

ZAC SEINE GARE VITRY

DIALOGUE COMPETITIF

PRINCIPES DE PROJET URBAIN ET PROCESSUS DE MISE EN OEUVRE DU PROJET - OFFRE FINALE

Note méthodologique

Novembre 2012

VUE D'ENSEMBLE DU PROJET



SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
1. INSCRIPTION TERRITORIALE ET PAYSAGERE - FORME D'ENSEMBLE	5
2. ARMATURE PUBLIQUE DU RENOUVELLEMENT	9
2.1. Principes	9
2.11 Accessibilité : maillage, accès gare et intégration des PL	9
2.12 L'armature hiérarchisée des espaces publics	10
2.13 De nouveaux centres	11
2.14 L'eau, vecteur de fabrication du projet	12
2.15 Une conception durable des infrastructures	15
2.2. Les principaux espaces publics du projet	16
2.21 L'Avenue du Président S. Allende	16
2.22 Le Cours de la gare	17
2.23 La rue Mail B. Albrecht	18
2.24 La rue de Seine	19
2.25 Quai de Seine et rue E. Cavell	20
3. UN TISSU URBAIN MIXTE	23
3.1. Principes et objectifs	23
3.11 Aires et figures urbaines	23
3.12 Localisation et imbrication des programmes économiques et résidentielles	24
3.13 Le découpage comme support du renouvellement	26
3.14 Le stationnement «privé», une problématique complexe	26
3.2. Description et illustrations des tissus urbains	27
3.21 Le tissu de bord de Seine	27
3.22 Tissu de bordure de l'avenue du Président S. Allende	28
3.23 Tissu mixte du secteur Albrecht	29
4. SYNTHÈSE PROGRAMMATIQUE, PHASAGE ET MÉTHODE	31
4.1. Synthèse programmatique	31
4.2. Phasage	33
4.3. Enjeux et questions de méthode	35

INTRODUCTION

La qualité des études engagées, en particulier le Plan Guide des Ardoines (équipe SEURA) et le Schéma de cohérence paysagère et urbaine de la vallée de la Seine en amont, (Equipe Studio 12) permet d'inscrire le fragment de Seine gare Vitry dans son territoire.

L'extension, le renouvellement et la densification du secteur Nord Allende Seine gare Vitry doit permettre de consolider ce quartier de ville en l'ouvrant sur les éléments structurants de son intégration métropolitaine : les bords de Seine et l'avenue du président S. Allende principalement, notamment au moyen de la restructuration du site ferroviaire et de sa gare.

Nous proposons un urbanisme du renouvellement qui articule :

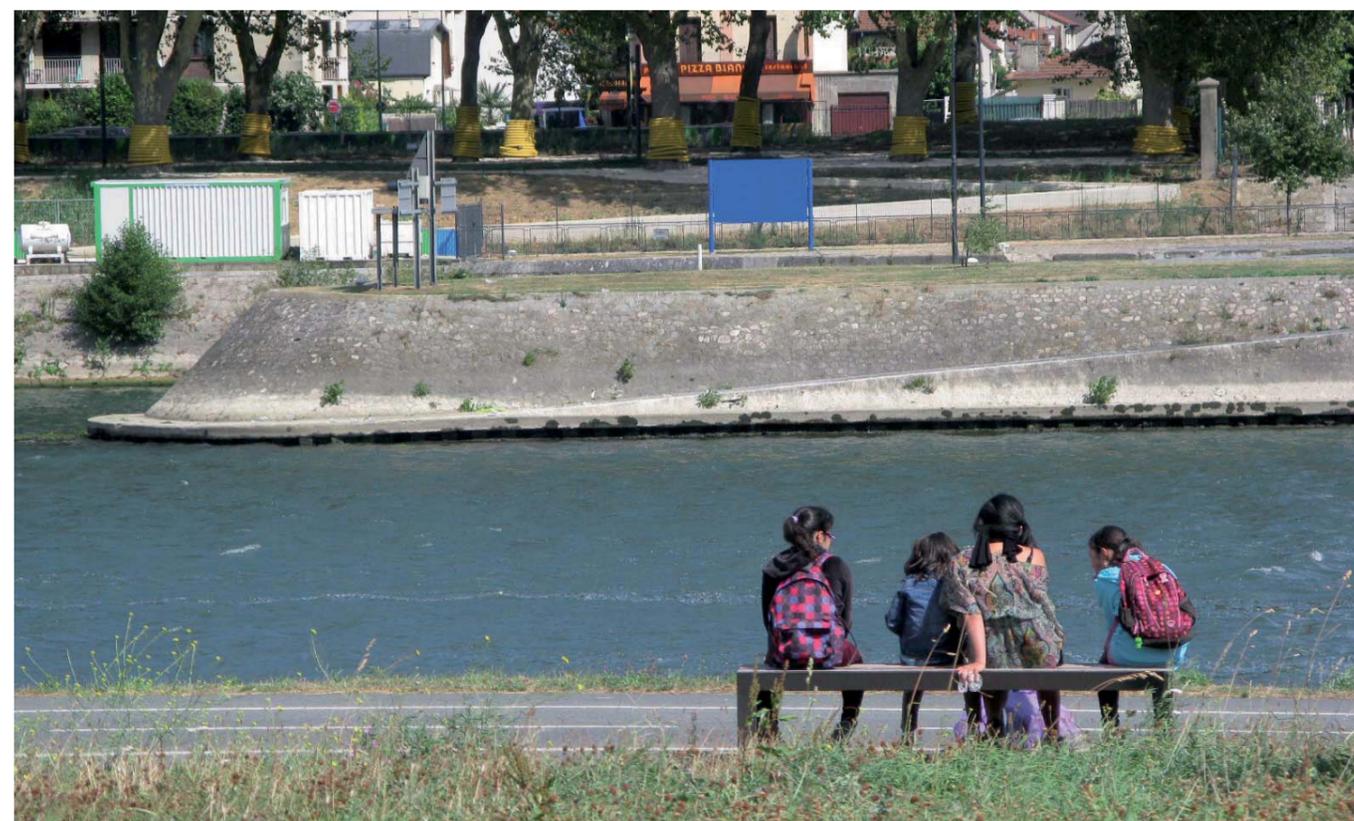
Un urbanisme de la densité ciblé sur la Seine, les grands tracés et les infrastructures.

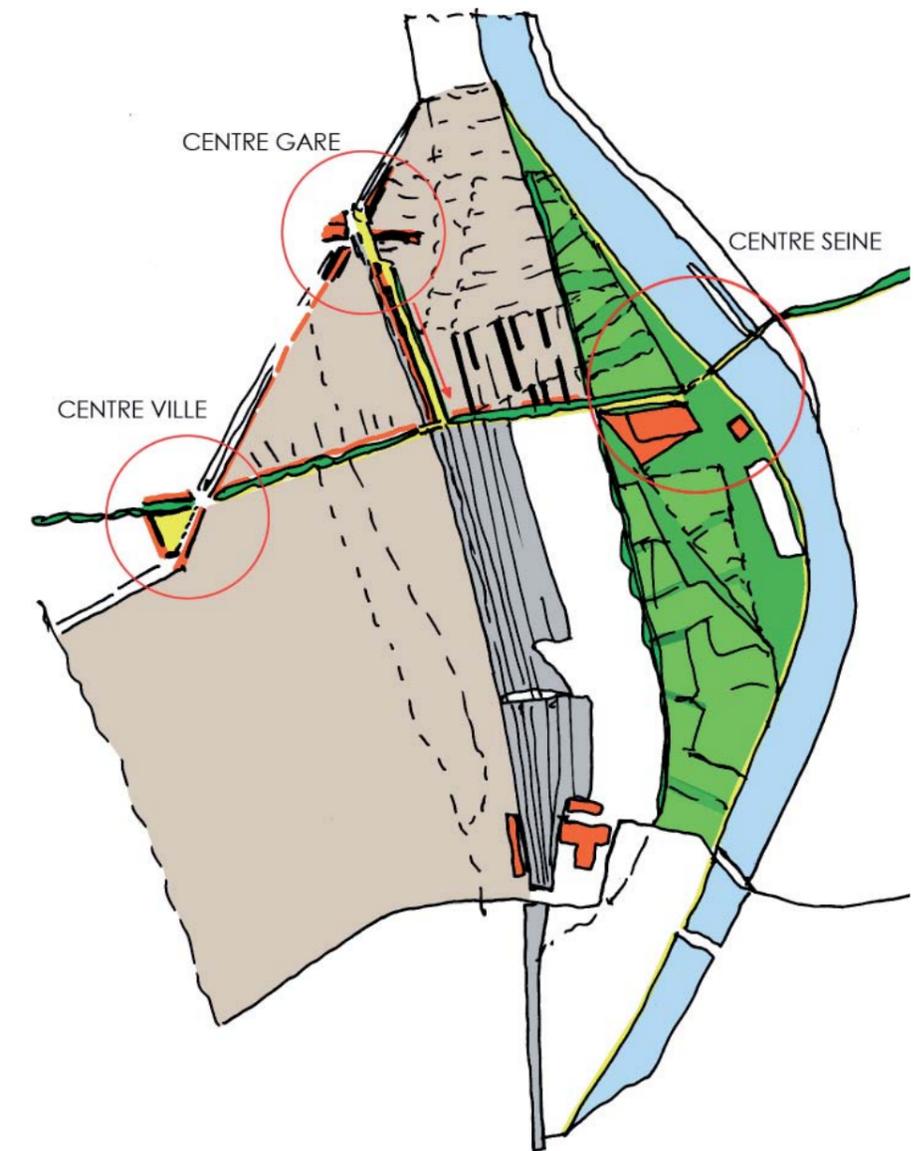
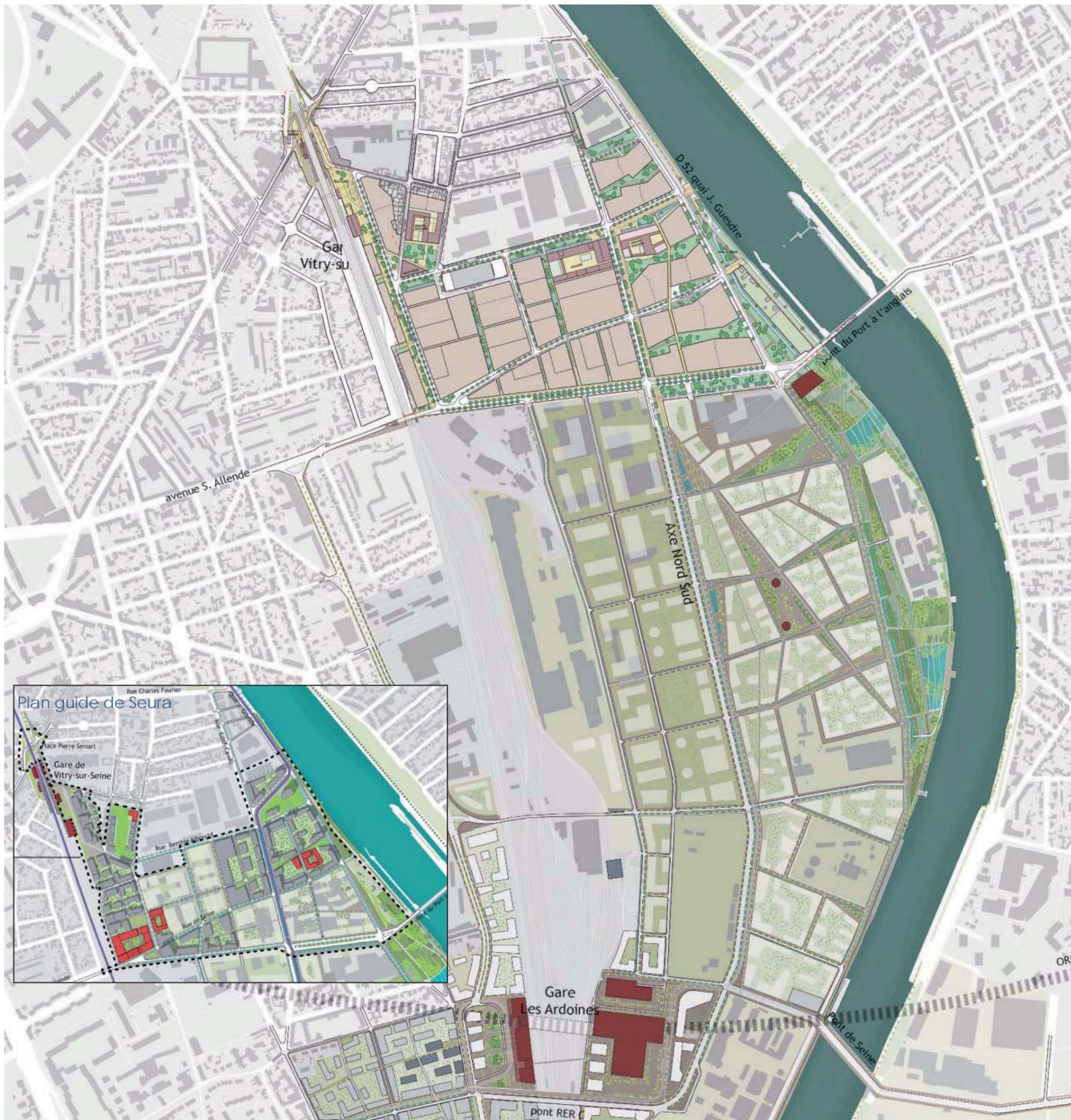
Un urbanisme du paysage qui développe et articule les caractéristiques des aires urbaines et paysagères du site pour mieux les consolider et les raccorder : le tissu mixte, horizontale et mitoyen du secteur Albrecht/ Allende et le parc de Seine vertical en « front de Seine/ fond de Seine ».

Un urbanisme de la mixité qui ambitionne de maintenir l'emploi productif au cœur des quartiers urbains dense, cherche à caractériser conjointement le modèle économique, immobilier et morphologique du tissu économique, fixe les conditions de la cohabitation des programmes d'activités économique et des programmes résidentiels.

Un urbanisme de la vulnérabilité qui met la problématique des risques d'inondation au cœur du projet d'aménagement public et dans la définition des tissus urbains.

Un urbanisme du découpage, un urbanisme « ouvert », un urbanisme du temps court et du temps long pour substituer graduellement et souplement, adapter le renouvellement aux différentes échelles d'opération et aux aléas des conjonctures sans remettre en cause les logiques d'ensemble du tissu urbain.





ARTICULATION ET INSERTION DE SEINE GARE VITRY DANS LE PLAN GUIDE DES ARDOINES

Le plan ci-joint illustre l'intégration du projet dans le territoire des Ardoines et de Vitry. Les grands objectifs du Plan Guide, la relation au centre ville, la valorisation des grands tracés et l'ouverture de la gare sur Allende, les centres urbains, le parc de Seine élargi en profondeur jusqu' à Cavell sont consolidés par le projet.



1. INSCRIPTION TERRITORIALE ET PAYSAGERE - STRUCTURE D'ENSEMBLE



Habitat. Tissu de faubourg



Habitat dense, Bureaux et tertiaire



Activité



Espace commercial

> Aires urbaines et paysagères caractérisées
Le secteur des Ardoines et de Seine gare Vitry est marqué par des formes de tissu fortement caractérisées :

- Le tissu « constitué » de faubourg à dominante d'habitat ;
- Le tissu d'activité industrielle située à proximité du faisceau ferré ;
- Le tissu d'activité inséré ou en bordure des tissus de faubourg dont il conserve les formes de découpage aux caractéristiques urbaines.

> Les orientations du Plan Guide des Ardoines
L'évolution proposée par le Plan Guide présente principalement :

- Un renouvellement urbain à dominante habitat/ bureau dans le lit inondable de la Seine ;
- Le secteur d'activité lourde concentré entre le faisceau ferré et la rue E.Cavell ;
- Des pôles à dominante tertiaire sur les sites de gares.

L'avenue du Président S. Allende est dans ce contexte un site d'articulation urbaine, morphologique et technique :

- C'est la frontière entre les emprises renouvelées pouvant intégrer les principes de vulnérabilité aux crues et les sites habités existants édifiés en zone inondable.
- C'est le lieu de rencontre des tissus d'habitat et d'activité ;
- C'est le lieu d'articulation entre les échelles métropolitaines et industrielles des Ardoines et celles plus domestiques et urbaines du quartier du Port à l'Anglais.

> Un renouvellement à plusieurs échelles
La ZAC Seine gare Vitry doit inscrire son renouvellement à plusieurs échelles :

- Celle du plan guide qui ordonne le développement futur des Ardoines et traite de son insertion territoriale en interrogeant la cohérence d'un grand développement urbain nord sud entre la Seine et le faisceau ferroviaire.
- Celle du triangle défini par des grandes voies urbaines délimitant le site, qui interroge les relations du centre ville au site de Seine et la continuité de la ville constituée jusqu'au fleuve, la valorisation des grands tracés, le développement et



Nous proposons de développer et d'articuler les deux grandes formes de tissu urbain en rapport aux urbanisations existantes d'une part, aux vertus du paysage de la Seine et des grands tracés d'autre part :

- Les formes de la densité verticale du quartier de Seine Front de Seine/ Fond de Seine étendues au tissu bordier du grand tracé de l'avenue di Président S. Allende.
- Les formes de la densité horizontale du secteur Albrecht en écho au paysage du quartier du Port à l'Anglais.



ETAT EXISTANT



l'intégration urbaine du site de la gare ;

- Celle enfin du secteur entre les voies ferrées et les bords de Seine, l'avenue du Président S. Allende et au nord la rue Ch. Fourier, qui interroge l'unité d'une aire urbaine aujourd'hui profondément divisée entre tissu résidentiel et tissu d'activité et sa relation aux grands tracés qui le limitent : la façade fluviale et la façade ferroviaire, l'avenue Allende, P. Vaillant Couturier.

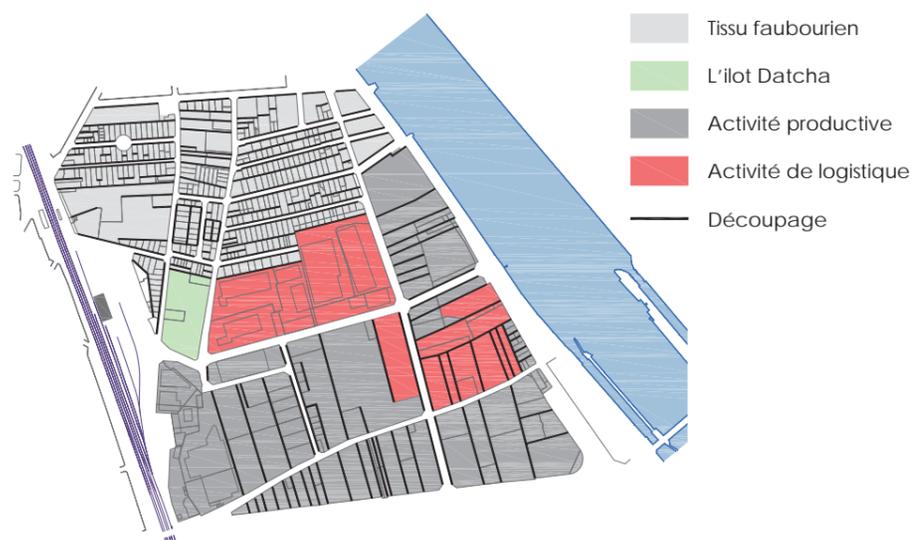
> Développement métropolitain et raccordement au tissu de faubourg : densité verticale et densité horizontale

Nous proposons de développer et d'articuler les deux grandes formes de tissu urbain en rapport aux urbanisations existantes d'une part, aux vertus du paysage de la Seine et des grands tracés d'autre part :

- Les formes de la densité verticale du quartier de Seine Front de Seine/ Fond de Seine étendues au tissu bordier du grand tracé de l'avenue di Président S. Allende.
- Les formes de la densité horizontale du secteur Albrecht en écho au paysage du quartier du Port à l'Anglais.

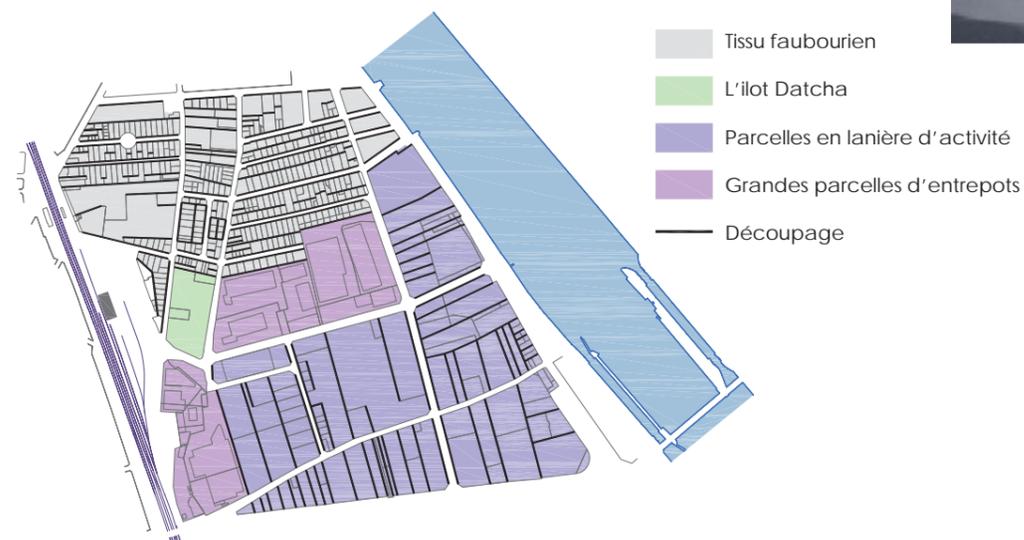


LES ACTIVITÉS LOGISTIQUES ENCLAVÉES AU CENTRE DU TERRAIN



- Tissu faubourien
- L'ilot Datcha
- Activité productive
- Activité de logistique
- Découpage

