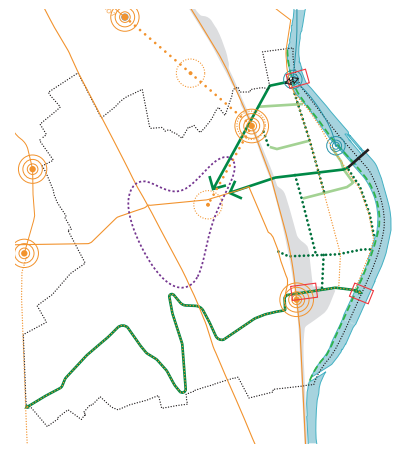
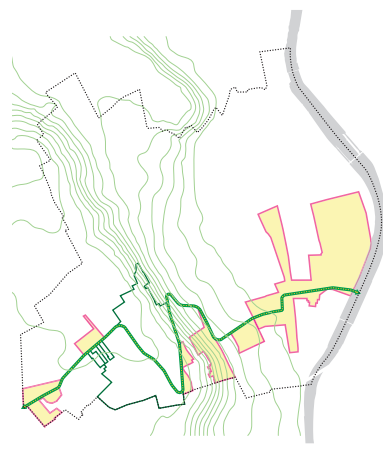


## orientations particulières d'aménagement



CONTENUS		PLANCHES GRAPHIQUES	
<b>01 la trame verte</b>		01 éléments constitutifs de la trame verte	04
1.1 améliorer l'accessibilité et la lisibilité du réseau viaire	06	02 réseau cyclable	07
1.2 développer une trame d'espaces publics de qualité	09	03 mise en œuvre de la trame verte	11
1.3 conforter et protéger la « trame végétale » existante	10	04 exemple de la voie Greuse	12
		05 exemples de la rue Beethoven et de la rue Pergolese	13
<b>02 l'arc_Sud</b>		06 principe général de l'arc_Sud	14
2.1 principe de l'arc_Sud	16	07 périmètres de réflexion du PLU liés à l'arc_Sud	19
2.2 renouvellement urbain du quartier Balzac	21	08 schéma du projet de renouvellement du quartier Balzac	20
2.3 aménagement du secteur RN305_Sud	23	09 schéma du projet RN305-Sud	25
<b>03 la rive de Seine</b>		10 orientations pour l'aménagement de la rive de Seine	26
3.1 ouvrir le centre-ville vers la Seine	28		
3.2 transports publics et franchissements	29		

## les orientations particulières d'aménagement

Les orientations particulières d'aménagement précisent certains aspects du PADD [qui contient surtout des orientations thématiques accompagnées de l'identification d'enjeux spatialisés] par des schémas qui sont opposables aux autorisations d'urbanisme, dans un rapport de compatibilité tel que fixé par les dispositions des articles L.123-1 et L.123-5 alinéa 2 du Code de l'urbanisme.

En effet, conformément aux dispositions de l'article L.123-1 du Code de l'urbanisme, les plans locaux d'urbanisme peuvent comporter des orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre à valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

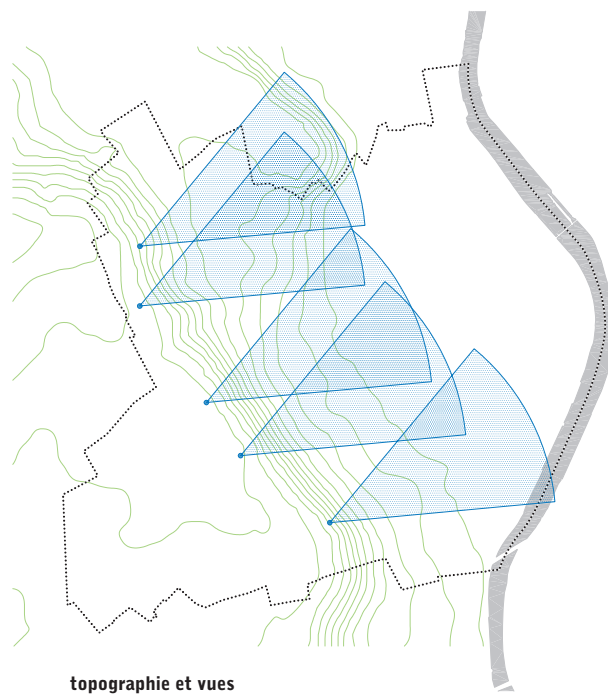
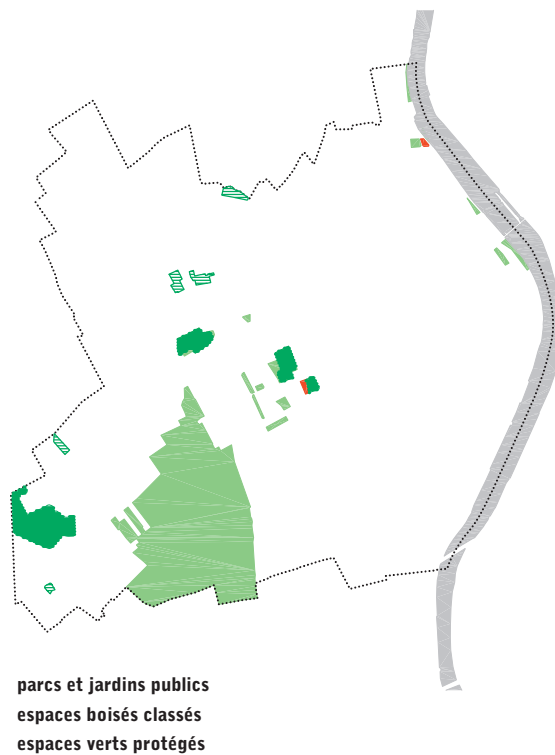
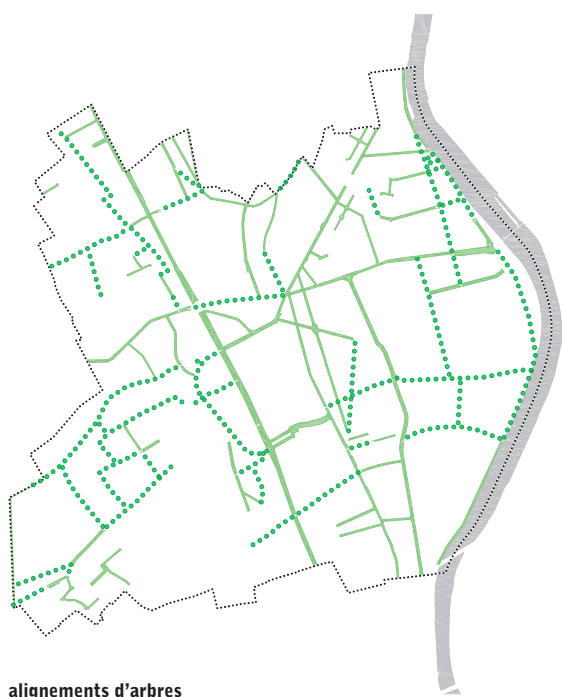
En conformité avec ce dispositif, le présent document présente les orientations particulières d'aménagement retenues pour Vitry-sur-Seine, à savoir :

- 1] la mise en œuvre de la trame verte.
- 2] le principe général de l'arc\_Sud, intégrant de manière plus précise les deux projets prioritaires que constituent le projet de renouvellement, de diversification et de requalification du quartier Balzac-Touraine-Marronniers ainsi que le projet d'aménagement du secteur RN305-Sud.
- 3] la rive de Seine.

Chaque schéma comporte un texte et des documents graphiques à différentes échelles qui, sur la base d'une légende commune, expriment des principes d'aménagement avec lesquels les projets soumis à autorisation [permis de construire, autorisation de lotir, ITD...] doivent être compatibles.

Le cas échéant, l'avancement de la réflexion et des études relatives à ces différents secteurs pourront conduire à leur adaptation dans le cadre d'une procédure de modification du PLU.

Les orientations développées dans ce document s'inscrivent dans la dynamique de territoire de Seine-Amont Nord, portée par l'association Seine-Amont Développement dont fait partie Vitry-sur-Seine.



# 01

## la trame verte

**La mise en œuvre de la trame verte participe du principe général de la « maille environnementale » qui constitue l'un des quatre « grands projets » du PADD.**

**Elle correspond à des actions d'aménagement de l'espace public portées par la Ville et fondées sur :**

- **une hiérarchisation plus claire du réseau viaire au regard des différents modes de déplacements.**
- **la mise en place d'un réseau continu et identifié de liaisons piétonnes sur la commune.**
- **le développement des « espaces de proximité » dans les quartiers.**
- **le confortement et le développement de la trame végétale à l'échelle de la commune.**

**Ces actions vont progressivement consolider une armature favorisant le processus de co-valorisation entre « vert public » et « vert privé », ce dernier étant « encouragé » par le règlement du PLU en fonction des caractéristiques géographiques et paysagères spécifiques des différentes zones.**

## **1.1 AMÉLIORER LA LISIBILITÉ ET L'ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU VIAIRE**

### **la prise en compte des usages existants et futurs**

A l'occasion de l'élaboration du PLU, la redéfinition des emprises de voirie inscrites au POS de 1994 permet d'assurer l'intérêt et la cohérence de ces élargissements sur les différents types de voies, en les ajustant aux besoins actuels des vitriots en matière de déplacements et en anticipant sur les projets à venir [création de logements, d'équipements...] qui peuvent sensiblement modifier les usages existants.

