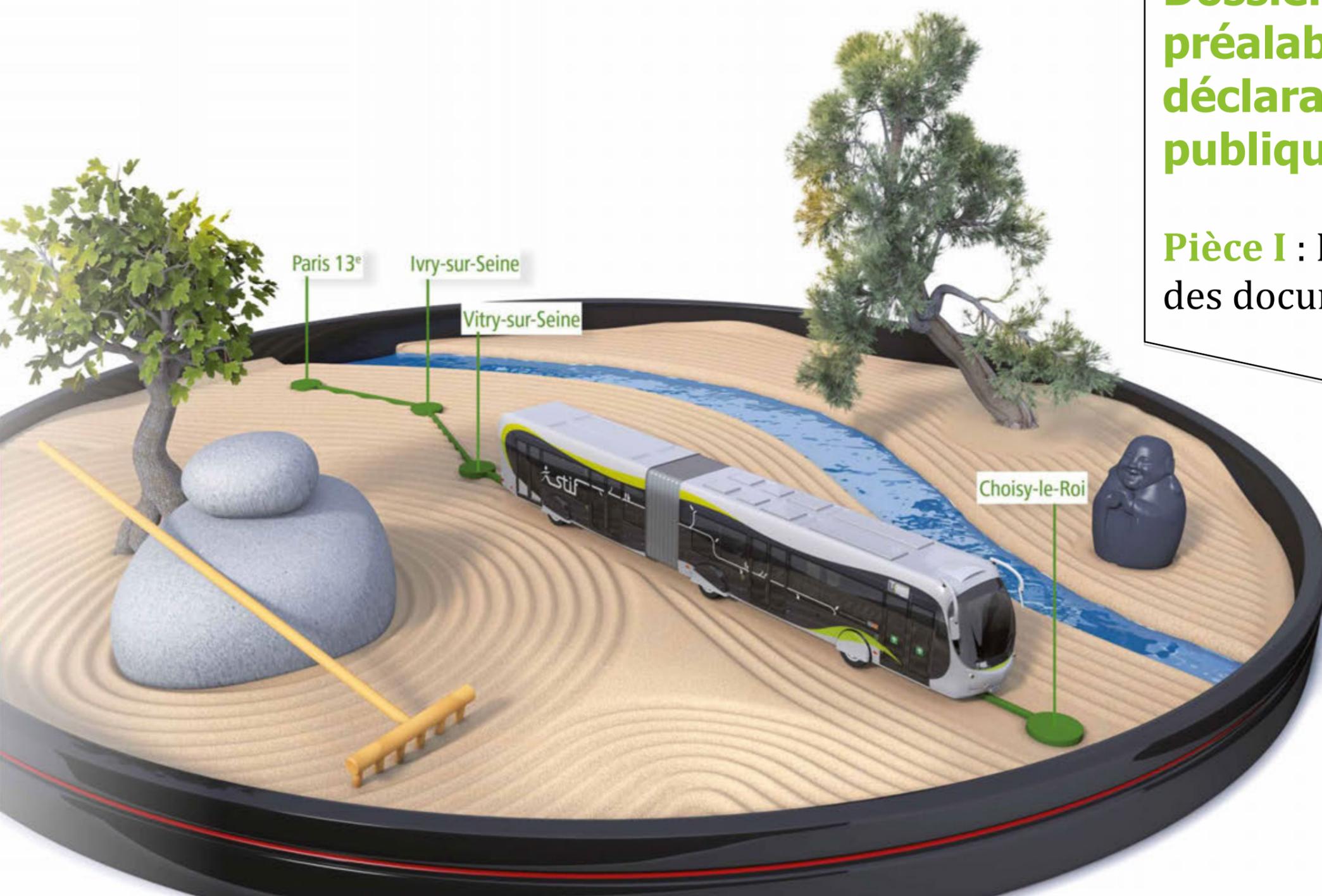


**Dossier d'enquête
préalable à la
déclaration d'utilité
publique**

Pièce I : Mise en compatibilité
des documents d'urbanisme



SOMMAIRE DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE VITRY-SUR-SEINE

1. OBJET DU DOSSIER	7
2. LES ASPECTS REGLEMENTAIRES CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE : ARTICLES DU CODE DE L'URBANISME.....	9
2.1. MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME	9
2.2. DESCRIPTION DE LA PROCEDURE	9
2.3. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE (ARTICLES L. 104-1 ET R. 104-1 DU CODE DE L'URBANISME).....	10
3. PRESENTATION DE L'OPERATION	11
3.1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET	11
3.2. IMPACTS POTENTIELS PRESENTIS AU NIVEAU DE VITRY-SUR-SEINE	22
4. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME	23
4.1. COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE	23
4.2. COMPATIBILITE AVEC LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE-DE-FRANCE	24
4.3. COMPATIBILITE AVEC LE SCOT	24
4.4. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE GESTION DES EAUX	24
4.5. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE VITRY-SUR-SEINE.....	26
5. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE VITRY-SUR-SEINE AVEC LE T ZEN 5	30
5.1. CADRAGE PREALABLE	30
5.2. MISE EN COMPATIBILITE DU RAPPORT DE PRESENTATION	30
5.3. MISE EN COMPATIBILITE DE LA LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES.....	32
5.4. MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN DE ZONAGE DE VITRY-SUR-SEINE	39

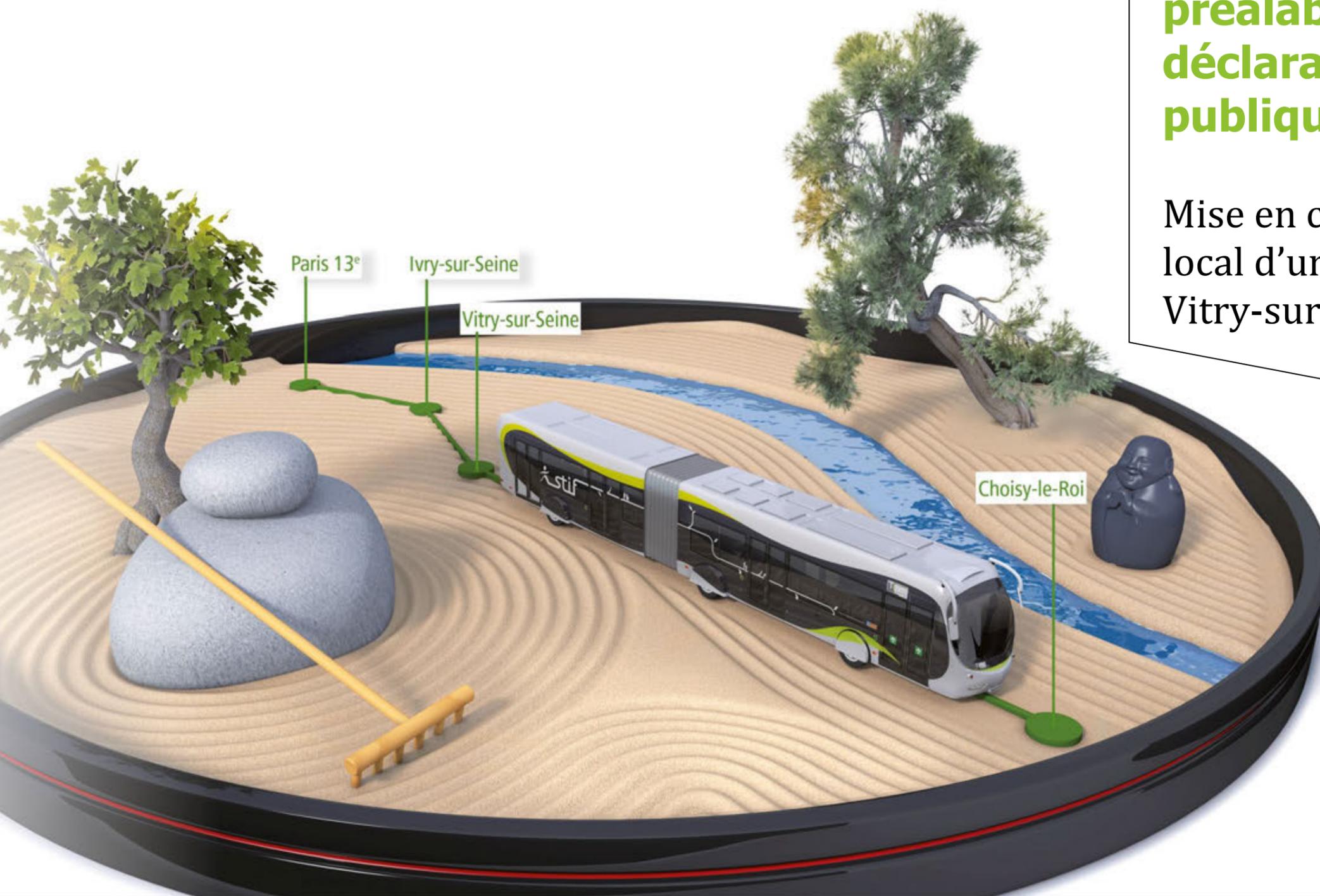
SOMMAIRE DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE CHOISY-LE-ROI

1. OBJET DU DOSSIER.....	45
2. LES ASPECTS REGLEMENTAIRES CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE : ARTICLES DU CODE DE L'URBANISME	46
2.1. PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME.....	46
2.2. PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CHOISY-LE-ROI	47
2.3. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE (ARTICLES L. 104-1 ET R. 104-1 DU CODE DE L'URBANISME)	47
3. PRESENTATION DE L'OPERATION	49
3.1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET.....	49
3.2. IMPACTS POTENTIELS PRESENTIS AU NIVEAU DE CHOISY-LE-ROI	60
4. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME	61
4.1. COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE	61
4.2. COMPATIBILITE AVEC LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE-DE-FRANCE	62
4.3. COMPATIBILITE AVEC LE SCOT.....	62
4.4. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE GESTION DES EAUX.....	62
4.5. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE CHOISY-LE-ROI	64
5. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CHOISY LE ROI AVEC LE T ZEN 5	67
5.1. CADRAGE PREALABLE	67
5.2. MISE EN COMPATIBILITE DU REGLEMENT.....	67



**Dossier d'enquête
préalable à la
déclaration d'utilité
publique**

Mise en compatibilité du plan
local d'urbanisme de
Vitry-sur-Seine



SOMMAIRE DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE VITRY-SUR-SEINE

1. OBJET DU DOSSIER	7
2. LES ASPECTS REGLEMENTAIRES CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE : ARTICLES DU CODE DE L'URBANISME.....	9
2.1. MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME	9
2.2. DESCRIPTION DE LA PROCEDURE	9
2.3. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE (ARTICLES L. 104- 1 ET R. 104-1 DU CODE DE L'URBANISME).....	10
3. PRESENTATION DE L'OPERATION	11
3.1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET	11
3.2. IMPACTS POTENTIELS PRESENTIS AU NIVEAU DE VITRY-SUR-SEINE	22
4. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME	23
4.1. COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE	23
4.2. COMPATIBILITE AVEC LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ÎLE-DE-FRANCE	24
4.3. COMPATIBILITE AVEC LE SCOT	24
4.4. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE GESTION DES EAUX	24
4.5. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE VITRY-SUR-SEINE.....	26
5. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE VITRY-SUR-SEINE AVEC LE T ZEN 5	30
5.1. CADRAGE PREALABLE	30
5.2. MISE EN COMPATIBILITE DU RAPPORT DE PRESENTATION	30
5.3. MISE EN COMPATIBILITE DE LA LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES.....	32
5.4. MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN DE ZONAGE DE VITRY-SUR-SEINE	39



1. OBJET DU DOSSIER

Le dossier présente la mise en compatibilité du PLU de Vitry-sur-Seine, dans le cadre de la réalisation du projet T Zen 5 entre la station « Grands Moulins », au sein du quartier Masséna à Paris (13^{ème} arrondissement) et la station « Régnier-Marcailloux », au droit de la jonction entre les avenues du Lugo et du 8 mai 1945, à Choisy-le-Roi.

