

ÉTABLISSEMENT
PUBLIC
D'AMÉNAGEMENT

ORLY
RUNGIS
SEINE
AMONT



LES ARDOINES

SECTEUR GARE ARDOINES

MERCREDI

27

AVRIL

2011

RÉUNION PUBLIQUE DE CONCERTATION
COMPTE-RENDU



RER Vitry-sur-Seine



Pont du Port à l'Anglais

Centrale thermique

0
500 m
1 km

RER Les Ardoines

LES ARDOINES
SECTEUR
GARE ARDOINES

La Seine

A86

Occupation géographique, UR Conception, Julien Maréchal, Photo aérienne, IGN, Informations, Paris, Eau

1. Introduction : rappel du contexte et des objectifs de la concertation	7
2. Présentation du projet des Ardoines, projet phare de l'OIN Orly Rungis – Seine Amont	10
3. Présentation du plan-guide des Ardoines	13
4. Echanges avec la salle	17
Questions et remarques des participants	17
Deuxième série de questions et remarques	19
5. Présentation des modalités de concertation sur la ZAC Gare Ardoines	24
Conclusion de Monsieur Le Maire	25

Cette première réunion a réuni près de 100 personnes.

Intervenants :

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

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

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

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

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

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

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

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

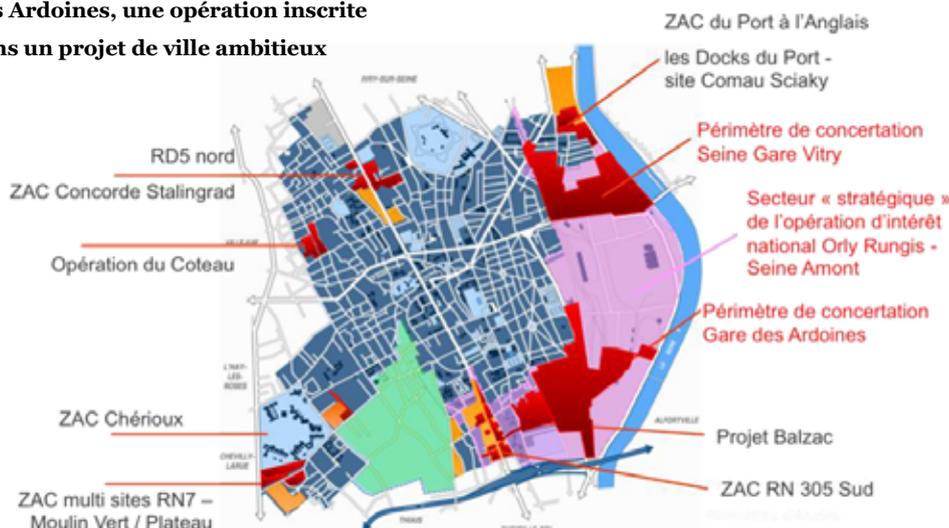
Sur les Ardoines, il s'agit de s'appuyer sur les opportunités foncières importantes qui existent sur le secteur. De nombreux terrains vont muter, notamment les terrains délaissés par la SNCF quand les ateliers d'entretien ont disparu, les terrains de l'ancienne centrale, et toute une série de plus ou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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Il reste des choses à négocier :

- il y a un accord avec la SNCF sur l'utilisation de ses terrains qui doit se traduire par des ventes concrètes de terrains
- la disparition du stockage d'hydrocarbures de BP
- réflexions avec EDF sur la centrale à charbon - conforme aux normes actuelles, mais, vieillissante - qui devra disparaître. Il est prévu qu'ils procèdent à son démontage à partir de 2015. Il faudra alors produire de l'électricité et donc trouver une nouvelle génération de centrale qui sera vraisemblablement à gaz. Il est sûr que la future installation prendra moins de place : environ 30 ha appartenant à EDF pourront donc être utilisés pour de nouvelles implantations de logements ou d'activités économiques

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

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

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

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

2. Présentation du projet des Ardoines, projet phare de l'OIN Orly Rungis – Seine Amont

Yannick Le Meur, directeur général adjoint de l'EPA Orly Rungis – Seine Amont :