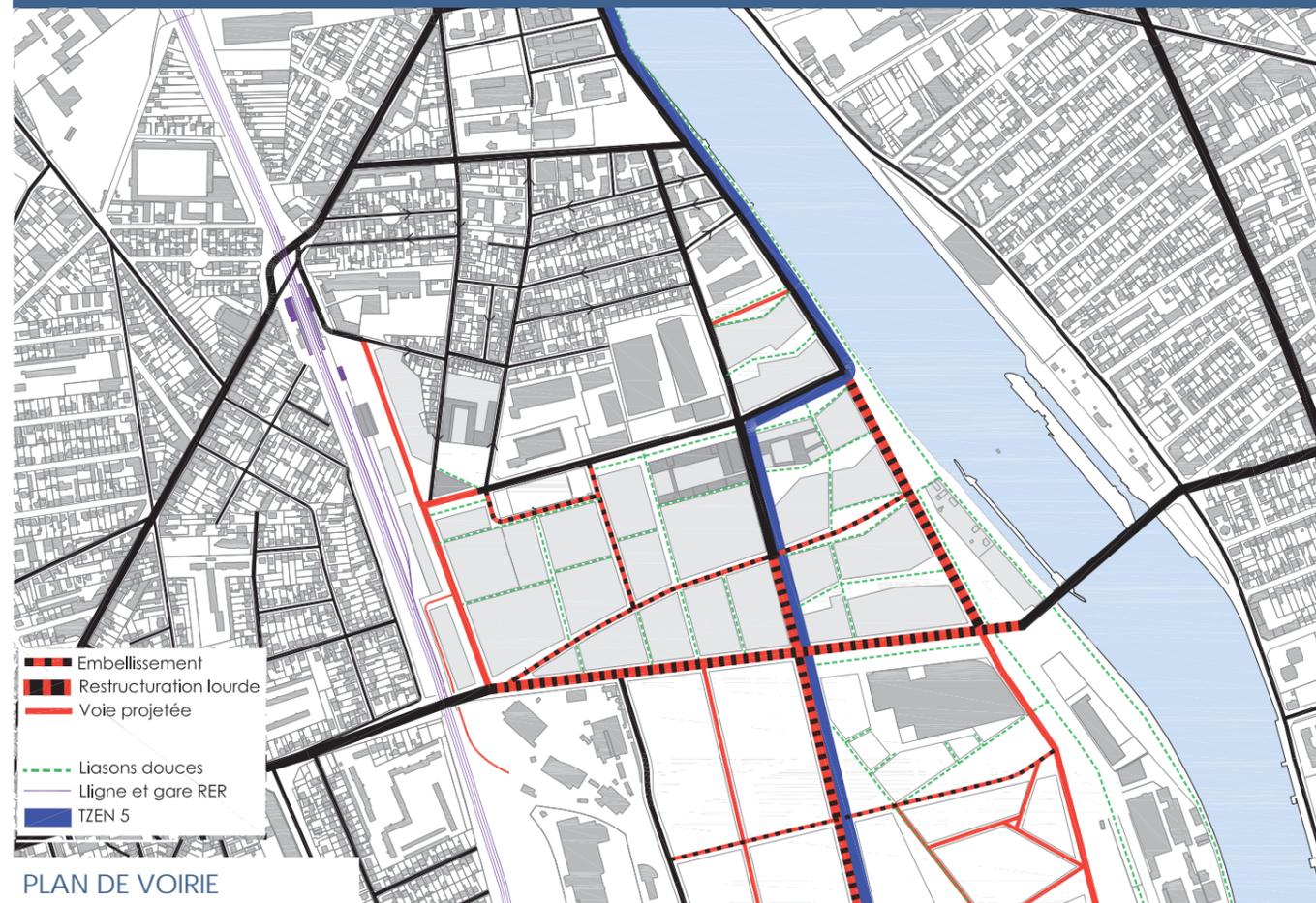
UN TISSU D'ACTIVITÉ HÉTÉROGÈNE



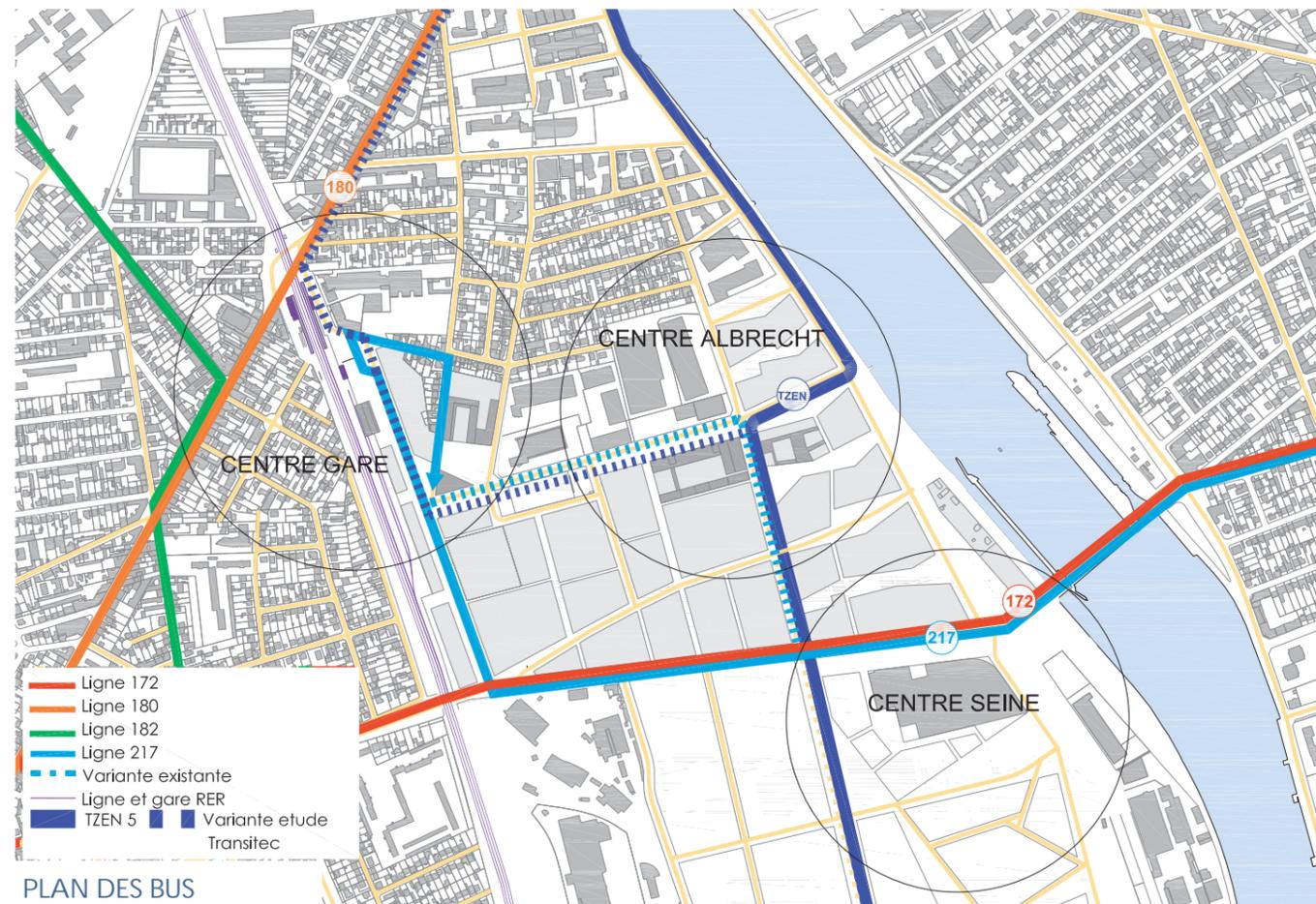
- Tissu faubourien
- L'ilot Datcha
- Parcelles en lanière d'activité
- Grandes parcelles d'entrepots
- Découpage







PLAN DE VOIRIE



PLAN DES BUS

2.1. PRINCIPES

2.1.1. Accessibilité: maillage, accès gare et intégration des PL

> Un plan de voirie maillé permettant une nouvelle accessibilité à la gare depuis le sud et la départemental S. Allende

Le plan de voirie est complété par la création de deux voies : une voie d'accès à la gare et une petite voie de maillage entre E. Cavell et le quai Jules Guesde. Ces nouvelles voies permettent d'achever le maillage des voies du Port à l'Anglais. Dans ces conditions, l'armature des voies permet de bien desservir le secteur. La caractéristique sur le plan de la desserte (sens de circulation) est déclinée dans les plans joints.

- Le Cours de la gare permet une très bonne accessibilité du pôle gare et met en relation les deux grands tracés des départementales.

- La nouvelle petite voie complète le maillage entre la Port à l'Anglais le quai de Seine.

L'intervention sur les voies existantes devra être engagée en lien avec le renouvellement urbain. Elle est de deux ordres :

- Un projet d'embellissement avec pour certaines voies un élargissement mesuré du profil en travers : Albrecht, rue de Seine et Marat

- Un projet de restructuration lourde liée au rôle structurant des voies et en lien avec les objectifs définis pour l'inondation : avenue du président S. Allende, E. Cavell et quai Jules Guesde.

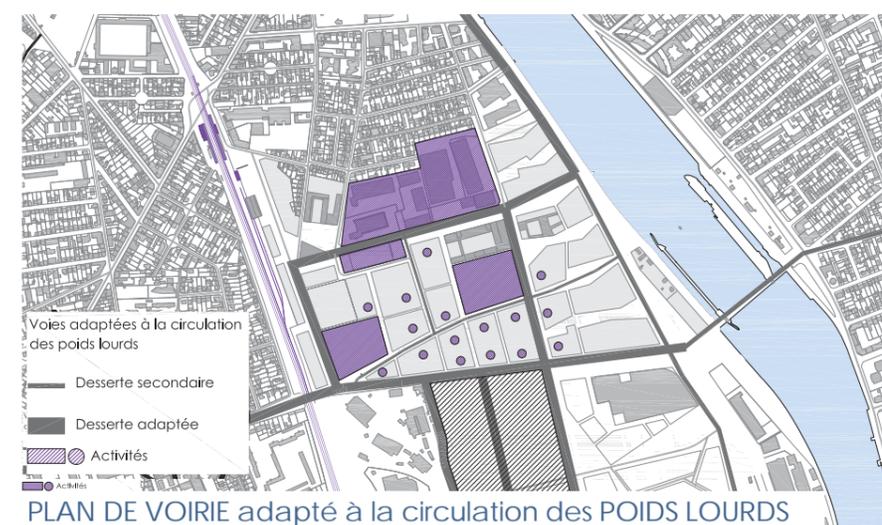
> Une desserte adaptée pour les poids lourds : la boucle Cavell/ Albrecht/ Cours de la gare/ Allende

Nous avons esquissé un schéma de principe pour la desserte des poids lourds. Il ne s'agit pas de voies dédiées mais de voies convenablement dimensionnées pour intégrer la circulation de poids lourds dans un contexte de densité urbaine. Nous esquissons deux niveaux de desserte :

- Une desserte lourde
- Une desserte secondaire

> Un plan de voirie qui ouvre de nouvelles perspectives pour l'optimisation du fonctionnement des TC et le rabattement gare

Le schéma des transports publics respecte les hypothèses en cours (études Transitec et Plan Guide). Nous esquissons des hypothèses de rabattement du réseau de bus sur la gare de Vitry. Un parking silo est programmé pour assurer le rabattement vers la gare des VP mais aussi pour le stationnement des équipements publics.



PLAN DE VOIRIE adapté à la circulation des POIDS LOURDS

2.12. L'armature hiérarchisée des espaces publics

> Le triangle des grandes voies urbaines, l'ouverture sur la gare et le quartier de Seine

L'armature en triangle des grandes voies J. Jaures/S. Allende (D48), Paul Vaillant Couturier/ Anatole France (D55/155) et quai Jules Guesde (D152) délimite un « grand quartier » de Vitry entre la place du marché et les berges de Seine, divisé en son centre par le faisceau ferré. Ces grandes voies urbaines interrogent les relations du centre ville au site de Seine et la continuité de la ville constituée jusqu'au fleuve, la valorisation des grands tracés, le développement et l'intégration urbaine du site de la gare. Le projet propose ainsi trois grands espaces publics majeurs vecteurs d'un développement qui rayonne à l'échelle de la ville :

- L'avenue du Président S. Allende ;
- Le Cours de la gare, qui propose une relation continue entre les deux départementales.
- L'épaisseur de Seine entre « Front de Seine » (le quai) et « Fond de Seine » (la rue E. Cavell, grand tracé Nord Sud des Ardoines).

> L'armature intermédiaire à l'échelle du quartier : de la gare à la Seine ; du Port à l'Anglais à Allende.

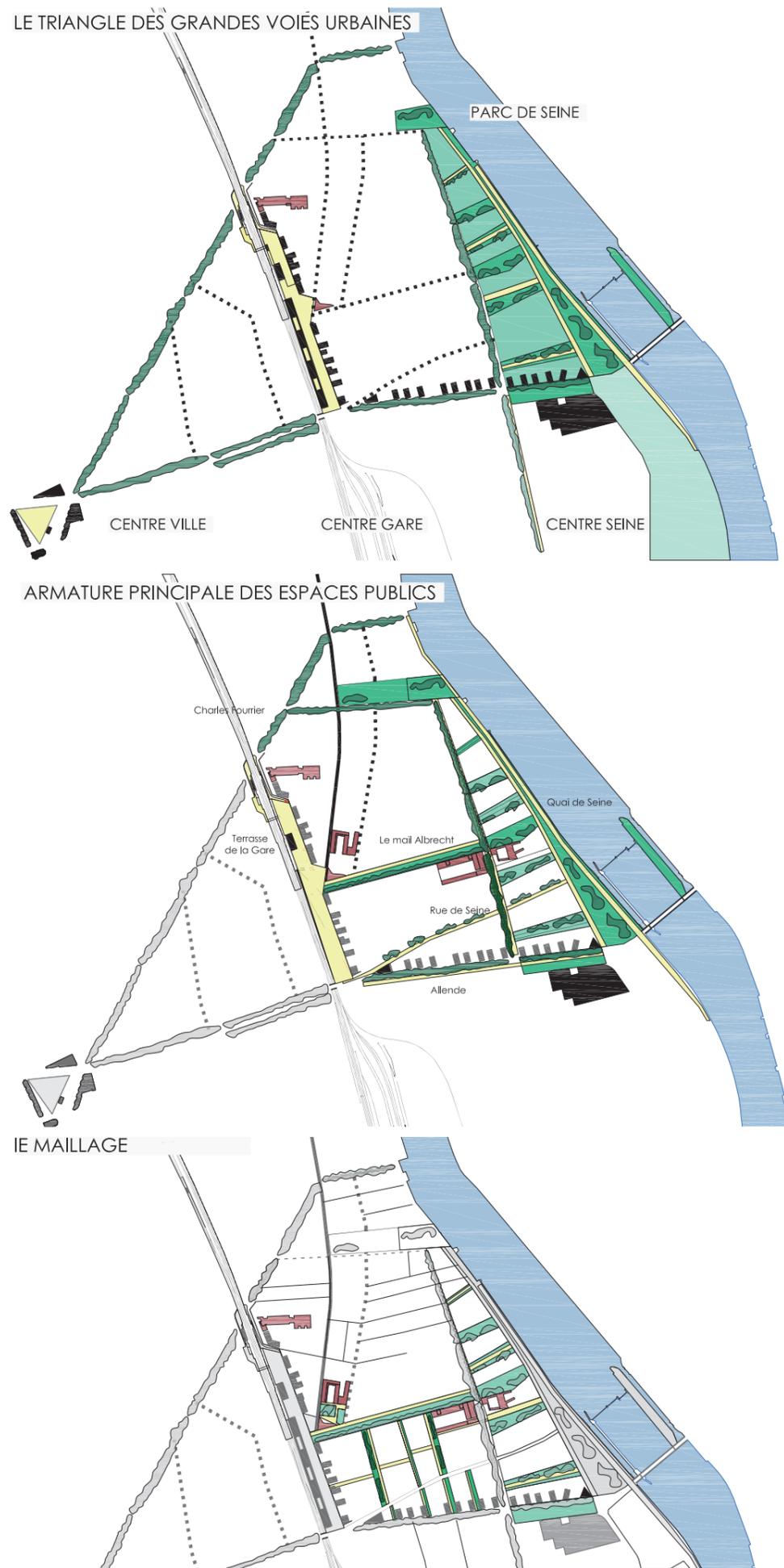
A l'échelle des quartiers, la rue B. Albrecht est tracé stratégique d'articulation entre gare et Seine. La rue de Seine complète relation E.O.

Le tracé existant de la rue Pasteur est raccordé à Allende par l'aménagement du Cours de la gare. Avec Cavell et le quai/parc de Seine, elle assure le rabattement du réseau des voies du quartier du Port sur l'axe du centre ville Allende.

> Le réseau des petites voies et des liaisons douces

Une grille de desserte des petites voies et des liaisons douces complète le plan de voirie et insère le renouvellement de Seine gare Vitry dans la continuité du réseau de voie du quartier du Port à L'anglais. Cette « grille » est composée :

- des petites voies de desserte existantes et projetées ;
- des allées de traverse à coursives qui relient le jardin Albrecht et le quartier à l'avenue du Président Allende ;
- des venelles qui permettent une bonne desserte à l'intérieur du tissu urbain en raccordant les allées de traverse.



> Une localisation du collège à débattre

La localisation du collège peut être envisagée suivant deux scénarios. Nous avons dessiné en base l'hypothèse que nous recommandons sur le plan urbain et programmatique. Nous avons cependant vérifié la faisabilité du terrain envisagé par la ville et le Conseil Général. La localisation des deux scénarios a comme points communs :

- Une situation entre Seine et gare, sur le futur mail de Seine et la grande voie de desserte des Ardoines (TZ) ;
- Une adresse sur Seine et un élément d'un « fragment urbain conséquent » de la première tranche opérationnelle ;
- Une position qui consolide le principe d'une polarité urbaine pour les quartiers de Seine et du Port à l'Anglais.

Les points de divergences sont :

- *Scenario angle Albrecht/ rive Est E. Cavell (base)*

Avantages :

- un terrain moins contraint et disponible sur le plan foncier ;
- une dimension foncière et une échelle architecturale en cohérence avec les orientations du tissu urbain ;
- un « lien urbain » entre le Cours de la gare et la Seine.

Inconvénients :

- une réévaluation d'une position déjà engagée ;
- une proximité avec le tissu d'activités ;

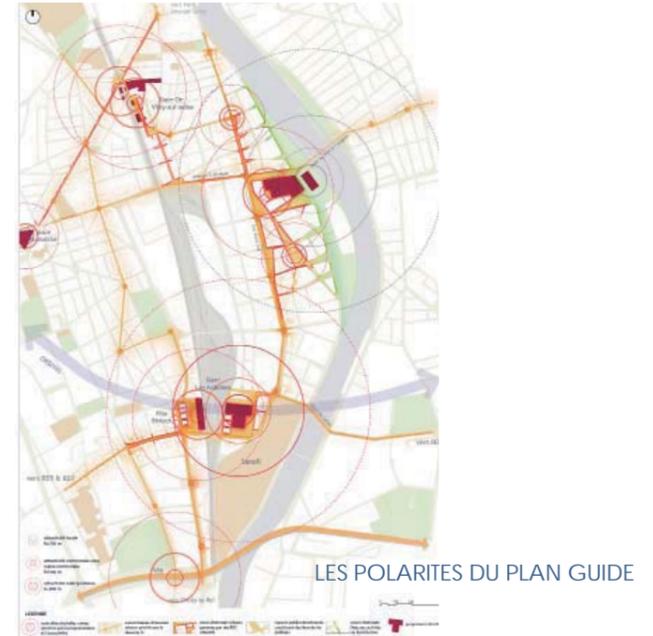
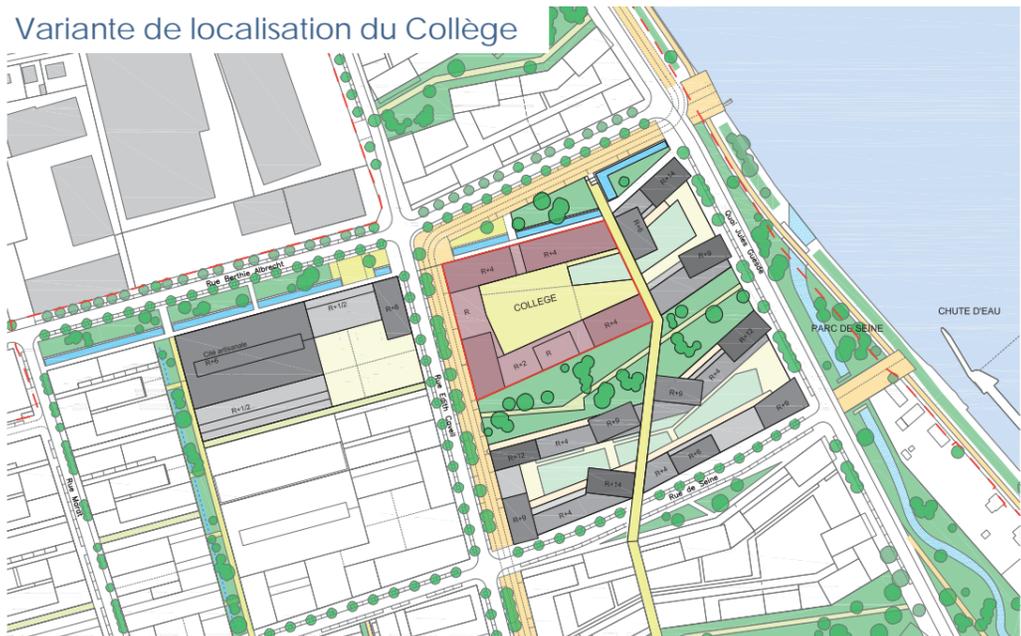
- *Scenario angle Albrecht/ rive Ouest E. Cavell (variante)*

Avantages :

- une localisation qui a déjà l'objet d'un arbitrage
- une situation distante du tissu d'activités

Inconvénients :

- un foncier contraint (réserves foncières liées au passage du TCSP)
- une réduction du programme de logements dans un secteur aux potentialités de forte densité ;
- un éloignement du cours de la gare.



2.13. De nouveaux centres

> Trois centres complémentaires : centre gare, centre Albrecht-Cavell, centre Seine

L'armature principale de l'offre de services et d'équipements publics est structurée par trois centres complémentaires :

-Le centre gare : un pôle d'échange et un centre urbain pour la ville et les quartiers du port à l'Anglais et J.Jaures

Le centre gare concentre un nombre important d'équipements. L'objectif est de consolider le rôle de centre urbain à l'échelle de la ville et des quartiers de la place de la gare. La gare au Théâtre est confortée et insérée dans un ensemble plus large comprenant des services et des commerces en pied d'immeuble, la médiathèque implantée en situation stratégique d'articulation entre quartiers de gare, du port à l'anglais et de Seine.

Le magnifique ensemble des « datchas » est renouvelé avec le programme du groupe scolaire et la création d'un jardin public sur laquelle la médiathèque ouvre une longue façade.

Un parking silo de 500pl est programmé pour accompagner le fonctionnement de ce centre urbain.

-Le centre de quartier Albrecht- Cavell

La croisée Albrecht-Cavell élargie au quai de Seine a les potentialités pour être un « centre de quartier » pour le quartier du Port à l' Anglais et les nouveaux développements urbains, en particulier l'ensemble de logement proposé coté Seine. Cette « valeur » de centre et d'animation urbaine est favorisée par :

- o les équipements publics du collège et du groupe scolaire ;
- o Les tracés structurants de Albrecht et Cavell : accès au pôle gare et à la Seine, passage du TCSP et accès aux Ardoines ;
- o Une situation de convergence des quartiers nouveaux et anciens et des programmes
- o La proximité du jardin de l'écluse et plus largement du parc de Seine.

