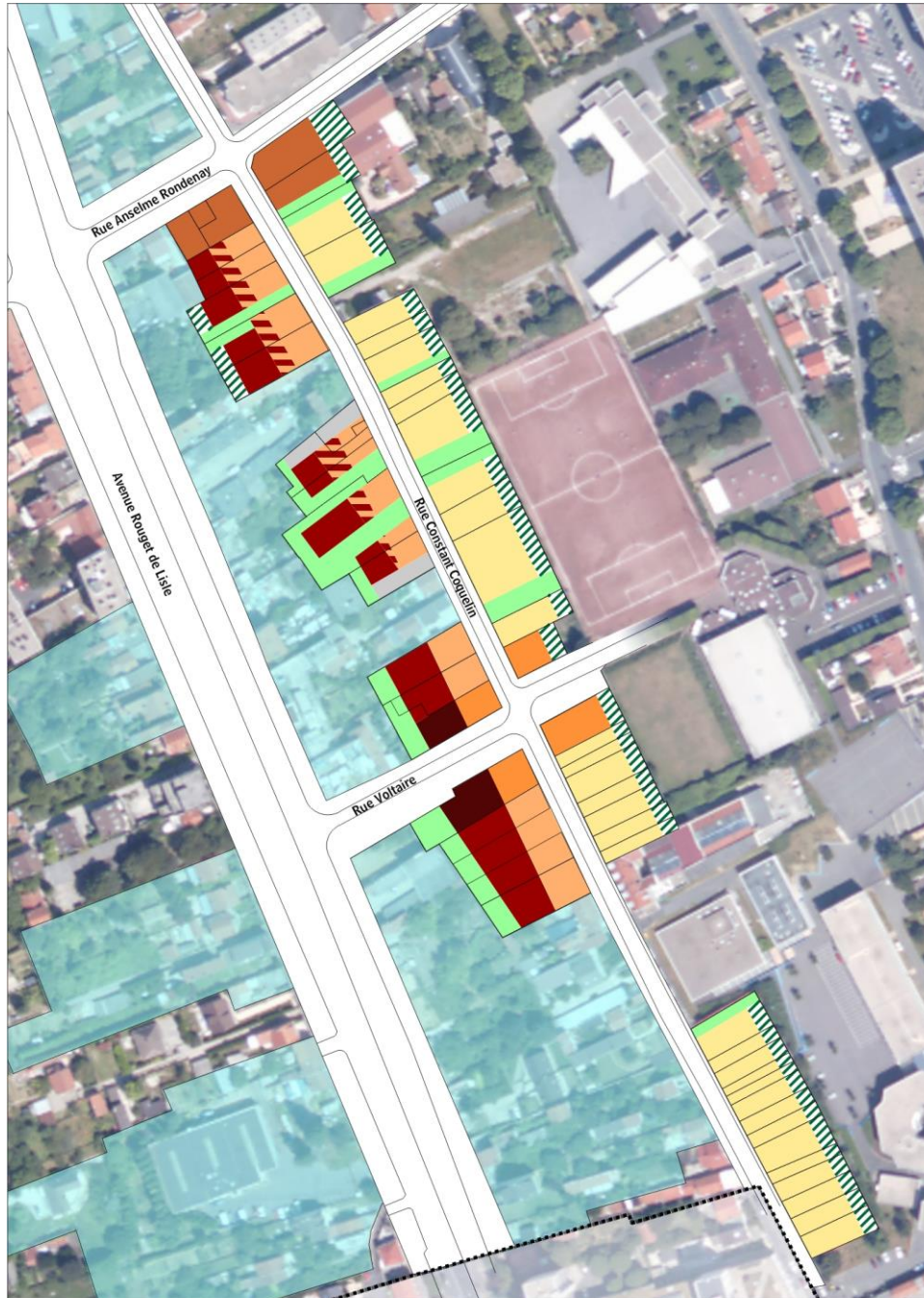
Compte tenu de la topographie des lieux, de la conception générale de la hauteur des constructions qui décroît avec la pente du terrain et des espaces libres organisés de façon transversale qui créent des vues depuis l'avenue Rouget de Lisle, les toitures des constructions sont destinées à être vues et doivent donc être conçues et traitées pour participer à la composition paysagère du site.

Si les toitures végétalisées sont encouragées, tout autre traitement doit par le choix des matériaux employés et par l'habillage des éléments de superstructure émergents engendrer une composition esthétique et pérenne.

- **Une conception architecturale privilégiant le bioclimatisme**

Le choix d'implantation des constructions et de leur volumétrie doit être guidé par la recherche d'un confort des logements bénéficiant d'une double exposition.