Ainsi, un certain nombre d'emprises sont réduites [notamment les sentes] alors que sur certains axes porteurs de projets urbains, les emprises inscrites au POS de 1994 sont maintenues.

Les principes d'aménagement définis pour les sentes du coteau [cf. exemple de la voie Greuze et de la rue Beethoven] illustrent la façon dont la Ville entend prendre en compte une diversité d'usages sur ces voies, tout en s'adaptant aux situations respectives de chacune d'entre elles.

### **la hiérarchisation du réseau : des voies de transit au réseau des sentes**

Le réseau viaire est composé de voies principales qui supportent le trafic de transit, de voies secondaires destinées à un trafic inter-quartiers, de voies de desserte à l'intérieur des quartiers et enfin des sentes qui supportent un trafic minime et sont le plus souvent utilisées par les piétons.

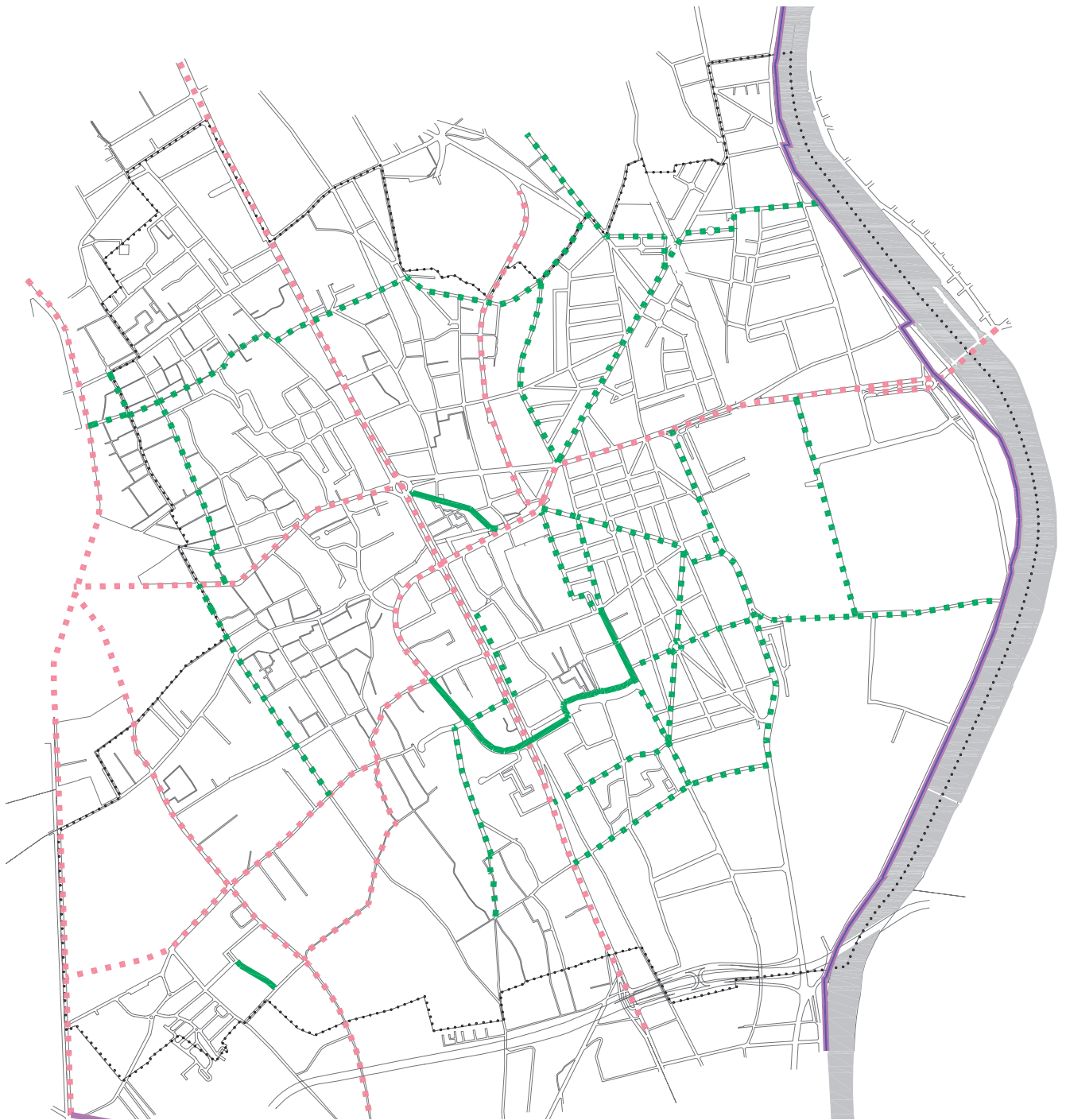
Le maillage de voies secondaires qui s'insère dans le réseau des voies principales assure ainsi la protection des voies de desserte des quartiers vis à vis du trafic de transit.

Dans chaque catégorie, les variations des emprises sont liées à la prise en compte des différents modes de déplacement. Ainsi, le classement des voies associé à la définition des usages précise les emprises indispensables au domaine public. C'est pourquoi, les voies identifiées comme « sentes » dans la hiérarchisation du réseau se caractérisent par un trafic faible, un espace partagé et une priorité aux circulations douces.






### **le développement des circulations douces**

25% des actifs vitriots travaillant sur Vitry utilisent la marche à pied pour se rendre sur leur lieu de travail. Ce constat souligne la nécessité de développer un véritable réseau de cheminement piétons, ainsi que l'opportunité de développer le réseau cyclable, pour connecter par un maillage complet les différents pôles générateurs de déplacements et les différents quartiers.

Cette trame doit notamment s'appuyer sur les cheminements et le réseau de sentes existant. Ces petites voies représentent en effet aujourd'hui une partie du réseau piéton et permettent aux vitriots d'utiliser des itinéraires spécifiques quasiment réservés aux circulations douces, plus conviviaux, moins bruyants, où le partage de l'espace prend tout son sens.



ech: 1/25000  
0 100 250 500 1000

-  itinéraire cyclable départemental européen existant
-  itinéraire cyclable départemental réalisé
-  itinéraire cyclable départemental projet
-  itinéraire cyclable communal réalisé
-  itinéraire cyclable communal projet

### **l'amélioration du cadre de vie et la mise en valeur « des paysages »**

Le rééquilibrage du partage de l'espace au profit des piétons doit s'accompagner d'aménagements qualitatifs et de la mise en continuité des cheminements, afin d'améliorer le confort et la convivialité des quartiers.

En particulier, les sentes du coteau induisent un paysage spécifique, et même si certaines d'entre elles doivent être élargies, il est important que leur aménagement :

- conforte les usages existants, et notamment le caractère prioritaire des piétons, par des traitement particulier [matériaux de sol, éclairage public spécifique, plantations...].
- s'appuie sur les caractéristiques historiques, typologiques et morphologiques propres au coteau, pour contribuer à la valorisation du paysage qu'il constitue [par exemple, concernant le choix des plantations, en s'appuyant sur le passé horticole du coteau].
- rattache le réseau de sentes à une trame générale d'espace public sur la ville, par la cohérence du mobilier urbain, la continuité des cheminements piétons, la mise en valeur de certains points de vue...

## 1.2 DÉVELOPPER UNE TRAME D'ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ

### une trame piétonne cohérente, sécurisé et confortable

Dans le cadre de la hiérarchisation du réseau de voirie, la Ville à choisi de maintenir le principe des « sentes », sur lesquelles la limitation de vitesse à 10 km/h et la circulation souvent réservée aux riverains donnent de fait priorité aux piétons.

L'aménagement de ces voies, souvent dépourvues de trottoirs, doit affirmer leur caractère piétonnier pour garantir la sécurité des cheminements et créer une alternative ou un complément aux voies de desserte, de manière à constituer des itinéraires piétons continus et privilégiés. Cela implique de définir un vocabulaire commun [mobilier urbain, matériaux...] pour renforcer la lisibilité et affirmer la cohérence de ce réseau.

Enfin, la valorisation des déplacements piétons passe aussi par des aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite.