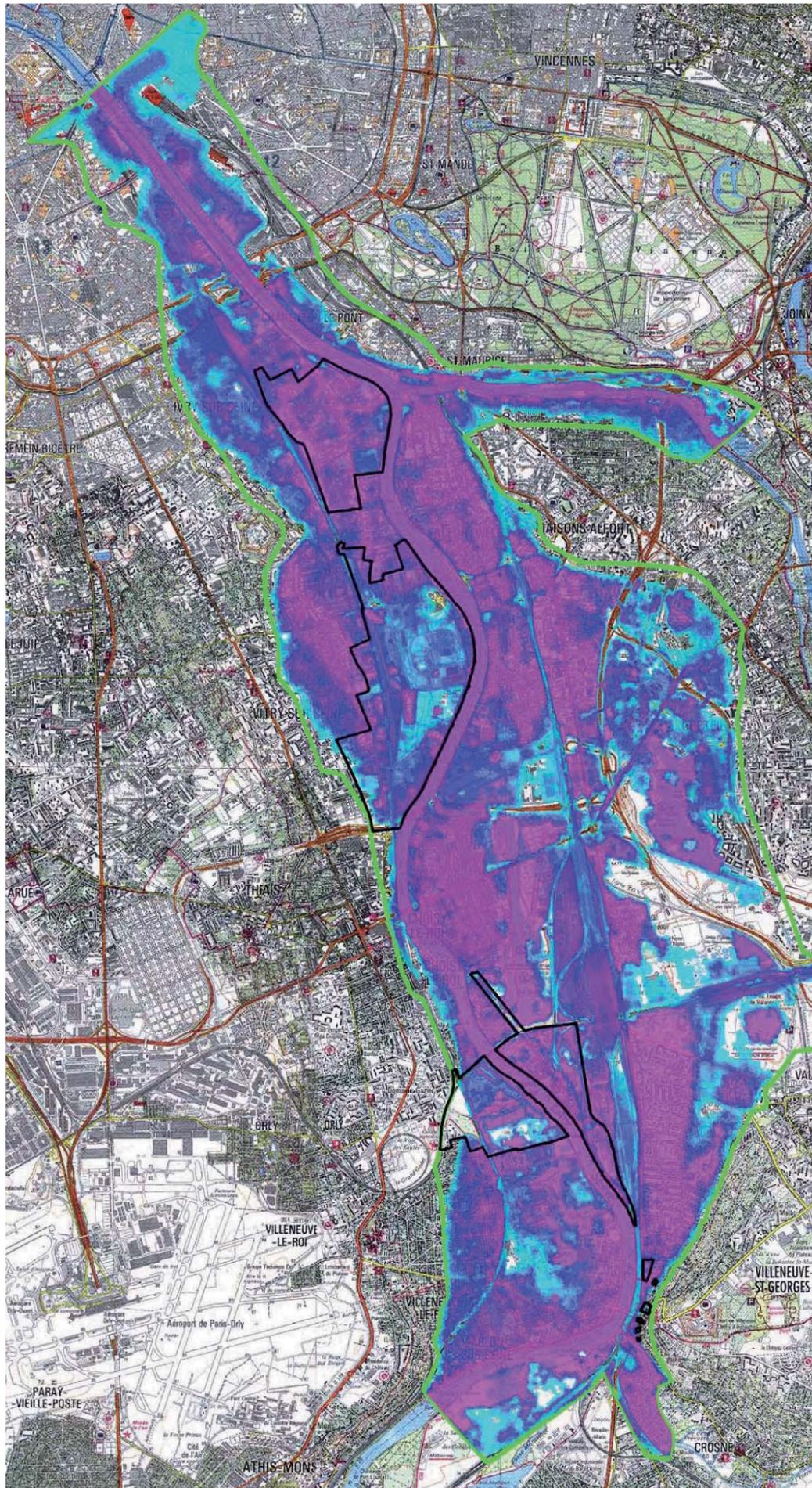
-Le centre Seine, un pôle commercial et de loisirs à l'échelle des Ardoines

Le site du franchissement de Seine est ciblé dans le Plan Guide des Ardoines comme un centre commercial rayonnant et un pôle de loisirs lié au parc de Seine. C'est la tête de pont du centre ville sur la Seine :

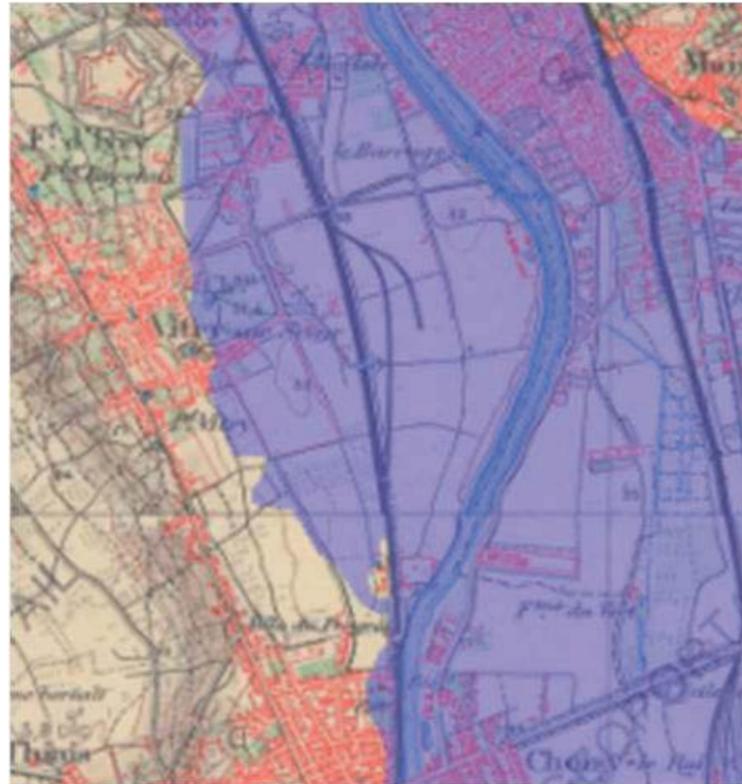
- Le parc de Seine qui s'étire sur tout le linéaire de la berge est esquissé coté Vitry Seine gare en intégrant un projet de passe à poisson ;
- La tête de pont est ciblée pour des programmes prestigieux et de haute de densité de bureaux à même de marquer dans le paysage la situation exceptionnel du franchissement.

> Des grands tracés « actifs »

En complément de ces « centres », les grands tracés de S. Allende, du Cours de la gare, d Cavell et du quai Jules Guesde sont propices au développement des commerces, des activités et des services en pied d'immeuble.



Cartes 1910 et IGN : Evolution de l'urbanisation de 1940 à aujourd'hui



2.14. L'eau, vecteur de fabrication du projet

> La crue dans le territoire – une problématique globale et systémique

Le territoire de l'EPA ORSA le long de la Seine a été énormément expertisé dans les études antérieures sur la question de son rapport à la crue. Nous retenons de ces études quelques éléments structuraux pour la pensée du projet :

- Un territoire dense, habité, économique et fortement équipé d'éléments structuraux pour la métropole bien au-delà du périmètre de l'OIN.
- Une vulnérabilité forte due à la présence d'un tissu ancien inadapté et aux risques systémiques.
- Un manque certain de culture de l'eau dans le lit majeur (territoire très fortement urbanisé entre 1910 et aujourd'hui, sans inondation majeure vécue).
- Une desserte paralysée (transport en commun et circulation).
- Une cote de référence portée au droit du site à 36m00 soit entre 2 et 3m00 d'eau sur la quasi-totalité du projet.

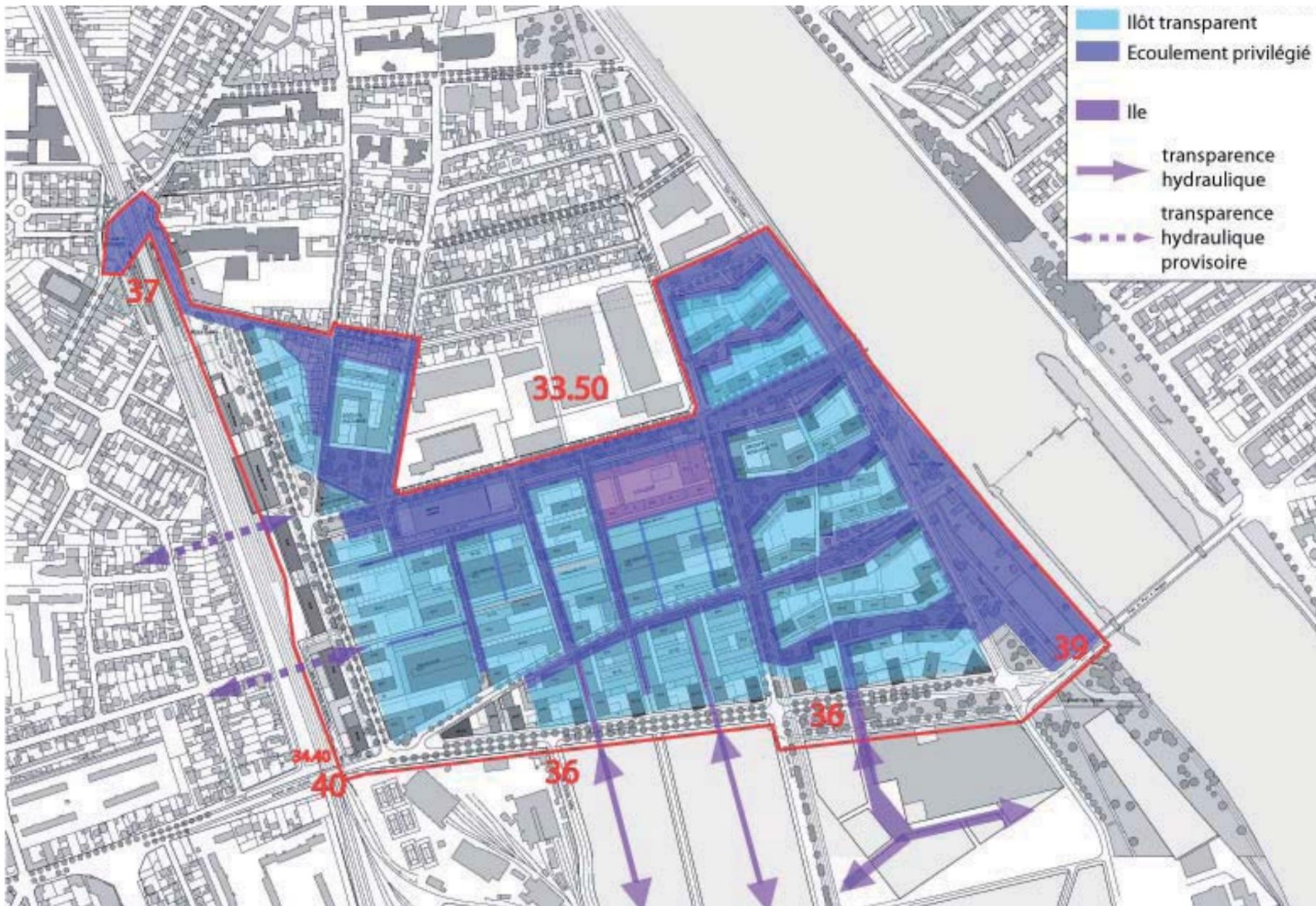
La réponse réglementaire actuelle à travers le PPRI de 2000 reste très partielle en proposant une démarche de préservation des biens à la parcelle pour les constructions neuves et de transparence hydraulique sans proposition d'analyse fonctionnelle à l'échelle du territoire.

La Directive européenne du 23 Octobre 2007 ouvre d'autres perspectives et pose d'emblée le fait que les projets doivent s'inscrire dans un schéma qui intègre tous les aspects de la gestion du risque « prévention, protection et préparation ».

Ces évolutions nous conduisent à proposer une stratégie de gestion de la crue pour le projet en trois points :

- Re-questionner la notion de résilience. La résilience doit être la mise en parallèle de deux critères : l'habitabilité et l'accessibilité. L'armature de desserte hors d'eau devient alors un élément déterminant du projet urbain.
- Rechercher une amélioration de la situation hydraulique : Les projets de territoire (à l'opposé des projets de parcelle), offrent l'opportunité de participer à l'amélioration fonctionnelle du territoire face à la crue. Le projet présenté intègre ces notions et s'inscrit pleinement dans la suite des études hydrauliques et de cohérence territoriale menée par STUDIO12 (associé à MAGEO) et SAFEGE.
- Introduire la culture de l'eau comme élément fondamental de la conception urbaine dans le lit majeur du cours d'eau comme un marqueur de l'histoire.

Enfin, l'analyse du territoire et notamment la confrontation entre tissu ancien ou de centre ville non mutable et crue majeure, nous conduit à rappeler la notion de résistance des territoires les plus vulnérables, notion mise en valeur dans l'étude Studio 12. Le projet de VTSG doit anticiper cette évolution philosophique et réglementaire qui nous semble inévitable pour le territoire.



> La crue dans le site – une réponse inspiré de la géographie

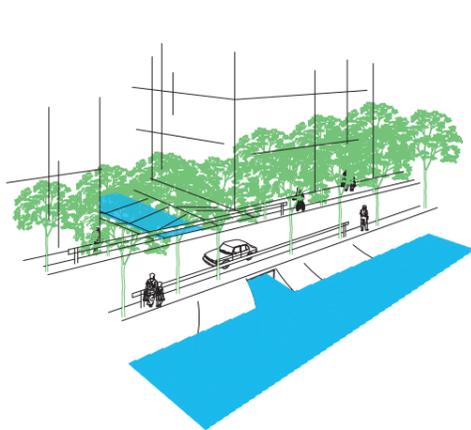
L'analyse de la topographie confirme la grande vulnérabilité du site mais fait également ressortir trois éléments importants qui ont servi d'ossature à nos propositions :

- Le profil en long de la rue Allende en cuvette mais avec des niveaux de référence hors d'eau sur une partie du linéaire. L'analyse plus fine de la topographie confirme l'intérêt et la faisabilité d'une telle « levée » à la côte 36m00 (en maintenant bien sur sa perméabilité hydraulique Nord sud).
- Le profil en long des voies SNCF et les ouvrages existants permettent également d'installer un système urbain de digue poreuse Nord Sud le long des voies pouvant devenir à terme le premier élément structurant d'un dispositif de résistance (digue étanche à terme).
- Le site est marqué enfin par la présence « naturel » d'un double niveau du à l'existence du barrage du port à l'Anglais. La différence de niveau d'environ 3m entre le bief amont et le bief aval se prolonge au niveau de la rue Allende et à l'intérieur du site. Cette rupture marque la différence entre une ville haute ville basse mise en valeur dans le projet.

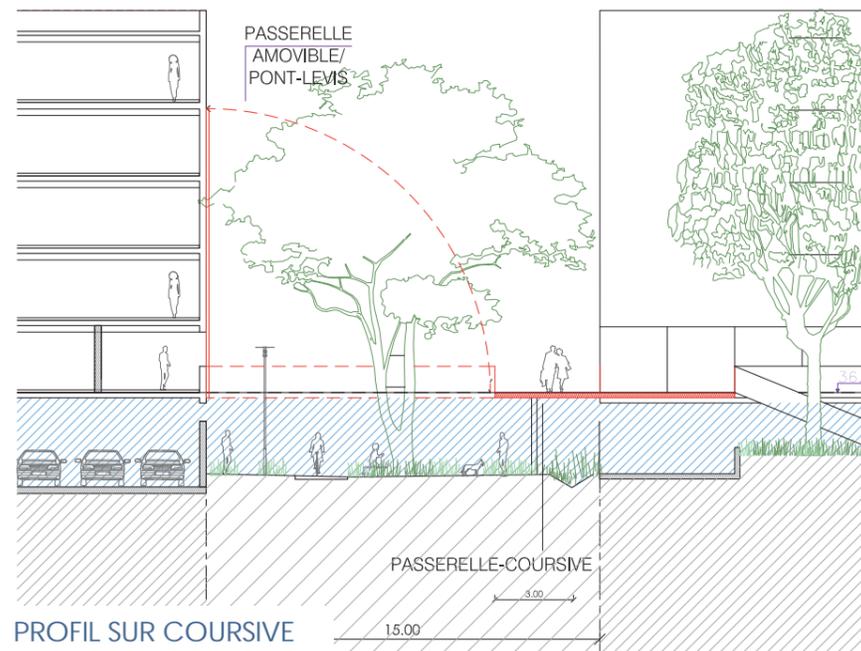
Le projet proposé s'appuie donc sur cette géographie et sur les différents constats et scénarios fait précédemment :

- La transparence hydraulique (Est Ouest et Nord Sud) dans la continuité du futur quartier Ardoine centre. Cette transparence permet la circulation libre de l'eau dans le projet et un accueil dépassant le volume d'expansion actuel (250000m³) et ceux des crues moyennes (cf simulation de progression de l'eau dans le quartier).
- L'accessibilité Est-Ouest permanente hors d'eau reliée aux réseaux hors d'eau du grand projet Ardoines jusqu'à Choisy. Cette armature hors d'eau est le socle du projet de coursives mais également un repli de proximité pour les quartiers anciens. On notera que nous proposons également de créer au cœur du projet des lieux de repli hors d'eau et accessible (collège).
- L'amélioration de la fonctionnalité de la gare par le raccordement hors d'eau à Allende et la mise en place d'un système de digue urbaine jusqu'aux quais.
- La création d'un espace de transition entre « ville haute et ville basse » qui viendra dans le prolongement de l'écluse du port à l'anglais pouvant accueillir des équipements nécessitant une mise hors d'eau effective dès le rez de chaussée (adressage sur Allende hors d'eau).
- Le développement d'une culture du risque inondation par la mise en place d'un système de gestion du ruissellement superficiel couplé au système de circulation d'eau par temps de crue et une meilleure perception du nivellement et du lit majeur jusqu'au cœur du quartier par le jeu des coursives.
- La mise en place d'une préparation à l'inondation auprès des entreprises. L'objectif sera d'apporter des réponses spécifiques au cas par cas (localisation et protection des serveurs, des archives, du matériel de production, redondance d'alimentation, anticipation des périodes de blocage de livraison etc...). Cette démarche qui colle au process de l'entreprise est selon nous la seule réponse réellement efficace (en dehors de la mise hors d'eau par remblais des locaux qui reste impossible compte tenu du déséquilibre hydraulique majeur que cela engendrerait).

ACCESSIBILITE HORS D'EAU EN CAS DE CRUE CENTENAILE



PRINCIPE DE CADRE DANS LES LEVEES POREUSES



PROFIL SUR COURSIVE

> Les dispositifs architecturaux et urbains de la résilience :

Le projet d'espace public et plus largement celui du tissu urbain est élaboré pour répondre aux objectifs ambitieux fixés en terme de résilience/ résistance pour adapter et insérer le fait de l'inondation dans le projet de renouvellement urbain. Plusieurs dispositifs architecturaux, urbains et paysagers composent ainsi le « socle » et l'armature du projet d'espace public du futur quartier :

- Les levées poreuses : des grandes voies urbaines non soumises aux inondations
 - L'avenue du Président Salvator Allende.
 - Le Cours de la gare.

-Les coursives : des passerelles permettant l'accessibilité en période de crue.

- Jardins bas et coursives hautes dessinent un registre bas structuré par deux niveaux de référence : le sol inondable environ 30ngf et le sol hors d'eau à 36ngf.
- Les coursives sont raccordées à niveau avec l'avenue du Président S. Allende. Elles ouvrent sur des terrasses de desserte des parcelles privées.
- L'ensemble des coursives et des terrasses de distribution privative ordonne un niveau de référence de l'espace paysager et urbain de la ZAC.





2.15 Une conception durable des infrastructures

> Trame verte et bleu - eau et biodiversité

L'eau est une composante majeure du projet et le site présente sur la question de mise en place d'une gestion raisonnée du cycle de l'eau un atout majeur, sa planéité et la proximité du milieu naturel, la Seine. Il présente également une réelle opportunité pour révolutionner la gestion, l'ensemble du site étant aujourd'hui très fortement imperméabilisé et avec une gestion unique par le raccordement à l'égout.

La stratégie proposée pour le projet vise, au-delà de la maîtrise du ruissellement et du retour à un équilibre naturel, à exploiter la gestion des eaux de ruissellement pour renforcer la présence de l'eau et la biodiversité dans cet espace urbanisé du lit majeur de la Seine.

Cette volonté nous conduit à poser plusieurs principes:

- Privilégier la mise en œuvre d'un système de gestion de l'eau superficiel (noue végétale, noue minérale, fossé, espace public inondable...).
- S'appuyer pour les voiries existantes conservées sur les réseaux séparatifs déjà présents afin de limiter l'apport de pollution chroniques dans les nouveaux espaces humides créés.
- Privilégier le raccordement des eaux de ruissellement des îlots sans tamponnement afin de mettre en place un véritable système de trame verte et bleu humide support d'une faune et d'une flore caractéristique du lit majeur.
- Hiérarchiser le système de gestion de l'eau de surface pour donner une véritable lisibilité du raccordement à la Seine jusqu'au cœur du quartier.

L'eau est enfin le support principal d'un redéploiement de la biodiversité caractéristique de milieu humide (lit majeur de la Seine) au cœur du quartier et la création de véritable continuité entre le parc de bord de Seine et le milieu urbain. La passe à poisson est bien entendu une illustration magistrale de la prise en compte de la biodiversité dans le projet, elle n'est toutefois qu'un élément de l'important système de trame proposé.

> Le sol

Le sol est sans doute ici le deuxième grand fil conducteur de la conception. Il est le marqueur de l'histoire en terme de nivellement du lit majeur. Il est aussi une des contraintes principales pour la mise en œuvre du projet (son occupation, sa géologie, la pollution, les infrastructures qui y sont posées, l'absence de terre végétale etc...).

Notre stratégie vise plusieurs objectifs :

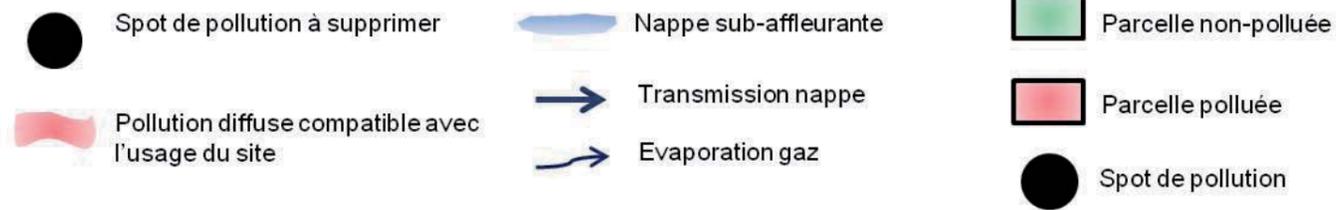
- Réduire le besoin en évacuation et apport de matériaux. Nous avons privilégié la réutilisation des infrastructures existantes. Nous envisageons de limiter le recours aux sous-sols enterrés. Nous proposons un projet de nivellement de la Rue Allende et du cours de la Gare permettant une réutilisation importante de matériaux de remblais et qui s'inscrit dans la géographie actuelle.
- La pollution : Les enjeux sont très lourds sur ce sujet (phasage, financier...). Le plan de gestion prend tout son sens. Nous accompagnerons sa définition afin de faire évoluer le projet en fonction des analyses à venir. Nous visons comme stratégie principale le maintien le plus possible des terres non saines compatibles avec l'aménagement final in situ en minimisant les déblais dans les secteurs concernés (pas de sous-sol ou mutualisation sur les parcelles saines, réutilisation des infrastructures existantes en réseau ou voirie, création d'un système de gestion de l'eau superficiel minimisant les terrassement etc...). L'enjeu est fort pour conserver à la fois une plasticité au projet et en maîtriser les impacts financiers.
- Une attention particulière est portée à la question de la terre végétale et plus généralement à la stratégie de gestion des déblais remblais. La terre végétale est aujourd'hui quasiment absente du site. Nous mettrons en œuvre une ingénierie de création de terre végétale à partir des matériaux du site et d'amendement pour éviter l'apport de terre extérieure.