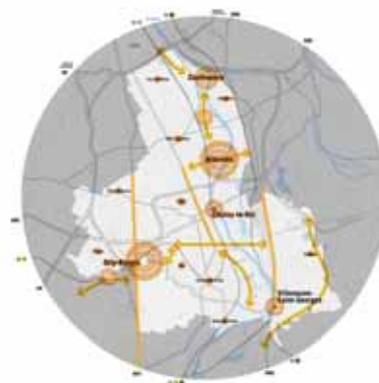
Pour compléter l'introduction de Monsieur le Maire, je souhaite vous présenter le rôle de l'Etablissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont. L'État a mis en place une Opération d'Intérêt National il y a quelques années en lien étroit et avec l'accord des communes, manifestant ainsi son intérêt à transformer ce grand territoire. Ce territoire mobilise autour de l'État, la Région, le Département et les 12 communes de façon concertée à son développement. L'Etablissement public d'aménagement

Orly-Rungis-Seine-Amont, que je représente ici, et dont certains de ses collaborateurs sont présents parmi vous, a pour responsabilité avec les maires, la Région et le Département de concevoir un projet d'ensemble qui reçoive l'agrément de chacun d'entre eux.

L'Etablissement public a également pour mission de trouver des accords entre chacune des parties afin de mener à bien ces projets lorsque toutes les conditions sont réunies.

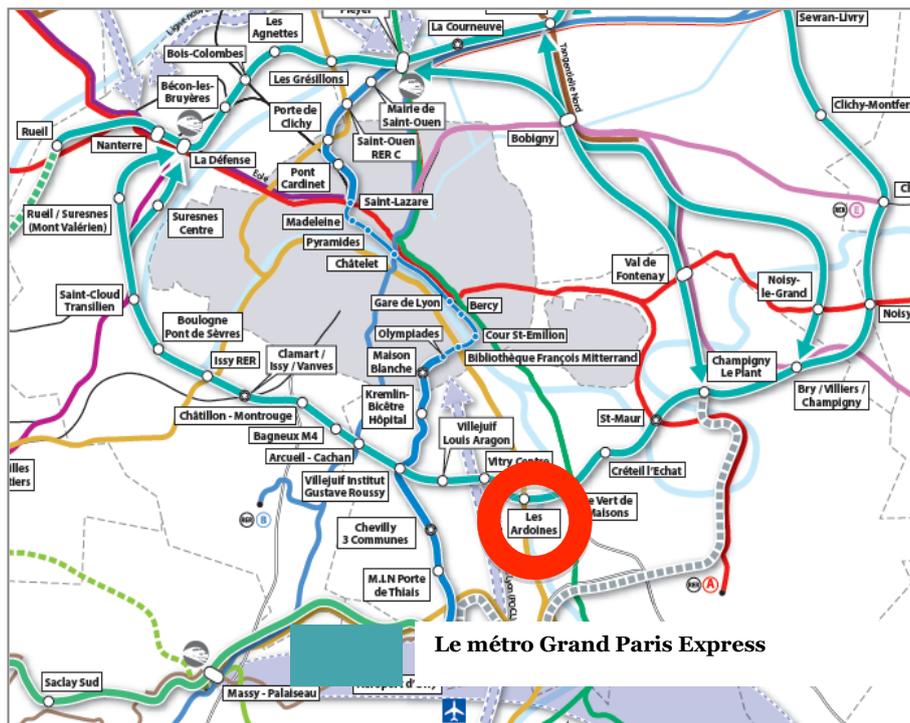
Ce soir nous cernerons l'importance du site des Ardoines comme lieu de développement stratégique pour l'ensemble du territoire de l'Opération d'Intérêt National. C'est un site avec des capacités de développement au moins comparables à celles du pôle d'Orly. C'est un site où le fleuve demeure un élément déterminant pour son devenir. La Seine possède beaucoup d'atouts, mais demeure un obstacle car elle est très difficile à franchir.

Un élément majeur que Monsieur le Maire a longuement commenté et qui nous amène aujourd'hui à débattre de l'avenir de votre ville est l'arrivée d'un nouveau schéma de transport. Ce schéma lie, par un grand périmètre, l'ensemble des villes de banlieue autour de Paris. En termes de dynamique de développement cela signifie qu'un site comme Vitry qui est aujourd'hui essentiellement lié au marché du travail de Paris et plus résiduellement à l'aéroport, se verra, grâce à ce système de transport, lié au marché de l'emploi de Marne-la-Vallée, d'Issy-les-Moulineaux ou du nord des Hauts-de-Seine.