### un traitement spécifique des sentes

Le POS de 1994 prévoyait des emprises de 8 m pour les sentes dans la plupart des cas ; il est apparu nécessaire, dans le cadre de l'élaboration du PLU, de limiter ces emprises afin de promouvoir les circulations douces et une certaine qualité de paysage.

Parallèlement, le réseau des sentes doit aussi permettre l'accessibilité des véhicules de secours, rendre viables les parcelles qu'il dessert [enfouissement des réseaux, pose de réseaux d'assainissement...] et permettre l'accessibilité des services pour les riverains [livraisons, ramassage des ordures ménagères...].

Ainsi, les emprises physiques actuelles des sentes, qui sont souvent de l'ordre de 1,50 à 3 m, se trouvent élargies à 3,5 m minimum dans le PLU.

### la création d'espaces de proximité

Les espaces de proximité ont pour vocation de proposer aux riverains des espaces de respiration, de repos, de détente, des aires de jeux pour enfants, des équipements légers liés aux activités sportives ou culturelles, des terrains de pétanque... Les fonctions remplies par ces espaces peuvent être multiples mais sont bien identifiées.

Ces espaces ne sont pas forcément des squares ; ils peuvent être plus ou moins intensément plantés, en fonction de leur localisation et de leurs fonctions.

Ils sont répartis dans l'ensemble des quartiers et ne sont pas conçus comme des espaces isolés, mais comme des jalons de la trame générale d'espace public de la ville.

### **1.3 CONFORTER ET PROTÉGER LA « TRAME VÉGÉTALE » EXISTANTE**

Au delà de la trame d'espaces publics de la ville, il s'agit de conforter la trame végétale de Vitry. Celle-ci ne dépend pas uniquement de l'espace public, mais aussi des plantations existantes sur les espaces privés [jardins, espaces verts des grands ensembles, des entreprises, cours d'écoles...].

La trame verte s'inscrit comme élément fort du cadre de vie des habitants en créant sur l'ensemble du territoire un réseau de cheminements « verts ». Elle forme un maillage entre les différents parcs et espaces verts de la commune [liaison parc des Lilas / berges de Seine par exemple] et s'inscrit dans une dimension intercommunale en se rattachant à la trame verte des communes limitrophes [coulée verte départementale...]. Elle participe également au développement d'un réseau de couloirs écologiques.

#### **La Ville souhaite conforter cette trame « verte » et la protéger par différents moyens :**

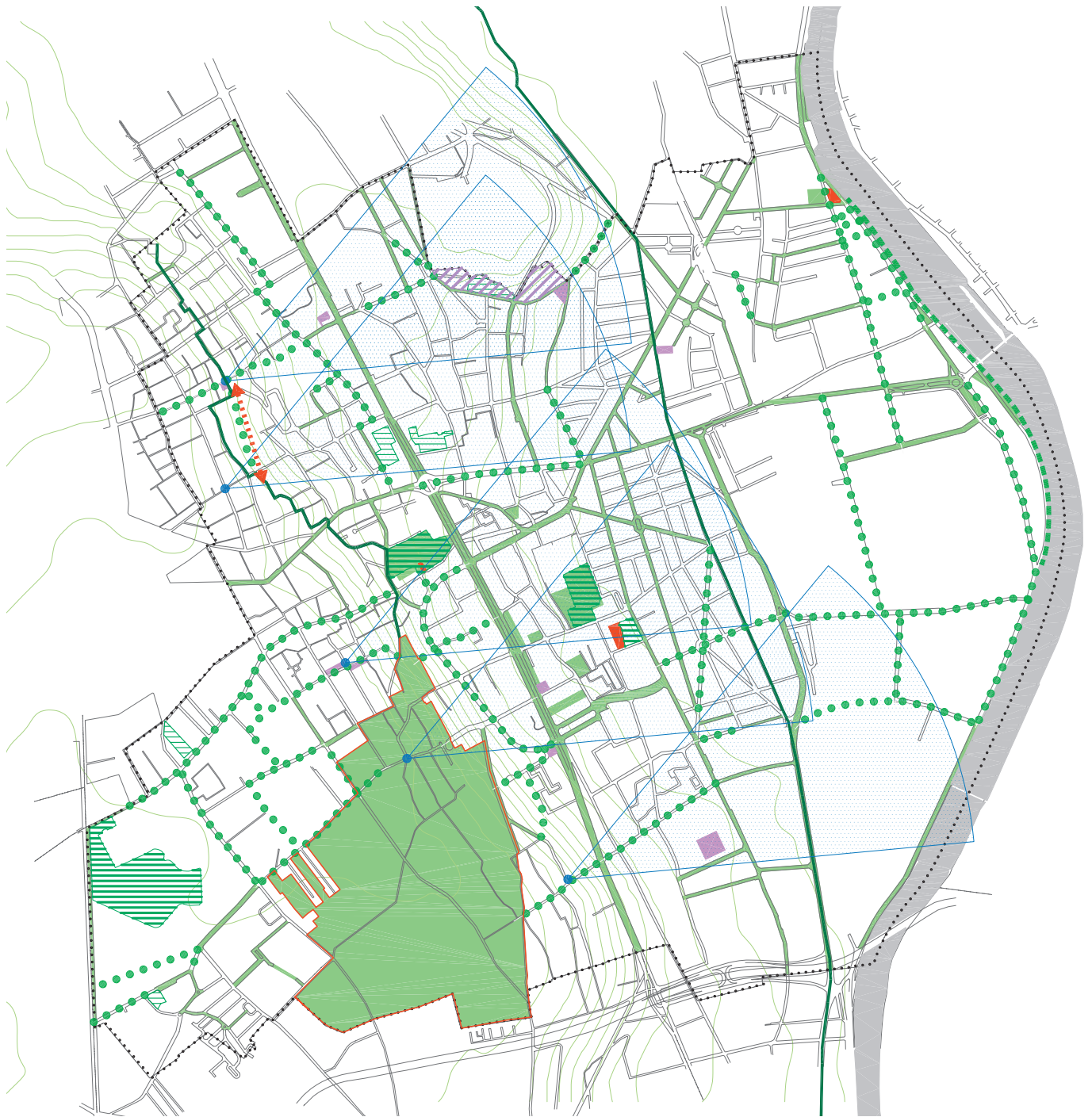
**La plantation d'arbres d'alignement sur les rues et avenues**, qui structure l'espace public et participe directement à la qualité du cadre de vie des habitants.

**La création d'espaces de proximité plantés**, en favorisant les plantations d'arbres de haute tige quand les conditions techniques le permettent. Pour cela, les espaces de proximité sont plus adaptés que les trottoirs, souvent étroits, et peuvent permettre l'utilisation d'essences plus variées que pour les alignements. Même si ces espaces ne sont pas forcément des squares intensément plantés, la présence d'un ou de quelques arbres de haute tige, d'arbustes, quand les conditions le permettent, peut être un facteur d'attractivité et d'identité.

**La protection des parcs publics existants**, par le classement dans le PLU au titre des « espaces boisés classés » ou des « espaces verts protégés » des jardins et parcs publics de Vitry.



**La réservation d'espaces pour la création d'espaces de proximité et l'extension de parcs**, intégrée au PLU, qui permet de garantir les possibilités d'agrandissement futur de certains parcs existants et de création de nouveaux espaces verts.

**Une gestion exigeante et raisonnée de l'arbre urbain sur l'espace public pour pérenniser un patrimoine arboré de qualité** en assurant le bon développement et l'impact des arbres dans la trame végétale par le choix de leurs essences, par les soins qui leur sont prodigués au moment de leur plantation et tout au long de leur vie, et par l'attention et le suivi particulièrement rigoureux dont ils font l'objet à Vitry.














ech: 1/25000  
 0 100 250 500 1000

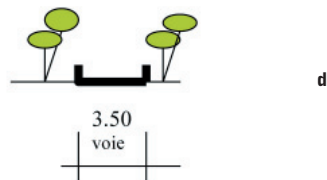
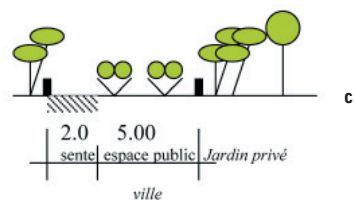
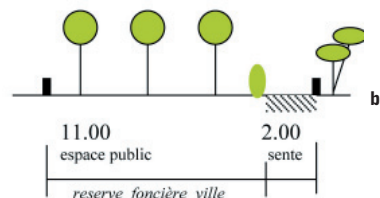
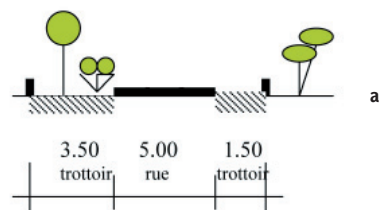
**éléments existants**

-  arbres d'alignement sur voirie
-  parcs et jardins publics

**éléments à conforter ou à créer**

-  plantations sur l'espace public
-  valorisation paysagère des berges de Seine
-  «rues vertes»
-  connexion à créer [tracé indicatif]
-  point de vue depuis l'espace public