> L'environnement sonore

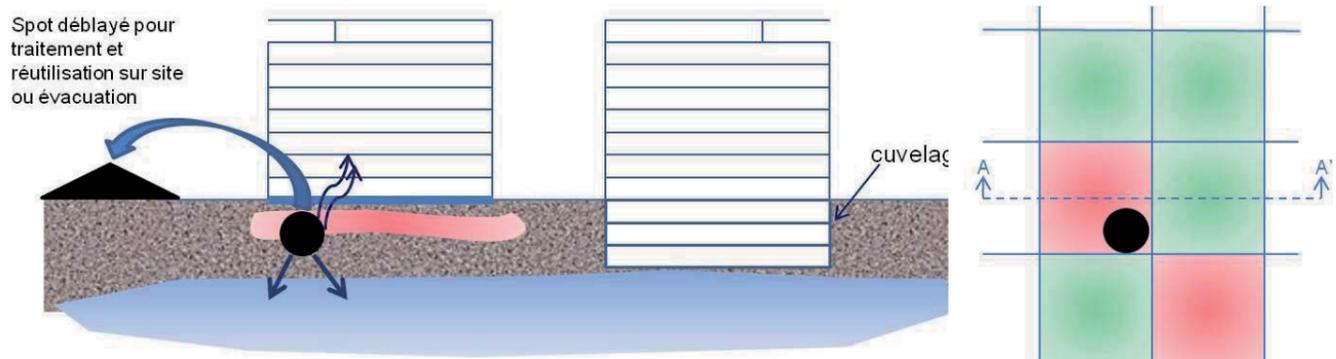
La conception du projet prend en compte tant dans la répartition programmatique que dans les typologies bâti, cette question majeure des zones urbaines denses. En particulier, nous proposons la création le long des voies SNCF et de la rue Allende d'un véritable rempart urbain absorbant du bruit permettant d'améliorer le confort à la fois extérieur et intérieur des habitants du quartier



Type de pollution

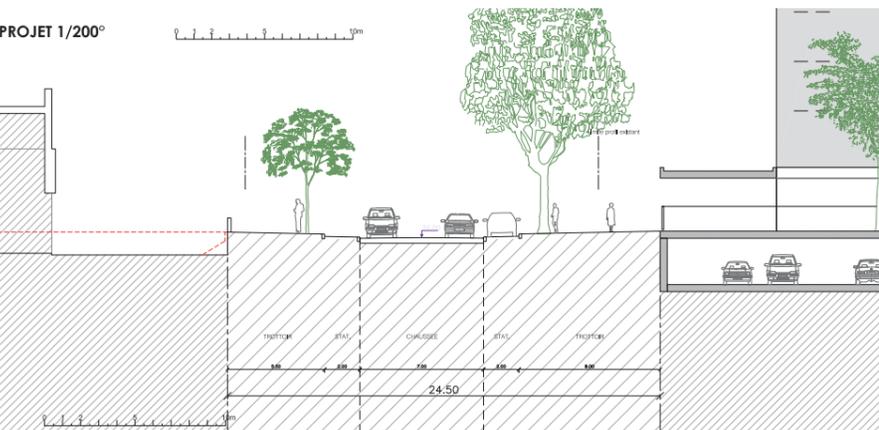


Coupe A - A'

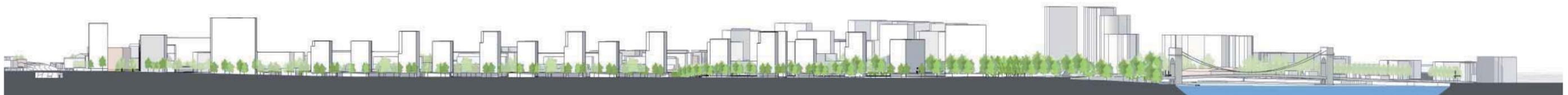




UN GRAND SITE DE DEVELOPPEMENT URBAIN



ELARGISSEMENT DU PROFIL EN TRAVERS



2.2 LES PRINCIPAUX ESPACES PUBLICS DU PROJET

2.21. L'avenue du Président S. Allende

> Un grand tracé du territoire sud parisien et des Ardoines
 o Le grand tracé Est Ouest du territoire – la voie des centres-villes
 L'avenue du Président S. Allende est le grand tracé Est Ouest de Vitry qui rayonne à l'échelle du territoire au sud parisien. C'est la voie des centres ville de l'Hay les Roses, Villejuif, Vitry jusqu'à Maison-Alfort ponctuée au franchissement de la Seine par le magnifique pont du Port à l'Anglais. Ce grand tracé dessert des polarités existantes et/ou émergentes que le projet des Ardoines va consolider.

o La voie d'accès au fleuve et la liaison des centres
 A l'échelle de Vitry, la D48 représente (avec la rue de Seine) la principale voie d'accès à la Seine, et au site exceptionnel de l'écluse, depuis le centre ville. Elle a la qualité de s'ouvrir au paysage de la Seine depuis le franchissement du faisceau ferré dont le pont propose un belvédère. La faible largeur du profil en travers, les alignements d'arbres et le nivellement en creux perturbent aujourd'hui cette perception.

o Une limite entre deux parties du projet des Ardoines
 L'avenue Allende divise le méandre des Ardoines en deux parties, tant sur le plan morphologique que sur celui de la gestion des risques d'inondation :

- Coté Vitry gare, la structure parcellaire reste encore fondamentale dans l'organisation du tissu urbain. Le tissu en lanière de faible largeur en bordure de la départementale illustre cette qualité urbaine, et l'héritage urbain.
- Coté Ardoines, les grandes emprises d'activités ont progressivement effacé le découpage ancien.

> Un espace public majeur en projet pour le secteur Vitry Seine Gare

o Un projet de nivellement élaboré dans la perspective de gestion des risques d'inondation
 Les cotes de niveau entre le franchissement du faisceau ferré et le Pont des Anglais sont coordonnées en plein jalon dans la perspective de donner à l'avenue une fonction de desserte hors d'eau en cas de crue. La disposition actuelle en cuvette est supprimée. L'avenue Allende prend ainsi une dimension d'ouvrage d'infrastructure dans le contexte des risques d'inondation.

o Un élargissement du profil en travers pour intégrer confortablement les usages de ce grand espace public (Une promenade vers la Seine, TCSP, stationnements...)
 Nous proposons d'élargir l'avenue à environ 24m (au lieu de 20m actuel et 17m dans le plan Guide) pour valoriser la liaison piétonne vers la Seine, faciliter les liaisons douces, permettre la création d'une voie TCSP partagée pour les bus, aménager le stationnement urbain. Cet élargissement est indispensable pour accompagner la grande densité du tissu urbain de bordure projeté en cohérence avec le rôle de premier plan de cette grande voie urbaine.

o Un grand site de développement urbain du projet
 Le renouvellement urbain des terrains bordiers au sud de l'avenue représente une potentialité d'environ 150 000 m² SP.

o Des travaux d'aménagement non déterminant pour le phasage du renouvellement
 Nous proposons que l'élargissement soit amorcé coté Seine gare Vitry avec un recul de 4m. Cette disposition permet un renouvellement graduel du parcellaire de bordure sans être conditionné par l'engagement de la restructuration lourde de Allende. La différence de niveau entre l'état existant et l'état futur sera édifiée par un quai (hauteur 0.70m à 1.30m environ) permettant un accès à niveau des parcelles renouvelées. Les boulevards parisiens Beaumarchais ou St Martin présentent une illustration de cette configuration de trottoir à deux niveaux.





2.22. Le Cours de la gare : ouvrir le pôle gare sur Allende et la Seine

> Vers une grande gare urbaine du territoire

La gare de Vitry est l'équipement métropolitain de l'avenue PVC/ Anatole France ; il compose avec plusieurs autres équipements publics (Lycée, groupe scolaire, la gare au Théâtre, etc....plus loin l'hôpital), et la structure commerciale et de service de l'avenue, le centre d'un grand quartier.

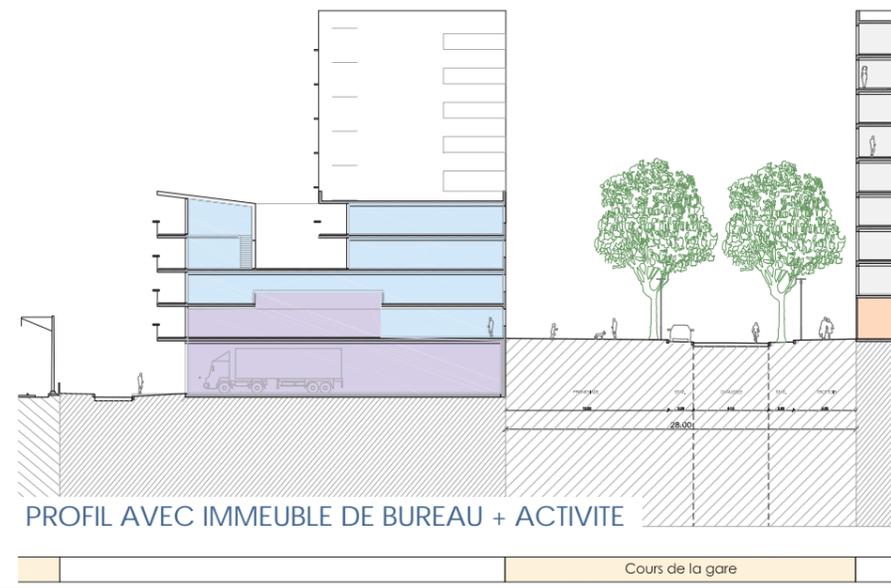
Elle a la particularité d'être « enchâssée » dans le tissu urbain constitué et de belle urbanité de faubourg des quartiers Jean-Jaures et du Port à l'Anglais. Les rues font offices de parvis d'accès. L'élargissement de l'avenue au niveau du franchissement du pont ferré offre cependant la possibilité d'un parvis potentiel mettant en scène le franchissement. Si la gare est aujourd'hui traversante (c'est-à-dire facilitant le franchissement ferré et donnant adresse à chaque rive), elle n'a pas de relation franche avec le secteur d'activité qui occupe le sud du quartier du Port à l'Anglais.

En cohérence avec le renforcement programmé du cadencement de la ligne RER C (20 trains/hdP en 2030 au lieu de 4/h aujourd'hui (montée 2000pers Hdp), l'ambition programmatique de la ZAC en terme de développement urbain oblige à reconsidérer l'accessibilité, l'organisation et le fonctionnement urbain du secteur : la gare change d'échelle et devient un « pôle gare » ; son flanc sud jusqu'à présent secondaire devient prioritaire et le lieu d'une forte densification. Le retournement de la gare est avéré, et doit être structuré en rapport à la ZAC

> Le Cours de la gare

Le Cours de la gare répond à cette évolution. D'une largeur d'environ 28m, il propose une promenade et une excellente visibilité depuis Allende. Le raccordement des niveaux est assuré par une forme de rampe à environ 2% dont la fonction de bouclier hydraulique pourra être exploitée (scénario résistance).

Cette grande figure urbaine est l'occasion d'un développement tertiaire, d'activités et de logements de haute densité permettant de faire de la construction de l'infrastructure un jalon territorial puissant. Cet ensemble représente environ 120 000 m² SP.

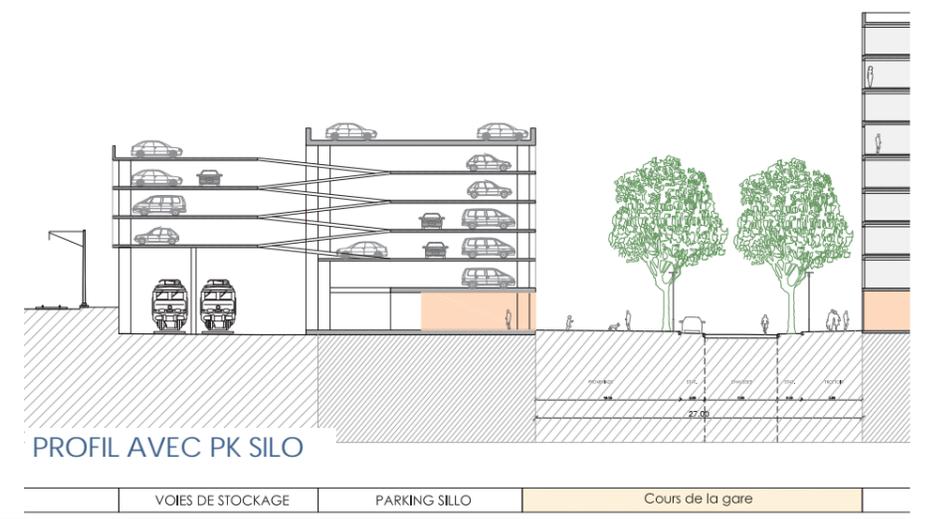


PROFIL AVEC IMMEUBLE DE BUREAU + ACTIVITE

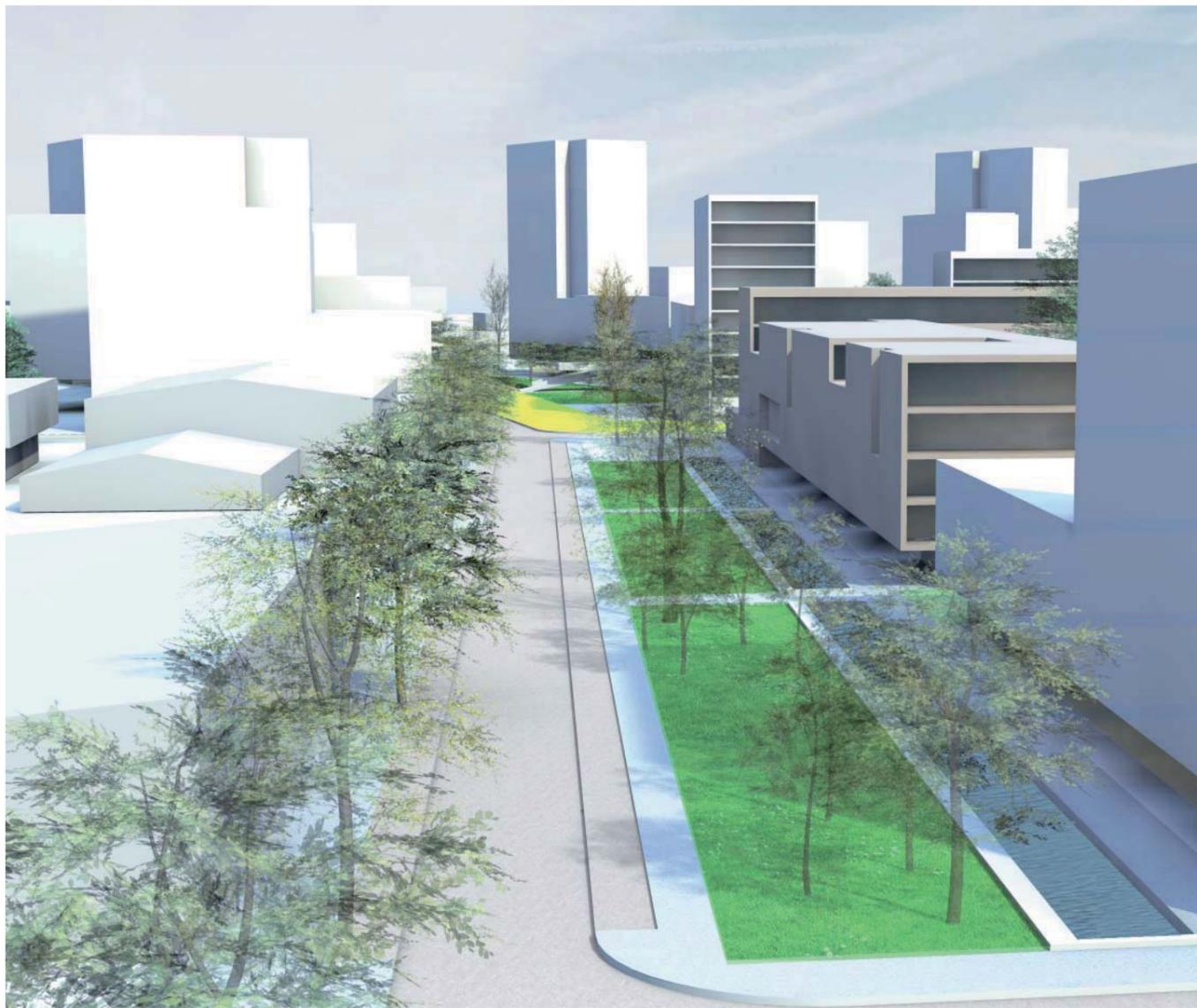
> La place de la gare

A proximité de la gare et de la gare au Théâtre, le parvis s'élargit (plateformed'environ 40m horsvoie) pour accueillir confortablement les bus tout en préservant l'usage piéton d'une place publique sur laquelle s'ouvre le nouvel accès de la gare et la gare au Théâtre. Ce grand espace public nivelé sensiblement à 35.50ngf est bordé sur sa rive Est par un programme de logements, de services et de commerces pouvant intégrer un programme mesuré de bureaux. Desservi par la nouvelle voie, c'est la façade urbaine de la place de la gare.

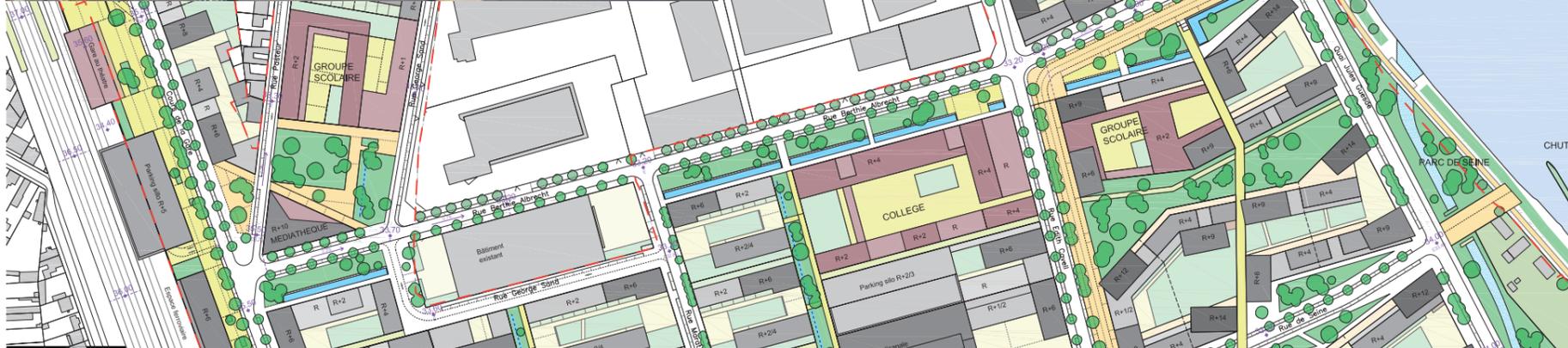
A proximité, un grand parking silo d'environ 500pl est aménagé en façade sur le faisceau ferré. La médiathèque et un programme emblématique de bureaux sont édifiés au lieu de raccordement de la rue Albrecht, du Cours de la gare et de la Pasteur, en façade sur le jardin des « datchas » et de la nouvelle école.



PROFIL AVEC PK SILO



VUE DEPUIS LA RUE MARAT
VERS LA SEINE



2.23. La rue Mail B. Albrecht

> Un tracé stratégique

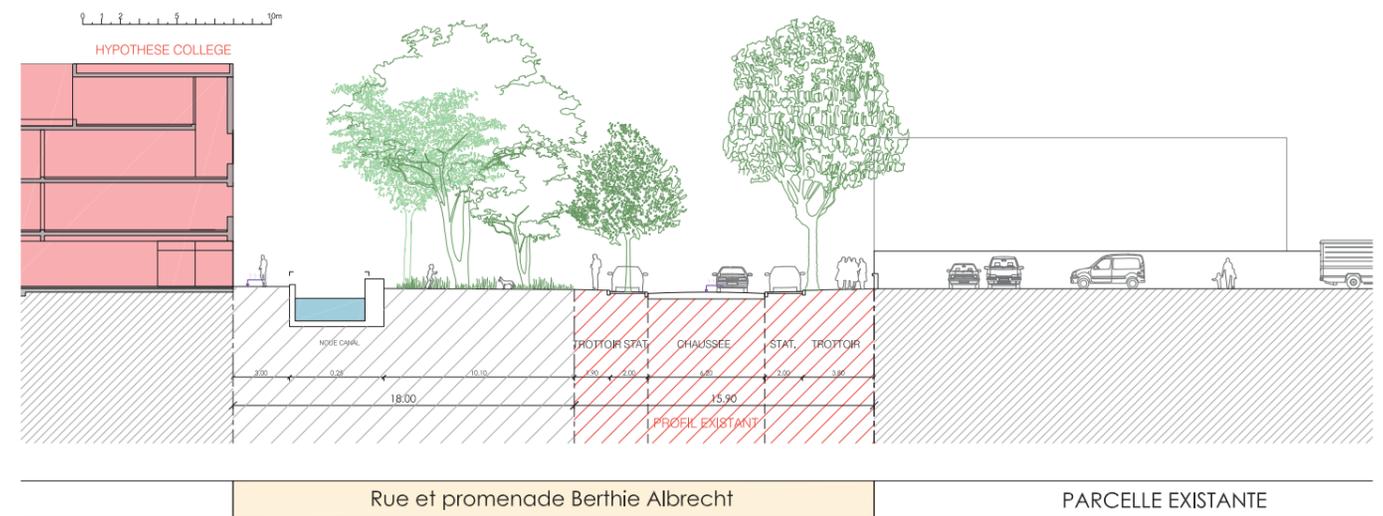
Le tracé existant de la rue B. Albrecht met en relation d'est en ouest, le Cours de la gare et le quai de Seine, du nord au sud le quartier du port à L'anglais et la ZAC. Cette position stratégique à court terme constitue aussi une perspective à long terme dans l'hypothèse d'un déplacement des activités logistiques existantes sur le secteur des Ardoines qui profite d'un meilleur raccordement à l'A86. Dans cette hypothèse, ce tracé inscrit dans le maillage des petites voies perpendiculaires à la Seine offrira une façade au quartier du port à l'Anglais sur le nouveau quartier.

> Un élargissement du profil pour assurer la cohabitation de la fonction de desserte lourde d'activité de la voie rôle avec le renouvellement mixte programmé dans la ZAC

La rue Albrecht est aujourd'hui une voie d'activités dont le gabarit est calibré pour la desserte « exclusive » des poids lourds (15m). Sa rive nord occupée par les entrepôts de logistique est hors du périmètre de la ZAC. La cohabitation de la circulation des poids lourds avec le développement mixte programmée en première tranche oriente vers une valorisation de la voie pour qu'elle assure une liaison confortable pour les modes doux. Nous proposons un élargissement à 20m avec la création d'une promenade confortable sur sa rive sud.

> Un espace public majeur de quartier : un mail jardin

La situation et les enjeux d'articulation fonctionnelle et paysagère de la rue B. Albrecht en font un des grands espaces publics du projet. Avec l'élargissement de la rue Albrecht, le parc de Seine se prolonge vers la gare par l'aménagement d'un jardin d'une vingtaine de mètres de large qui propose une belle promenade entre la Seine et cours de la gare. Un « canal » de récupération des eaux de pluies est aménagé et traite la problématique du ruissellement de l'eau pluviale pour une grande partie de la ZAC. Cette « infrastructure » conforte la présence de l'eau et de la Seine au cœur du site.



Rue et promenade Berthie Albrecht

PARCELLE EXISTANTE

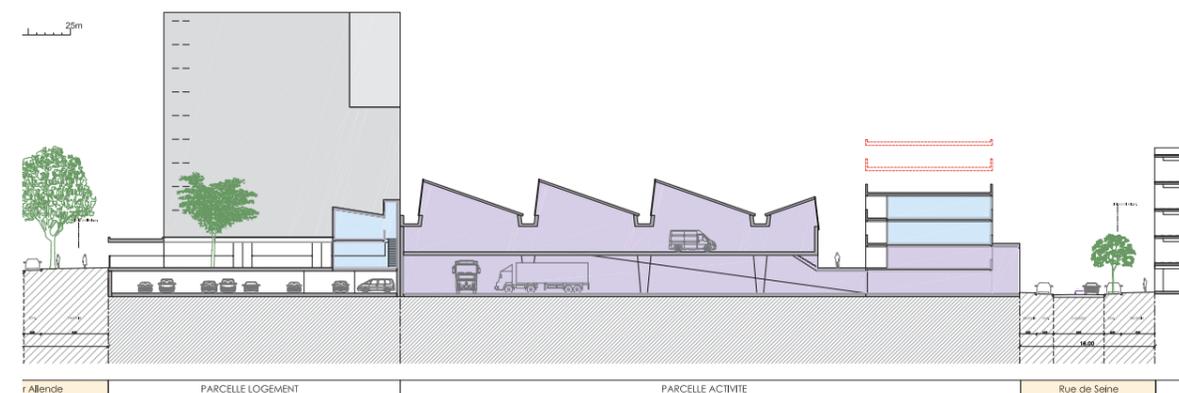


Canal de récupération des eaux de pluie, Bruel Delmar

2.24. La rue de Seine, une contre allée « active » de l'avenue S. Allende, un accès au jardin de l'Ecluse depuis le centre ville

La rue de Seine est une contre allée de l'avenue S. Allende, ces deux voies ordonnant un beau découpage de lanière d'activités traversant avec une déclivité qui rappelle les situations de contre allée de boulevard (rue Amelot et bld Beaumarchais par exemple). C'est aussi la rue pour aller à pied au jardin de l'écluse depuis le franchissement ferré.