SCHEMA D'ORIENTATIONS DU SECTEUR "CONSTANT COQUELIN/RONDENAY"



## 5.3 SECTEUR « 8 MAI 1945 - GRAND ENSEMBLE OUEST »

### 5.3.1 Contexte et enjeux

Le secteur s'étend de part et d'autre de la RD5, axe majeur traversant Vitry, avec à l'ouest le Grand Ensemble Ouest, à l'est le secteur du 8 mai 1945. Ils bénéficient tous deux d'une bonne desserte en transport en commun grâce à la ligne de bus 183 en site propre qui emprunte la RD5 et deviendra à terme une ligne de tramway.

Ces deux sites accueillent une part importante de la population et des logements vitriots. Ils disposent également de nombreux équipements (groupes scolaires, crèches, collège, clinique, équipements sportifs...).

Le secteur du Grand Ensemble Ouest présente quelques dysfonctionnements notamment en termes d'accessibilité aux différents équipements. Le secteur du 8 mai 1945 est principalement composé de grands îlots résidentiels ou d'emprises d'équipement dont la traversée est parfois difficile. Les orientations ont pour objectifs de :

- développer les liaisons Est-Ouest et Nord-Sud,
- valoriser les espaces publics,
- poursuivre la maille environnementale qui descend du parc des Lilas vers la Seine,
- préserver les vues et les perspectives.

### 5.3.2 Les orientations d'aménagement

#### • Développer les liaisons Est-Ouest et Nord-Sud

Dans ce secteur l'orientation vise à conforter et renforcer le maillage des voies afin de faciliter les déplacements dans la ville, vers les transports en commun (sur la RD5 et gare des Ardoines), vers les équipements..., mais aussi de créer des cheminements :

##### - à l'ouest de la RD5

La création de nouvelles liaisons permet une meilleure desserte des équipements et la traversée des ensembles résidentiels. Ces liaisons ont également pour objectif de faciliter le cheminement vers le parc des Lilas.

##### - à l'est de la RD5

Le principe est de relier la RD5 aux Ardoines. Les nouvelles liaisons permettront l'ouverture et la desserte des grands îlots.

Les principes de liaisons exprimés dans cette orientation ont également pour objectif de faciliter le franchissement de la RD5 en confortant le cheminement reliant la voie Rodin à l'Ouest et la rue Grétilat à l'Est.

#### • Valoriser les espaces publics

La confortation du maillage pour faciliter les cheminements, se double d'une orientation qualitative visant à valoriser les parcours.

Les « espaces de respiration » localisés sur le schéma constituent des espaces qui nécessitent un traitement :

- **l'avenue du 11 novembre 1918**, le long de laquelle, côté sud, des aménagements de l'espace public et privé pourraient être conjugués pour préserver un large espace ouvert. Il en est de même le long de la rue Louis Marchandise et de l'avenue du 8 mai 1945,
- **au nord, rive Ouest de la RD5**, il s'agit de prévoir un recul des constructions afin de créer un espace de qualité (public/privé) qui fasse écho à la création d'un mail, en vis-à-vis sur la rive Est de la RD5. Cet espace de respiration se retourne au sud, sur la rue Capra et au Nord de la rue de la petite Sausserie,
- **l'entrée du parc avenue Rabelais**, au débouché de la rue Pierre Marie Curie, a un caractère peu marqué, alors que l'espace public disponible est large. L'ensemble de cet espace, entre ville et parc, constitue un lieu d'interface qu'il convient de mettre en valeur.



**• Poursuivre la maille environnementale qui descend du parc des Lilas vers la Seine**

Le principe de maille environnementale a pour objectif de créer des liens entre les différents espaces verts de la commune. La maille participe à l'amélioration du cadre de vie des vitriots. Elle peut prendre différentes formes.

A l'ouest la maille assure la transition entre le parc des Lilas et le quartier du Grand Ensemble Ouest. Elle se poursuit en empruntant :

- les rues de la petite Saussaie et Camille Groult pour rejoindre le parc Joliot Curie. Ces voies doivent être accompagnées d'une noue acheminant l'eau dans le bassin du parc Joliot Curie,
- la rue Pierre et Marie Curie à l'Ouest de la RD5 puis, sur l'autre rive, l'avenue Albert Thomas devenant l'avenue du 8 mai 1945.

La réalisation du mail le long de la RD5, accompagnera cette artère centrale, par un élargissement de l'espace public, en décalant le front bâti.

Par ces cheminements, la maille environnementale réduit la coupure urbaine créée par la RD5 et facilite l'accès aux transports en communs et aux commerces situés le long de cette voie.