-  extension de jardins publics
-  création d'espaces publics de proximité [premières intentions non exhaustives]
-  aménagement d'espaces de loisirs
-  espace boisé classé
-  espace vert protégé
-  espace naturel sensible [parc des Lilas]



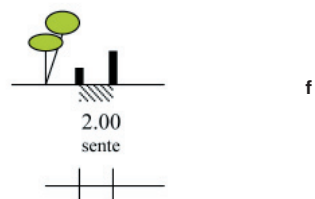
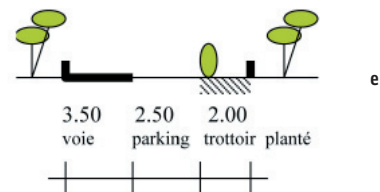
**ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT POUR LA VOIE GREUZE**

**objectifs :**

1. préserver et mettre en valeur les séquences paysagères traversées
2. améliorer la sécurité des piétons
3. créer un véritable accès au parc des Blondeaux
4. conforter les usages existants

**coupes indicatives sur les différentes séquences de la voie :**

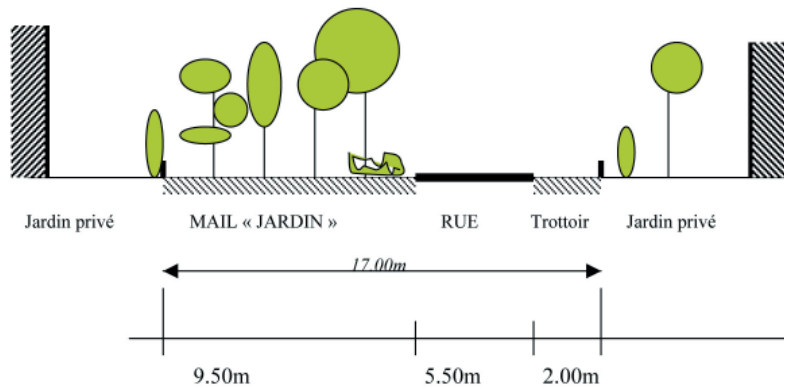
- a. Colonel Fabien à Messonnier
- b. Messonnier à Lesueur
- c. Lesueur à Houdon
- d. Houdon / Saint-Martin [1]
- e. Houdon / Saint-Martin [2]
- f. Houdon / Saint-Martin [3]



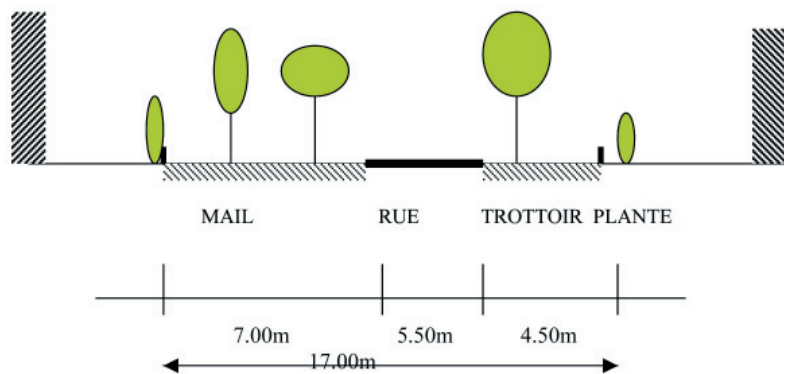
**ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT POUR LA RUE BEETHOVEN**

**objectifs :**

1. prolonger la rue Beethoven jusqu'à la rue Offenbach pour créer une voie de desserte du quartier
2. créer un espace public intégré au site prenant en compte le paysage du coteau
3. créer un espace dédié aux piétons confortable depuis la RN305 jusqu'à Villejuif
4. conforter les usages existants



coupe indicative entre la rue des Cléveaux et la rue Offenbach

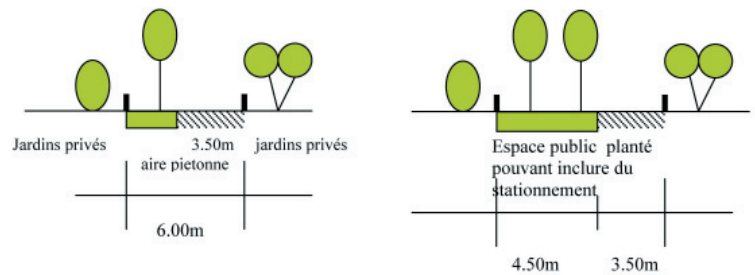


coupe indicative entre la rue des Cléveaux et la rue Offenbach

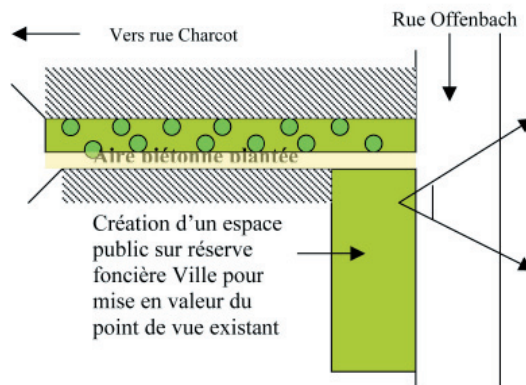
**ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT POUR LA RUE PERGOLESE**

**objectifs :**

1. aménager une aire piétonne valorisant le paysage des jardins du coteau et pouvant accueillir ponctuellement du stationnement
2. valoriser un point de vue sur la vallée de la Seine par la création d'un espace public en belvédère



coupes indicatives : entre Villejuif et rue du Génie / entre rue du Génie et rue Offenbach



plan indicatif



ech: 1/25000  
 0 100 250 500 1000

**séquences de l'arc\_Sud :**

- 01 entrée de ville RN7
- 02 parc des Lilas
- 03 frange Nord du parc des Lilas
- 04 frange Est du parc des Lilas
- 05 frange Est du parc des Blondeaux
- 06 rives de la RN305
- 07 secteur Balzac
- 08 pôle du 8 Mai 1945
- 09 pôle des Ardoines
- 10 quais de Seine

**projets d'aménagement**

- opérations d'aménagement
- valorisation de sites d'activités
- projet ateliers du tramway RN7
- valorisation du Moulin Vert
- aménagement du parc des Lilas
- pôles à valoriser ou à développer
- équipements à valoriser
- périmètre du projet Balzac
- périmètre de réflexion Seine-Ardoines

**orientations pour l'espace public**

- fil conducteur de l'arc\_Sud
- boulevard urbain RN305
- ◊ connexion à créer [tracé indicatif]
- ◊ accès vers le parc des Lilas
- aménagement de places
- ↔ porosité parc / nouveau quartier
- RER C, tramways RN7 et RN305, Orbitale Sud-Est
- liaison Seine-Amont [hypothèses alternatives]

# 02

## **l'arc\_Sud**

**l'arc\_Sud constitue l'un des quatre « grands projets » du PADD ; son principe général consiste penser les différents projets localisés sur le Sud de la commune en relation programmatique et urbanistique les uns avec les autres, en cohérence avec les grandes orientations fixées à l'échelle du territoire de Seine-Amont Développement.**

**Deux de ces projets ont fait l'objet d'études détaillées qui permettent d'envisager leur mise en œuvre à court terme :**

- le projet de renouvellement du quartier Balzac-Touraine-Marronniers, qui fait l'objet d'un dossier dans le cadre du dispositif ANRU.**
- le projet d'aménagement du secteur RN305-Sud, sur lequel une opération d'aménagement de type ZAC pourrait être engagée rapidement, compte tenu de la part importante de maîtrise foncière publique sur ce secteur.**

**Les orientations programmatiques et les orientations d'aménagement présentées ci-dessous visent donc à la fois à préciser les objectifs de la Ville sur ces deux secteurs et à en affirmer la cohérence dans l'échelle géographique et temporelle plus globale de l'arc\_Sud.**

## 2.1 PRINCIPE DE L'ARC\_SUD

### nouvelle transversalité Est-Ouest

L'arc\_Sud se développe entre la RN7 et la Seine pour constituer une nouvelle transversalité Est-Ouest sur Vitry, qui s'inscrit dans la continuité des orientations plus globales de développement en matière d'enseignement et de recherche entre la vallée scientifique et technique du Val de Bièvre à l'Ouest et le pôle universitaire de Créteil à l'Ouest.

En effet, la commune de Vitry-sur-Seine est actuellement principalement structurée par des axes Nord-Sud [RN7, RN305, RD124, quais de la Seine], alors que les déplacements en rocade correspondent à un besoin croissant, notamment en termes de relations domicile / travail entre le plateau et la zone d'activités des bords de Seine.