Le territoire de l'Opération d'Intérêt National

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



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

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

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



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

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

Nous devons relever 5 grands défis :

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

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

3. Présentation du plan-guide des Ardoines

David Mangin, urbaniste, Agence Seura

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

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

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

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

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

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

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

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

Une autre question se résume ainsi : Comment passer de « Vitry sur Seine » à

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

Le plan guide : Profiter de la desserte des deux gares



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

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

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

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

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

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

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

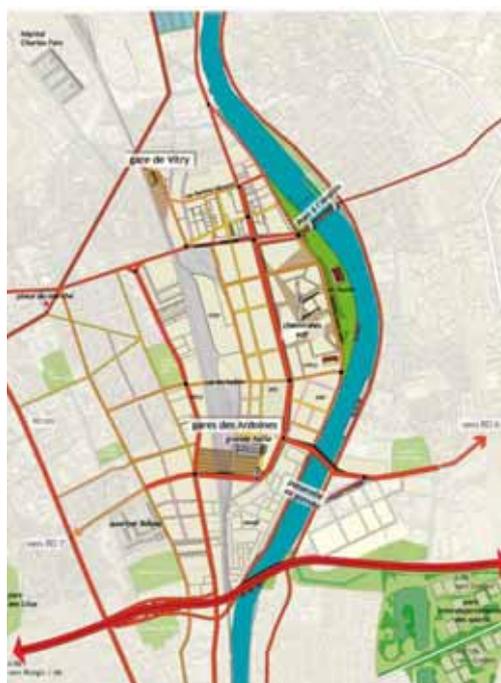
La troisième ligne de force est de créer un système de maillage et un réseau de rues comme le montre ce plan.

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

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

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

Le plan guide : Intégrer les Ardoines dans la ville



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

- **Les deux cheminées d'EDF** : Il est proposé de les garder car elles constituent des repères utiles et symboliques dans la région et de développer autour des logements.
- **La grande halle de la SNCF** en face de Sanofi : Nous avons proposé à la société du Grand Paris qui est chargée de construire l'ensemble du réseau et de ses gares, d'y aménager la future grande gare des Ardoines (en faire une entrée du grand système de transport à venir) et d'y accueillir différentes activités qui restent à définir (activités culturelles, commerciales, scientifiques, de loisirs, etc).



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

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

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



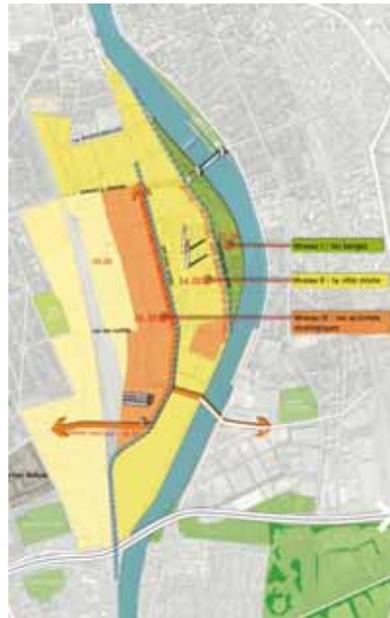
Le cinquième point de force est d'améliorer la qualité environnementale et paysagère d'un site d'activités et de réduire les risques.

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

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

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

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



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

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



Vision de l'entrée du site d'EDF



4. Echanges avec la salle

Questions et remarques des participants

Philippe Le Squeren, membre du collectif d'artistes 6BIS, installé le long de la voie ferrée dans la zone du projet : Le projet prend en compte de nombreuses contraintes. Mais nous on se demande ce que l'on va devenir ? Le projet prend-t-il en compte / intègre-t-il la création artistique ? Finalement, devons-nous partir le plus loin possible ?

Réponse de M. Le Maire

Ce n'est pas de la place des artistes dont il s'agit... Vitry poursuit sa démarche importante de contribution des arts dans la ville. Dans le cas présent, on est dans une situation particulière : vous avez loué des locaux avec un bail précaire à la SNCF et je n'ai pas les clés pour répondre à vos préoccupations. Vitry est une ville ouverte à de nombreux artistes et qui continue à avoir une activité de création importante.

André Brunel, habitant du quartier : Concernant le plan guide, on souhaite redonner vie à la Seine, ce qui était le cas dans les années 50/60 (les promenades étaient très fréquentées).