Les sentes le long des parcs Joliot Curie et Daniel Féry offrent des parcours piétons de qualité.

**• Préserver les vues et les perspectives**








Rue Camille Groult est identifiée une vue vers le clocher de l'église Saint Germain. De plus, le déplacement des serres municipales permettra l'agrandissement du parc Joliot Curie et renforcera la perspective vers l'église.

Rue Pierre et Marie Curie est identifiée une percée visuelle depuis la RD5 vers le parc des Lilas, sur une des entrées du parc.

L'identification de ces vues implique que tout aménagement, construction ou plantation projeté ne fasse pas obstacle à leur préservation.

SECTEUR "8 MAI 1945 / GRAND ENSEMBLE OUEST"



<p><b>Principes de composition urbaine</b></p>  <p>Préservation des vues et perspectives</p>	<p><b>Principes de liaisons</b></p>  <p>Liaison existante à conforter</p>  <p>Liaison à créer</p>	<p><b>Principes d'aménagement</b></p>  <p>Maille environnementale</p>  <p>Espace de respiration</p>	<p><b>Éléments de contexte</b></p>  <p>Trame viaire existante</p>  <p>Parcs et squares</p>
---	---	---	--

0 200 m

## 5.4 SECTEUR « LAGAISSE-STALINGRAD-CLEVEAUX »

### 5.4.1 Contexte et enjeux

Ce secteur, situé au nord de la commune, sur les deux rives de la RD5, s'inscrit pour partie sur les flancs du Coteau.

Cette partie nord de la RD5 qui marque l'entrée sur le territoire vitriot, est en cours de requalification avec l'opération d'aménagement Concorde-Stalingrad dont les dernières réalisations s'achèveront prochainement. L'orientation sur le secteur Lagaisse-Stalingrad-Cléveaux vise à poursuivre le travail de requalification engagé.

Il s'agit de :

- anticiper les mutations foncières,
- gérer l'épannelage des constructions entre la RD5 et la rue Jules Lagaisse,
- faciliter la traversée de la RD5 et les liaisons est-ouest,
- poursuivre la continuité de la maille environnementale,
- préserver les vues et perspectives sur le terrain des Cléveaux.

### 5.4.2 Les orientations d'aménagement

#### • **Anticiper les mutations potentielles d'espaces**

L'orientation a pour objectif d'encadrer la mutation future de grandes parcelles qui accueillent aujourd'hui exclusivement de l'activité économique (Leroy Merlin), sans faire obstacle à l'activité existante et à ses besoins de fonctionnement.

Il s'agit, en cas de mutation, de définir un cadre urbain visant à :

- garantir une mixité avec la possibilité de créer des logements mais également d'accueillir des activités économiques ;
- prévoir la traversée de l'îlot par la création de voies qui s'inscrivent dans le maillage général de la ville et facilite les liaisons est-ouest et nord-sud ;
- poursuivre la continuité de la maille verte par la création de cheminements dans le prolongement de sentes existantes.