La mise en œuvre de l'arc\_Sud procède de deux types d'interventions :

- **une forme de cohérence programmatique** entre les différents projets et aménagements que l'arc\_Sud met en relation [entrée de ville RN7, parc des Lilas, secteur RN305-Sud, secteur Balzac-Touraine-Marronniers, secteur Seine-Ardoines et futur franchissement de la Seine].
- **la mise en place d'un « fil conducteur »**, principalement appuyé sur des tracés existants, et constitué sur toute sa longueur par une promenade piétonne et une ligne de transport public, dont les caractéristiques restent à définir [bus, bus en site propre, tramway...]; ce tracé n'a pas vocation à devenir une voie de transit, et les modalités de son utilisation pour la circulation automobile restent à étudier séquence par séquence.

### séquences programmatiques de l'arc\_Sud

L'arc\_Sud se décompose en dix séquences programmatiques, qui préfigurent des opérations d'aménagement distinctes dont la mise en œuvre peut s'étaler dans le temps :

#### 01 l'entrée de ville RN7, qui associe :

- la mise en place du tramway, impliquant l'élargissement de la RN7 à 40 m.
- la construction des ateliers du tramway, sur l'emplacement réservé à cet effet par le PLU.
- le développement d'une opération d'aménagement, à partir d'une place en entrée de ville, sur les terrains situés au Nord de la rue du Moulin Vert et de la rue de France [l'élargissement de ces deux rues étant prévu dans le cadre de cette opération], intégrant la construction de logements, de services, de commerces de proximité...
- la création d'un mail planté le long du domaine départemental Chérioux, entre la RN7 et la rue Camille Risch, participant à la mise en relation de la RN7 avec le parc des Lilas.
- le renforcement du pôle enseignement / recherche, appuyé sur les installations du CNRS, sur les projets de développement de l'IUT au sein du domaine Chérioux, et sur la valorisation de la zone d'activité présente sur ce secteur.
- la requalification et la mise en valeur de la cité-jardins du Moulin Vert [implantation d'équipements de quartier et amélioration des équipements existants, construction d'une opération de logements, aménagements sur l'espace public...].

**02 le parc des Lilas**, en cours d'aménagement par le Conseil Général, et destiné à accueillir progressivement des espaces de promenade, de loisirs et de sports de plein air, des jardins familiaux ainsi que quelques équipements à vocation culturelle liés à la découverte de la nature, notamment à travers la mise en valeur d'activités de production traditionnelles liées au travail de la terre.

**03 la frange Nord du parc des Lilas**, sur laquelle il s'agit :

- de développer un maillage de cheminements [sentes] favorisant l'accessibilité au parc depuis les quartiers du Plateau Nord [notamment la cité Colonel Fabien] et du Coteau.
- de structurer la frange du parc par l'aménagement paysager de la rue Paul Armangot et de la voie des Monis.

**04 la frange Est du parc des Lilas**, sur laquelle est prévu le développement d'un nouveau quartier d'habitat à partir des orientations suivantes :

- le prolongement de la rue Rabelais jusqu'à Thiais, qui permet de structurer la limite du parc des Lilas par un mail planté pouvant accueillir des aménagements de proximité [aires de jeu, mini-squares...] et formant un espace de transition entre ville et parc.
- le prolongement du grand mail du parc des Lilas jusqu'à la rue Rabelais pour constituer, dans l'axe de la rue Watteau, une entrée du parc depuis la RN 305 en belvédère sur la vallée de la Seine.
- une typologie d'habitat permettant la constitution d'un front bâti discontinu face au parc et le développement de hauteurs dégressives vers les fonds de parcelles, tout en ménageant des porosités visuelles sur des cœurs d'îlots plantés et, au delà, vers la vallée de la Seine.
- la création ou la mise en valeur de sentes et de voies de desserte à dominante paysagère et piétonne, reliant le nouveau quartier au parc des Lilas.

**05 la frange Est du parc des Blondeaux**, avec :

- l'extension du parc des Blondeaux et sa connexion jusqu'à la RN305 par une série de jardins en terrasses, un mail planté et une place ouverte sur le futur boulevard urbain.
- le prolongement de la rue Pierre et Marie Curie jusqu'à la rue Rabelais à l'Ouest, la rue Matisse au Sud et la RN305 à l'Est, pour favoriser l'accessibilité au parc des Lilas.
- des actions de requalification de certains équipements publics existants sur le secteur [restructuration du stationnement du collège Rabelais et de la salle de sport, hypothèse de restructuration du groupe scolaire Jules Vernes intégrant une possibilité d'extension de l'école maternelle...].

**06 les rives de la RN305**, pour lesquelles les orientations d'aménagement [qui sont détaillées en 2.3] visent à valoriser l'entrée de ville Sud de Vitry en profitant des réserves foncières constituées pour l'élargissement de la nationale, dans le cadre de la mise en place du site propre bus [qui doit être remplacé par un tramway] et de la requalification de l'axe en boulevard urbain.

**07 la rue Rondenay et le quartier Balzac-Touraine-Marronniers**, pour lesquelles les orientations d'aménagement [qui sont détaillées en 2.3] reprennent les grands principes du projet de renouvellement et de requalification élaboré dans le cadre du dispositif ANRU.

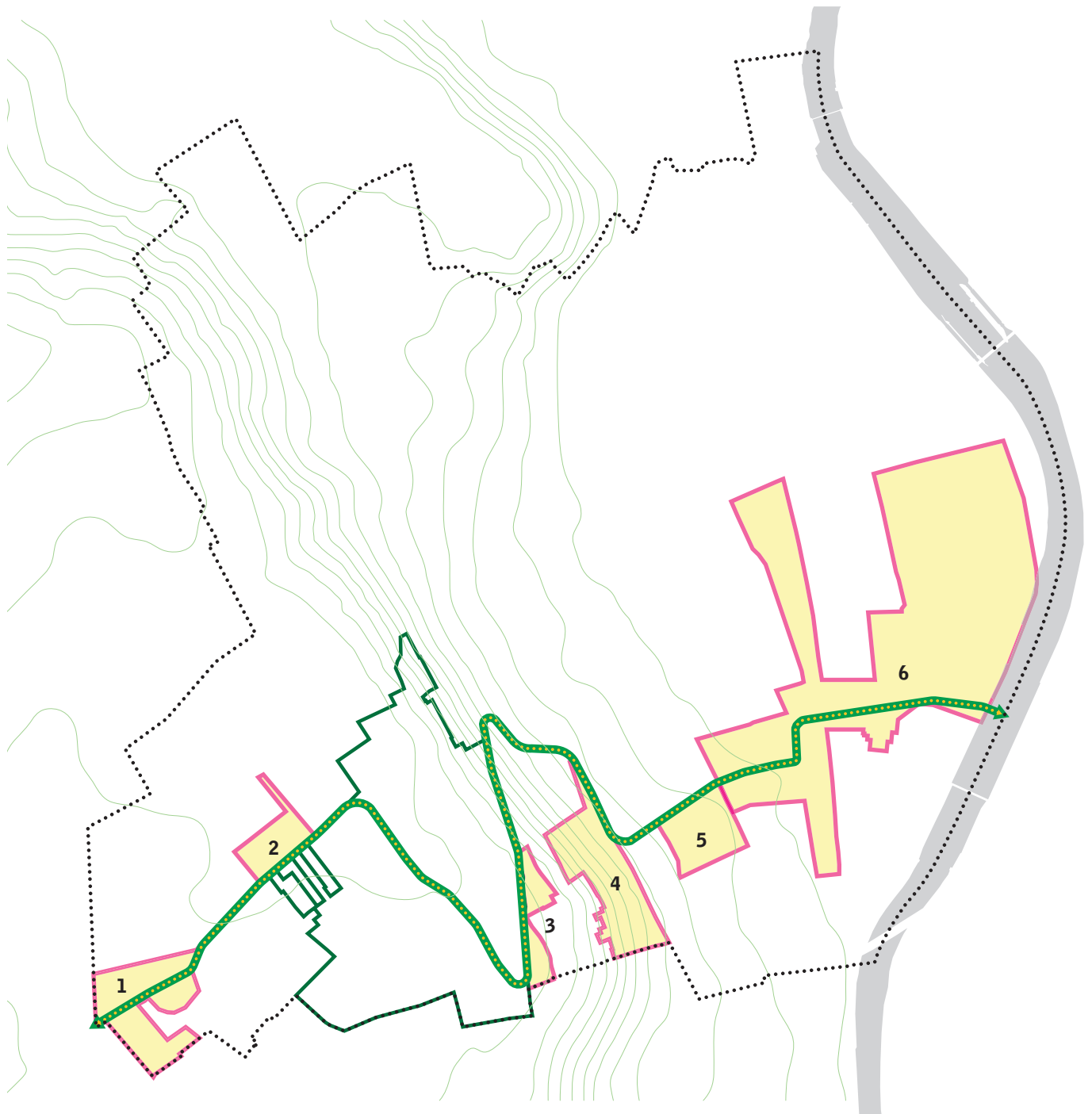
**08 le pôle du 8 Mai 1945**, qui regroupe des équipements sportifs [tennis couvert, stade Arrighi, piscine municipale, patinoire], le marché couvert et des équipements de quartier [groupe scolaire Makarenko, crèche municipale] qui doivent être mis en valeur, principalement par un travail sur l'espace public [lisibilité des accès, organisation du stationnement lié à ces équipements...].