Le concept de « ville passante » développé par David Mangin est mal compris par les gens puisqu'ils l'entendent comme une ville où l'on ne fait que passer.

Je conçois que Vitry s'inscrit dans le Grand Paris mais je souhaiterais que Vitry soit fait pour les Vitriots, que Vitry soit une ville où l'on reste et non une ville dortoir. Il faut donc développer l'ensemble des services, commerces... dans la ville.

A Vitry, il faudrait d'abord concevoir l'espace public avant de construire les bâtiments car la ville va évoluer (en privilégiant de petits bâtiments pour pouvoir les faire évoluer). Il faut construire la ville pour les générations futures et donc anticiper les évolutions de la population, notamment créer des cliniques pour personnes âgées. Par ailleurs, il faudrait que l'ensemble des bâtiments neufs prenne en compte les cibles de la HQE (Haute qualité environnementale).

Enfin, je suis d'accord avec l'idée de la coulée verte avec des vues sur la Seine.

Réponse de M. Le Maire

Je partage votre remarque : Nous voulons travailler pour les Vitriots, et une des caractéristiques des deux derniers recensements sur Vitry est que les gens ne partent plus de Vitry à l'arrivée de leur 2ème enfant (avant, les Vitriots étaient contraints de quitter leur ville pour aller s'installer loin de Paris). Aujourd'hui, nous assistons à du « patriotisme municipal », comme le disent les sociologues. Une forte proportion de la population reste d'un recensement sur l'autre. C'est un phénomène nouveau, auquel nous travaillons depuis plusieurs années : répondre aux besoins de logements. Pendant longtemps, les gens logés dans les nombreux appartements et maisons vieillissants et souvent petits ne trouvaient pas de réponse satisfaisante pour loger toute leur famille. Ils quittaient Vitry pour la grande couronne (vers l'Essonne, voire la Seine-et-Marne). On est en train d'essayer de corriger cela : c'est

pour cela qu'il faut travailler à la fois l'emploi et le logement pour les Vitriots actuels et les Vitriots à venir.

Si on développe plusieurs milliers d'emplois, il y aura une augmentation de la demande de logements de la part des salariés, qui souhaitent se rapprocher de leur travail. En effet, les déplacements ont un coût de plus en plus important à la fois pour les gens mais aussi pour la collectivité. Les nuisances principales aujourd'hui à Vitry proviennent des 5 000 voitures qui viennent stationner chaque jour.

Sur la question de la HQE, sans rentrer dans le débat, je suis sûr que, dans tous les cas, il est préférable que les bâtiments le soient. A Vitry, tous les nouveaux bâtiments prendront en compte les exigences environnementales.

Aujourd'hui, on va moins sur les bords de Seine (sauf les habitués comme les pêcheurs par exemple), mais pourtant, hormis au niveau de Sanofi, on peut se balader en bord de Seine quasiment jusqu'à Ivry (il y a seulement 2 obstacles à contourner) : il faut améliorer cette liaison pour avoir une promenade continue. Pour les vélos, la piste cyclable existe (elle n'est pas toujours en bon état). Pour les piétons elle existe aussi et est très agréable (notamment au port à l'anglais) mais elle est moins connue.

Jean-Louis Rohou, chef d'entreprise sur les Ardoines (Harpa SA, 140 emplois)

Nous sommes directement impactés par le projet puisque nous sommes situés sur le rond-point des Ardoines. Comment comptez-vous vous y prendre pour que les sociétés déjà installées sur le site puissent continuer à travailler tout au long de cette période de transformation ? Avez-vous prévu pour les sociétés avec des installations lourdes comme nous (imprimerie), des projets de reclassement près du site ?

Réponse de M. Le Maire

C'est une des questions majeures que nous avons abordée au cours des petits-déjeuners avec les chefs d'entreprises que nous organisons régulièrement (1 ou 2 fois par trimestre). Pour nous et pour l'EPA Orly Rungis – Seine Amont, il est évident que la question n'est pas de faire partir les entreprises existantes : pour certaines il faudra trouver à les réinstaller parce qu'il faudra réorganiser l'espace (par exemple, il serait préférable que les entreprises de transports soient à côté de la A86 plutôt qu'à côté de la ZAC du Port à l'anglais). Par ailleurs, des chefs d'entreprises nous ont posé des questions car ils ont une PME qui fonctionne bien et veulent se développer, alors qu'ils sont contraints aujourd'hui. On pourra trouver dans le projet des possibilités de développement pour ces entreprises.