La procédure de mise en compatibilité du PLU est réalisée dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de T Zen 5 sous Maîtrise d'Ouvrage du STIF.

Ce projet traverse 4 communes situées dans les départements de Paris et du Val-de-Marne. Il s'agit des communes de Paris 13^{ème}, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi.

Les documents d'urbanisme de chaque commune ont été analysés afin de savoir si le projet était compatible avec ces derniers. A l'issue de cette analyse, il apparaît que les communes de Paris et Ivry-sur-Seine ne nécessitent pas de mise en compatibilité.

En effet :

- > concernant la commune de Paris : le rapport de présentation, le PADD et les orientations d'aménagement et de programmation du PLU de Paris font référence en grande partie aux lignes de métro et tramways (lignes 14, 11, T2, etc.) ainsi qu'à la volonté générale de développer et optimiser les transports en commun (dont les bus et notamment ceux en site propre) :

PADD, p.8 : « La Ville entend contribuer de façon très active au développement d'une offre de transports publics attractifs et accessibles à tous. La politique régionale en matière de transports publics a été définie par le Plan de Déplacements Urbains de la Région d'Ile-de-France (P.D.U.I.F.). Dans ce cadre, en concertation avec l'ensemble de ses partenaires, Paris souhaite promouvoir les transports alternatifs à l'automobile et l'accessibilité satisfaisante de tous les territoires.

[...]

Cet objectif doit notamment se traduire par la réalisation de projets structurants qui, à terme, sont les suivants :

[...]

- Les extensions de métro et notamment celles des lignes 4, 5, 10, 11 et 12, la création de nouvelles gares sur la ligne Éole, en particulier, dans Paris, celle d'Évangile, et l'extension de cette ligne au-delà de Saint-Lazare vers l'Ouest ainsi que la réalisation de la ligne RER F entre les gares Montparnasse et Saint-Lazare.

[...]

- La création, à plus long terme, de nouvelles lignes de transport en commun en site propre, comme celle qui relierait les grandes gares parisiennes.
- L'adaptation du réseau des lignes de bus permettant une meilleure imbrication des lignes desservant Paris et la banlieue et évitant les ruptures de charge aux Portes de Paris. »

On note tout particulièrement que les orientations d'aménagement de Paris Rive Gauche qui citent le TCSP Vallée de la Seine (ancienne appellation du T Zen 5 au moment de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme) :

« Le projet [Paris Rive Gauche] s'appuie sur une amélioration des transports en commun. Il bénéficie des aménagements du tramway T3, avec la création d'une station au débouché de l'avenue de France, et de la mise en place en 2013 d'une nouvelle ligne de bus en site propre (TCSP « Vallée de Seine »). Par ailleurs, des études ont été engagées afin de déterminer les mesures conservatoires à prendre pour permettre le prolongement de la ligne 10 du métro ainsi que la possibilité de réaliser une station rue Berlier au débouché de l'avenue de France. »

Les documents du PLU dans leur ensemble (pièces graphiques, règlement, annexes) ne présentent pas de contraintes pour le projet T Zen 5.

- > concernant la commune d'Ivry-sur-Seine : le rapport de présentation, le PADD et les orientations d'aménagement et de programmation du PLU de Paris citent clairement le T Zen 5

Rapport de présentation, p.159 :

« Trois projets majeurs de transports collectifs sont en cours d'étude à horizon 2020 :

- le projet de tramway Paris Orly (TPO) sur la RD5 ;
- le projet de transport en commun en site propre T-ZEN 5 « Vallée de la Seine » »

PADD, p.24 :

« Soutenir les différents projets de restructuration et de développement des transports collectifs



(amélioration de la fréquence du RER C, prolongement de la ligne 10 du métro, T-ZEN 5 « Vallée de la Seine », Tramway Paris Orly ...); favoriser le transport (en commun et de marchandises) par voie fluviale ; »

Par ailleurs, les documents du PLU (pièces graphiques, règlement, annexes) ne présentent pas de contraintes pour le projet T Zen 5.

Ce sont donc au total deux mises en compatibilité des documents d'urbanisme qui sont prévues au titre du projet T Zen 5, soit pour les communes de Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi.

Le projet T Zen 5 traverse donc la commune de Vitry-sur-Seine.

Conformément aux articles L. 123-14-2 et suivants ainsi que les articles R. 123-23-1 et suivants du code de l'urbanisme (remplacés au 1^{er} janvier 2016 par les articles L. 153-54 et suivants ainsi que les articles R. 153-13 et suivants du code de l'urbanisme), la commune de Vitry-sur-Seine est couverte par un Plan Local d'Urbanisme (PLU), approuvé le 18 décembre 2013. Ce PLU est donc le document en vigueur avec une mise en compatibilité effectuée conséquemment à l'arrêté de déclaration d'utilité publique du projet T9 en date du 2 février 2015. Il fait actuellement l'objet d'une modification simplifiée, dont la mise à disposition au public s'est déroulée du lundi 9 mars au jeudi 9 avril 2015 inclus, afin de pouvoir recueillir ses observations.

Cette modification vise :

- > à prendre en compte une disposition de la loi dite loi ALUR, du 24 mars 2014 visant à la suppression des coefficients d'occupation du sol dans le règlement du PLU ;
- > ainsi qu'à reclasser en zone UD des terrains inclus dans le périmètre du programme national pour la rénovation urbaine (PNRU) du quartier Balzac.

Cette modification simplifiée n'a aucune incidence sur le projet de T Zen 5 dans la mesure où elle ne concerne pas les dispositions visées par la présente mise en compatibilité.

Le projet T Zen 5 n'est pas compatible avec le règlement du PLU en vigueur de la commune de Vitry-sur-Seine.

La procédure de mise en compatibilité du PLU de Vitry-sur-Seine est donc nécessaire, en application des articles L. 153-54 et suivants ainsi que des articles R. 153-13 et suivants du code de l'urbanisme, et de l'article L. 122-5 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique.



2. LES ASPECTS REGLEMENTAIRES CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE : ARTICLES DU CODE DE L'URBANISME

Les dispositions des articles L. 153-54 et suivants et R. 153-13 et suivants du Code de l'Urbanisme, liées à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, sont explicitées ci-après.

2.1. MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Conformément à l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, « Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. » (procédure de mise en comptabilité).

Les dispositions pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme font l'objet de dossiers de mise en compatibilité, joints au présent dossier d'enquête publique (Pièce I). Ces derniers concernent les communes de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi. Ils ont été établis en concertation avec les communes, ceci dans l'objectif de préparer la réunion d'examen conjoint organisée par le Préfet du

Val-de-Marne (avant l'enquête publique), prévue aux articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme.

Le préfet contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet.

2.2. DESCRIPTION DE LA PROCEDURE

La procédure prévue aux articles L.153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme relève exclusivement de la compétence de l'Etat.

Le préfet coordonnateur apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique de l'opération projetée, la compatibilité des dispositions des documents d'urbanisme avec l'opération.

Cinq grandes étapes jalonnent la procédure.

2.2.1. CONSTITUTION DU DOSSIER

Le Maître d'ouvrage constitue le dossier de mise en compatibilité avec la participation des communes concernées et de l'état pour s'assurer de la régularité des modifications apportées au Plan Local d'Urbanisme.

Une fois constitué, le dossier est ensuite transmis à l'Autorité environnementale pour qu'elle émette son avis sur l'évaluation environnementale si elle s'est avérée nécessaire (voir partie 2.3). Le dossier est finalement transmis au préfet en prévision de l'examen conjoint.

2.2.2. L'EXAMEN CONJOINT PAR LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES AVANT L'OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU avec la Déclaration d'Utilité Publique doivent avoir fait l'objet d'un examen conjoint de :

- > L'Etat ;
- > La commune ;
- > L'Etablissement Public de Coopération Intercommunal chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), lorsqu'il existe ;



- > La région ;
- > Le département ;
- > L'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains ;
- > Les chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture).

Sont également consultés, pour avis, les organismes compétents en cas de réduction des espaces agricoles ou forestiers ou d'atteinte à la valeur agronomique, biologique ou économique en zone agricole protégée (Chambre d'Agriculture, centre régional de la propriété forestière...) et, à leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.

A l'issue de cet examen conjoint est dressé un procès-verbal, pièce du dossier d'enquête d'utilité publique (en annexe 6 du dossier d'enquête publique).

2.2.3. L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique de cette opération et sur la mise en compatibilité des PLU des communes concernées dès lors que cette opération ne serait pas compatible avec les dispositions de ces plans.

2.2.4. L'AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis au Conseil Municipal.

Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. A défaut, ce dernier est considéré comme favorable.

2.2.5. LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Dès lors que celle-ci est prononcée, la Déclaration d'Utilité Publique de l'opération emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU.

2.3. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE (ARTICLES L. 104-1 ET R. 104-1 DU CODE DE L'URBANISME)

La présente mise en compatibilité du PLU de la commune de Vitry-sur-Seine n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre des articles L. 104-1 et suivants et R. 104-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

En effet, le dossier d'enquête ayant été soumis à l'autorité environnementale avant le 1^{er} janvier 2016, l'évaluation environnementale était obligatoire dès lors que la procédure répondait aux deux conditions cumulatives suivantes tenant d'une part à la nature du PLU et d'autre part aux évolutions du PLU envisagées :

- > En fonction de la nature du PLU :
 - PLU intercommunal comprenant les dispositions d'un SCOT ou tenant lieu de plan de déplacements urbains ;
 - PLU comprenant en tout ou partie un site Natura 2000 ou permettant la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;
 - PLU couvrant le territoire d'au moins une commune littorale ;
 - PLU intercommunal qui tient lieu de plans de déplacements urbains mentionnés à l'article L. 1214-1 du code des transports.
- > En fonction des évolutions du PLU envisagées :
 - Changement des orientations définies par le PADD ;
 - Réduction d'un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
 - Réduction d'une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels ;
 - Évolution de nature à induire de graves risques de nuisance.