**09 les pôle des Ardoines** représente l'un des secteurs de développement futur les plus stratégiques pour Vitry ; sa situation à la croisée du RER [gare des Ardoines], de projets de transports publics [liaison Seine-Amont entre Paris Bibliothèque et la gare des Ardoines, projet Grand Tram] et de l'axe du futur pont sur la Seine, conduit à envisager, autour du pôle multimodal, le développement d'un nouveau quartier associant bureaux, logements, commerces et services et développement des activités présentes sur le secteur.



Ce projet est largement conditionné par le départ de BP, dont les installations présentent des risques technologiques qui grèvent les possibilités d'évolution sur un large périmètre.

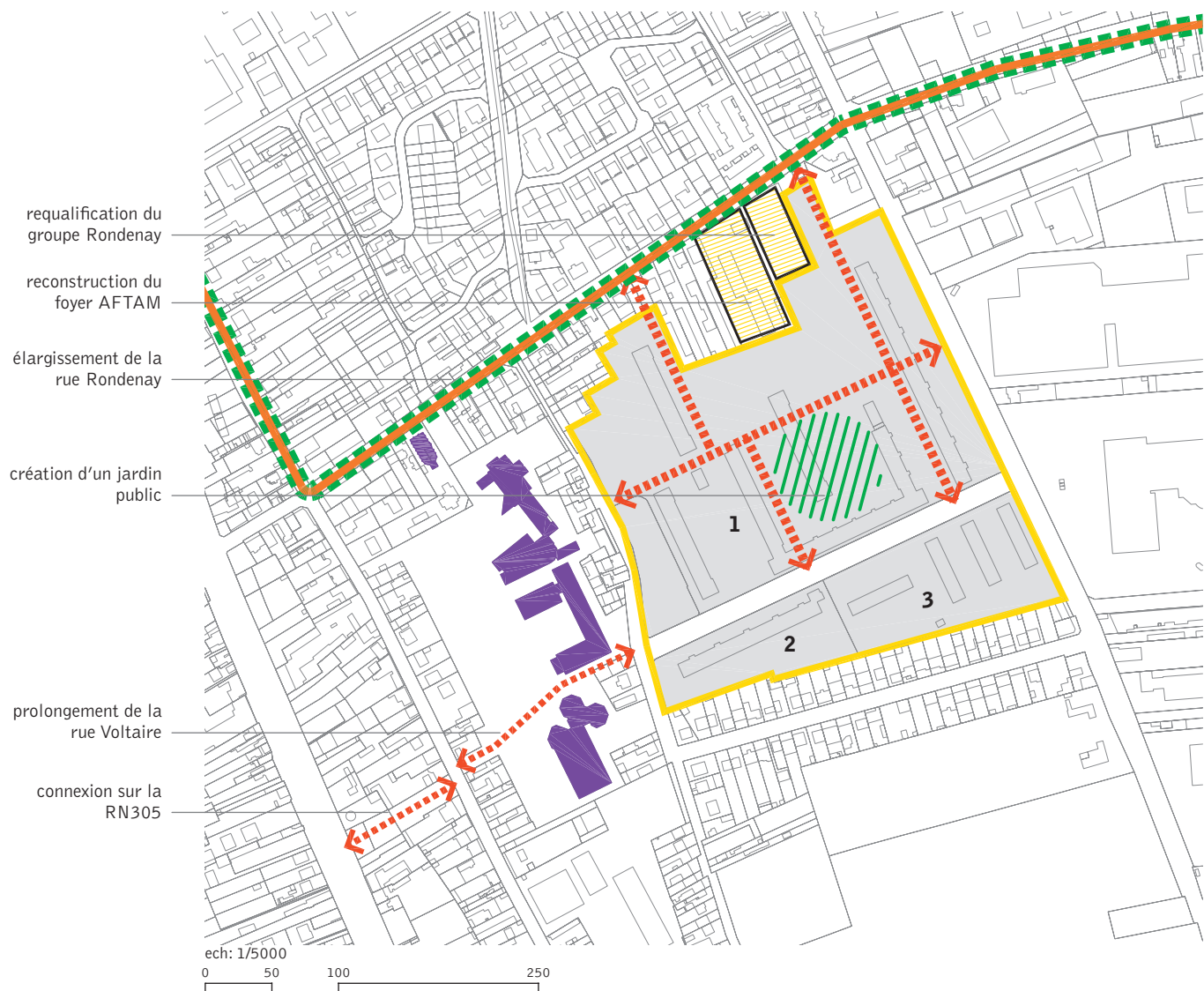
**10 les quais de Seine**, sur lesquels différents projets et interventions vont contribuer à la requalification du Sud de la zone d'activités, avec notamment :

- la construction du futur pont.
- la mise en valeur des berges de la Seine.
- la restructuration des activités de production énergétique d'EDF et la valorisation des terrains libérés dans ce cadre au profit d'activités en rive de Seine.









ech: 1/25000  
 0 100 250 500 1000

-  « fil conducteur » de l'arc\_Sud
-  parc des Lilas
- périmètres de réflexion** [art. L 111-10 du CU]
- 1** entrée de ville RN7
- 2** frange Ouest du parc des Lilas
- 3** frange Est du parc des Lilas
- 4** RN305 Rouget de Lisle
- 5** Balzac
- 6** secteur Seine-Ardoines



- 1 quartier Balzac
- 2 groupe Touraine
- 3 groupe Marronniers

-  sites de renouvellement urbain
-  sites de requalification
-  équipements existants
-  «fil conducteur» de l'arc\_Sud
-  connexions à créer [tracés indicatifs]
-  jardin public

## 2.2 RENOUVELLEMENT URBAIN DU QUARTIER BALZAC-TOURAIN-MARRONNIERS

### objectifs du projet pour le secteur Balzac-Touraine-Marronniers

Le constat des difficultés urbaines et sociales que connaît le quartier Balzac-Touraine-Marronniers conduit la Ville de Vitry-sur-Seine à engager une démarche de restructuration globale de ce secteur, qui figure au premier plan des ambitions portées par la Ville lors des débats sur le *projet de vie / projet de ville* préalables à l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme.

Ce projet, qui implique la démolition et la reconstruction de plusieurs centaines de logements sociaux, doit permettre d'apporter une réponse en termes de programmation urbaine et d'aménagement porteuse d'une image attractive du quartier pour ses habitants actuels comme pour les ménages et les entreprises qui désireront s'y installer, tout en tenant compte des spécificités du quartier en termes d'usages et de pratiques quotidiennes.

Il est initié par la Ville de Vitry-sur-Seine dans le cadre d'un large partenariat institutionnel, autour du dispositif porté par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine.

L'opportunité que représente le dispositif ANRU pour répondre aux objectifs de désenclavement du quartier tout en contribuant à répondre aux besoins avérés de construction de logements sociaux ainsi que de logements locatifs libres, avec le concours de l'Association Foncière Logement, rejoint en effet plusieurs préoccupations municipales :

#### 1. en termes d'habitat

- la réalisation des objectifs du Programme Local de l'Habitat [présentés par ailleurs dans le rapport de présentation du PLU].
- l'augmentation de la mixité en matière d'habitat sur le secteur en associant logement locatif social neuf et réhabilité, logement locatif privé et accession à la propriété, pour contribuer à améliorer et à valoriser les parcours résidentiels sur Vitry.

#### 2. en termes urbains

- l'articulation du devenir de l'ensemble immobilier Balzac-Touraine-Marronniers avec la réflexion engagée sur l'aménagement et le développement économique du secteur Sud de Vitry, entre la RN305 et la gare des Ardoines.
- la diversification de cette partie de la commune en termes de fonctions urbaines, de types d'habitat et d'opérateurs.
- la restructuration foncière du quartier permettant de mettre en place une structure urbaine plus évolutive et de clarifier l'organisation de la gestion des espaces.

#### 3. en termes sociaux

- la mise en œuvre d'un « projet de vie » pour le quartier, fondé sur la convention-cadre de gestion urbaine de proximité [revitalisation du lien social, vie associative, prévention, médiation...].
- le renouvellement et le redéploiement de l'offre de logement locatifs sociaux sur le quartier et sur d'autres sites, dans un objectif de mixité sociale et de réponse aux besoins de logements sociaux sur la commune.