Dans le plan guide de l'agence Seura on a identifié des secteurs où l'on va pouvoir réimplanter des entreprises à caractère industriel (dans une zone qui les rend moins fragiles à l'eau).

Dans le cas précis, si vous souhaitez changer d'implantation, vous agrandir, etc prenez contact immédiatement, on peut avoir des propositions à vous faire.

Dans les travaux en cours avec l'EPA, il est prévu un démarchage vers toutes les entreprises du secteur et notamment les entreprises industrielles de manière à ce qu'elles puissent continuer l'activité. Mais l'une des difficultés du projet est que nous intervenons sur l'existant pour le faire évoluer. Dans tout le projet, on tient compte des entreprises présentes, dont on ne veut pas se priver et que l'on ne souhaite pas voir partir. Et si on peut leur trouver un meilleur endroit, on le fera car il existe des possibilités dès à présent.

L'objectif est de ne faire partir aucune des entreprises qui fonctionnent !

Réponse de Yannick le Meur, directeur général adjoint de l'EPA Orly Rungis – Seine Amont

Nous lançons avec la Ville une démarche de consultation des entreprises.

Ce que nous construisons c'est la « ville restante » : pour l'Etablissement public qui sera chargé de mettre le projet en œuvre quand toutes les conditions auront été réunies, il s'agit bien de faire en sorte que ce lourd et long processus de développement profite aux usagers qui sont sur place :

- *aux Vitriots : le projet doit pouvoir les aider à améliorer leur parcours résidentiel, leur permettre de mieux se déplacer (grâce au système de transports), de se sentir bien dans leur ville, etc.*
- *aux entreprises : notre ambition est de concevoir ce projet sur la longue durée (et donc d'anticiper les évolutions à venir) et en même temps il faut l'enclencher dès maintenant (et le faire pour les entreprises actuelles). Nous ne ferons pas « table rase » et le projet se fera avec l'accord du conseil municipal et l'accord des Vitriots. Le territoire de projet est très grand, il y a beaucoup de place, mais cet espace est occupé. Pour nous, il faudrait un peu bouger cela, de manière à le rendre plus efficient, de nombreuses entreprises peuvent se « compacter » et mieux s'organiser sur leur terrain.*
- *Le système de travail avec les entreprises se met en place avec la Ville, les chambres consulaires : on va rencontrer les entreprises et faire des propositions concrètes en termes d'immobilier.*

Deuxième série de questions et remarques

Un habitant, CGT des cheminots de Vitry

On connaît bien la grande halle de la SNCF puisqu'on a subi sa fermeture en 1993 qui s'est échelonnée jusqu'en 1998. Quand vous dites qu'il n'y a plus d'activités, je ne suis pas tout à fait d'accord puisqu'il reste des activités sur le site.

Le fond du problème c'est que vous avez parlé d'un reformatage du site. Nous souhaiterions savoir lequel et vous poser les questions suivantes :

- actuellement il y a 250 cheminots sur le site pour la maintenance de la gare (centre de maintenance des Ardoines) : il faut préserver la cohérence et la pertinence de ce site pour conserver le niveau de qualité et d'entretien des rames.
- Est-il prévu un détournement du plan de voie actuel du RER C ? Aujourd'hui il y a 4 voies, y aura-t-il un détournement / contournement des voies pour permettre une meilleure desserte de la grande halle si elle devient une grande gare ?
- S'il y a davantage de trains, il faudra plus de voies pour avoir une meilleure fluidité des transports.
- Le site du pont des fusillés : va-t-il être allongé ? la rue des fusillés va-t-elle être complètement reconfigurée ? (puisque'elle coupe le site en deux)

Trois remarques / propositions :

- le site ferroviaire de Vitry pourrait accueillir des trains de fret si on s'en donnait les moyens (pour limiter la circulation des camions dans le secteur) et créer un centre multimodal permettant de décharger les trains en frontière de Paris.

- la Seine peut également servir à alimenter le centre de Paris (via des péniches). On pourrait donc étudier la possibilité d'implanter un port.
- Air Liquide achemine tout ce qui est grosses constructions par convois routiers exceptionnels qu'ils vont charger sur l'embarcadère de Bonneuil-sur-Marne (alors que la Seine passe à côté) : ne pourrait-on pas étudier la possibilité de faire un embarcadère à Vitry ?