Ces deux caractéristiques doivent être renforcées. Le profil en travers de la voie est légèrement élargi pour faire coexister convenablement la fonction de promenade intérieure au futur quartier et la fonction de desserte économique des parcelles traversantes et adressées en hors d'eau (donc 3m plus haut) sur S. Allende.





2.25. Quai de Seine et Rue E. Cavell : front de Seine et fond de Seine

> Front de Seine et fond de Seine

L'armature nord sud du secteur est principalement constituée par le quai de Seine (Jules Guesde) et la rue E.Cavell qui est projetée comme le grand axe de transport du projet des Ardoines (TCSP vallée de la Seine (1)). A l'échelle des Ardoines, ces deux grands axes dessinent la figure du développement résidentiel et tertiaire. Ils sont complémentaires et appartiennent au même ensemble paysager :

- Le quai Jules Guesde est le front de Seine dont les berges sont aménagées en parc linéaire ;
- La rue E. Cavell limite le fond de Seine.

> Un ensemble paysager profond (profondeur de Seine) : la parc de Seine

L'aménagement de grands jardins public transversaux au quai de Seine étire le paysage de Seine en profondeur jusqu'à Cavell. Espaces publics et espaces privés sont rassemblés dans un grand paysage planté en rapport au fleuve.

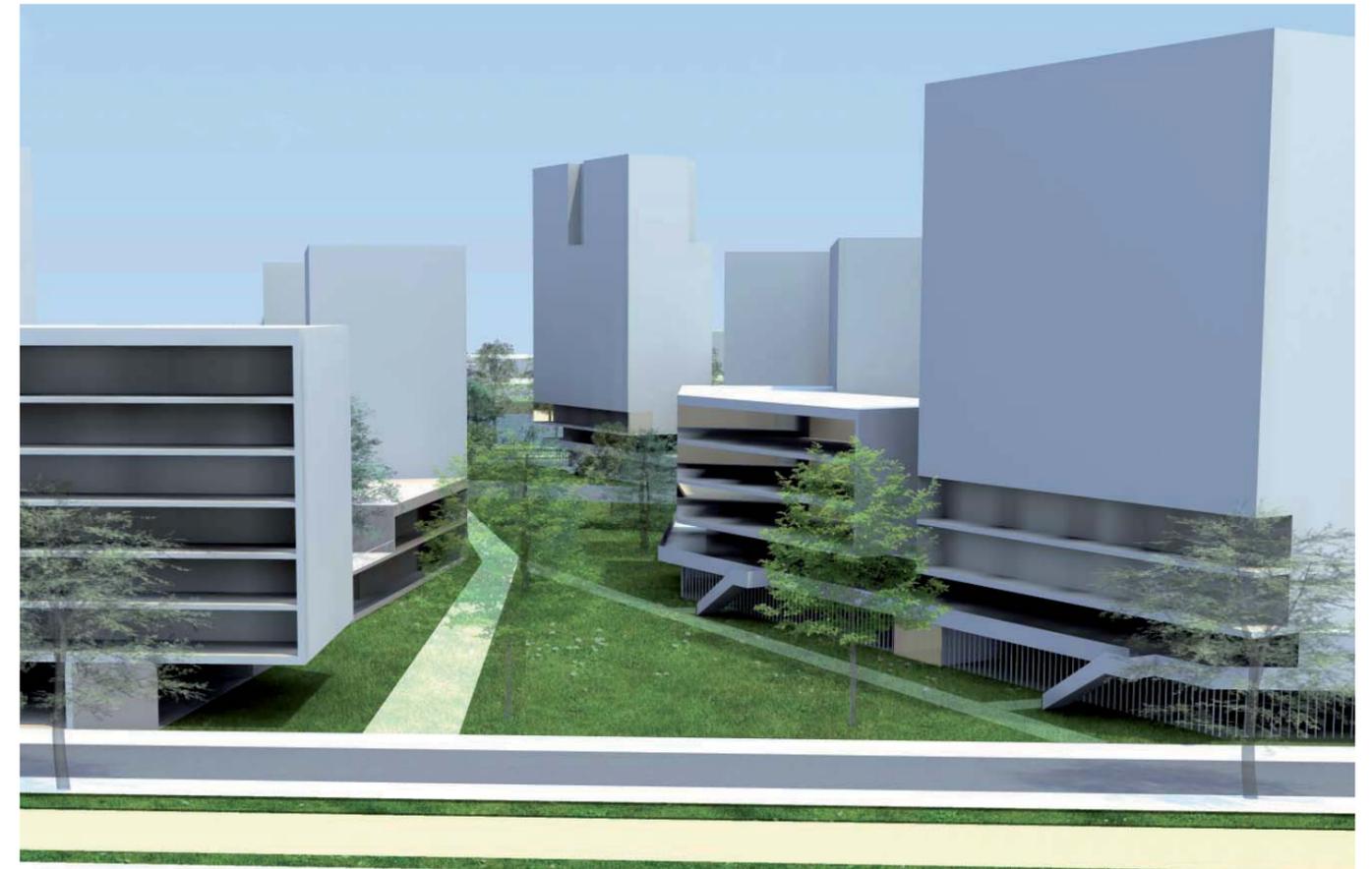
> Le quai et le parc des berges de Seine

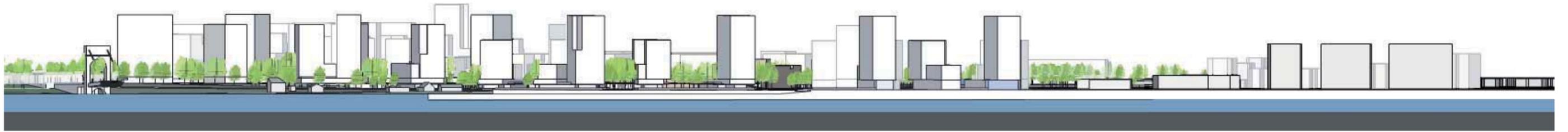
Le quai de Seine a deux configurations sur le segment de la ZAC :

- Un quai haut avec une promenade basse déjà aménagée. L'enjeu est ici de traiter la relation entre le haut et le bas, et de raccorder la promenade haute au jardin des éclusiers
- Au niveau des éclusiers, les quais s'élargissent pour devenir jardin.

Les berges de la Seine sont aménagées en profitant du nouveau tracé de la façade du quai J. Guesdes qui est reculé conformément aux orientations du Plan Guide. Un grand projet d'aménagement du quai et des berges est engagé en cohérence avec celui des Ardoines et valorise le rapport au fleuve (promenade, terrasse sur l'eau). Le projet de passe à poissons y est intégré. Le terminus de la liaison Vogueo pourrait s'y implanter.

(1)Le Plan Guide a privilégié la fonction métropolitaine de desserte et de transport sur la rue E. Cavell. Si ce choix présente de nombreux avantages - le réseau de TC au cœur de développement, tracé direct pour la gare des Ardoines, desserte du secteur économique, il interroge cependant sur la valeur métropolitaine des bords de Seine privées de stations de transport lourd, (on pense ici à la puissance métropolitaine que le tramway apporte aux quais de Bordeaux), et dont la fonction de desserte routière est réduite au maximum. Mettre en relation évidente Front de Seine et Fond de Seine vise aussi à rendre visible le tracé du TCSP pour le quai de Seine.







3. UN TISSU URBAIN MIXTE

3.1. Principes et objectifs

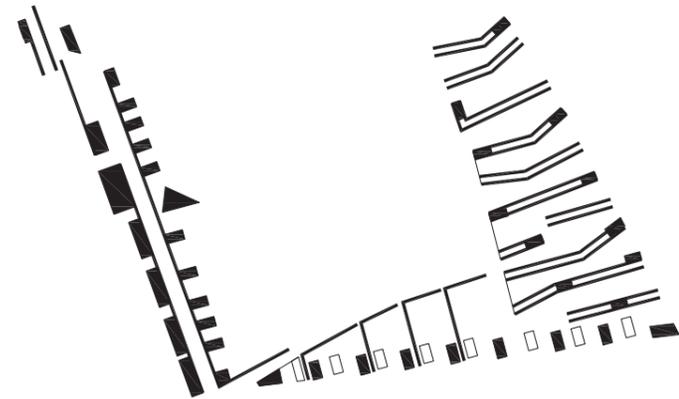
3.11. Aires et figures urbaines :

> Trois « figures urbaines » comme site privilégié de la densité.

Trois grandes figures urbaines ordonnent le projet :

- Le Cours de la gare
- L'avenue du Président S. Allende
- Le Front de Seine/ fond de Seine

Ces trois figures sont les sites privilégiés de densification.



Port à l'Anglais:
la poursuite des quartiers
nappe basse mitoyenne,
immeubles bas et ateliers
hors d'eau,
émergences libres

SEINE:
Ouverture au fleuve
socle poreux et jardins
alternés transversalement à
la Seine,
barrettes superposées,
immeubles panoramiques

> Deux formes principales de tissus urbains caractérisées par leur situation paysagère : ville jardin verticale sur Seine et ville mitoyenne horizontale dans le prolongement du quartier du Port à l'Anglais.

Le croisement des orientations du Plan Guide avec le tissu existant fait émerger deux grandes aires urbaines qui s'ajoutent et consolide celle existante du Port à l'Anglais:

o Le quartier de Seine : Front de Seine/ Fond de Seine, la « ville jardin » verticale
Entre la rue E. Cavell (« fond de Seine ») et le quai Jules Guesde (« front de Seine »), un développement à dominante résidentiel de haute densité dans un parc de Seine.

Les typologies résidentielles ou de bureaux se superposent aux constructions linéaires orientées perpendiculairement au fleuve et de hauteur modérée (R+2/ R+4) avec des immeubles panoramiques, ponctuels ou en grappe structurantes du fleuve et qui le rendront perceptible. Cette disposition dégage de grands espaces paysagers, publics et privés étendant en profondeur le parc de la Seine dont le paysage remarquable est donné à tous.

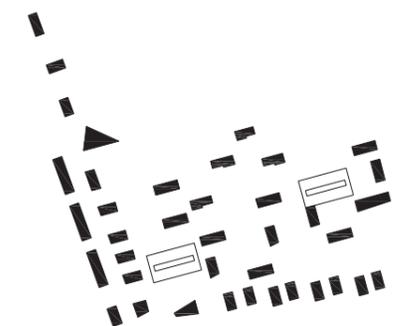
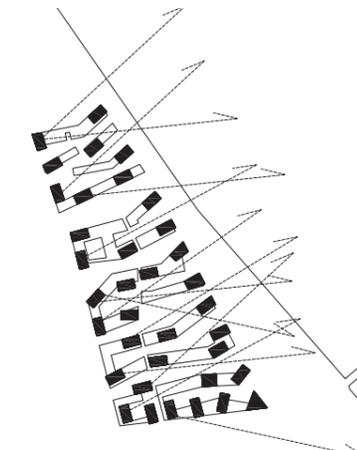
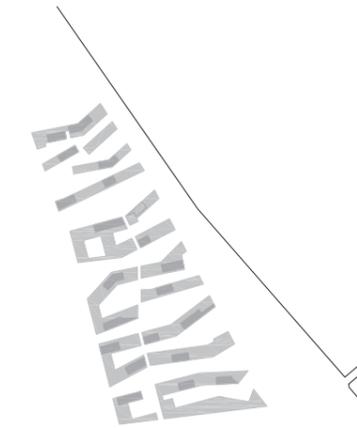
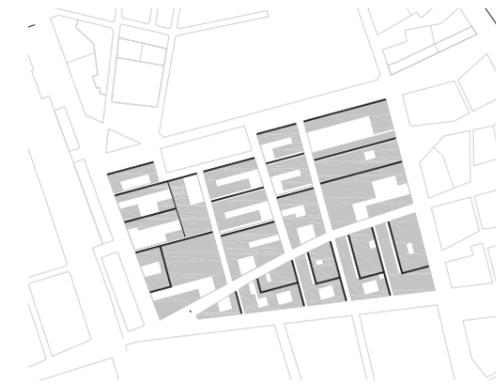
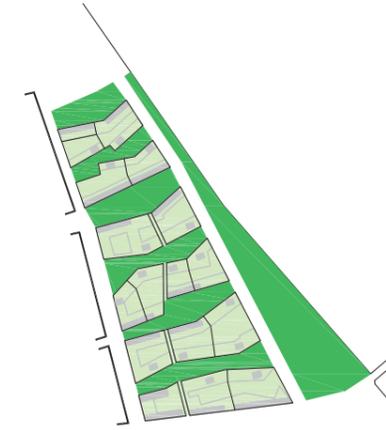
Plusieurs principes peuvent guider cette morphologie :

- 1. Continuité paysagère, la « ville-jardin » : entre les bords de Seine et la rue E. Cavell, une continuité paysagère inscrite dans les formes résidentielles: jardins intérieurs sans fermeture de l'espace, RDC transparent ou bordé coté rue. Jardins collectifs privés et grands jardins publics paysagers composent un ensemble paysager continu.
- 2. Orienter en profondeur : entre le quai de Seine et la rue E. Cavell, une continuité bâtie d'échelle basse (R+2/R+4) forme un socle pour les immeubles panoramiques. Une discontinuité bâtie en façade sur le quai. Le front de Seine devient ainsi poreux. Les jardins et les rues sont clairement délimités.
- 3. Voir la Seine : Une disposition libre et savante des immeubles panoramiques pour garantir à chaque logement la vue sur la Seine.

o Le secteur Allende Albrecht : un tissu urbain mixte de grandes parcelles mitoyennes à cours combinant programmes d'activités, de logements et de bureaux. La ville mitoyenne horizontale.
Entre Allende et Albrecht, un parcellaire laniéré et mitoyen est potentielle pour décliner les typologies économiques et les imbriquer avec des programmes tertiaires ou de logements.

Plusieurs principes peuvent guider cette morphologie :

- 1. Un vélum bas délimité par des murs mitoyens. Les rues, les cours économiques et de parking, les jardins sont ici des espaces en creux, des cours creusées dans un vélum bas composé d'un socle de constructions R+1/+2.
- 2. Orienter : comme pour le tissu de Seine, des « barrettes » R+2/+4 orientent fortement l'espace et traite de la délimitation des parcelles sur les rues et les allées de traverse.
- 3. Emergences ponctuelles : des immeubles émergent ponctuellement et fond échos aux immeubles panoramiques édifiées sur les grands sites paysagers.



3

3. UN TISSU URBAIN MIXTE

3.12. Localisation et imbrication des programmes économiques et résidentielles

Le programme est très ambitieux tant dans le domaine du logement que dans celui de l'activité tertiaire et de l'activité productive. Il pose la question de la cohabitation des programmes économiques et résidentiels, en particulier l'activité productive et le logement.

Sur la base du plan des espaces publics décrit dans le chapitre 2, nous avons esquissé plusieurs hypothèses de répartition du programme qui pourraient être développées en lien avec les études spécifiques de définition et de potentialités des « produits » de l'immobilier d'activités. Ces hypothèses ont été établies sur la base d'un premier inventaire des formes économiques calibré sur le programme de la ZAC (120 000m² d'activités environ).

> Premier inventaire des formes du tissu d'activité et potentialité de mixité avec les formes résidentielles ou tertiaires.

Nous distinguons deux grandes catégories de programme économique (1) :

o Les programmes économiques de grande ampleur dont la cohabitation avec le logement est complexe voir très difficile : l'« l'Hôtel d'activités ».

Ces programmes doivent pouvoir être desservis par une voie adaptée aux poids lourds qui devront impérativement ne pas stationner sur la voie publique. Ces programmes peuvent dans certaines dispositions s'adosser à des programmes de logements. Nous distinguons deux échelles d'hôtel :

- 1. Le grand hôtel d'activités (le « démonstrateur »)

C'est un grand bâtiment d'environ 4 niveaux sur RDC avec une surface des plateaux estimée à environ 50X80m soit 4000m². En base, la surface totale est estimée à environ 20 000m² avec des hauteurs d'étage de 6m environ. Il est implanté dans une cour desservant environ 6000m² de surface de plancher hauteur 2,5m à 3,5m (parking, petits ateliers..) disposée en mitoyenneté, et un ou deux petit immeubles de bureaux (R+4/ R+6) adressé sur rue (avec stationnement spécifique dans le socle). L'ensemble produit une « cité industrielle et tertiaire » pouvant être insérée dans un tissu de grande parcelle mitoyenne et à cour. Cet ensemble pourrait développer jusqu'à 50 000m² d'activités lourdes et de bureaux. C'est le démonstrateur ciblé dans le programme de la ZAC. (2)

- 2. Le petit hôtel d'activités en longueur

L'hôtel d'activités en longueur a les caractéristiques requises pour composer un tissu de bordure entre le faisceau ferré et une voie urbaine. Les hôtels industriels édifiés à Paris le long du boulevard Martial Valin dans le 15ème Arrondissement en sont une bonne illustration. Cet hôtel représente un programme plus modeste pouvant osciller entre 20 000 et 30 000m² de surface d'activités. Nous proposons de retenir ce type d'édifice le long du faisceau ferré en profitant de l'accès arrière maintenu et requalifié le long de la voie ferrée ainsi que le projet de « rampe digue » du cour de la gare. Un programme de bureaux de 3000 à 5000m² pourrait s'y superposer en « tête » à la croisée du Cours de la gare.

o Les programmes économiques pouvant être imbriqués avec le logement et le bureau : une disposition en socle ou en mitoyenneté

Les programmes de petits ateliers de dimension modérée (2000 à 5000m²) peuvent être plus facilement combinés avec du logement. Deux dispositions sont évaluées :

- Une superposition du logement (ou du bureau) sur un socle d'activité Rdc/ R+1. Chaque unité de programme a son accès et son fonctionnement propre. La toiture des ateliers doit préserver les logements ou bureaux des nuisances tout en assurant l'éclairage naturel.

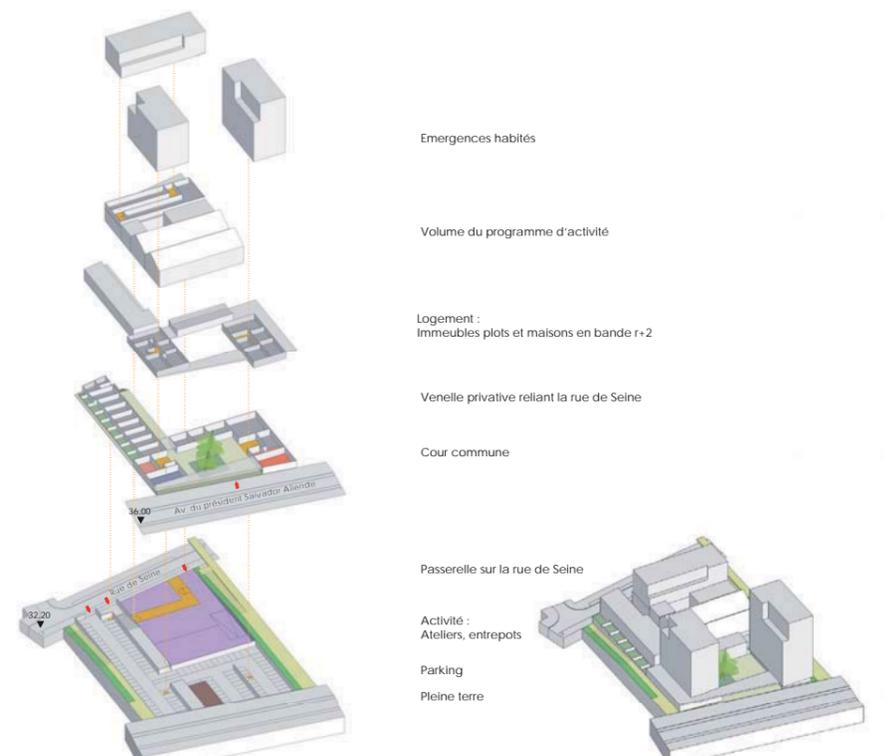
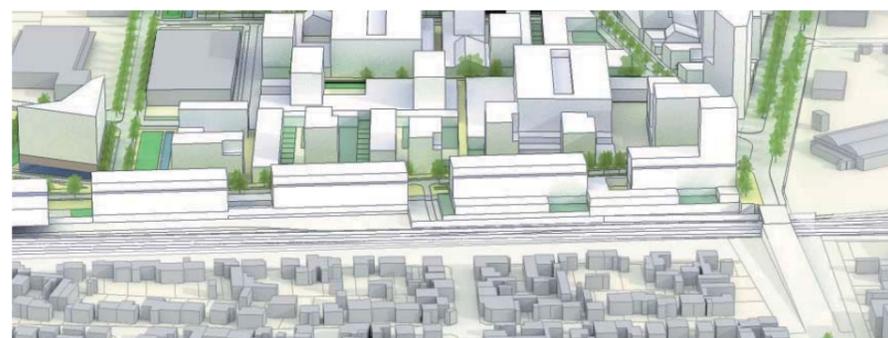
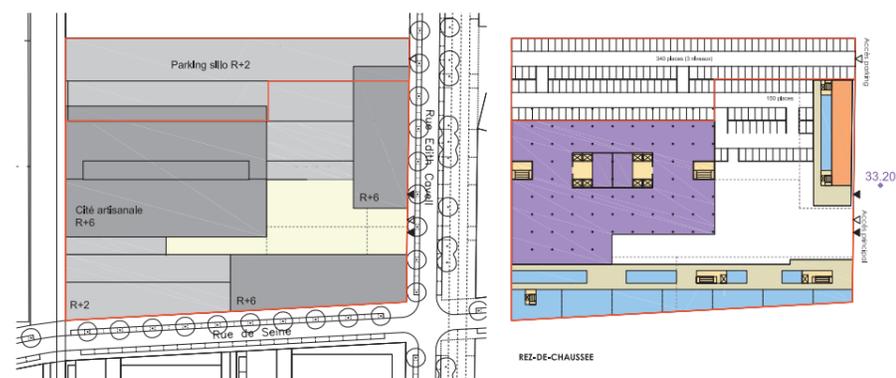
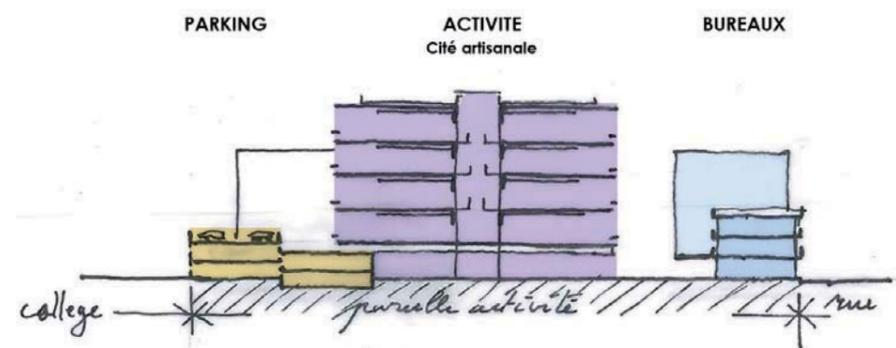
Cette hypothèse a été testée sur les parcelles traversantes situées entre rue de Seine et S. Allende en valorisant la déclivité favorable (environ 3m de différence) et sur la rive nord de la rue de Seine.