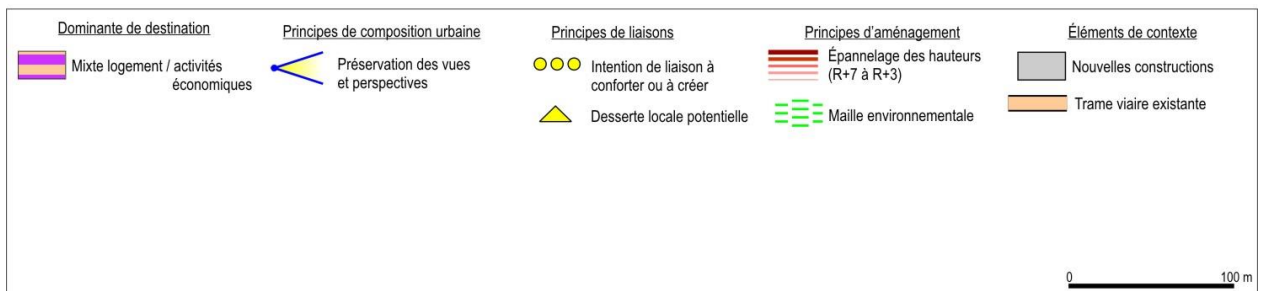
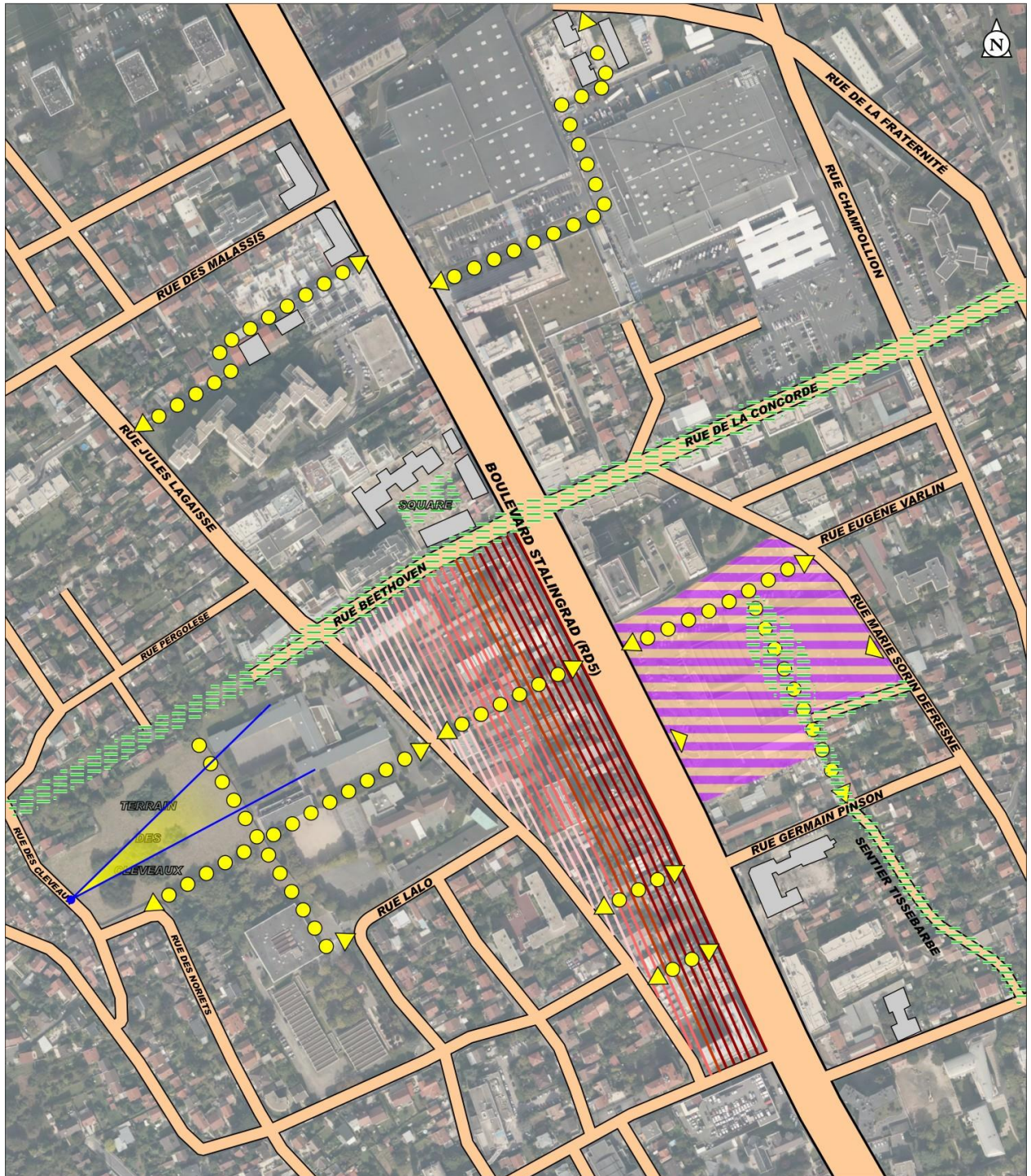
#### • **Gérer l'épannelage des constructions entre la RD5 et la rue Jules Lagaisse**

L'orientation du secteur situé entre la RD5 et la rue Jules Lagaisse vise à moduler les hauteurs des constructions pour une meilleure insertion des projets dans leur environnement.

Les constructions le long de la RD5 peuvent atteindre une hauteur de l'ordre de R+7, en cohérence avec le tissu environnant. La hauteur des constructions s'abaisse progressivement, dans la profondeur de l'îlot, pour atteindre des hauteurs de l'ordre de R+3 le long de la rue Jules Lagaisse.