Compte tenu, d'une part, de la distance importante entre la commune et la zone Natura 2000 la plus proche (Zone de Protection Spéciale (ZPS) FR 1112013 « Sites de Seine Saint Denis » localisée à 6 km au nord-est du projet) et d'autre part, des conditions requises concernant le PLU pour l'élaboration d'une évaluation environnementale, cette dernière ne semble pas nécessaire.

La partie 11 de l'étude d'impact « Evaluation des incidences Natura 2000 » détaille en outre les conclusions sur l'absence d'incidence du projet sur les zones Natura 2000.



3. PRESENTATION DE L'OPERATION

3.1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET

3.1.1. LE PROJET DE TCSP « VALLEE DE LA SEINE »

Du 13ème arrondissement de Paris à Choisy-le-Roi, en passant par Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine, les territoires compris entre les voies ferrées et la Seine connaissent de profondes mutations. Les zones industrielles se redéveloppent pour laisser place à de nouveaux quartiers urbains mixtes, composés d'activités de production, de logements, de bureaux et d'équipements, induisant également une recomposition de la trame viaire et une réflexion sur les nouveaux besoins de déplacements qui en découlent.

Dans ce cadre, l'association « Seine-Amont Développement »¹ (ASAD remplacée aujourd'hui par la Communauté d'Agglomération de la Seine Amont) s'attachait à répondre à la question du désenclavement du territoire et à sa redynamisation économique et urbaine.

Pour ce faire, il était adopté une approche associant les enjeux de transports aux enjeux de projets d'aménagement du territoire. Une étude de portage (2005) traitant d'un **transport en commun entre la bibliothèque nationale de France et les Ardoines** se basait notamment sur trois principes essentiels :

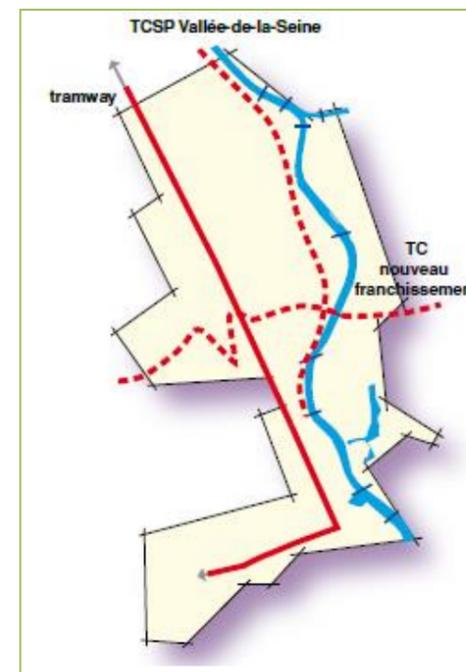
- > la desserte efficace d'un territoire conditionne son développement ;
- > l'offre de services que représente un transport en commun relève aussi des bonnes conditions d'accueil de toute nouvelle implantation et arrivants (logements, activités, etc.) ;
- > une approche permettant un développement durable du territoire et favorisant le report modal.

Cette volonté de desserte a été retranscrite dans les documents de planification tels que le SDRIF, le Plan de Déplacements Urbain de la Région Ile de France (PDUIF), le Schéma Directeur d'Aménagement du Val de Marne (SDA), le Plan de Déplacement du Val de Marne (PDVM) qui font état de l'opportunité de créer une ligne le long de la Seine et de desservir de futures centralités.

¹ L'association Seine-Amont Développement est une intercommunalité de projet regroupant 5 communes du Val-de-Marne : Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Orly, Alfortville et Vitry-sur-Seine

Après l'étude de portage, le projet de territoire de l'ASAD de 2007 **présenta schématiquement le tracé d'un TCSP alors dénommé « Vallée de la Seine » entre la Bibliothèque François Mitterrand à Paris, et le pôle de Choisy**. Il identifiait ce transport en commun comme structurant afin de desservir le territoire situé en rive gauche de la Seine où se concentraient et se concentrent encore les plus grands enjeux de développement.

La mise en œuvre du projet de Vallée de la Seine s'avérait toutefois complexe, dans le sens où ce dernier s'inscrivait dans des temporalités différentes, relevait de nombreux maîtres d'ouvrages et était lié à d'autres projets majeurs.



Par la suite, une étude de la desserte en transports collectifs de Seine Amont Nord, menée par le STIF entre 2008 et 2009, a permis l'identification des besoins, la réalisation des premières études d'insertion, l'analyse multicritères des scénarios et l'évolutivité d'une ligne de transport sur ce secteur.

Des scénarios recherchant la desserte des principaux pôles de transport de la Seine-Amont ont été analysés avec la création d'une ligne Nord-Sud entre la Bibliothèque nationale de France et la gare de Choisy desservant la gare d'Ivry-sur-Seine, la place Gambetta, la gare de Vitry-sur-Seine et la gare des Ardoines et une ligne Est-Ouest, entre la RD5 et le RER D desservant la gare des Ardoines et le RER D au Vert de Maison ou la nouvelle gare à Pompadour. Ces scénarios prenaient également en compte les localisations potentielles des futures stations Arc Express (ancienne dénomination du Grand Paris Express dans le Val de Marne).

A partir de l'ensemble de ces éléments, aucun des scénarios étudiés ne s'est distingué par rapport aux autres.

Il a donc été proposé un scénario concluant à l'intérêt de mettre en place un schéma de TCSP complémentaire au réseau lourd en Seine Amont, constitué :

- > **D'un TCSP Nord-Sud de Bibliothèque François Mitterrand (BFM) aux Ardoines passant entre la Seine et le RER C (futur T Zen 5) ;**



- > D'une liaison forte Est-Ouest assurant une desserte locale ou de rabattement complémentaire à Arc Express, s'appuyant sur une portion de site propre reliant au moins le RER C et le RER D avec une nouvelle traversée de Seine.

Cette étude souffrait du manque de données relatives aux projets urbains notamment aux Ardoines ainsi que du choix de la localisation des stations du projet de Grand métro en rocade. Ce sont finalement les choix urbains envisagés aux Ardoines et figurant aujourd'hui dans le plan directeur des Ardoines centre, approuvé en 2014 et porté par l'établissement public d'aménagement d'Orly-Rungis-Seine-Amont (EPA ORSA), qui favorisent l'insertion au droit du futur pôle multimodal des Ardoines de ce Transport en commun dorénavant identifié comme le T Zen 5 au Plan des déplacements urbains d'Île-de-France 2014 et au Schéma Directeur Régional d'Île-de-France 2013 (documents présentés par la suite).

3.1.2. OBJECTIFS DU PROJET

Ce projet représente une réponse au développement et à la croissance des besoins en déplacements à l'échelle de l'Île-de-France, notamment dans les relations de banlieue à banlieue mais, également dans les relations banlieue à Paris dans le cas spécifique du T Zen 5. Il a pour objectif de créer une liaison majeure de transport en commun entre plusieurs communes et de participer ainsi à la synergie entre les pôles générateurs existants et à venir.

Le projet de T Zen 5 répond aux objectifs suivants :

- > offrir une liaison structurante pour le territoire complémentaire au réseau ferré ;
- > développer une offre de transport fiable, capacitaire, accessible et confortable permettant de limiter le développement de la voiture particulière ;
- > accompagner le fort développement urbain du secteur dans le respect des enjeux actuels d'usage de la voirie (itinéraires cyclables et cheminements piétons lisibles et sécurisés, stationnements vélos, etc.) et des enjeux d'intégration urbaine (aménagement d'espaces publics de qualité) ;
- > desservir les grands pôles de développement actuels et futurs du territoire ;
- > participer au développement économique en desservant les entreprises déjà implantées et contribuer à l'attractivité du territoire pour les futures entreprises.

3.1.3. LE T ZEN 5

Le projet, objet du présent dossier, consiste en la réalisation d'une ligne de bus à haut niveau de service, le T Zen 5 entre Paris – station Bibliothèque François Mitterrand et Choisy-le-Roi – station Régnier Marcailloux sur le territoire de Seine Amont. La ligne en projet, d'une longueur de 9,5 km, composée de 19 stations, dessert les communes de Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi sur les départements de Paris et du Val-de-Marne.

Le T Zen 5 est un mode de transport apparu sous l'initiative du STIF et dont le nom et l'identité visuelle sont entérinés par le Conseil du STIF le 7 octobre 2009. Le T Zen répond pleinement aux objectifs fixés dans la mesure où il constitue un mode de transport routier innovant alliant la fiabilité du tramway à une efficacité économique optimisée, qui lui permet de s'adapter aux différentes configurations locales.



Figure 1 : T Zen 1 Sénart-Corbeil
Source : www.tzen.com

Dans l'objectif de développer et sécuriser les itinéraires cyclables le long du tracé du T Zen 5, des aménagements cyclables sont proposés sur les parties en site propre nouvellement créées.

Le T Zen 5 nécessite, en outre, la réalisation d'un site de maintenance et de remisage (SMR) où seront réalisées les opérations d'entretien, de nettoyage, de réparation et de garage des bus. Ce site est installé à Choisy-le-Roi au sud de la bretelle de sortie de l'A86, entre l'avenue du Lugo et la voie des Roses.