## **les grands axes du projet de renouvellement urbain**

En termes d'aménagement, le projet de renouvellement du quartier Balzac-Touraine-Marronniers s'appuie sur 3 grands axes :

**1. intégrer le quartier dans la continuité urbaine du Sud de Vitry** par la création de trois nouvelles liaisons [vers la RN305 et le parc des Lilas dans le prolongement de la rue Voltaire, vers la gare RER des Ardoines et vers la rue Anselme Rondenay] et par la mise en place, lors des reconstructions, d'un épandage progressif permettant d'assurer une meilleure transition entre le quartier et son environnement urbain.

**2. créer les conditions de la multiplication des échanges entre les groupes Balzac, Touraine, Marronniers et leur environnement urbain** par la création d'un espace de centralité associant un square et des équipements publics de manière à constituer des pôles d'attraction pour les habitants du quartier et pour ceux des quartiers voisins.

**3. affirmer la lisibilité et la hiérarchie des espaces** par une typologie d'espaces publics tels que le parvis d'entrée, l'avenue plantée, le square public... et par un aménagement des pieds d'immeubles permettant une meilleure lisibilité du statut public, privatif, résidentiel... des différents espaces.

## **orientations programmatiques**

L'hypothèse de renouvellement urbain du quartier Balzac-Touraine-Marronniers associe :

- une part importante de démolition [qui portera sur environ la moitié des 1 194 logements actuels].
- une part de construction neuve répartie sur le site [environ 400 logements de différents types et de différents statuts, dans des constructions de hauteur limitée, ainsi que la reconstruction du foyer AFTAM] et dans d'autres quartiers de la ville.
- une part de réhabilitation et de requalification des espaces extérieurs pour les immeubles existants qui seront conservés [environ 510 logements].
- la construction d'équipements publics [sont envisagés une crèche, une halte garderie, un relais-mairie, un centre de quartier, la reconstruction du centre social Balzac, un terrain de pratiques sportives libres, ainsi que le jardin public].
- des actions restant à définir sur la revitalisation du centre commercial Rondenay, en s'appuyant notamment sur le levier de la ZFU.
- un programme de relogement tenant compte des démolitions, des relogements temporaires et des décohabitations, en faisant appel au parc vacant de la ville puis aux constructions neuves.
- un projet social impliquant fortement les acteurs sociaux et les habitants du quartier.

## 2.3 AMÉNAGEMENT DU SECTEUR RN305-SUD

### contexte du développement le long de la RN305

La RN305, anciennement « route de Choisy », représente historiquement l'un des axes fondateurs de Vitry-sur-Seine.

Le projet de tramway [en remplacement de l'actuelle ligne de bus en site propre n°183] et 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 RN305, 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 RN305 joue un rôle de centralité pour certains des quartiers qui la bordent [Le Fort, Stalingrad, Coteau Malassis et Plateau Sud].

Parallèlement à la Zone Franche Urbaine, le PLU vise à accompagner ce projet en créant des conditions de développement de la RN305 selon trois séquences :

- le secteur RN305-Nord, sur lequel l'enjeu porte il s'agit de développer l'habitat et l'activité commerciale et tertiaire, notamment dans le cadre de la ZAC Concorde-Stalingrad.
- le secteur RN305-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 RN305-Sud, actuellement le moins développé, qui doit connaître une restructuration en profondeur dans le cadre du PLU pour devenir un pôle mixte d'habitat, de commerce et d'activités [notamment tertiaires], en interface entre la zone d'activités des bords de Seine et le parc des Lilas, et s'adressant aussi aux quartiers proches, notamment le secteur Balzac-Touraine-Marronniers.

### situation et enjeux spécifiques du secteur RN305-Sud

La RN305-Sud correspond à un secteur actuellement dégradé, en raison des acquisitions réalisées en rive Est pour l'élargissement de la voie ; les quartiers situés aux abords de l'axe [secteur Balzac-Touraine-Marronniers notamment] sont relativement éloignés du centre-ville, et ne se raccrochent à aucune centralité secondaire identifiée.

Dans ce contexte, le PADD fixe pour le secteur RN305-Sud des orientations générales visant au « développement d'un pôle mixte au croisement de l'arc\_Sud ».

La situation géographique du secteur est en effet stratégique dans le projet de Vitry puisqu'il se situe à au croisement de deux axes majeurs du projet de Vitry : la RN305 et l'arc\_Sud, et qu'il constitue un relais entre le secteur Balzac-Touraine-Marronniers, la RN305 elle-même [avec le futur tramway] et le parc des Lilas.

Ainsi, les orientations du PADD pour ce secteur renvoient à trois niveaux d'enjeux :

- la valorisation de l'entrée de ville Sud, avec le développement d'un pôle tertiaire et commercial [implantation de grandes enseignes autour du thème des loisirs, du jardin et de la nature, en lien avec la

proximité du parc des Lilas, activités tertiaires et services en lien avec la zone d'activité des bords de Seine].

- le développement d'un pôle de proximité, s'adressant aux quartiers riverains et aux opérations d'habitat qui pourront se développer sur ce secteur ; là encore, la question de la mixité habitat / activités / commerces devra faire l'objet d'une réflexion particulière, notamment en termes d'accès et de stationnement.

- la création de liens vers le parc des Lilas depuis la rive Ouest de la RN 305.

La mise en œuvre de ces orientations doit tenir compte de plusieurs caractéristiques particulières du secteur :

- la topographie du site, en pied de coteau, avec une dénivellation importante sur la rive Ouest [côté parc des Lilas] et sur la rive Est [côté quartier Balzac].

- une situation foncière complexe à l'Ouest [parcellaire en lanières], et maîtrise publique du foncier en rive Est [en raison du projet d'élargissement], qui conduit à envisager, sur l'ensemble du secteur, la définition d'un périmètre d'aménagement opérationnel de type ZAC.

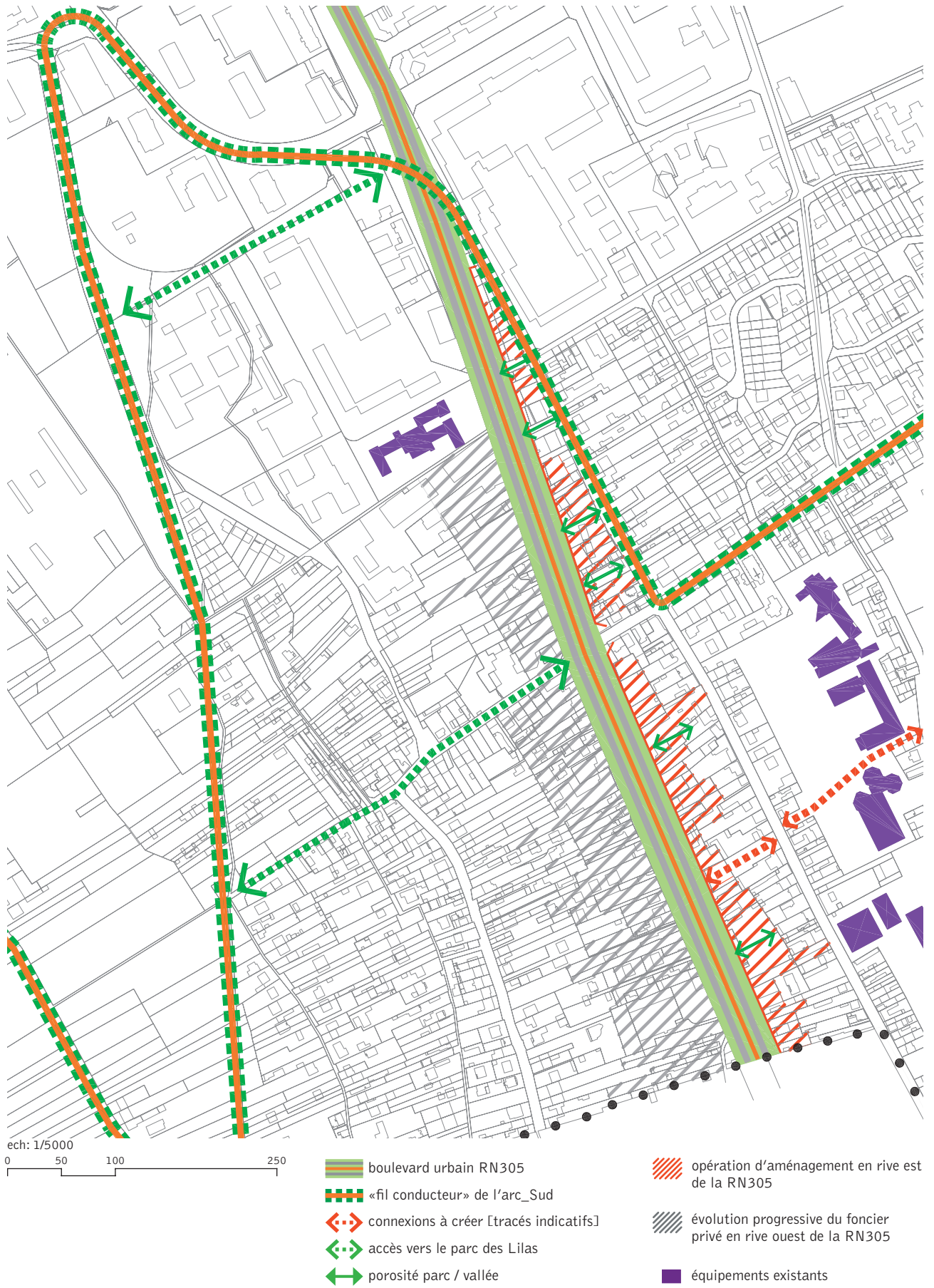
Compte tenu de ces enjeux, le secteur RN305-Sud fait partie des « périmètres de réflexion » inscrits au PLU ; il se situe dans la zone UB, qui correspond aux entrées de villes et dont le règlement vise à renforcer et à développer la vocation mixte, tout en assurant la transition entre les axes principaux de la commune et les quartiers spécifiquement dédiés à l'habitat situés en arrière plan.