SECTEUR "LAGAÏSSE-STALINGRAD-CLEVEAUX"



**• Faciliter la traversée de la RD5, les liaisons est-ouest et nord-sud**

La RD5, axe structurant de la commune traverse le territoire du nord au sud et engendre une coupure dans le paysage urbain. L'orientation d'aménagement a pour objectif de créer un maillage est-ouest facilitant la traversée de la RD5 et venant compléter le réseau existant parfois insuffisant. Il s'agit de :

- créer des sentes piétonnes permettant de rejoindre la RD5 et les transports en commun ;
  - des cheminements reliant la rue Jules Lagaisse et les équipements scolaires à la RD5,
  - le prolongement de la rue Eugène Varlin venant en réponse aux cheminements partant du terrain des Cléveaux jusqu'à la RD5,
- poursuivre la liaison créée dans le cadre de l'opération fraternité et relier le quartier du Fort au pôle commercial de la RD5 et aux stations de transports en commun.

**• Poursuivre la maille environnementale**

La réalisation d'une maille environnementale concrétise les objectifs fixés par le PADD visant à développer la trame verte de Vitry. Le secteur « Stalingrad-Lagaisse-Cléveaux » participe à la mise en place de la maille environnementale qui peut se traduire par la plantation d'arbres d'alignement, l'aménagement de cheminements qui structurent l'espace public et participent directement à la qualité du cadre de vie des habitants. Il s'agit de :

- faire courir la maille environnementale dans le prolongement de la rue Beethoven et jusqu'à la rue des Cléveaux pour créer un cheminement qui permette de se rendre de la RD5 à Villejuif grâce à un espace public confortable qui s'intègre et met en valeur le paysage du coteau ;
- prolonger la maille qui descend du Coteau par la rue de la Concorde ;
- requalifier et prolonger le sentier Tissebarbe par un traitement qualitatif particulier ;
- réaliser le square Ludwig van Beethoven dans le cadre de l'opération Concorde Stalingrad.

**• Préserver les vues et perspectives sur le terrain des Cléveaux**

La vue identifiée depuis la rue des Cléveaux vise à préserver les perspectives dégagées vers l'Ouest.

La préservation de cette vue suppose que tout aménagement, construction ou plantation projetée ne constitue pas un obstacle pour sa préservation.



## 5.5 SECTEUR DU « PORT A L'ANGLAIS »

### 5.5.1 Contexte et enjeux

Situé au nord de la commune, entre deux sites de l'Opération d'Intérêt National (les Ardoines au Sud, Ivry Confluence au Nord) et en bordure de la Seine, ce secteur est actuellement couvert par un périmètre d'étude qui cessera de produire ses effets en 2015.

L'objectif est de poursuivre les études en cours sur la partie nord du secteur, le quartier Blanqui.

Les orientations d'aménagement pour ce secteur s'inscrivent dans la continuité des projets déjà réalisés (opération publique du Port à l'Anglais et opération des Docks, qui s'achèvent) et ont pour objectif de :

- réaménager et rendre attractives les berges de Seine,
- poursuivre le maillage du quartier qui se situe entre Seine et Gare,
- maintenir une mixité entre activités économiques et habitat.

### 5.5.2 Les orientations d'aménagement

#### • **Réaménager et rendre attractives les berges de la Seine**

Le quartier du Port à l'Anglais bénéficie de la présence de la Seine qui constitue un atout majeur. Le fleuve représente un enjeu d'ouverture est-ouest du quartier qui est en mutation depuis plusieurs années.

La localisation d'une maille environnementale sur les berges de la Seine a pour objectif de « renaturer » les bords de Seine aujourd'hui peu fréquentés par les vitriots. La maille environnementale ne fait pas obstacle, d'une part à la remise en service des estacades sur les berges du fleuve, pour mettre en œuvre un fret fluvial et d'autre part à la réalisation d'aménagements pour l'accueil du public notamment.

Le réaménagement des quais, amenés à devenir un lieu de promenade et de détente pour les riverains, s'inscrit dans la continuité du square Charles Fourier, récemment achevé.

La maille environnementale se poursuivra vers l'ouest et pénétrera à l'intérieur du quartier par :

- la rue du Port à l'Anglais dont près de la moitié de l'emprise sera dédiée aux circulations douces (piétons et cycles) ;
- la rue Charles Fourier, vecteur d'un flux important lié à la desserte des nombreux équipements implantés sur son parcours.

Le réaménagement de ces voies a également pour objectif de faciliter les déplacements vers la Seine et la Gare du RER C.

Un traitement particulier sera apporté au carrefour Anatole France/Port à l'Anglais qui marque l'entrée sur le territoire Vitriot.

#### • **Poursuivre le maillage du quartier**

Les constructions récentes dans le quartier ont permis la création de nouvelles voies de desserte (rue Marguerite Duras et rue Saint-Simon). Le principe de l'orientation est de poursuivre le maillage permettant ainsi un meilleur accès aux équipements situés le long de la rue Charles Fourier.

SECTEUR "PORT À L'ANGLAIS"