Fabienne Le Corre, habitante du quartier et maire-adjointe en charge des affaires sociales

Je suis ravie de la concertation qui est mise en place sur notre ville.

Concernant les personnes âgées, il n'y aura pas de clinique puisque nous venons de créer un Etablissement public (EHPAD- établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes) pour que l'accès aux soins soit le même pour tous.

Ce dont je souhaite témoigner, c'est que c'est un territoire très grand, qui est occupé, qui vit, mais qui a besoin d'être mieux connu et développé. Mais cela n'empêche pas d'être à l'écoute des habitants pour mieux connaître leurs besoins, notamment les structures associatives et sociales.

L'ensemble des besoins des Vitriots est écouté et pris en compte : sur ce quartier, il y a une vie importante à la fois économique et sociale qu'il faut mieux articuler.

Rémy Ramassamy, association Vitry renouveau

On a l'impression que depuis 3 ou 4 ans la Municipalité a plutôt tendance à accompagner ce projet plus qu'à s'engager véritablement dans ce projet. On a la chance d'avoir un projet immense, national, qui concerne notre ville. Mais on a l'impression que la Ville prend ce projet dans sa globalité. Or, nous souhaiterions que l'on prenne ce projet sous un angle plus local. En termes de logements, d'emplois, de salaires, de transports, etc : comment la ville va-t-elle s'engager précisément? La Ville ayant déjà plus de 45 % de logements sociaux, allez-vous profiter de tous ces terrains libérés par les grandes entreprises pour équilibrer la nature des logements sur Vitry, de manière à faire venir davantage de personnes aux salaires moyens ?

Allez-vous faire venir des savoir-faire, de la matière grise, de l'innovation en matière de développement durable, d'environnement ?

On a l'impression que vous ne mettez pas suffisamment l'accent sur les grandes entreprises présentes sur notre ville pour qu'elles puissent accompagner le projet et aider la ville ? Il faudrait développer des activités tertiaires et des emplois qualifiés.

Une habitante de Vitry depuis un an et demi (quartier de la Ferme)

- J'espère que le projet ne va pas faire changer le PLU (et notamment le COS existant actuellement dans mon quartier) pour que je puisse agrandir ma maison.
- Concernant la centrale EDF et la centrale de stockage BP qui devrait être démantelée, je souhaiterais savoir s'il y a des engagements fermes et définitifs sur ce démantèlement ou pas ? Par ailleurs, j'ai entendu que la centrale thermique EDF n'était pas aux normes et était relativement polluante. Pouvez-vous nous en dire plus ?
- Concernant la création de l'Arc express : comment vont être gérées les nuisances liées aux travaux ?
- Etant ingénieur en construction, je conçois bien l'importance du dispositif de concertation et le temps de maturation nécessaire à l'élaboration du projet, cependant, pouvez-vous nous donner plus de précisions sur le planning de

réalisation du projet ? Quelles sont les échéances à venir, les engagements en termes de planning ?

Jean-Claude Dumont, habitant de la rue Victor Ruiz

- Quel sera le tracé du métro automatique souterrain ? Dans cette zone de pavillons, les travaux du métro ne vont-ils pas entraîner des dégradations en surface ? Des études ont-elles été faites là-dessus (vibrations, etc) ?
- Est-il prévu de développer des espaces publics, des espaces verts, des espaces de convivialité aux abords de la zone pavillonnaire (en dehors du traitement des bords de Seine) ?

Réponses de M. le maire

- *Concernant la SNCF : nous ne l'avons pas poussé à quitter ses locaux. Mais, pour l'utilisation de la grande halle, la seule proposition qui nous a été faite est du stockage de ferraille. Pour nous, ce n'est pas possible.*

Concernant les ateliers d'entretien des Ardoines, il y a besoin de rationaliser. Mais, en accord avec la SNCF, nous ne porterons pas atteinte aux équipements actuels. D'ailleurs, depuis 5 ou 6 ans que nous discutons avec la SNCF (un premier accord a été signé entre la Ville et la SNCF alors que l'OIN Orly Rungis – Seine Amont n'existait pas encore), nous n'avons jamais demandé que la SNCF réduise ses activités et on ne le fera pas.