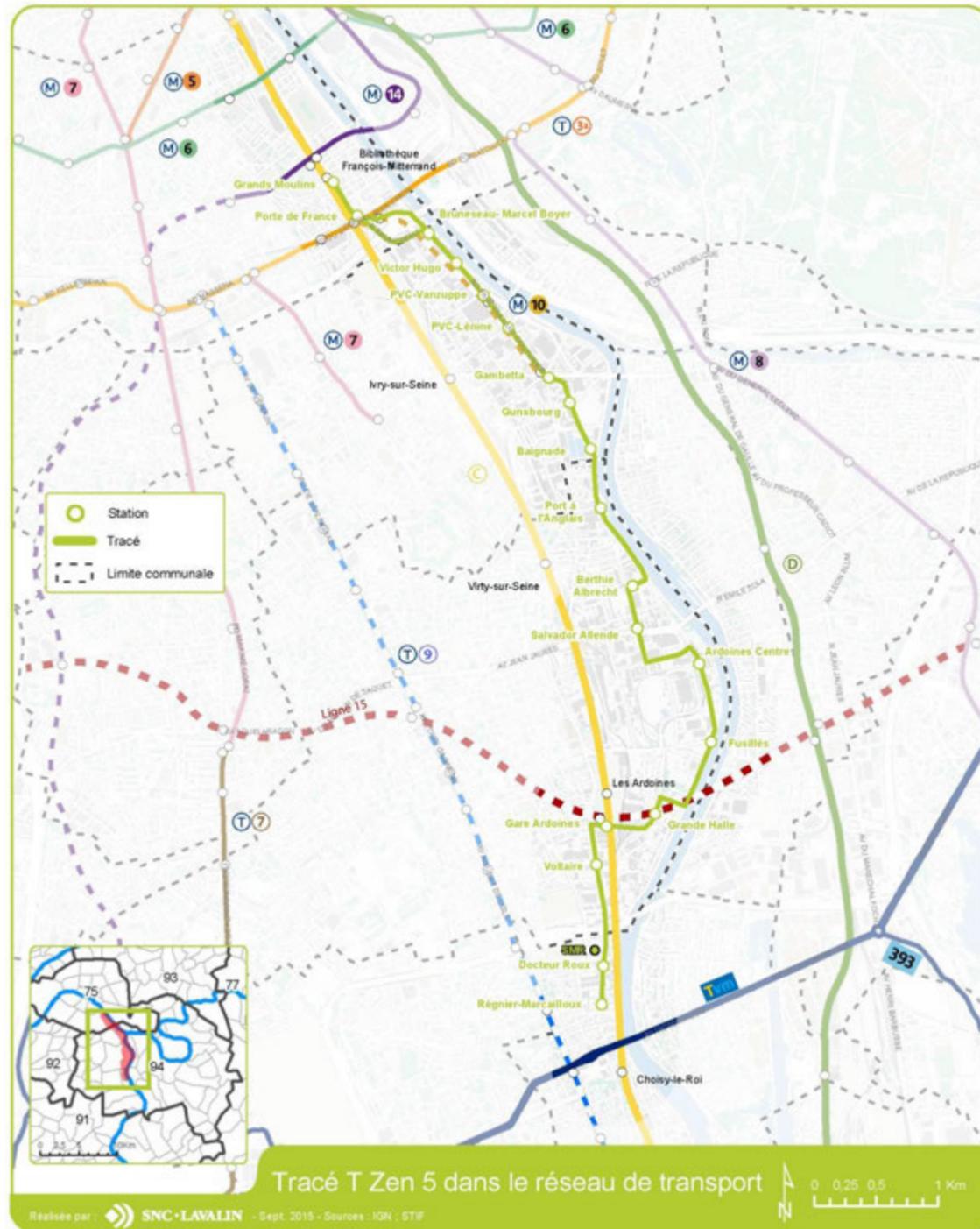


Figure 2 : Tracé du T Zen 5

3.1.4. TRACE

Le tracé du T Zen 5 présente les caractéristiques exposées ci-dessous. A noter que le nom des stations et l'interconnexion avec les lignes de bus pourront être amenés à évoluer selon les choix ultérieurs et la restructuration du réseau de bus retenue.

- > Le terminus nord à la station dite « **Grands Moulins** » de la ligne est localisé sur l'avenue de France à Paris, au niveau du carrefour avec la rue des Grands Moulins.
Desserte : Cette localisation permet une correspondance avec la ligne de RER C et la ligne 14 du métro, à la station « Bibliothèque François Mitterrand ». Elle permet également la desserte des pôles universitaires ainsi que de bureaux et de logements récemment construits dans le cadre de l'opération Paris Rive Gauche.
- > Sur l'avenue de France, la circulation générale est maintenue à 2x1 voie. La plateforme du T Zen est implantée entre le terre-plein central et la chaussée en section courante et côté trottoir en station. Une bande multi-usages dont les fonctions seront définies ultérieurement par la Ville de Paris, est offerte aux limites externes des chaussées longeant le trottoir sud (côté voie ferrée).
- > Au niveau de la Porte de France, une station « **Porte de France** » est proposée afin d'offrir une correspondance optimisée avec le tramway T3a circulant sur les Maréchaux (arrêt Avenue de France).
Desserte : Elle dessert globalement les mêmes types de sites que la station Grands Moulins, dont les activités de l'avenue de France ainsi que l'urbanisation future du secteur Bruneseau et l'école d'architecture.
- > Le T Zen 5 entre ensuite dans le secteur Bruneseau de l'opération Paris Rive Gauche, actuellement en travaux. Sur un site à l'articulation entre Ivry et Paris, marqué par les grandes infrastructures routières et ferroviaires, l'objectif sur ce secteur est de développer un nouveau quartier mixte marqué par la présence d'immeubles de grande hauteur de part et d'autre du périphérique et de créer une nouvelle trame viaire assurant des liens renforcés entre Paris Rive Gauche et Ivry-sur-Seine. Dans le secteur Bruneseau, l'itinéraire du T Zen 5 est dissocié. Ainsi, il circulera dans le sens nord-sud via la rue Bruneseau et dans le sens sud-nord via le quai d'Ivry et la rue Jean-Baptiste Berlier, puis en empruntant le boulevard des Maréchaux sur une courte section pour rejoindre l'avenue de France.

Sur la commune d'Ivry-sur-Seine, le T Zen 5 s'insère sur un aménagement réalisé par anticipation par le Conseil départemental du Val-de-Marne et la SADEV94 dans le cadre des opérations de requalification de la RD19 d'une part, et de réalisation de la ZAC Ivry Confluences d'autre part. Le



T Zen 5 empruntera l'itinéraire suivant : quai Marcel Boyer, boulevard Paul Vaillant Couturier, Voie Ciblex et enfin le Cours Sud, ces deux dernières voies étant des voies nouvelles créées dans le cadre de la ZAC Ivry Confluences.

7 stations sont prévues sur ce linéaire :

- **Bruneseau – Marcel Boyer** : Elle se situe juste au sud de la jonction entre le quai d'Ivry et la rue Bruneseau au niveau de l'emplacement actuel du point d'arrêt de la ligne de bus 325.

Desserte : Elle permet la desserte des activités de cimenterie, le complexe commercial (cinéma, commerces, restaurants) ainsi que des bureaux et autres activités économiques situés sur le quai Marcel Boyer ou sa rue parallèle, la rue François Mitterrand.

- **Victor Hugo** : Elle se situe à l'intersection entre la rue Victor Hugo et le quai Marcel Boyer.

Desserte : A l'instar de la station Bruneseau – Marcel Boyer, elle permet la desserte des activités économiques et des bureaux du secteur (siège FNAC, bâtiment Le Partitio, siège E. Leclerc, etc.).

- **PVC – Vanzuppe** : Elle se situe à l'intersection de la rue Jules Vanzuppe et du boulevard Paul Vaillant Couturier (PVC).

Desserte : Elle permet la desserte du centre commercial quais d'Ivry, des bureaux du bâtiment Atrium, d'activités de loisirs (centre d'activités Parivry), d'un hôtel, etc.

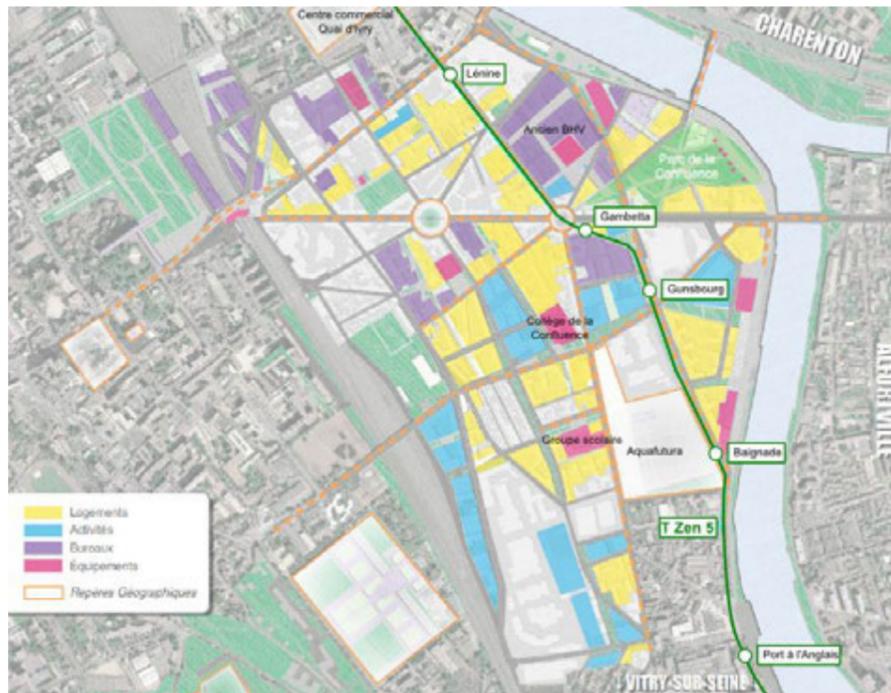


Figure 3 : Extrait du plan masse de la ZAC Ivry Confluences
source : <http://www.ivryconfluences.fr>

- **PVC – Lénine** : Elle se situe à l'intersection de la rue Lénine et du boulevard Paul Vaillant Couturier. La station serait en interconnexion avec les lignes de bus 125 et 180.

Desserte : Elle permet la desserte du centre commercial Quais d'Ivry et du boulevard PVC (commerces, enseignes de restaurations, logements, etc.).

- **Gambetta** : Elle se situe sur la future voie Ciblex qui doit être construite dans le cadre du projet de ZAC Ivry Confluences. Elle dessert les mêmes lignes que la station précédente, auxquelles s'ajoute la ligne 323. Les études visant à définir l'emplacement exact de la station sont encore en cours.

Desserte : Elle permet la desserte du boulevard PVC et de la place Gambetta (commerces, enseignes de restaurations, logements, etc.) et notamment de l'îlot de l'ancien Bazar de l'Hôtel de Ville (BHV) qui sera à terme occupé par un pôle tertiaire et commercial. Elle se situe également non loin du futur collège de la Confluence et du parc de la Confluence.

- **Gunsbourg** : Elle se situe au nord de l'intersection entre la rue Maurice Gunsbourg et du cours sud de la ZAC Ivry Confluences.

Desserte : Elle permet la desserte du collège de la Confluence ainsi et de divers activités établies dans le cadre de la ZAC Ivry Confluences.

- **Baignade** : Elle se situe au nord de l'intersection entre le cours sud de la ZAC Ivry Confluences et le quai Jules Guesde.

Desserte : Elle permet la desserte du futur centre de recherche Aquafutura, de logements et d'équipements.