- Un adossement mitoyen des programmes sur des parcelles indépendantes.

Cette disposition a la particularité de permettre des petits programmes économiques indépendants. Les caractéristiques déclinées pour le cas des superpositions sont globalement identiques (gestion des nuisances). Cette combinaison a été testée sur le tissu de bordure de l'avenue S. Allende.

(1) Ces études restent exploratoires et ne sont en aucun cas articulées avec une connaissance du marché immobilier d'entreprise qui nécessite une expertise et un accompagnement spécifique.

(2) C'est une version réduite et urbaine des références citées par l'étude Alphaville (Mozinor ou encore la cité de Pantin réalisée par P. Chemetov dont la très grande dimension de l'emprise foncière (3ha environ), l'activité lourde supposant un trafic de poids lourds et la sous densité quelle produit ne semblent pas adaptée à l'ambition programmatique de la ZAC (et à densité du programme de logements et de bureaux).



Trois scénarios sont esquissés.

Scénario 1 : Tissu à dominante logement sur la Seine et tissu mixte dans le secteur Albrecht/ Allende. Trois hôtels d'activités sont implantés sur le secteur Albrecht/ Allende dans de bonnes conditions de desserte.

C'est le scénario que nous avons retenu en base car il répond bien aux objectifs urbains (raccordement au Port à l'Anglais et développement métropolitain sur les grandes figures) et opérationnels tout en étant est le plus équilibré sur le plan programmatique.

Scénario 2 : Tissu à dominante logement sur la Seine et sur Albrecht. Tissu mixte sur Allende. 1 hôtels d'activités sur la Seine, 1 sur Albrecht/ Allende et un sur le faisceau ferré.

Ce scénario cherche favoriser la programmation de logement entre la gare et la Seine. Elle impose l'hypothèse d'un hôtel d'activités en façade sur la Seine.

Scénario 3 : Zonning programmatique avec la Seine résidentielle et Albrecht économique. Ce scénario isole le quartier de Seine de la gare et prend acte d'une trop grande difficulté à faire cohabiter les programmes économiques et résidentiels. Ce scénario doit être évité.

> Localisation des programmes tertiaires

Nous avons fait les hypothèses de localisation suivantes :

-1. Le cours de la gare

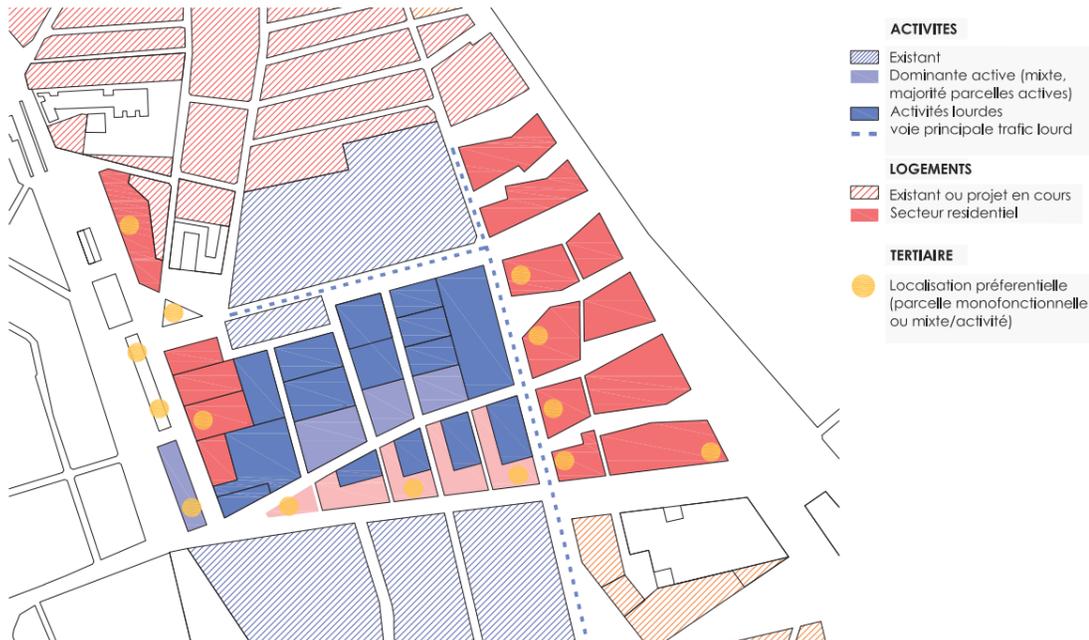
Le « quartier » de la gare RER et son « pôle gare » est un site d'accueil privilégié pour la programmation de bureau. La proposition du Cours de la gare étire la valeur urbaine de la gare et propose une grande figure de développement et une centralité urbaine à l'échelle de Vitry. La programmation de bureaux est ici étroitement imbriquée avec une programmation de logements et d'équipements publics (gare au Théâtre, médiathèque, groupe scolaire, commerces et services en rdc d'immeuble). Les bureaux sont privilégiés le long du cours de la gare en limite du faisceau ferré (écran acoustique), en tête du cours de la gare sur Allende et à l'angle de Albrecht.

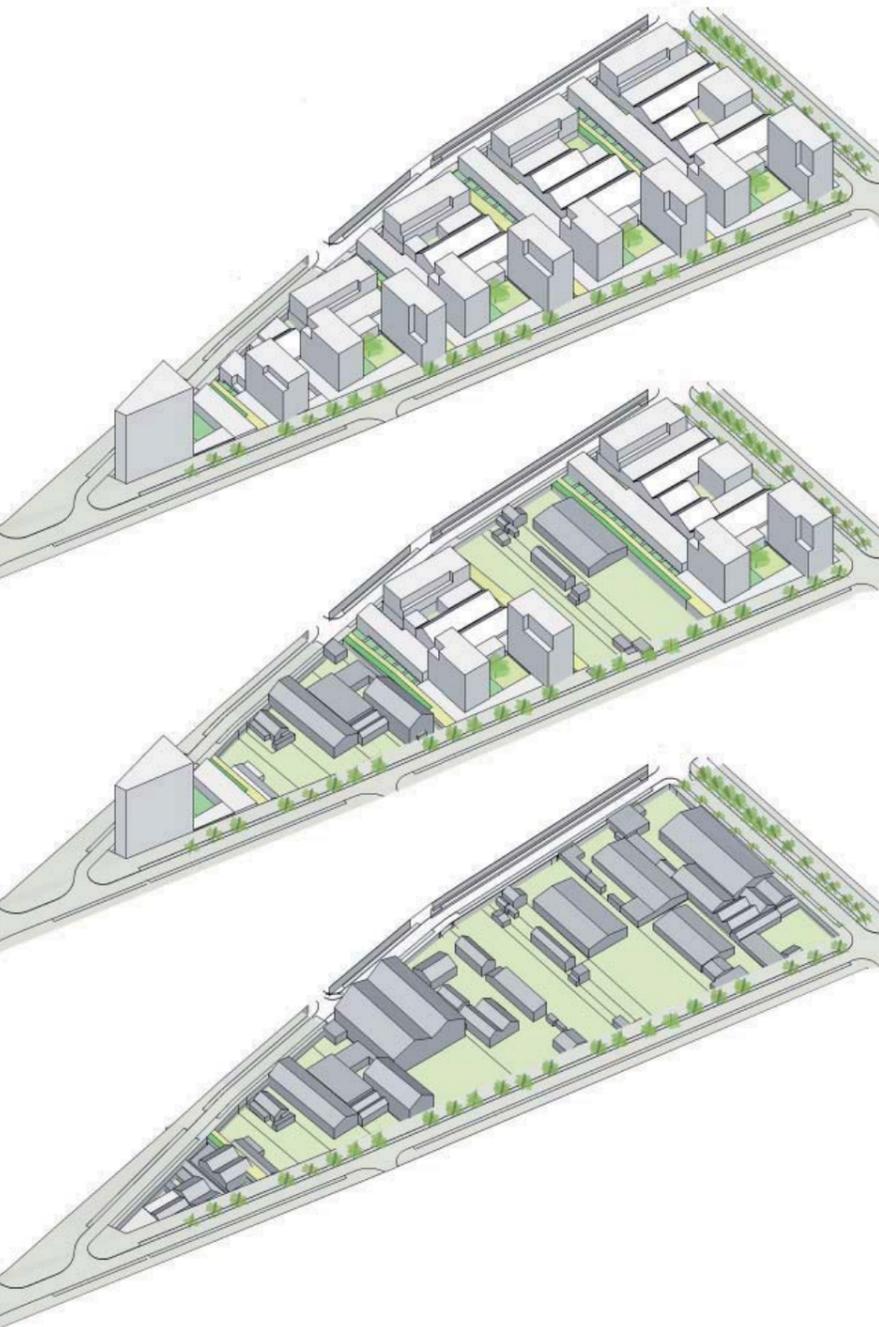
-2. L'avenue du Président S. Allende

La dimension métropolitaine de l'avenue Allende est favorable pour la réalisation de programmes tertiaires sous la forme d'immeubles panoramiques. Ces programmes peuvent participer de l'ordonnance monumentale de l'avenue en marquant les franchissements ou certaines situations exceptionnelles: la gare et son rapport à Allende, les têtes de pont...

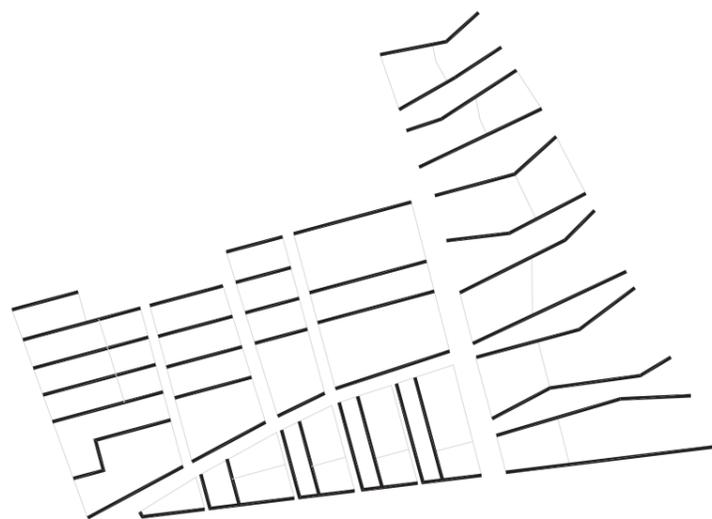
-3. Le « front » de Seine

Si le site de Seine est relativement éloigné de la gare (800 à 1km), la qualité paysagère et métropolitaine de la Seine, son franchissement au niveau de l'écluse mais aussi la proximité de la future ligne TZen peuvent favoriser l'accueil de programme tertiaire (un siège social avec vue sur Seine) et participer ainsi à la mixité programmatique du futur quartier de Seine. Nous avons estimé possible d'implanter un programme tertiaire d'environ 40 000m².





DECOUPAGE : FLEXIBILITE ET PHASAGE



3.13. Le découpage comme support du renouvellement

> Substituer graduellement et souplement
 Pourquoi s'intéresser à la question parcellaire ?
 Le plan masse est une logique de composition qui s'intéresse au vide et au plein. C'est une vision figée de la ville qui pense d'abord par le bâti.

La parcelle s'intéresse à l'espace et à l'usage. Issu d'un découpage qui caractérise le tissu urbain, elle met en relation le bâti et la ville. La parcelle est inscrite dans le temps - le passé, car les découpages préexistent et structurent la forme du territoire, et le futur car les parcelles évoluent, se densifient, se redivisent se regroupent, ect... Raisonner sur la parcelle s'est donc raisonner sur un processus par lequel le temps, le système bâti, les espaces et les usages sont articulés et rendus cohérents à l'échelle d'un tissu urbain. La parcelle est une unité d'espace, d'usage et réalisation. C'est une garantie de souplesse, car un projet urbain peut être pris par n'importe quel bout, en fonction des opportunités foncières, l'unité de réalisation s'inscrira toujours dans un ensemble cohérent.

> Plusieurs ordres de découpage pour plus de flexibilité
 Nous avons l'habitude des raisonner plusieurs ordre de découpage, avec une grande parcelle de base redivisible en plusieurs ordre de découpages secondaires. Ceci garantie pouvoir s'adapter à différentes échelles d'opérations ou aux aléas des conjonctures (changement de programme, retractation du marché par exemple), sans remettre en cause fondamentalement les logiques d'ensemble du tissu urbain.

Ce type de démarche pourrait s'avérer très utile pour le secteur d'activité pour lequel des inconnues concernant les types de programmes et d'immobiliers risquent de perdurer longtemps, et ou la capacité d'adaptation sera indispensable. Le secteur Allende illustre les différents ordres de découpage qu'un terrain peut intégrer.

> Un découpage orienté
 Le découpage est issu du découpage existant mais propose une orientation clair entre gare et Seine. Le découpage parcellaire du secteur Albrecht se décline en îlot sur la Seine. Cette orientation générale se retourne :
 - sur Allende pour composer l'ordre en profondeur du tissu bordier.
 - Sur les îlots de seine.

> Un découpage entre rue et jardin
 Le découpage propose systématiquement une relation des parcelles entre rue et allées de traverses/ ou jardin.

3.14. Le stationnement « privé », une problématique complexe

La problématique du stationnement résidentiel est essentielle dans ce projet marqué par une très grande densité (4670lgt environ) et des contraintes d'intervention en sous sol liées à la probable pollution des sols.

Sur la base d'un ratio moyen 1pl par logement, nous avons estimé sommairement la capacité des parcelles à recevoir le stationnement résidentiel dans l'emprise foncière. Le schéma ci-contre montre les configurations suivantes :

- Des parcelles avec une capacité moyenne variant de 80% à 100% (rapport dimension du terrain et densité du programme favorable et/ou possibilité de socle de soutènement de parking lié au le projet de nivellement des espaces publics) : cours de la gare/ Allende.
- Des parcelles avec une capacité limitée à 70% (création de parking au niveau RDC inondable sous pilotis) : Albrecht/ Allende
- Des parcelles avec une faible capacité liée notamment à la grande densité du programme de logement : quartier de Seine.

Dans cette perspective, une emprise foncière est réservée pour la réalisation d'un silo de stationnement résidentiel mutualisé estimé à entre 300 et 500pl. Cette hypothèse sera à valider/amender avec les études techniques qui préciseront la faisabilité de réaliser des parkings souterrain parcelle par parcelle. La faisabilité juridique et financière de cette hypothèse reste aussi à établir.

> Le stationnement public sur le pôle gare
 En complément du stationnement public aménagé le long des voies, un parking silo « public » d'environ 500pl est proposé sur le Cours de la gare. Il offre une réponse pour le stationnement lié à la gare (actuellement les XXplaces du terrain Semard) mais aussi pour le fonctionnement des équipements publics (Gare au Théâtre) voire pour les programmes tertiaires et de logements.

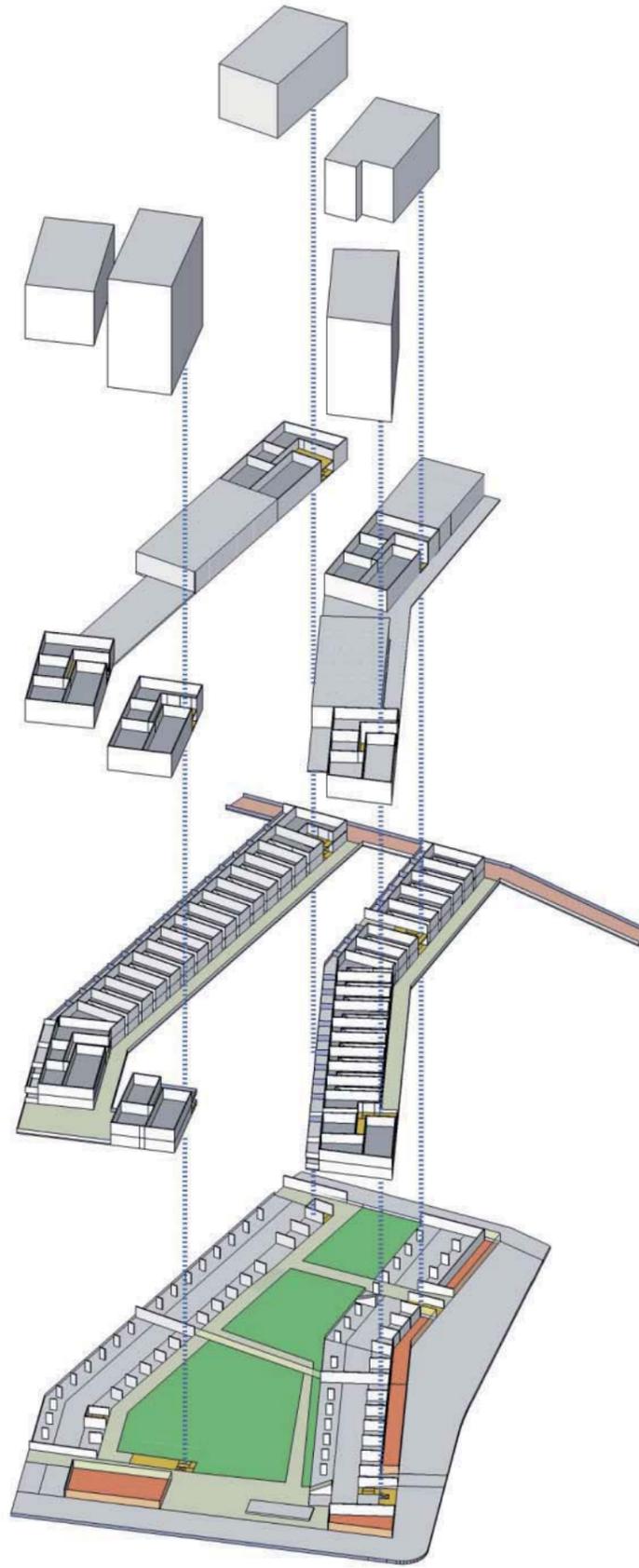


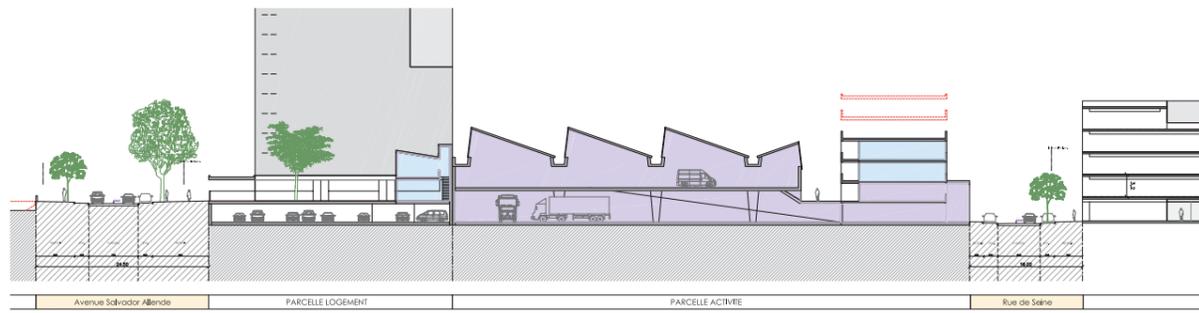
3.2. Description et illustration des tissus urbains :

3.2.1. le tissu du bord de Seine :

Entre le quai J. Guesde et la rue Cavell, des ensembles à cour jardin et à dominante résidentielle sont divisés en îlot par une allée piétonne intégrant une coursive haute. Chaque îlot à la particularité d'être desservi par deux rues et d'avoir deux autres faces sur espaces piétons et/ou paysagers (allée coursive et jardin public). Cette situation permet de décliner un découpage adapté/ calibré au programme opérationnel (quantité de logements et services résidentiels) en respectant un certains nombre de principes :

- Un découpage de préférence perpendiculaire aux rues E/O afin d'offrir à chaque unité résidentielle un rapport à la rue, au jardin public et un jardin d'immeuble ;
- Une occupation bâtie (y compris terrasse) qui ne devrait pas excéder plus des deux tiers de l'épaisseur de l'îlot (principe 1/3 bâti ; 1/3 paysager ; 1/3 bâti) ;
- Les rdc sur rue sont le moins possibles le lieu d'implantation des aires de stationnement ;
- En revanche, les rdc sur jardin sont privilégiés pour le stationnement.
- L'implantation de chaque immeuble panoramique favorise les vues profondes vers la Seine pour chaque logement.
- Chaque ensemble résidentiel peut être desservi à niveau par les coursives (par le biais de terrasse/ coursive privée avec servitude de passage).





3.22. Tissu de bordure de l'avenue du Président S. Allende

Nous proposons d'avérer la dimension urbaine de l'avenue du Président S. Allende avec un programme mixte de forte densité verticale, mais aussi horizontale. Ce grand tracé urbain des centres et d'accès à la Seine est aussi la façade de Seine gare Vitry et un grand dispositif paysager à l'échelle des Ardoines. Nous proposons d'y édifier des immeubles panoramiques implantées transversalement à la voie et distribuée par une cour ouverte sur le nouveau trottoir promenade de l'avenue. Chaque parcelle permet d'édifier deux immeubles. Des services et des commerces peuvent s'installer en pied d'immeuble. Plusieurs combinaisons programmatiques sont possibles : programme exclusivement de logements ou de bureaux, logements et bureaux ensemble, logements et bureaux séparés (dans ce cas, une rampe parking doit être aménagée depuis Allende). Nos calculs sont basés sur une programmation globalement équilibrée entre logements et bureaux parcelles (unités) sont adressées rue de Seine avec une surface variable allant de 2700m² à 3200m². La surface plancher peut se développer sur rdc + plateau mezzanine, l'ensemble étant éclairé zénithalement par des sheds. Un petit immeuble de bureau édifié au dessus de ce socle d'atelier peut compléter le programme et se développer sur 4 niveaux (ou plus si capacité de parking).

Les bureaux peuvent avoir un accès indépendant en vitrine sur la rue de Seine. La réalisation d'un petit parking enterré pour les bureaux serait souhaitable. Dans le cas d'une impossibilité pour cause de pollution (solution de base testée dans nos plans), nous avons testé la possibilité de réaliser une dizaine de places de stationnement spécifique aux bureaux sans compromettre le fonctionnement de l'activité, le complément étant localisé dans des parkings silos édifiés à proximité.)