### **orientations programmatiques et d'aménagement pour le secteur RN305-Sud**

- recomposition à court terme de la rive Est [fragmentation du bâti et transparence vers la vallée de la Seine ; urbanisation en profondeur : front sur la RN305 / décroissant vers l'arrière ; aménagement de nouvelles liaisons entre le boulevard urbain de la RN305, la rue Coquelin et le quartier Balzac].


- recomposition à plus long terme de la rive Ouest, avec une orientation préférentielle des nouvelles constructions perpendiculairement à la pente pour ménager, comme sur la rive Est, des porosités visuelles transversales sur le coteau ; prise en compte de la topographie par le principe des « socles »].

- anticiper sur la possibilité de mettre en place un TCSP Est-Ouest comme axe porteur de l'arc\_Sud [question du croisement de cet axe TCSP avec la RN305 et du franchissement du coteau par ce TCSP].





ech: 1/25000  
 0 100 250 500 1000

-  centre-ville de Vitry
-  ouvertures du centre-ville vers la Seine
-  arbres d'alignement sur voirie existants
-  plantations sur l'espace public à créer
-  valorisation paysagère des berges de Seine
-  « fil conducteur » de l'arc\_Sud
-  transports publics
-  pont existant
-  nouveaux franchissements de la Seine et des voies ferrées [localisations indicatives]
-  passerelle à créer

# 03

## la rive de Seine

**Comme l'arc\_Sud, la rive de Seine s'inscrit dans la dynamique de territoire de Seine-Amont Développement, qui identifie le fleuve comme son « grand équipement » commun.**

**A l'échelle de Vitry, la Seine est à la fois un vecteur de développement économique, à travers son rôle structurant dans la requalification de la zone d'activités, et un vecteur de valorisation paysagère et environnementale.**

**Au cours de son histoire, Vitry-sur-Seine, comme les autres communes de Seine-Amont Développement, a vu progressivement la ville se couper du fleuve, notamment en raison de l'industrialisation et de ses besoins de desserte routière et ferrée. Aujourd'hui, la Seine peut devenir le lieu d'un retournement d'image et d'une redynamisation du territoire autour de nouvelles valeurs, d'un nouvel « effet d'adresse », utile au développement économique.**

**Pour Vitry, la Seine constitue donc à la fois un élément d'ancrage durable dans le territoire de Seine-Amont Développement, et un potentiel à valoriser pour la dynamisation et la requalification de la zone d'activités, à partir d'orientations d'aménagement qui seront amenées à se développer et à se compléter au cours de la poursuite des études en cours sur ce secteur.**

### **3.1 OUVRIR LE CENTRE VILLE VERS LA SEINE**

Le premier volet de la valorisation de la rive de Seine consiste à ouvrir le centre-ville vers le fleuve, en s'appuyant d'une part sur des axes existants ou à créer, et d'autre part sur la mise en œuvre de la trame verte dans cette partie de la commune.

#### **trois grands axes perpendiculaires**

L'ouverture du centre-ville vers la Seine s'appuie sur deux axes existants et un tracé à créer :

- l'axe formé par l'avenue Paul Vaillant-Couturier, l'avenue Anatole France et la rue du Port à l'Anglais.
- l'avenue du Président Salvador Allende.
- le débouché de l'arc\_Sud sur la Seine, dont le tracé reste à préciser, en lien avec les projets de transports publics et de franchissements des voies ferrées et de la Seine.

#### **la trame verte sur la ZA**

La valorisation paysagère de la rive de Seine s'appuie sur la mise en œuvre de la trame verte, qui associe :

- les voies plantées d'alignements d'arbres existants [rue Charles Fourier, rue Berthie Albrecht, rue Eugène Henaff].
- le développement des plantations sur l'espace public sur d'autres voies existantes [rue Edith Clavel, quai Jules Guesde, rue Charles Heller, rue des Fusilliés, rue Tortue...].

#### **la continuité paysagère des berges**

La mise en valeur de la berge de Seine proprement dite, déjà assez arborée par endroits aujourd'hui, pourra intégrer des usages tels que promenade, lieux de détente, piste cyclable... dans un objectif de continuité des espaces publics face à la Seine.

#### **L'armature paysagère primaire ainsi constituée permet de structurer la requalification de la zone d'activités à partir de l'espace public.**

**La consistance de cette armature paysagère sera progressivement augmentée, par exemple avec la mise en œuvre de dispositifs spécifiques de récupération des eaux pluviales tels que des noues le long de certaines voies, la création éventuelle de nouveaux maillages à travers les terrains restructurés... qui permettront d'ancrer en profondeur le nouveau rapport entre la ville et le fleuve**

### 3.2 DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS ET DES FRANCHISSEMENTS

L'objectif de redynamisation économique porté par la dynamique de territoire de Seine-Amont Développement s'appuie fortement, d'une part sur le développement de l'accessibilité du territoire par les transports publics, à la fois dans le sens Nord-Sud [Paris / Sud-Est parisien] et dans le sens Est-Ouest [déplacements en couronne qui correspondent à un besoin croissant de liaison entre les pôles d'emploi du Sud-Est Parisien], et d'autre part sur le développement des franchissements de la Seine et des voies ferrées, aujourd'hui insuffisants.

#### les projets et hypothèses de transports publics

Sur le secteur de la rive de Seine plusieurs projets et hypothèses d'amélioration et de développement des transports publics sont revendiqués par la Ville de Vitry :

- l'augmentation de la fréquence de desserte des gares de Vitry des Ardoines par le RER C.
- le prolongement de la ligne 7 du métro depuis Mairie d'Ivry jusqu'au centre-ville de Vitry, en desservant la gare RER de Vitry pour renforcer ce pôle d'échange en interface entre le centre-ville et la rive de Seine.
- la liaison Orbitale [branche Nord via la gare RER de Vitry, et branche Sud via le pôle Seine-Ardoines].
- l'hypothèse de mise en place d'une liaison de transport public performant sur la berge de Seine, entre Paris Bibliothèque et la gare des Ardoines [avec deux tracés alternatifs possibles, l'un suivant les quais, l'autre traversant la zone d'activités en position plus centrale].
- l'hypothèse de création d'une liaison de transport public entre le plateau et la Seine, s'appuyant sur l'arc\_Sud.
- l'hypothèse de mise en service d'une desserte par navettes fluviales avec l'hypothèse de deux stations sur Vitry, au niveau du Port à l'Anglais et au niveau du secteur Allende.

Enfin, le rôle du fleuve dans le transport de fret pourrait aussi être développé.

#### les franchissements

A Vitry, sur 3,8 km de berges, un seul pont [le pont du Port à l'Anglais] permet de franchir la Seine et les voies ferrées constituent aussi une coupure forte entre la ville et la rive de Seine.

L'enjeu de renforcement de la cohésion du territoire de Seine-Amont Développement, qui passe par la multiplication des franchissements des voies ferrées et de la Seine prend donc une importance particulière à Vitry, où plusieurs projets sont en cours de définition :

- la construction d'un nouveau pont entre Vitry et Alfortville au niveau du secteur Seine Ardoines et la construction d'un franchissement des voies ferrées au niveau de la gare des Ardoines, ces deux projets étant nécessaires au passage de la liaison Orbitale-Sud et de l'hypothèse de TC sur l'arc\_Sud.
- l'implantation d'une passerelle sur la Seine au niveau du secteur Port à l'Anglais.

Dans le cadre des projets de requalification et de développement de la ZA [notamment sur le périmètre de réflexion du pôle Seine-Ardoine d'autres franchissements des voies ferrées pourraient être étudiés pour compléter encore le maillage entre ville et rive de Seine.