Nota : Ces stations (hormis Gambetta) seront réalisées dès 2017 par avance dans le cadre du réaménagement de voirie afin de minimiser les reprises ultérieures.

- > Le T Zen 5 emprunte ensuite le quai Jules Guesde en limite des communes d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine puis les rues Berthie Albrecht et Edith Cavell pour desservir le cœur du futur quartier créé par l'EPA ORSA dans le cadre de la ZAC Seine Gare Vitry. Ces voiries sont par ailleurs élargies pour répondre aux besoins de desserte et être supports de l'ensemble des fonctions nécessaires au projet de ZAC dont le T Zen 5.

3 stations sont prévues sur ce linéaire (voir figure ci-après) :

- **Port à l'Anglais** : Elle se situe sur le quai Jules Guesde au droit du quartier du port à l'Anglais où a été construite une ZAC et où des réflexions sont en cours (ZAC Blanqui).

Desserte : Cette station desservira le quartier d'habitation récemment construit ainsi que le projet de rénovation de l'estacade sur les berges de Seine.

- **Berthie Albrecht** : Elle se situe au croisement des rues Berthie Albrecht et Edith Cavell. Elle sera en correspondance avec la ligne 217 reliant la gare du RER C de Vitry-sur-Seine à l'hôtel de ville de Créteil.



Desserte : Elle permet la desserte d'un groupe scolaire, d'un collège et d'une crèche qui seront réalisés dans le cadre de la ZAC Seine Gare Vitry ainsi que de logements et d'activités. Elle relève également d'un enjeu d'interconnexion avec la gare de Vitry-sur-Seine.

- **Salvador Allende :** Elle se situe à l'intersection de l'avenue du Président Salvador Allende et de la rue Edith Cavell. Cette station sera ainsi en interconnexion avec la ligne 9 Athis Car.

Desserte : Elle permet la desserte d'enseignes de restauration et d'activités diverses au droit de l'avenue du Président Salvador Allende.

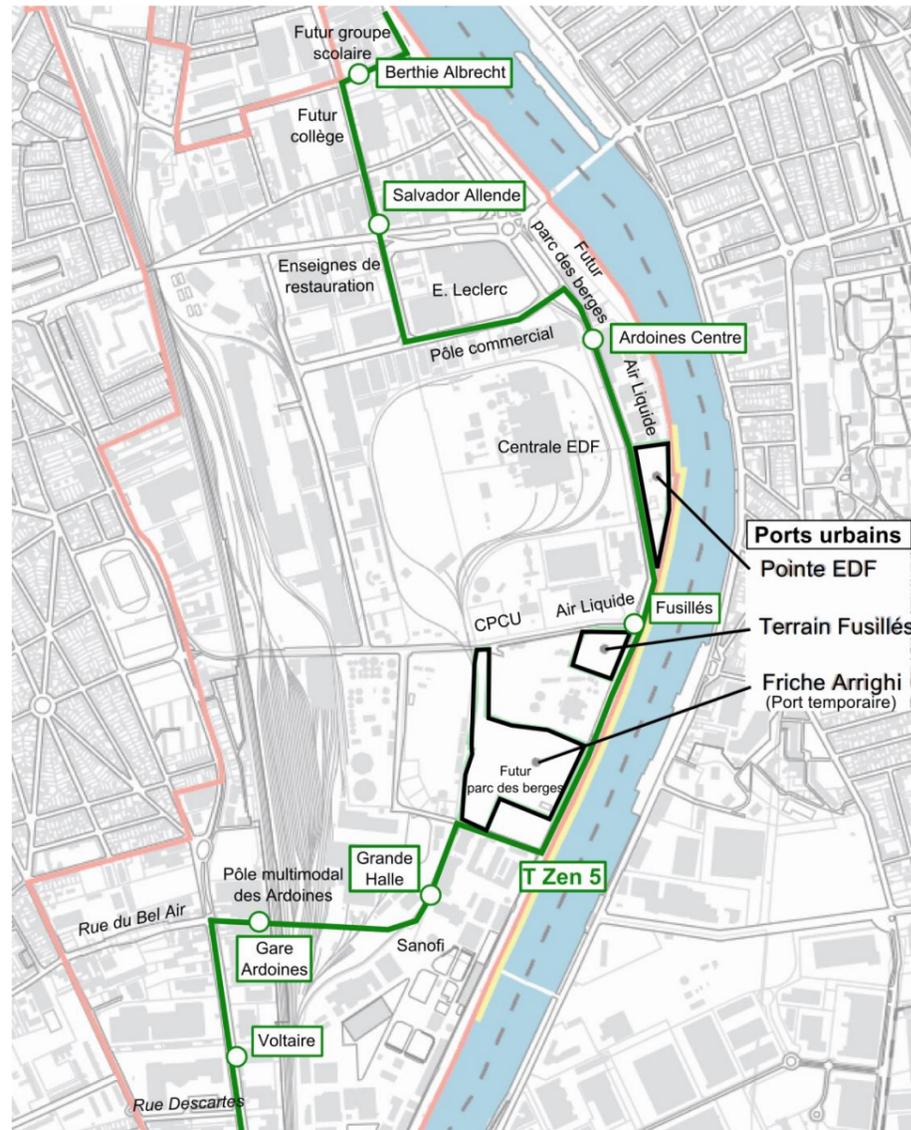


Figure 4 : Sites étudiés pour l'implantation de ports urbains aux Ardoines
Source : Etude de faisabilité d'un projet de plateforme urbaine aux Ardoines, APUR – juillet 2014

- > Au sud du carrefour entre la rue Edith Cavell et l'avenue du Président Salvador Allende, le tracé du T Zen 5 à l'horizon 2020 prévoit le passage par le quai Jules Guesde et la rue Léon Mauvais, via la rue Edith Cavell (élargie d'ici 2017 à 31 m) et la rue Hénaff. Le T Zen 5 y circulera majoritairement en site banalisé, dans la circulation générale afin de minimiser les investissements sur les aménagements urbains qui seront requalifiés avec la mutation du secteur central des Ardoines. Toutefois, afin de préserver la régularité de la ligne cependant, des couloirs d'approche sont aménagés aux carrefours.

2 stations sont prévues sur ce linéaire :

- **Ardoines Centre :** Elle se situe au sud de l'intersection entre le quai Jules Guesde et la rue Eugène Hénaff. Elle se situe en interconnexion avec la ligne 9 Athis Car.

Desserte : Elle permet notamment la desserte du pôle commercial des Ardoines (Centre commercial E. Leclerc, Gémo, Feu vert, Gifi, etc.) ou encore des activités d'Air Liquide sur les rives de la Seine. Elle dessert également le futur parc des Berges.

- **Fusillés :** Elle se situe à l'intersection de la rue des Fusillés et du quai Jules Guesde. Elle sera en interconnexion avec la ligne 9 Athis Car.

Desserte : Elle permet la desserte des activités (notamment la nouvelle centrale EDF, la Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU), Air Liquide) proches des ports urbains des Ardoines ainsi que les ports urbains eux-mêmes (localisés sur la carte ci-contre). A noter que le port au niveau de la friche Arrighi est temporaire et sert à l'évacuation des déblais émis par le tunnelier de la ligne 15 du GPE. En direction du CPCU, la rue Léon Mauvais sera mise à double sens dans les emprises actuelles.

- > Le tracé continue en direction de la gare des Ardoines, à travers la ZAC Gare Ardoines, actuellement en cours d'étude sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA ORSA. La ZAC Gare Ardoines prévoit la création d'un pont au-dessus des voies du faisceau ferré du RER C, reliant l'impasse des ateliers à l'est des voies ferrées au carrefour des rues Léon Geffroy et du Bel Air à l'ouest.

La nouvelle Gare Ardoines accueillera l'interconnexion entre la future ligne 15 du Grand Paris Express (dont la mise en service est annoncée à horizon 2022), et le RER C (dont la fréquence aux heures de pointe aux Ardoines pourrait être multipliée par 6), et les connectera au T Zen 5.

Le T Zen 5 empruntera l'actuelle impasse des Ateliers, renommée rue vers la Seine par l'EPA ORSA, puis le pont de franchissement des voies ferrées.

2 stations sont prévues sur ce linéaire :

- **Grande Halle :** Elle se situe sur l'impasse des Ateliers entre SANOFI et la future Halle des Ardoines.



Desserte : Elle permet la desserte de la grande Halle ainsi que de l'activité pharmaceutique SANOFI. Elle dessert également le futur parc des berges au sud, implanté en lieu et place du site d'insertion du tunnelier de la ligne 15 du GPE.

- **Gare Ardoines** : Elle se situe entre le nouveau pont des Ardoines (à venir dans le cadre de la liaison est-ouest de la ZAC Gare Ardoines) et le carrefour avec la rue Léon Geffroy.

Desserte : Elle permet avant tout la desserte du pôle multimodal des Ardoines.

- > A l'ouest du pont, le T Zen 5 poursuit vers le sud en direction de Choisy-le-Roi en circulant sur la rue Léon Geffroy. La rue Léon Geffroy sera élargie pour répondre aux besoins de desserte et être support de l'ensemble des fonctions nécessaires au projet de ZAC dont le T Zen 5.

1 station est prévue sur ce linéaire :

- **Voltaire** : Elle se situe sur la rue Léon Geffroy entre les rues Descartes au sud et du Bel Air au nord

Desserte : Elle permet la desserte des activités économiques présentes le long de la rue ainsi que la cité d'habitations Balzac

- > Le T Zen 5 achève sa course sur la commune de Choisy-le-Roi sur l'avenue de Lugo, en franchissant l'A86 par un passage sous ouvrage existant. Il effectue son retournement au carrefour constitué par l'avenue de Lugo, l'avenue du 8 mai 1945 et l'avenue Yvonne Marcailloux. La liaison entre le terminus du T Zen 5 et le cœur du pôle d'échanges est assurée par l'axe piétonnier cheminant à travers le quartier Henri Barbusse.

2 stations sont prévues sur ce linéaire :

- **Docteur Roux** : Elle se situe environ 120 mètres au sud du SMR

Desserte : Elle permettra la desserte du cœur du projet du Lugo actuellement en cours de définition

- **Régnier-Marcailloux** : Elle se situe environ 60 m au nord du terminus.

Desserte : Elle permet la desserte des activités économiques et commerciales présentes le long de l'avenue ainsi que des habitations. Elle permet notamment la desserte du nouveau site Artelia (450 salariés).

Par ailleurs, le projet T Zen 5 permet de repenser le partage de la voirie et d'encourager les modes de déplacement actifs, comme le vélo. Il se fait notamment dans le respect de la loi LAURE (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) et a pour objectif la réalisation d'itinéraires cyclables le long du tracé.