Emergences habités

Volume du programme d'activité

Logement :
Immeubles plots et maisons en bande r+2

Venelle privative reliant la rue de Seine

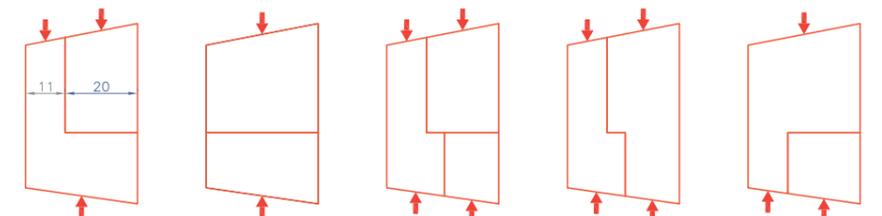
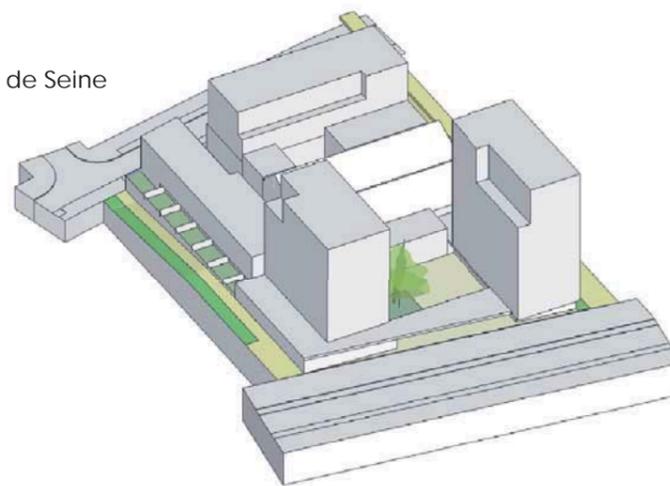
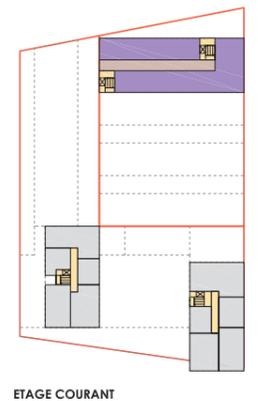
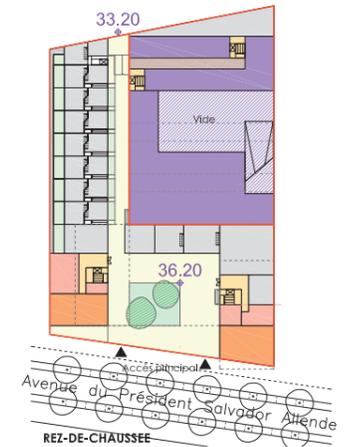
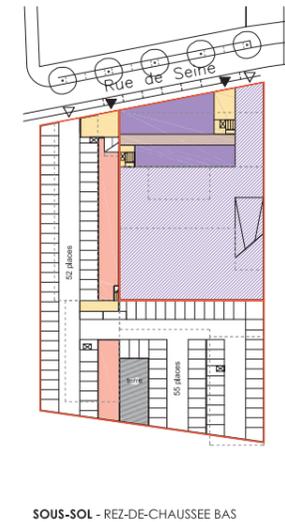
Cour commune

Passerelle sur la rue de Seine

Activité :
Ateliers, entrepôts

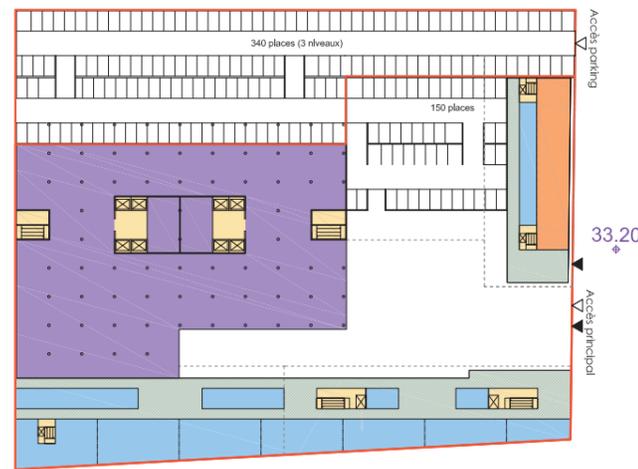
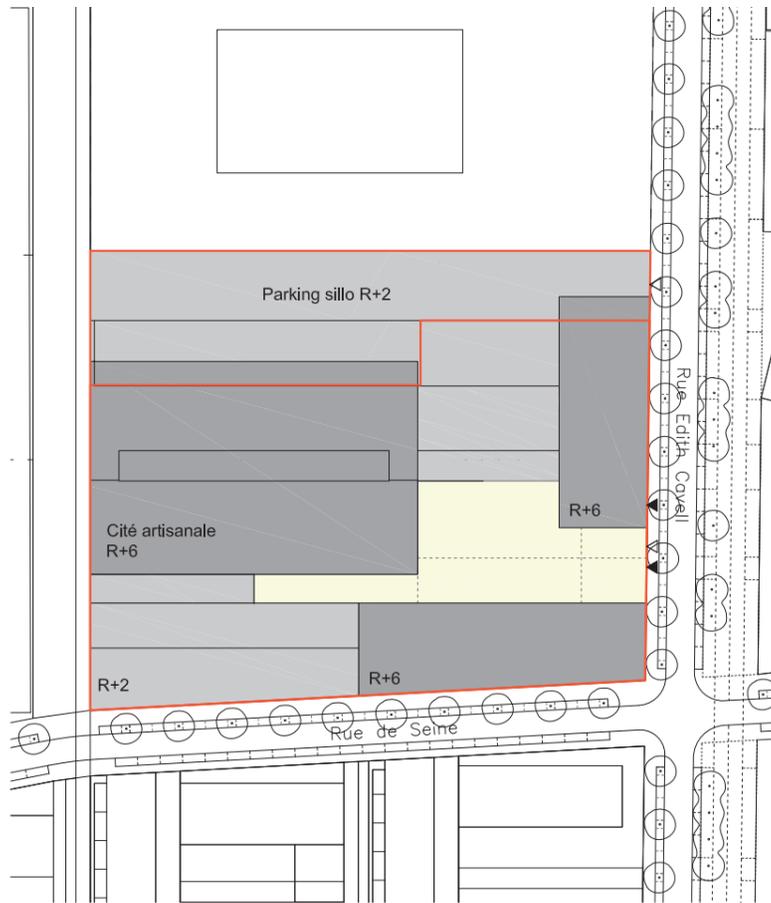
Parking

Pleine terre

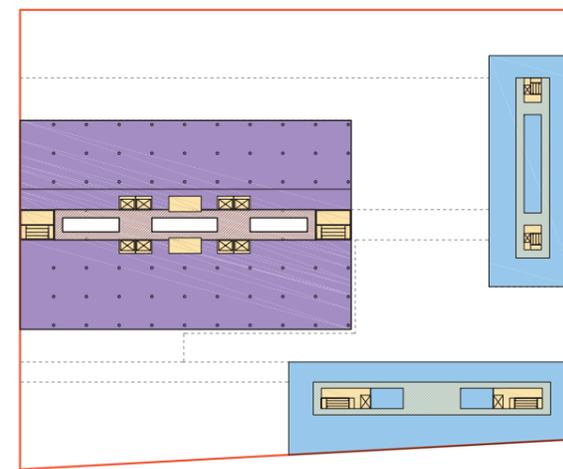


3.23. Tissu mixte du secteur Albrecht

L'échelle du tissu Albrecht fait écho au tissu du port à l'Anglais caractérisé par son maillage et ses îlots allongés est-ouest, et dont l'achèvement doit être réalisé. La densité construite y est modérée. Sa configuration de parcelles mitoyennes et l'héritage économique du site favorisent le redéploiement ou le renouvellement économique sous des formes mixtes. Chaque parcelle s'ouvre par une cour plantée sur rue mais peut trouver un accès secondaire sur les coursives et les allées de traverses. Les cours sont soit édifiées par des ateliers, soit plantées dans le cas de programme de logements. Les parkings sont sous pilotis et souterrain dans l'hypothèse d'un terrain non pollué. Des « coursives » et terrasses privées desservent côté cour les logements ou les bureaux. Les immeubles sont orientés entre gare et Seine et sont ponctués par des émergences panoramiques.

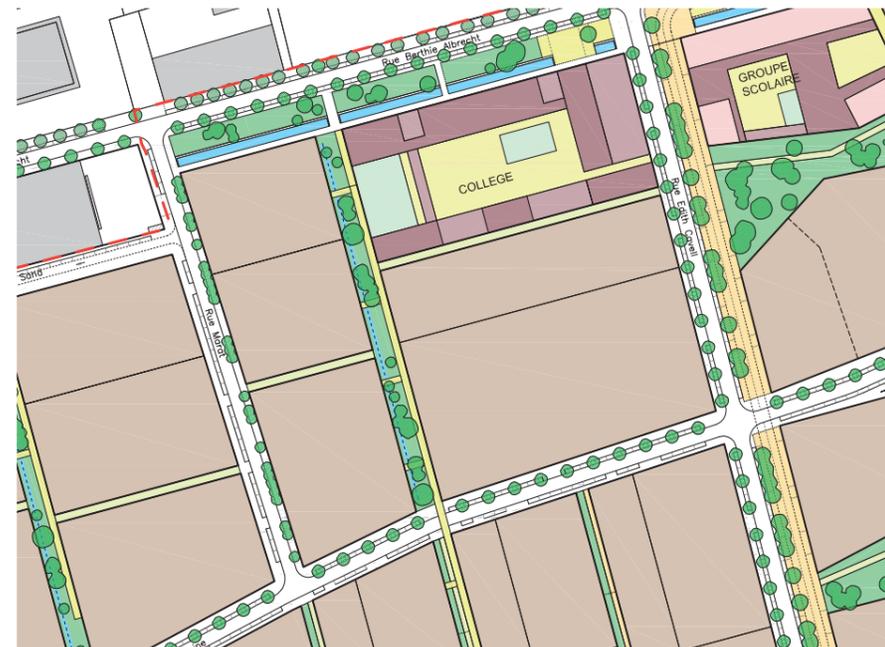
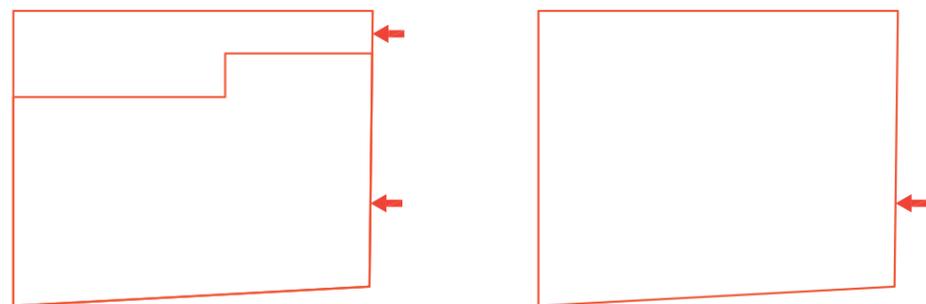


REZ-DE-CHAUSSEE



ETAGE COURANT

DECOUPAGE ET DISTRIBUTION



PHASE 1 - SECTEURS 1&2

GARE	FONCIER hors ep (m²)	ACTIVITE SP (m²)	BUREAUX SP (m²)	COMMERCE SP (m²)	EQUIPMT. SP (m²)	LOGEMENT		TOTAL SP SP (m²)	REMARQUES
						SP (m²)	Nb logts estimé		
GA1	1 270			800			-	800	
GA2	2 520		12 000	1 000			-	13 000	
GA3	3 550	2 000	11 000	1 000			-	14 000	
GA4	6 900			1 200		12 000	171	13 200	
GA5	1 080		12 000		2 000		-	14 000	
GA6	2 280			500		8 000	114	8 500	
GA7	4 030			500		6 000	86	6 500	
GA8	4 100			500		6 000	86	6 500	
GA9	2 600			500		5 000	71	5 500	
GA10	8 360	26 000					-	26 000	
GA11	1 670		9 000				-	9 000	
Total	38 360	28 000	44 000	6 000	2 000	37 000	529	117 000	

CAVELL	FONCIER hors ep (m²)	ACTIVITE SP (m²)	BUREAUX SP (m²)	COMMERCE SP (m²)	EQUIPMT. SP (m²)	LOGEMENT		TOTAL SP SP (m²)	REMARQUES
						SP (m²)	Nb logts estimé		
CA1	8 920				17 000		-	17 000	
CA2	4 780		3 000				-	3 000	
CA3	10 000	26 000	12 000				-	38 000	
CA4	5 410			300	5 000	9 600	137	14 900	
CA5	3 990			300		12 400	177	12 700	
CA6	6 240			400		18 400	263	18 800	
CA7	5 470					15 600	223	15 600	
Total	44 810	26 000	15 000	1 000	22 000	56 000	800	120 000	

SOUS TOTAL PHASE 1 SECTEURS 1&2	FONCIER hors ep (m²)	ACTIVITE SP (m²)	BUREAUX SP (m²)	COMMERCE SP (m²)	EQUIPMT. SP (m²)	LOGEMENT SP (m²)	Nb logts estimé	TOTAL SP SP (m²)	REMARQUES
	83 170	54 000	59 000	7 000	24 000	93 000	1 329	237 000	

PHASE 2

MARAT	FONCIER hors ep (m²)	ACTIVITE SP (m²)	BUREAUX SP (m²)	COMMERCE SP (m²)	EQUIPMT. SP (m²)	LOGEMENT		TOTAL SP SP (m²)	REMARQUES
						SP (m²)	Nb logts estimé		
MA1	4 410	6 000	6 000				-	12 000	
MA2	7 230					7 000	100	7 000	
MA3	3 950					8 000	114	8 000	
MA4	3 740	6 000	5 000				-	11 000	
MA5	3 020					6 000	86	6 000	
MA6	3 080					5 000	71	5 000	
MA7	5 200	5 000	5 000				-	10 000	
Total	30 630	17 000	16 000	-	-	26 000	371	59 000	

TRIANGLE	FONCIER hors ep (m²)	ACTIVITE SP (m²)	BUREAUX SP (m²)	COMMERCE SP (m²)	EQUIPMT. SP (m²)	LOGEMENT		TOTAL SP SP (m²)	REMARQUES
						SP (m²)	Nb logts estimé		
TR1	5 530	4 000	3 000	300		10 000	143	17 300	
TR2	6 710	5 000		300		10 000	143	15 300	
TR3	8 140	6 000	4 000	300		9 000	129	19 300	
TR4	4 220			500		11 000	157	11 500	
TR5	9 500					23 000	329	23 000	
TR6	3 400			300		11 000	157	11 300	
TR7	10 050		8 000	1 300		19 000	271	28 300	
Total	47 550	15 000	15 000	3 000	-	93 000	1 329	126 000	

SOUS TOTAL PHASE 2	FONCIER hors ep (m²)	ACTIVITE SP (m²)	BUREAUX SP (m²)	COMMERCE SP (m²)	EQUIPMT. SP (m²)	LOGEMENT SP (m²)	Nb logts estimé	TOTAL SP SP (m²)	REMARQUES
	78 180	32 000	31 000	3 000	-	119 000	1 700	185 000	

PROGRAMME PREV. ZAC	ACTIVITE SP (m²)	BUREAUX SP (m²)	COMMERCE SP (m²)	EQUIPMT. SP (m²)	LOGEMENT SP (m²)	TOTAL SP SP (m²)
	37 500	50 750	4 650	-	152 900	245 800
<i>Conversion SHON > SP</i>	33 750	45 675	4 185	-	137 610	221 220

PHASE 1 - AUTRES SECTEURS

DATCHAS	FONCIER hors ep (m²)	ACTIVITE SP (m²)	BUREAUX SP (m²)	COMMERCE SP (m²)	EQUIPMT. SP (m²)	LOGEMENT		TOTAL SP SP (m²)	REMARQUES
						SP (m²)	Nb logts estimé		
DA1	2 370					4 000	57	4 000	
DA2	5 330				5 000		-	5 000	
Total	7 700	-	-	-	5 000	4 000	57	9 000	

POINTE TRIANGLE	FONCIER hors ep (m²)	ACTIVITE SP (m²)	BUREAUX SP (m²)	COMMERCE SP (m²)	EQUIPMT. SP (m²)	LOGEMENT		TOTAL SP SP (m²)	REMARQUES
						SP (m²)	Nb logts estimé		
PT1	1 500		9 000	500			-	9 500	
PT2	5 600	4 000		300		15 000	214	19 300	
Total	7 100	4 000	9 000	800	-	15 000	214	28 800	

SEINE NORD	FONCIER hors ep (m²)	ACTIVITE SP (m²)	BUREAUX SP (m²)	COMMERCE SP (m²)	EQUIPMT. SP (m²)	LOGEMENT		TOTAL SP SP (m²)	REMARQUES
						SP (m²)	Nb logts estimé		
SN1	6 700					20 000	286	20 000	
SN2	6 700		5 000	200		15 000	214	20 200	
Total	13 400	-	5 000	200	-	35 000	500	40 200	

SOUS TOTAL PHASE 1 AUTRES SECTEURS	FONCIER hors ep (m²)	ACTIVITE SP (m²)	BUREAUX SP (m²)	COMMERCE SP (m²)	EQUIPMT. SP (m²)	LOGEMENT SP (m²)	Nb logts estimé	TOTAL SP SP (m²)	REMARQUES
	28 200	4 000	14 000	1 000	5 000	54 000	771	78 000	

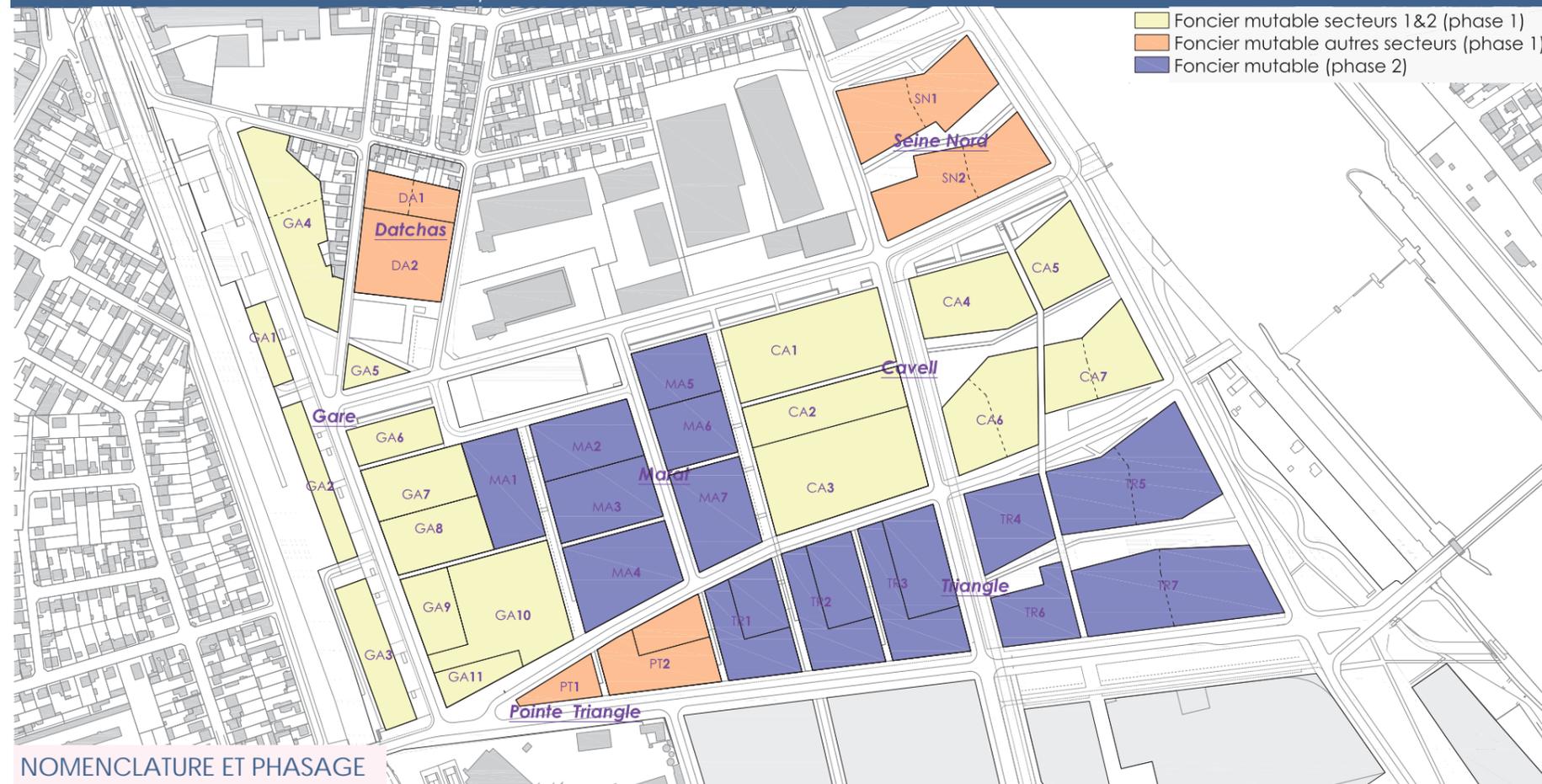
TOTAL PHASE 1

SOUS TOTAL PHASE 1 COMPLETE	FONCIER hors ep (m²)	ACTIVITE SP (m²)	BUREAUX SP (m²)	COMMERCE SP (m²)	EQUIPMT. SP (m²)	LOGEMENT SP (m²)	Nb logts estimé	TOTAL SP SP (m²)
	111 370	58 000	73 000	8 000	29 000	147 000	2 100	315 000
PROGRAMME PREV. ZAC		81 500	73 900	9 900	29 100	173 200		367 600
<i>Conversion SHON > SP</i>		73 350	66 510	8 910	26 190	155 880		330 840

TOTAL ZAC - Phases 1 et 2

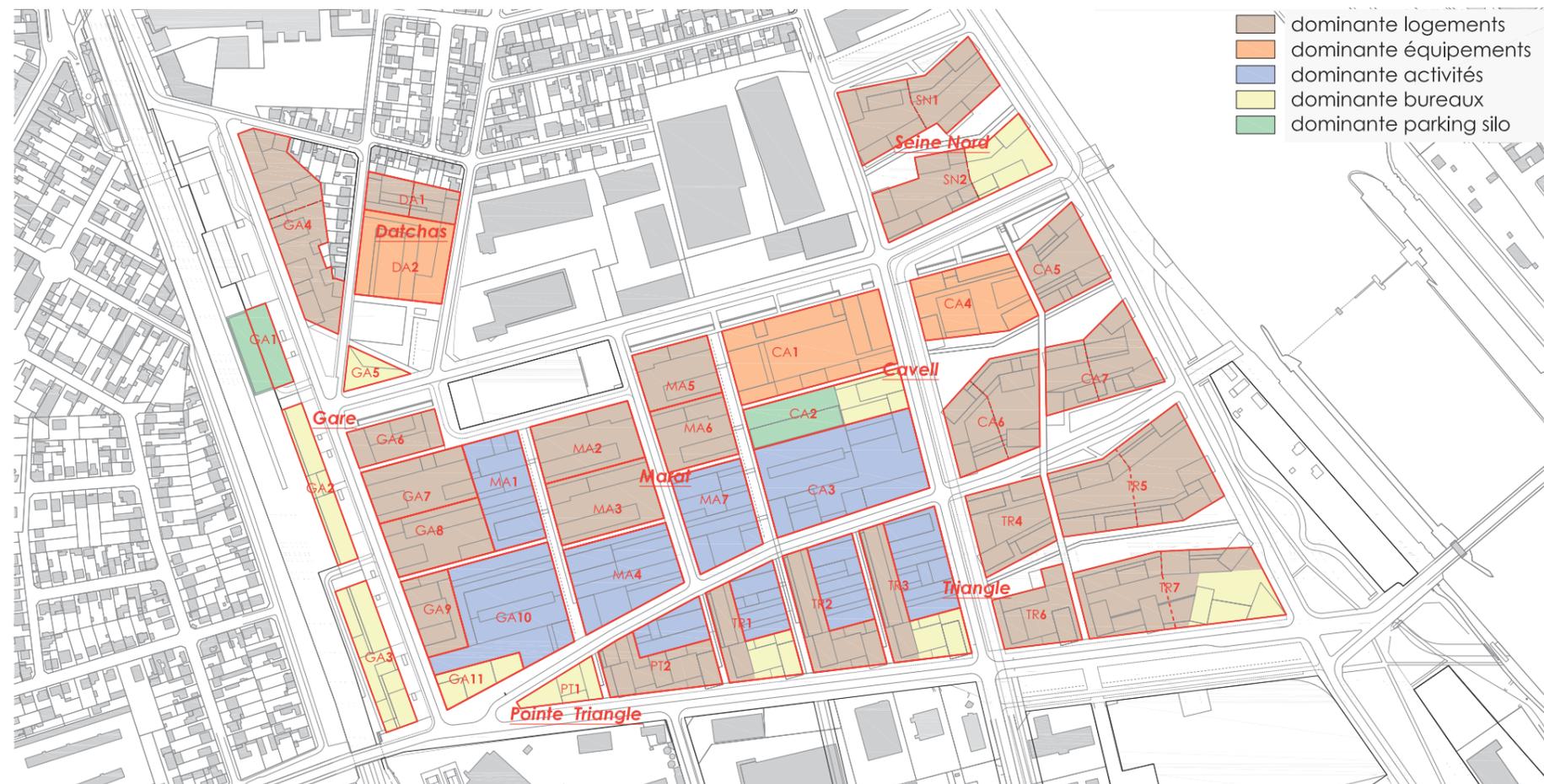
TOTAL	FONCIER hors ep (m²)	ACTIVITE SP (m²)	BUREAUX SP (m²)	COMMERCE SP (m²)	EQUIPMT. SP (m²)	LOGEMENT SP (m²)	Nb logts estimé	TOTAL SP SP (m²)
	189 550	90 000	104 000	11 000	29 000	266 000	3 800	500 000
PROGRAMME PREV. ZAC		119 000	124 650	14 550	29 100	326 100		613 400
<i>Conversion SHON > SP</i>		107 100	112 185	13 095	26 190	293 490		552 060

4. SYNTHÈSE PROGRAMMATIQUE, PHASAGE ET METHODE



NOMENCLATURE ET PHASAGE

PLAN PROGRAMME



4.1. Synthèse programmatique

Le tableau de synthèse et les plans programmes présente la synthèse programmatique établie sur la base du test de constructibilité et illustrée dans les perspectives (1).