Concernant le fret : c'est une question intéressante que les syndicalistes et moi-même posons depuis 1998, date de fermeture du site. Depuis, on le sait, la SNCF a même réduit son fret (la gare de fret du centre ville n'existe plus). Cependant, dans l'accord passé avec la SNCF, les aménagements et équipements de fret ont été préservés (par exemple, l'ancienne gare frigorifique, dans laquelle aujourd'hui les rails ne pénètrent même plus).

Concernant l'accentuation du rythme des trains sur la ligne C du RER et la possibilité de les arrêter à Vitry : En fait, passer à 4 trains au ¼ d'heure retarde ceux qui viennent de l'Essonne de 2 à 3 minutes maximum pour leur arrivée à Paris. Cela peut donc se régler avec des matériels plus modernes (sans augmenter le nombre de voies). Jusqu'à présent tout le monde était d'accord sur la faisabilité. Mais, la ministre Nathalie Kosciusko-Morizet vient de remettre en cause cela. Pour nous, c'est indispensable : les Vitriots ne vont pas continuer à regarder passer les trains ! Il y a des enjeux considérables, notamment pour l'arrivée des nouveaux salariés.

A la question « Va-t-on construire deux voies supplémentaires », je n'ai pas la réponse. Tout se discute en secret concernant le projet de train rapide Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon. Or, si des voies supplémentaires doivent être créées, on se battra pour qu'elles passent en souterrain ! Par ailleurs, je me battra pour le projet que certains techniciens défendent : cette ligne pourrait passer à l'aéroport d'Orly et avoir une interconnexion avec la gare TGV.

- *Sur les types d'entreprises : nous n'excluons pas la présence d'entreprises de bureaux, mais il faut savoir une chose : les plus hautes qualifications ne sont pas forcément dans les bureaux. Les salariés les plus qualifiés à Vitry actuellement sont ceux d'Aventis, Air Liquide et des petites entreprises de haute technologie. C'est pourquoi nous nous battons pour une diversification : on ne veut ni le « tout bureaux », ni le « tout entreprises productives », de manière à avoir à Vitry l'ensemble de la gamme de qualifications et de débouchés pour les Vitriots.*
- *Concernant BP, il doit partir le plus vite possible.*

- *Concernant la centrale EDF de Vitry, elle n'est pas dans une situation polluante par rapport aux normes actuelles. Il n'y a pas à être inquiet de ce point de vue : de nombreux contrôles sont effectués, des systèmes de captage ont été mis en place. Le travail dans cette centrale est fait avec du charbon à très basse teneur en soufre. Mais il peut y avoir des fumées noires sur un démarrage. Cependant, les normes vont évoluer et se durcir, c'est pour cela qu'ils vont la démonter à partir de 2015.*
- *Sur l'utilisation de la Seine pour le transport de marchandises : concernant Air Liquide, on a gagné puisque que maintenant ils amènent leurs productions à Bonneuil pour les faire partir vers la Seine, mais il y a à peine 4 ou 5 ans, ils les amenaient de Vitry en camion jusqu'au Havre.
Maintenant il va falloir trouver le moyen d'utiliser la Seine pour charger les « gros colis » et même faire partir les matériaux issus du démontage de la centrale EDF.*
- *Concernant le métro Arc express : on est toujours en discussion avec la société du Grand Paris pour une mise en service en 2017.
Son tracé n'est pas encore complètement arrêté, mais il le sera pour l'enquête publique qui est prévue fin 2011, ainsi que le positionnement exact des gares. Il se situera à 20 mètres sous terre, soit encore plus profond que la ligne 14 à Paris.
La volonté de la société du Grand Paris est d'aller le plus vite possible, mais de nombreuses études sont nécessaires.*
- *Concernant la diversité des logements : La Ville de Vitry construit en moyenne 800 logements/an, dont 40% de logements sociaux. Je souhaite et je me battrais pour que l'on garde au moins la même proportion de logements sociaux sur le projet de l'OIN.
Le salaire moyen en France est de 1500 euros et nous recevons de nombreuses demandes de logements sociaux car il y a de moins en moins de gens qui peuvent accéder à la propriété ou à des logements en loyer libre. Cela concerne notamment les jeunes, y compris les jeunes diplômés qui ne peuvent pas acheter un logement dans les tarifs actuels.*