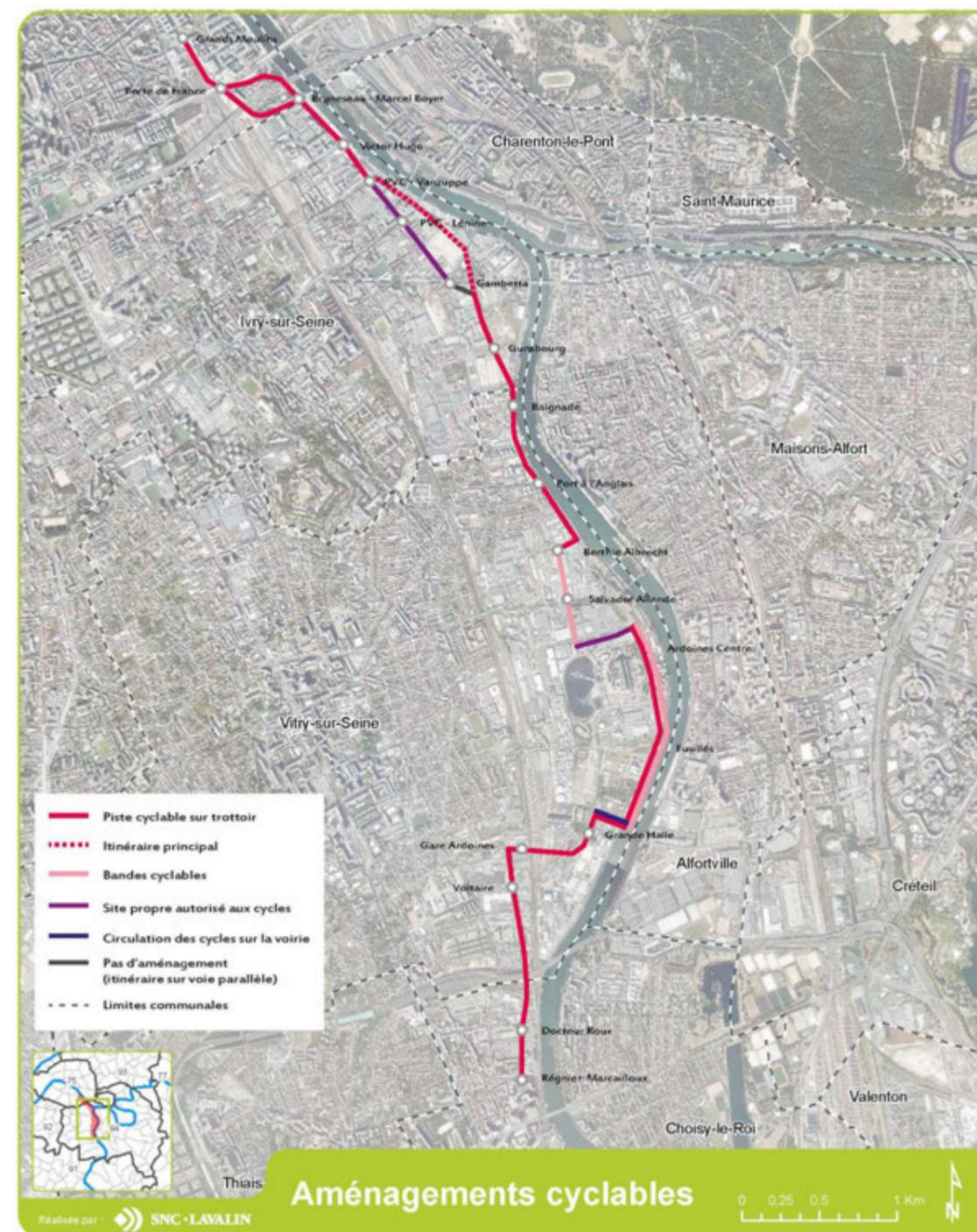


Figure 5 : Pistes cyclables

3.1.5. SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE

3.1.5.1. Site d'implantation

Le Site de Maintenance et de Remisage permet d'assurer le remisage, l'entretien et la maintenance des véhicules de la ligne et des équipements en station. Il accueille également le Poste de Commande Localisé assurant la gestion centralisée de la ligne et les locaux nécessaires à la prise de service des conducteurs.



Figure 6 : Localisation SMR

Le Site de Maintenance et de Remisage du T Zen 5 sera implanté au sud de la bretelle de sortie de l'A86 sur l'avenue de Lugo à Choisy-le-Roi, directement le long du tracé. Les différentes parcelles constituant le site représentent une surface de 1,3 hectare.

3.1.5.2. Programme général

Le remisage est dimensionné pour accueillir un parc de 28 véhicules de 24 m sur un étage soit, les besoins pour une exploitation d'une fréquence de 5 min à la mise en service et 4 min à long terme. Il sera également installé un parking pour le personnel au R+1 (environ 60 véhicules).

L'accès et la sortie des T Zen se fait depuis la plateforme sur l'avenue de Lugo. Le système retenu devra garantir la sécurité des entrées et sorties vis-à-vis des cheminements piétons et cycles sur l'avenue.



Figure 8 : Parcelle actuelle / Schéma de principe du Site de Maintenance et de Remisage de Choisy-le-Roi

Le site devra bénéficier d'un traitement garantissant son insertion au sein du projet urbain du Lugo, notamment en termes de traitement des toitures et des façades.

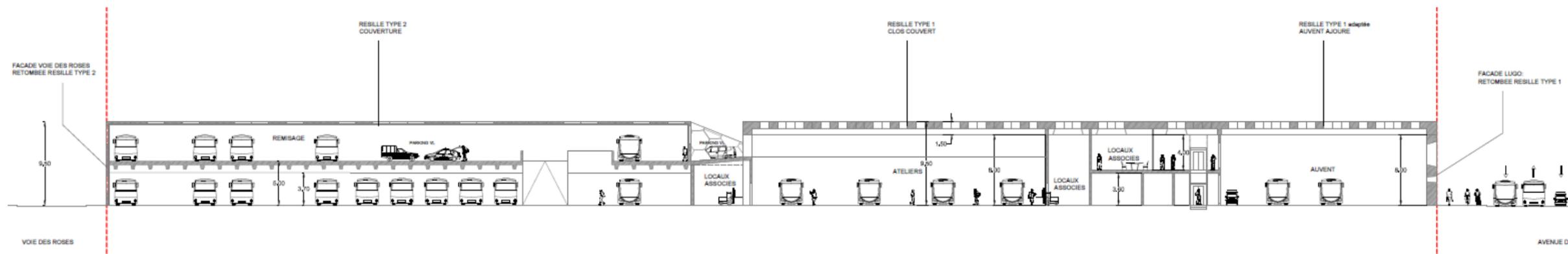


Figure 7 : Coupe de principe du SMR

Le site de maintenance répond aux fonctionnalités suivantes :

- > stockage du matériel roulant T Zen 5 ;
- > nettoyage et maintenance quotidienne des T Zen ;
- > exploitation du site (Poste de commande centralisé).

L'atelier de maintenance a pour principaux objectifs :

- > d'assurer les opérations d'entretien et de maintenance des T Zen, et ceci dans de bonnes conditions d'hygiène et de sécurité ;
- > d'organiser les opérations de maintenance de manière à ne pas perturber la mise en ligne des T Zen ainsi que leur retour ;
- > de concevoir des bâtiments fonctionnels, dans lesquels la qualité des espaces de travail sera soignée, tant pour les bureaux que pour les ateliers et locaux annexes ;
- > de garantir la sécurité sur le site, d'assurer la sécurité de l'ensemble du matériel, du personnel ainsi que des éventuels visiteurs.

Il est à noter que le SMR devrait être équipé d'un bassin de rétention (environ 340 m³) qui permettra de respecter les principes généraux de gestions pluviales départementale et communale (respect du principe général de retenue des eaux pluviales sur la parcelle au moyen de noues, toiture plantée, bassins, etc.).

3.1.6. OFFRE DE TRANSPORT ET EXPLOITATION

3.1.6.1. Offre de service T Zen

Le T Zen 5 se veut être un transport dont l'offre de service s'approche de celle des tramways, à savoir :

- > des fréquences et une amplitude élevées ;
- > des stations facilement identifiables ;
- > une voie de circulation réservée ;
- > des correspondances avec les autres réseaux et une information en temps réel ;
- > un véhicule spacieux, lumineux et confortable.

L'ensemble de ces points est développé dans la partie 4.2.1 suivante, « **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** ».

Dans l'objectif de développer et sécuriser les itinéraires cyclables le long du tracé du T Zen 5, des aménagements cyclables sont proposées sur les parties en site propre nouvellement créées.

3.1.6.2. Niveau d'offre

Le T Zen fonctionne 7 jours sur 7 sur une grande amplitude d'exploitation (5h30-00h30) et sa fréquence est attractive : à la mise en service, intervalles de 5 mn en heure de pointe, 10 mn en heure creuse de journée et 15 mn en soirée.

3.1.6.3. Temps de parcours

Le temps de parcours est calculé sur la base d'une simulation de la marche-type des T Zen sur la ligne, tenant compte :

- > des caractéristiques de l'infrastructure (courbes, pentes, vitesses admissibles compte tenu de l'environnement traversé, localisation des points d'arrêt) ;
- > des performances du matériel roulant (capacité d'accélération et de décélération en service commercial) ;
- > des temps de franchissement des carrefours (taux de réussite selon la capacité résiduelle des carrefours, vitesse de franchissement imposée en exploitation) ;
- > des temps d'arrêt en station (ouverture et fermeture des portes, échange voyageurs).

Le temps de parcours entre les deux terminus de la ligne, tenant compte des différentes hypothèses ci-dessus, est estimé à environ 33 minutes. Cela correspond à une vitesse commerciale d'environ 17 km/h.



3.1.7. DESCRIPTION TECHNIQUE DU SYSTEME DE TRANSPORT

3.1.7.1. Plateforme

Le T Zen 5 circule sur une infrastructure dédiée constituée d'une chaussée routière lourde, séparée de la voirie générale par des bordures séparatrices ou par la surélévation de la plateforme par rapport à la chaussée. Sur le tracé du T Zen 5, on retrouve les largeurs de plateforme suivantes, adaptées à l'environnement traversé :

- > Entre 3,20 m et 3,50 m en plateforme unidirectionnelle sur Paris ;
- > Environ 6,80 m sur le quai Marcel Boyer ;
- > 7,00 m entre bordures sur le boulevard Paul Vaillant Couturier, le Cours Sud et dans la ZAC Seine Gare Vitry-sur-Seine ;
- > 7,20 m sur le quai Jules Guesde et la ZAC Gare Ardoines à Vitry-sur-Seine, ainsi que sur l'avenue de Lugo à Choisy-le-Roi (plateforme surélevée).