> Un bilan global toutes phases confondues en dessous d'environ 20% de l'objectif fixé par le programme de la ZAC (mais de seulement 10% en dessous si on se réfère à la shon).

> Ce déséquilibre est principalement lié au programme de logements (- 60 000m²SP).

> Ces déséquilibres sont visibles dès la phase 1 (- 50 000m²SP soit -15%).

La « densification » du test de constructibilité est possible en particulier sur le secteur gare et sur le parc « habité » de la Seine. La mise en forme du programme de la ZAC informe cependant sur l'ambition exceptionnel de ce projet tant sur le plan programmatique que sur celui de la mise en œuvre de formes urbaines de la densité.

(1) Comme indiqué dans ce rapport, le test de constructibilité est une illustration précisément dessinée d'une hypothèse développée à ce stade des études. Ce test n'est donc pas figé et peut évoluer tant sur le plan de la localisation des programmes (cf ch. 3) que sur celui de la « densité ».

PHASAGE : ETAPES 1 ET 2 (PHASE 1)

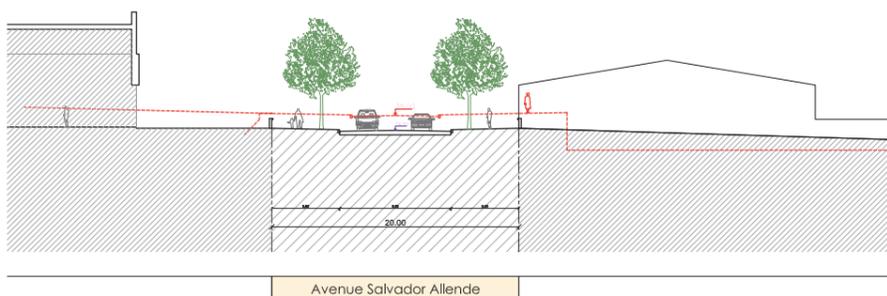


PHASAGE : COMPLEMENTS DE LA PHASE 1



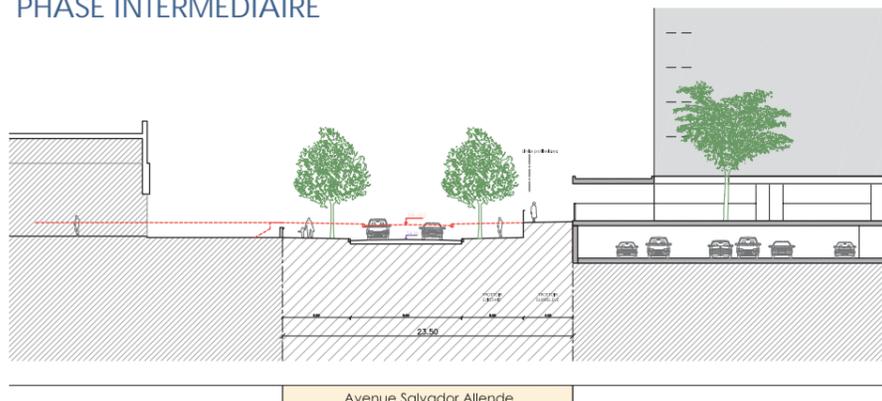
EXISTANT

1/500°



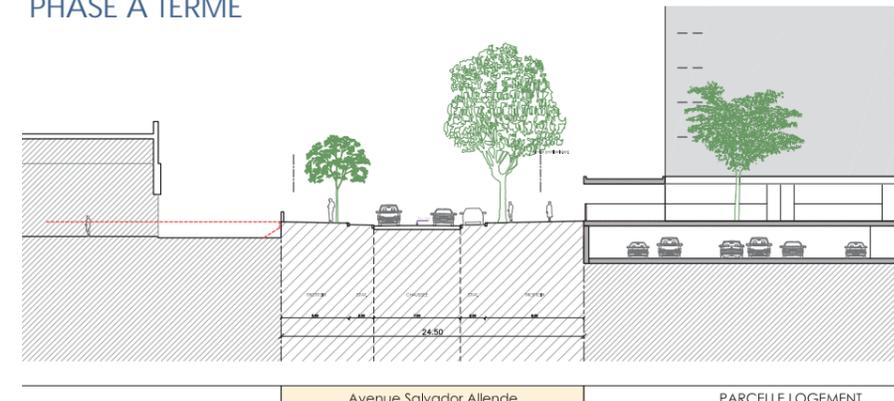
Avenue Salvador Allende

PHASE INTERMEDIAIRE



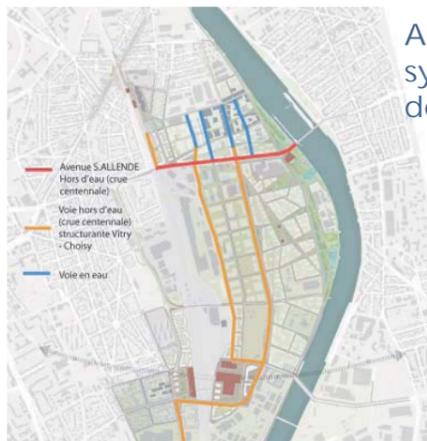
Avenue Salvador Allende

PHASE A TERME



Avenue Salvador Allende

PARCELLE LOGEMENT



Allende dans le système hors crue des Ardoines

L'exemple du Boulevard Saint Martin à Paris



4.2. Phasage

4.21. Phasage opérationnel de la ZAC

- > Une phase 1 (étapes 1 et 2) qui définit deux aires urbaines « concentrées » avec :
 - o Un secteur Cours de la gare
 - o Un secteur Albrecht/ Cavell/ Seine
 - Le lancement d'un démonstrateur et du Collège peut être engagé à court terme dans les deux scénarios établis pour le Collège. Le scénario 1 permet cependant une meilleure cohésion du programme de logement sur la Seine.
 - Le groupe scolaire peut être « basculé » en phase 2 si l'expertise programmatique le recommande du fait de notre hypothèse d'une école sur les « Datcha » en complément de phase 1.
 - Le second gros programme économique peut aussi être « basculé » en phase 2 si nécessaire.
 - Assurer une pratique piétonne confortable de la rue Albrecht devra être réalisé dans cette phase (relation Seine gare).
- > Un complément de phase 1 sans intervention lourde sur l'espace public.
- > Une phase 2 dont l'enjeu est principalement axé sur l'aboutissement de la valorisation urbaine de l'avenue S. Allende et de la tête de pont du Port à l'Anglais. L'intervention sur le « centre » Albrecht n'est pas une condition du projet.

4.22. Permettre le temps du renouvellement

Au-delà des phases opérationnelles définies pour la ZAC, l'inscription du projet dans les formes de découpage du parcellaire existant permet une évolution graduelle du tissu urbain. La réalisation par opération/ unité foncière et programme est possible sans obligatoirement mobilisé l'ensemble du foncier de chaque phase. Cette attention aux formes du découpage existant assure au projet son développement par fragment dans le temps.

4.23. Assurer une souplesse dans phasage des infrastructures

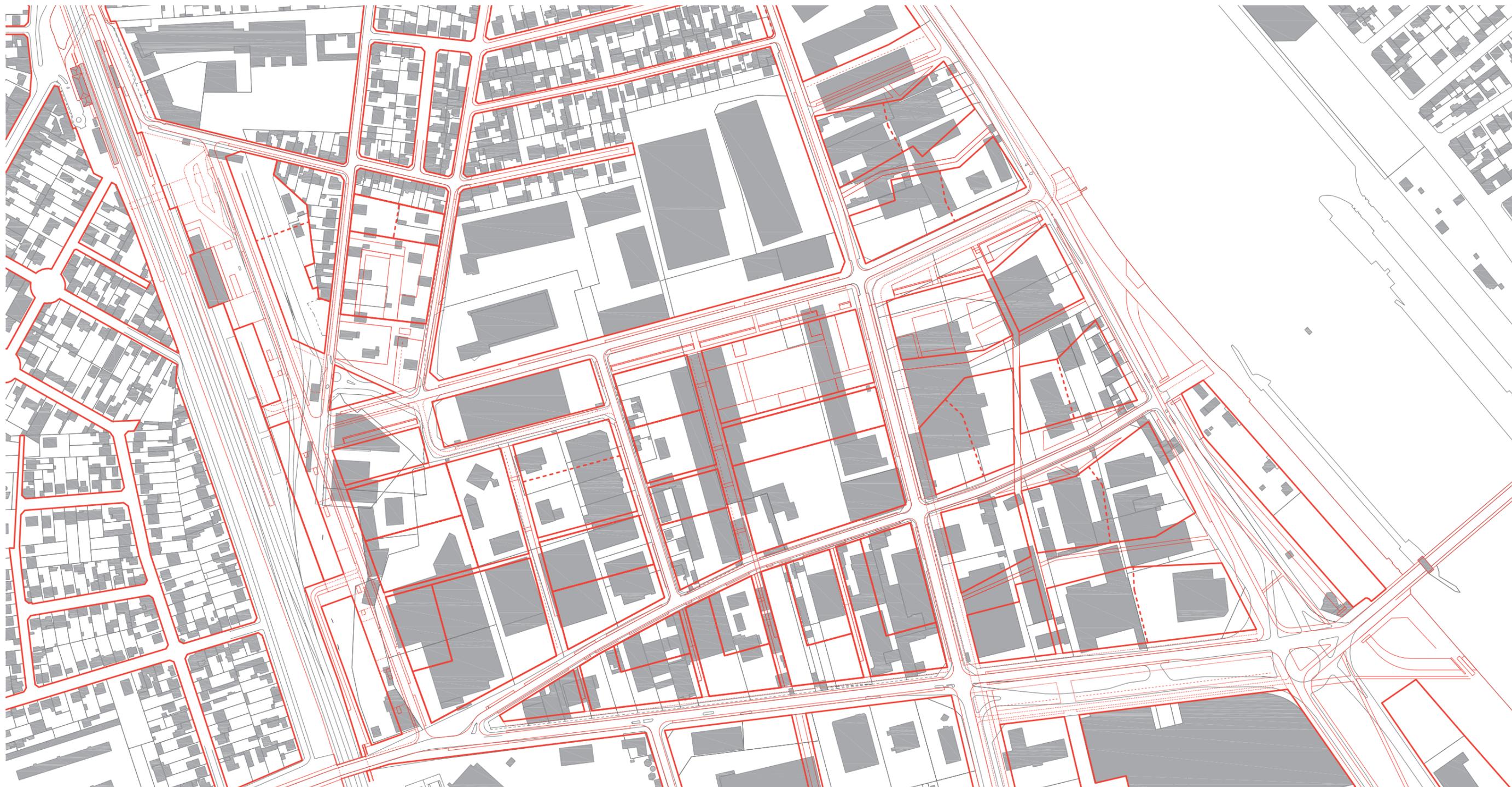
Dans le même souci de souplesse (ou « plasticité ») opérationnelle, plusieurs scénarios de mise en œuvre opérationnelle sont possibles pour les infrastructures publics, en particulier la grande voie département S. Allende.

- > La restructuration de l'avenue du Président S. Allende
- La surélévation de S. Allende, a un caractère stratégique dès le début de l'opération (étape 2 de la phase 1) pour plusieurs raisons :
- Cela permettra d'engager le futur niveau de référence y compris pour les éventuels projets au Sud de la voirie. La surélévation offre donc plus de souplesse dans le renouvellement urbain progressif.
 - Cela simplifiera la mise en œuvre du projet étape 2 de la phase 1 de VTSG par rapport à une surélévation partielle de type trottoir quai.

Le financement de cette surélévation par l'opération VTSG est possible et peut entrer dans le bilan d'aménagement de l'opération. Le surplus financier lié à la surélévation est estimé à environ 2500 euros le ml soit environ 1.500.000 euros pour l'ensemble de la rue (600000 euros pour la première partie). Cette surélévation entre dans la stratégie de réutilisation des matériaux de démolition du site et dans la recherche d'un équilibre déblais remblais. Elle permet d'envisager la réutilisation d'environ 10000 m³ de matériaux (dont 3000 en phase 1).

Concrètement, la faisabilité de tels travaux est avérée. L'élargissement de Allende coté ZAC seine gare Vitry permet un renouvellement graduel du parcellaire de bordure sans être conditionné par l'engagement de la restructuration lourde de Allende. La différence de niveau entre l'état existant et l'état futur sera édifiée par un quai (hauteur 0.70m à 1.30m environ) permettant un accès à niveau des parcelles renouvelées. Les boulevards parisiens Beaumarchais ou St Martin présentent une illustration de cette configuration de trottoir à deux niveaux.

- > Une mise en œuvre des coursives possibles dans le temps.



Justification du taux de maîtrise d'œuvre:

La maîtrise d'ouvrage propose trois niveaux de complexité applicable aux taux de maîtrise d'œuvre. La répartition des taux de complexité prend en compte la nature du projet que nous proposons et notamment les points suivants : Plasticité du projet, réutilisation et rénovation d'un grand nombre d'infrastructures, création du système de coursive, création de jardin linéaire, stratégie de déblais remblais et de gestion de la pollution globale, système de gestion de l'eau superficiel, création d'ouvrage de génie civil majeur comme la passe à poisson, les passerelles ou les ouvrages de la transparence hydraulique etc....

Nous proposons de retenir les principes suivants :

Taux de complexité faible : Il s'appliquera pour la création de voirie y compris réseaux divers, mobilier et plantations associées en terrain libéré de toute contrainte de déconstruction ou dépollution et sans interface de chantier bâtiment.

Taux de complexité moyen : Il s'appliquera pour les ouvrages de voiries, réseaux divers, mobilier urbains, plantations associées etc... avec interface de construction de bâtiment, de déconstruction et/ou de pollution mais également pour les jardins et parcs, place, square, parvis, quai sur l'ensemble du projet.

Taux de complexité fort : Il s'appliquera pour les ouvrages de génie civil (coursives, passerelle, pont, murs de soutènement...), ouvrage hydraulique complexe (type passe à poisson, ouvrages de transparence) et pour la rénovation des infrastructures viaires existantes et en service (rénovation de voirie et réseaux, quai, place etc...).

Les ouvrages pouvant être bien sur de nature diverse par tranche de travaux, nous proposons que le taux de complexité appliqué à chaque marché de maîtrise subséquent résulte d'un calcul pondéré au prorata du montant des travaux pour chaque classe d'ouvrage.

4.3. Enjeux et questions de méthodes pour le projet

La maîtrise d'ouvrage interroge les équipes sur les enjeux de méthodes concernant les modalités de mise en œuvre opérationnelle du projet urbain.

Deux questions ressortent de ces interrogations :

- Celle de la « plasticité », que nous comprenons comme une attente vis-à-vis d'un projet urbain qui puisse être adaptable et évolutif sans pour autant devoir renoncer à ses fondamentaux en fonction des circonstances.
- Celle du degré de précision des prescriptions urbanistiques et des modalités de dialogue avec les opérateurs, qui découle de la première, et que nous comprenons comme une attente envers une démarche ouverte qu'un cadre urbanistique trop contraint pourrait rendre difficile voir décourager.

Ces deux questionnements fondamentaux sur les modalités de la fabrication de la ville contemporaines trouvent aux Ardoines un écho particulier.

> Urbanisme maîtrisé, urbanisme ouvert

Le projet des Ardoines en général, de la ZAC Seine gare Vitry en particulier, constitue un cas d'école de complexités emboîtées.

- Complexité de la problématique hydrologique qui suppose de raisonner à toutes échelles, du territoire à la parcelle, de l'infrastructure à l'immeuble, des dispositifs structurants qui doivent trouver un sens dans les usages et dans l'espace urbain.
- Complexité du renouvellement urbain d'un tissu économique encore actif, qui implique de transformer l'existant à partir de lui-même et qui font du temps un matériau concret du projet urbain ;
- Complexité de la mixité fonctionnelle entre emplois productif et habitat qui constitue dans la France contemporaine un pari dont le modèle économique et urbain reste à inventer.
- Ambition d'un projet à la visibilité métropolitaine à l'échelle du Grand Paris justifiant une forte densité sur un site d'eau, comparable à la ZAC Seine rive Gauche, entre tissu d'activité et tissu pavillonnaire.

Le projet urbain de Seine Gare Vitry ne sera que s'il naît de la superposition de ces contraintes une alchimie vertueuse qui transforme en qualités fondamentales et dynamiques ces contraintes qui pourraient sembler décourageantes.

Ceci implique un urbanisme maîtrisé qui seul peut garantir cette alchimie, cet « être ensemble » des choses dans l'espace et le temps de la ville.

Cet urbanisme maîtrisé doit être ouvert, évolutif, adaptable, révisable.

Il ne le sera que parce qu'il est précisément défini sur le plan des contenus, des objectifs et des principes, car il est plus facile de faire évoluer ce qu'on connaît que ce qu'on ne connaît pas.

Il ne le sera que parce qu'il est suffisamment clair et argumenté pour que la solidité de ses « incontournables » soit une évidence pour les décideurs, la population et les concepteurs. Rien ne doit être gravé dans le marbre à condition d'être en mesure de partager les implications de toute évolution, quelle qu'elle soit. Il ne le sera que parce qu'il est crédible, ce qui implique que ses objectifs sont techniquement, spatialement et fonctionnellement vérifiés dans le cadre d'un Plan Directeur puis de ses développements opérationnels (cf missions urbanistiques de projet sectoriels, CRUAP, etc...).

> Plan directeur versus plan masse

Le plan directeur est avant tout une direction.

Le Plan directeur n'est pas la réalité, mais l'idée d'un futur qu'on peut se faire aujourd'hui, et qui par essence est vivante, donc évolutive.

C'est une « idéalité », une idée qui fixe un cap partageable et accessible par tous, le rend visible, vérifiable, communicable et objet de débat.

Le plan directeur n'est ni un plan masse, par essence figé, ni un schéma car il est précis.

C'est un plan précisément dessiné, et donc tracé, vérifié, dimensionné par rapport à l'espace concret.

Le plan directeur est une pensée articulée des 2 composants fondamentaux de la ville, l'espace public qui est en la permanence, et le tissu urbain qui en est la substance.

Le travail sur espace public est une logique du « plan » qui est précisément tracé et dessinée.

Le travail sur tissu urbain est une pensée générique qui interroge les types bâti et les découpages. Il développe sous forme de test des règles des principes, et +combinatoires qui serviront à caractériser la ou les morphologies urbaines, à orienter le travail des opérateurs et à nourrir le règlement urbain.

Les plans de faisabilités qui déclinent ce travail à l'échelle du plan d'ensemble sont exploratoires et illustratifs. En aucun cas ils ne doivent être assimilés, même si c'est parfois malheureusement le cas, à des plans masses.

L'unité opératoire fondamentale n'est pour nous ni l'ilot, ni le bâti, mais la parcelle et les règles qui s'y appliquent.

> Types, programmes et produits

Le programme de la ZAC Seine Gare Vitry affiche 2 ambitions programmatiques fortes qui posent des questions assez complexes sur les types de tissu urbain à mettre en œuvre

- La première renvoie à la forte densité du tissu résidentiel.
- La seconde renvoie au développement d'un tissu d'activités productives denses et inscrites dans un ensemble urbain qualitatif et renouvelé.

> 3000 logements sur la Seine

L'esquisse que nous avons testée répond au programme de la consultation en proposant de réaliser entre 2500 et 3000 logements entre la Seine et l'avenue Cavell.

Cette forte densité impliquant la construction d'immeubles panoramiques sur des parcelles traversantes entre Seine et avenue, ne pose pas de problème de fond, mais soulève différentes questions qui seront à développer dans le cadre des études ultérieures.

Quelles dimensions des unités résidentielles sachant qu'un immeuble représente environ 70 logts environ, et que la plus petite unité testée représente environ 300 logts ?

Comment raccorder cette échelle de réalisation à l'échelle du petit tissu du port à l'anglais ?

Comment raisonner la réalisation des ces « infrastructures du tissu urbain » que constituent les coursives ou « piers » reliant chaque unité à la passerelle publique ? Espace strictement privé, copropriété ?

Quelle unité de réalisation ? La sempiternelle question du macro lot ou pas, n'est pas forcément un enjeu, la question première étant de statuer sur le calibrage et le fonctionnement d'unités résidentielles pertinentes. Le nombre d'opérateurs est ensuite principalement une question d'opportunité.

Des usines urbaines

L'ambition programmatique de maintenir et de développer de l'emploi productif au cœur d'un quartier urbain dense et renouvelé est un pari passionnant.

Il n'existe à notre connaissance pas vraiment modèle économique ni de modèle urbain qui réponde à ce pari actuellement en France.

Ceci pose d'abord la question de la gestion dans le temps et dans l'espace du projet urbain des entreprises existantes sur le site, de leur maintien dans le tissu, pour quelle durée, de leur éventuelle intégration dans la dynamique du projet, etc... Ceci suppose un outil de maîtrise d'ouvrage permettant l'évaluation, l'accompagnement et permettant de structurer des partenariats et des cadres de dialogues avec ces entreprises.

La deuxième question concerne la conception du futur tissu économique dont il faudra caractériser conjointement le modèle économique, le modèle immobilier, le modèle morphologique.

Ceci implique de mener en parallèle des études d'urbanisme des études économiques et de marché permettant de :

- 1- Réaliser un état des lieux fin de l'existant et des dynamiques économiques du site, des complémentarités entre les différents types d'activités ect...
- 2- Définir un programme « théorique » caractérisant les types d'activités susceptibles de venir s'implanter et les types de besoins, contraintes fonctionnelles, surfaces ect... à prévoir
- 3- Caractériser des produits immobiliers en relation avec une étude de marché et des enquêtes sur les acteurs économiques
- 4- Caractériser les réponses typologiques susceptibles de structurer un tissu urbain répondant à ces différents critères.