Réponses de David Mangin, architecte

- *Le projet concerne évidemment en grande partie les espaces publics : la gare, les berges, les voies... la première préoccupation est de structurer l'espace public pour rendre les plus accessibles possible la Seine et les transports.*
- *La question de la taille des bâtiments est importante. L'objectif est de constituer une « ville à pieds », c'est-à-dire de supprimer les grandes parcelles, qui constituent aujourd'hui des enclaves qui font quelquefois 400 m sur 400 mètres. Il s'agit donc de transformer, de faire évoluer ces espaces et d'introduire une diversité de fonctions. La ville « passante » est l'idée que l'on ne soit pas obligé de contourner de grandes enclaves pour aller à l'école, à l'arrêt de transport en commun et faire ses courses.*

Le projet vise donc à re-fabriquer l'accessibilité à ces services quotidiens.

Question : Fabrice Carle, habitant rue Anselme Rondenay

Qu'en est-il du projet éventuel d'élargissement de la rue Anselme Rondenay ?

Réponse de M. Le Maire

Cette rue, une fois que le pont sera fait, se trouvera sur un axe qui reliera la Seine au plateau Moulin vert et desservira le Parc des Lilas. Il faudra que le bus puisse y

passer mais nous n'avons pas prévu d'en faire un axe important. L'élargissement se fera à partir de l'alignement actuel.

5. Présentation des modalités de concertation sur la ZAC Gare Ardoines

Yannick Le Meur, directeur général adjoint de l'EPA Orly Rungis – Seine Amont



Le périmètre de concertation sur la ZAC Gare Ardoines

Les modalités de concertation

L'un des enjeux de cette première rencontre était d'éclairer les objectifs et les finalités que l'on poursuit et de faire le point sur l'état d'avancement du projet et la manière dont on peut envisager de développer ce site :

- à la demande du maire et en accord avec le Conseil municipal, et dans le contexte où le réseau de transport est maintenant arbitré, on a souhaité prendre l'initiative du développement de deux secteurs des Ardoines sans attendre d'avoir élaboré un

projet complet sur l'ensemble des 300 ha. On a donc un processus de réflexions, d'échanges et de débats sur l'ensemble du secteur que nous appelons « les Ardoines » qui va de la A86 jusqu'au-dessus de la gare RER de Vitry. Dans ce contexte, le Conseil d'administration de l'EPA Orly Rungis – Seine Amont a pris la décision, en décembre 2010 (approuvé par le CM du 19 janvier 2011), d'engager un processus de développement et d'aménagement sur le secteur autour de la gare des Ardoines (sous la forme d'une Zone d'aménagement concertée). Ce secteur a été choisi pour plusieurs raisons :

- au milieu il y a la gare RER qui sera, dans un délai assez court, extrêmement bien connectée
- autour de la gare, il y a beaucoup de terrains qui sont propriété de la puissance publique
- autour de ces terrains, il y a déjà des débats forts et avancés avec certains acteurs industriels sur la manière dont ils pourraient se réorganiser, y compris le monde ferroviaire qui garde des terrains pour se développer un jour
- ce périmètre permet d'avoir la bonne échelle pour fabriquer un premier lien à la Seine (le projet de nouveau pont au droit de la gare permettra de lancer le processus de développement)
- ce secteur permet aussi de se connecter/ de s'agrafer à la ville existante et aux quartiers environnants, notamment avec le projet sur le quartier Balzac.

- Pour réaliser cela, nous avons mis en place un processus de concertation qui comprend :

- deux réunions publiques (celle d'aujourd'hui et une seconde en juillet ou en septembre 2011 selon l'avancement des études et des débats)
- une exposition sur le projet à la Maison des projets de Vitry en juin 2011
- une information sur les sites Internet de l'EPA et de la Ville.
- des registres de concertation, où chacun peut faire ses remarques et qui sera remis au commissaire enquêteur le jour où la ZAC fera l'objet d'une enquête publique
- des présentations et des débats avec les conseils de quartier qui sont les supports de la démocratie locale à Vitry

Conclusion de Monsieur Le Maire

La réunion de ce soir est importante et a permis d'entendre les questions et les préoccupations des participants. Nous allons essayer d'en tenir compte le mieux possible dans l'état d'avancement de la réflexion sur le projet.

Merci de votre participation en nombre, car l'enjeu est important pour le devenir de ce quartier.

La séance est close à 23h