Des surlargeurs de plateforme sont prévues en courbe, en raison du débattement des caisses des véhicules.

En station, la plateforme se rétrécit par un débord du quai sur la plateforme, afin de permettre un accostage en accessibilité aisé, sans manœuvre de la part du conducteur. Dans le cas du T Zen 5, une largeur de 6,50 m est recherchée. Si la largeur de 6,50 m ne peut être obtenue, la longueur de transition entre la section courante et la station ne doit pas être inférieure à 10 m.

Dans le cas d'une plateforme unidirectionnelle, la largeur de la plateforme en station est de 3 m. Sur l'avenue de France, cette largeur devra être de 4 m si la plateforme sert à accueillir la voie échelle.

3.1.7.2. Revêtement

Le concept T Zen se développe sur le principe du site propre intégral, dédié dans la mesure du possible au T Zen. Afin qu'il soit respecté, il doit s'affirmer, à l'instar des plateformes tramway, au travers de trois « marqueurs visuels » :

- > Protection de la plateforme par des bordures, des îlots ou autre dispositif;
- > Revêtement contrasté entre la plateforme et les voies de circulation générale et continuité du revêtement dans les carrefours ;
- > Marquage adapté des passages piétons sur la plateforme.

Un revêtement ou une couleur spécifique du site propre T Zen permet aux autres usagers de l'espace public (notamment automobilistes) de le visualiser sur la voirie.

Dans la mesure où le T Zen 5 traverse un grand nombre de projets urbains majeurs, qui sont à des stades d'avancement très disparates, des traitements spécifiques par section pourraient être retenus (selon les études ultérieures). Le maintien de la lisibilité sera recherché.

Néanmoins, dans l'objectif de garantir l'identité et la visibilité de la ligne, il sera étudié en phase de conception ultérieure plusieurs aspects tels que : la délimitation de la plateforme du T Zen par des bordures ou d'autres dispositifs de protection, le traitement spécifique de la plateforme du T Zen en carrefour (et entrées charretières), en station, aux traversées piétonnes, etc.

3.1.7.3. Assainissement

En section courante la plateforme doit présenter un dévers compris entre 1 et 2,5% afin de garantir un bon écoulement des eaux pluviales. La pente pourra être réalisée soit vers le centre ou vers l'extérieur de la plateforme.

Sur les sections anticipées (secteur Bruneseau et séquences ivryennes), l'assainissement des chaussées, des trottoirs et de la plateforme est intégré dans le cadre des aménagements réalisés par anticipation.

Sur les séquences « Quai Jules Guesde », « Léon Geffroy » au sud de la rue Descartes et « avenue de Lugo », le projet portera l'aménagement global de la voirie dans le cadre d'un réaménagement de façade à façade. Sur les séquences en ZAC (rue Berthie Albrecht, rue Edith Cavell, impasse des Ateliers, pont de franchissement des voies ferrées à la gare des Ardoines et rue Léon Geffroy au nord de la rue Descartes), le T Zen 5 participera à l'assainissement global de la voirie au prorata des surfaces aménagées au titre du projet. Le projet d'assainissement de voirie comprend le rétablissement du réseau d'assainissement pluvial des espaces publics.

Le cas échéant, dans les zones où le projet augmente le coefficient de ruissellement par la création de surfaces imperméabilisées supplémentaires, des dispositifs de rétention avant rejet dans le réseau principal seront prévus.

Les études sur le système d'assainissement seront élaborées en forte coordination avec les aménageurs des projets urbains.



3.1.7.4. Priorité aux carrefours

L'efficacité des aménagements de site propre est optimale avec un système de priorité aux carrefours : il s'agit de préparer le carrefour pour l'arrivée de chaque T Zen, afin qu'il le franchisse sans s'arrêter. La priorité des T Zen est une des caractéristiques fondamentales du concept (elle est inscrite dans les prescriptions du PDUIF).

Tous les systèmes de priorité aux feux se basent sur :

- > la détection du véhicule à un endroit et à un instant donné (ou plusieurs selon la technologie employée) ;
- > la détermination de sa vitesse d'approche au carrefour ;
- > un signal « d'acquiescement » après passage du carrefour.

Actuellement, deux technologies permettent d'installer une priorité aux carrefours pour les véhicules de transports collectifs :

- > la détection par boucles au sol reliées au contrôleur de carrefour d'une part ;
- > la communication radio entre le véhicule et le contrôleur de carrefour d'autre part.

Selon les endroits et notamment sur Paris, il est également envisagé l'allumage progressif des feux verts en amont du T Zen 5 à intervalles réguliers de temps (principe de l'onde verte) de manière à ne pas créer de discontinuités trop brutales pour les autres usagers. Par ailleurs, la priorité du T Zen 5 est supprimée au carrefour entre l'avenue de France et le boulevard des Maréchaux, d'une part, pour laisser la priorité au T3 et d'autre part, pour limiter les impacts sur la circulation.

3.1.7.5. Stations

La ligne compte 19 stations.

Les stations sont un élément important du système de transport, au même titre que le matériel roulant lui-même. Elles permettent l'accès des usagers au réseau de transport. Elles doivent être accessibles, visibles, permettre l'attente dans de bonnes conditions de confort et de sécurité au regard de l'affluence attendue, et positionnées de manière à maximiser tout à la fois la couverture géographique du territoire et la vitesse commerciale.

Les stations sont équipées d'abris et d'assises, de dispositifs d'information voyageurs dynamique et statique, et d'au moins un automate de vente par station. L'éclairage de la station fera l'objet d'une attention spécifique permettant de la mettre en valeur et ainsi participer à l'ambiance générale de la

ligne. Pour garantir le bon fonctionnement du système de transport, les temps d'échanges voyageurs en station doivent être optimisés et correctement maîtrisés.

Pour cela, la longueur et la largeur des quais de station doivent être adaptées aux véhicules utilisés, au niveau de fréquentation attendue et à l'environnement dans lequel les stations s'insèrent.

Les stations du T Zen 5 sont composées d'un quai de 25 m de long (hors rampes), permettant l'accostage de bus bi-articulés à un quai haut garantissant une accessibilité aux voyageurs grâce à un système de « mini-palette ».

La hauteur des quais de station dépend du dispositif d'accessibilité aux véhicules des personnes à mobilité réduite (PMR) d'accostage retenu.



Figure 9 : Insertion de principe du T Zen 5 sur le nouveau franchissement au niveau de la gare des Ardoines
Source : Une liaison multimodale et urbaine entre les communes de Vitry-sur-Seine et d'Alfortville (concours), EPA ORSA, CD94

Au droit des stations, des mesures d'apaisement pourront être prises afin de réduire la vitesse de circulation et sécuriser les déplacements des piétons (diminution de la largeur de chaussée, surélévation de la chaussée).

Sur le tracé T Zen 5, les stations en vis-à-vis seront privilégiées pour des questions de lisibilité, d'apaisement de la circulation et de sécurisation des traversées piétonnes. Néanmoins, cette configuration n'est pas toujours envisageable dans le cas d'insertion contrainte, comme par exemple à la station Victor Hugo, située sur le quai Marcel Boyer à Ivry-sur-Seine. Cette station sera en quais



décalés, en raison de la nécessité d'insérer des voies dédiées de tourne à droite et de tourne à gauche sur le quai Marcel Boyer, pour les mouvements tournants vers la rue Victor Hugo.

Ces points seront détaillés en phase de conception ultérieure.



Figure 10 : Station Victor Hugo en quais décalés sur le quai Marcel Boyer à Ivry-sur-Seine

L'interstation à la mise en service sera de 520 m.

3.1.7.6. Aménagements des espaces publics

3.1.7.6.1. Insertion urbaine et paysagère

L'insertion du T Zen 5 modifiera la pratique de l'espace public et son aspect. Il est nécessaire de prendre en compte plusieurs enjeux pour réussir cette recomposition: la capacité de l'espace public à évoluer, l'intégration des fonctions pour éviter un aménagement purement technique, la lisibilité de l'espace pour guider les usagers et l'identification, du T Zen par rapport à l'image du site.

Ainsi, la requalification liée à l'arrivée du T Zen 5 est le support permettant de recomposer les espaces publics et assurer une qualité et une homogénéité de ces espaces voués aujourd'hui au déplacement automobile et à l'urbanisation.

Ainsi, le choix des matériaux et du mobilier urbain (plus particulièrement au niveau des stations) pour l'identité du T Zen 5 permettra une homogénéisation de l'identité paysagère sur l'ensemble du parcours, et améliorera le cadre de vie aussi bien pour les usagers que pour les habitants des zones proches.

3.1.7.6.2. Aménagements de voirie

Le T Zen est un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) alliant la fiabilité du tramway à une efficacité économique optimisée, qui lui permet de s'adapter aux différentes configurations locales.

La lisibilité de l'infrastructure est importante, avec des aménagements et des équipements bien identifiables, à la fois en station et en ligne. De plus, les aménagements proposés doivent garantir la fiabilité de l'exploitation du T Zen. D'une manière générale, l'ensemble des aménagements seront accessibles aux PMR : abaissé de trottoir, pentes douces pour les accès en station, palettes rétractibles équipant le matériel roulant, etc.

A noter que les fonctionnalités et notamment les dimensionnements des différentes voiries sont définis par les aménageurs en fonction des projets urbains concernés et de la place qu'ils permettent de libérer mais également des différents modes de déplacements pris en compte.

3.1.8. DEROULEMENT DES TRAVAUX

Les principes de conception des phasages de chantier sont les suivants :

- > Maintenir au maximum la circulation routière durant toutes les phases de travaux ;
- > Maintenir l'accès aux commerces et les accès riverains durant toutes les phases de travaux ;
- > Maintenir au maximum les circulations des bus pour conserver une bonne qualité de service pour les nombreux usagers de la ligne. Les arrêts de bus aujourd'hui accessibles aux PMR seront maintenus ou repositionnés ;
- > Circulation des bus dans la circulation générale lorsqu'une voie bus existante ne peut être conservée en phase travaux.

Les emprises de travaux de voirie ou de plateforme nécessitent des surlargeurs pour la mise en place de barriérage, voies de chantier, etc. Les travaux seront réalisés en quatre phases principales :

- > 1^{er} étape : Travaux préparatoires et réseaux
- > 2^{ème} étape : Travaux de voirie et de plateforme
- > 3^{ème} étape : Travaux d'équipements et finitions
- > 4^{ème} étape : Essais



3.2. IMPACTS POTENTIELS PRESENTIS AU NIVEAU DE VITRY-SUR-SEINE

L'étude d'impact réalisée au sein du dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique présente en détail les impacts potentiels sur l'ensemble des quatre communes traversées par le projet.

Aussi, le lecteur est invité à consulter cette étude qui constitue la **pièce F** (étude d'impact) du dossier d'enquête publique (et notamment son résumé non technique) pour de plus amples informations.

A noter que les effets du projet ne concernent que ceux engendrés dans le cadre du projet T Zen 5. En effet, certaines parties du site propre sont réalisées dans le cadre de projets urbains (ZAC Gare Ardoines, Ivry Confluences, ...) et dans le cadre d'un aménagement routier (réaménagement de la RD19). A l'occasion de la réalisation de ces projets, les maîtres d'ouvrages mettront en œuvre les mesures pour éviter/réduire/compenser les impacts de la réalisation du site propre sur l'environnement et la santé.

De manière générale, le projet a été conçu de manière à limiter les emprises et donc les acquisitions foncières. Des acquisitions foncières de parcelles seront toutefois susceptibles d'être effectuées sur la commune de Vitry-sur-Seine, notamment au droit des rues Léon Geffroy, Edith Cavell et Berthie Albrecht ainsi que du quai Jules Guesde.

Sur la commune de Vitry-sur-Seine, le projet s'inscrit principalement sur des infrastructures existantes appartenant au domaine public. Certains aménagements de voiries sont réalisés en avance de phase comme au sein de la ZAC Gare Ardoines (construction de la liaison est-ouest avec traversée des voies ferrées).



4. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME

4.1. COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

Le SDRIF (approuvée par le conseil d'État le 27 décembre 2013) présente le T Zen comme un programme de transport en commun structurant :

« Les TCSP (transport en Commun en Site Propre) assurent également un rôle essentiel de desserte visant à faciliter l'accès aux pôles de centralité ou les relier s'ils sont proches, comme Sénart et Melun. Le site propre des TCSP a vocation à être emprunté par des bus classiques et/ou des bus à haut niveau de service de type T Zen ».

Parmi les projets de BHNS inscrits au SDRIF apparaît le « TCSP Paris – Les Ardoines – Choisy », à savoir le T Zen 5.

De ce fait, le T Zen 5 est un moyen d'améliorer les conditions de déplacements dans le secteur et un vecteur d'accélération de son évolution urbaine en accord avec les prescriptions du SDRIF. La desserte en transports collectifs sera améliorée par la création du T Zen 5 en liaison avec les axes forts de transport existants (RER C, lignes de métro 7 et 14) et en projet (Tramway entre Paris et Orly, ligne 15, prolongement ligne 10).

Les infrastructures de transport

	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)	
Les réseaux de transports collectifs	Niveau de desserte national et international	—	—	
	Niveau de desserte métropolitain	Réseau RER RER A RER B RER C RER D RER E	Réseau Grand Paris Métro de référence	← →
	Niveau de desserte territorial	—	—	← →
	Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris) Gare TGV	•	•	•
Les réseaux routiers et fluviaux	Existant	Itinéraires à requalifier	Projet (Principe de liaison)	
	Autoroute et voie rapide	—	← →	
	Réseau routier principal	—	← →	
	Franchissement	—	← →	
Aménagement fluvial	—	—	← →	

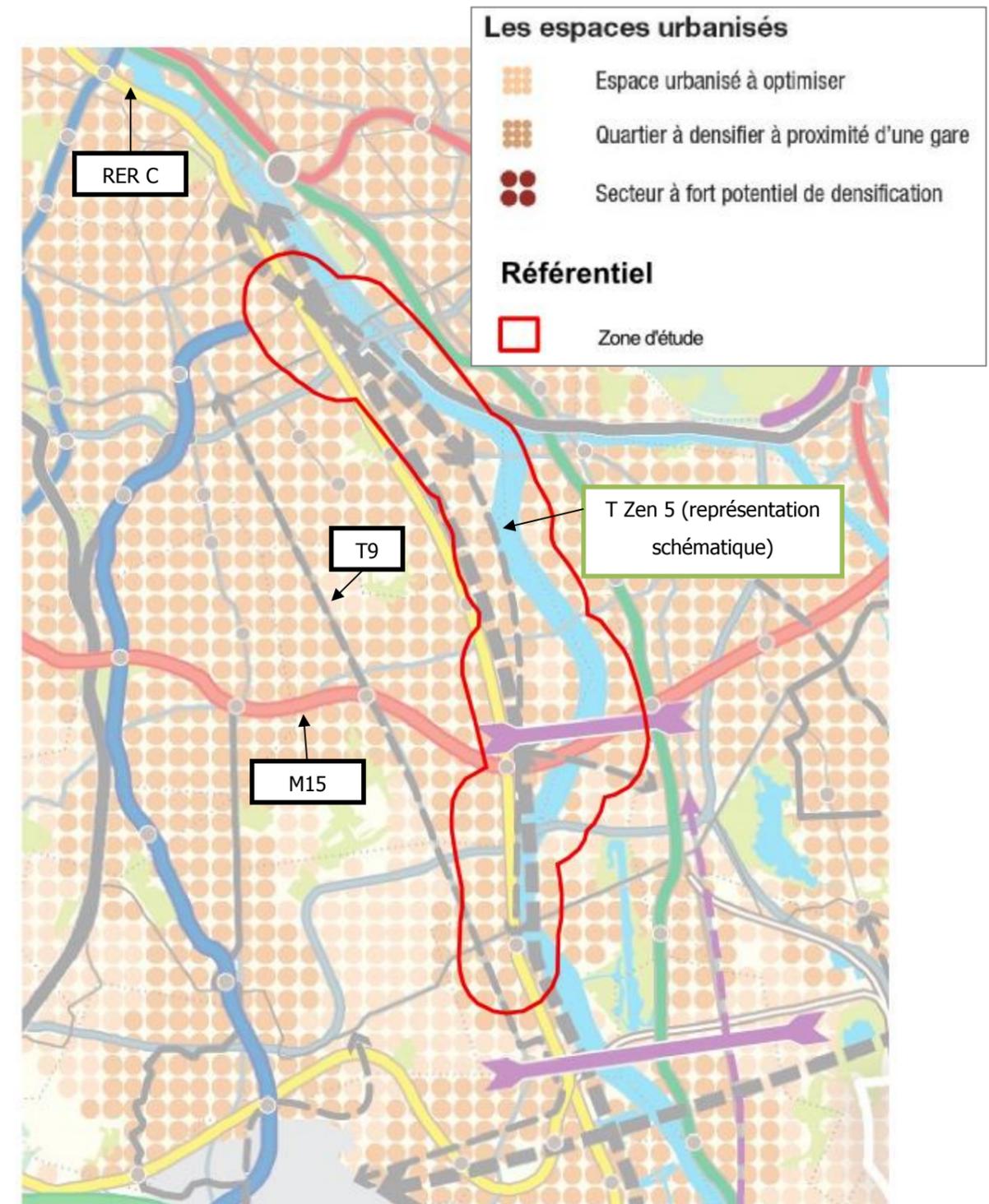


Figure 11 : Carte de destination générale des différentes parties du territoire
Source : SDRIF, 2013

4.2. COMPATIBILITE AVEC LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ÎLE-DE-FRANCE

Établi à l'initiative de l'Etat, le PDU de la Région Ile-de-France définit les grands principes permettant d'organiser les déplacements de personnes, le transport des marchandises, la circulation et le stationnement.

Le PDUIF, approuvé en juin 2014 par le Conseil régional d'Île-de-France, est un document d'urbanisme opposable. Il met en œuvre des préconisations en promouvant, notamment, des modes alternatifs à l'automobile.

Le projet T Zen 5 s'appuie sur de nombreux principes et préconisations édictés par le PDU Ile-de-France en :

- > rendant les transports collectifs plus attractifs ;
- > renforçant la qualité du service offert ;
- > proposant une desserte en transport en commun dans un secteur en pleine mutation;
- > promouvant des modes alternatifs à l'automobile et en réaménageant les routes au profit des circulations douces (vélos, piétons) pour un partage équitable de l'espace public.

Par ailleurs, le T Zen 5 est inscrit au PDUIF au titre du Défi 2 « Rendre les transports collectifs plus attractif ».

Le T Zen est plus clairement identifié dans les actions du PDUIF (actions 2.3 : « Tramway et T Zen : une offre de transport structurante »). Le PDUIF prévoit, de fait, le développement de l'offre de transport structurante constituée des tramways et des T Zen suivant 5 objectifs :

1. Prolonger les quatre lignes de tramway existantes ;
2. Créer six nouvelles lignes de tramway ;

3. Créer des lignes de T Zen ;

Les opérations suivantes sont concernées :

« Créer des lignes de T Zen sur les liaisons suivantes :

- > T Zen 1 : Sénart – Corbeil-Essonnes
- > T Zen 2 : Sénart – Melun
- > T Zen 3 : Paris 19e – Les Pavillons-sous-Bois
- > T Zen 4 : Viry-Châtillon – Corbeil-Essonnes

> **T Zen 5 : Paris 13e – Choisy »**

4. Étudier sur les secteurs pouvant les accueillir les itinéraires précis des lignes de T Zen ;

5. Doter les lignes existantes ou en cours de réalisation de toutes les caractéristiques d'une ligne de T Zen.

Le PDUIF engage l'initiative de la création des T Zen à travers l'ensemble du territoire d'Île-de-France.

4.3. COMPATIBILITE AVEC LE SCOT

Le 1er janvier 2013, la communauté d'agglomération Seine-Amont naît suite à l'arrêté préfectoral du 17/09/2012. Elle se compose des communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi. Compte tenu de son élaboration récente, cet EPCI ne possède pas de Schéma de Cohérence territoriale, outil de planification intercommunal fixant les orientations en termes d'habitat, de déplacements, de développement commercial, d'environnement, d'organisation de l'espace, etc.

4.4. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE GESTION DES EAUX

4.4.1. LE SDAGE SEINE-NORMANDIE

Le SDAGE du bassin Seine et cours d'eau côtiers normands constitue le cadre de référence de la gestion de l'eau. Il définit les orientations d'une politique intégrée de l'eau.

Il a été approuvé le 29 octobre 2009 et est entré en vigueur le 22 décembre 2009 pour une durée de six ans, jusqu'en 2015.

Il fixe notamment des objectifs environnementaux à atteindre au niveau de l'ensemble des masses d'eau (cours d'eau, plans d'eau, eaux souterraines, eaux côtières et eaux de transition).

Il définit ainsi 4 grandes orientations :

- > orientation 1 : Objectifs d'amélioration de la qualité générale,
- > orientation 2 : Orientations pour la réduction des nutriments et toxiques,
- > orientation 3 : Mesures particulières nécessaires aux exigences de santé et de salubrité publique,
- > orientation 4 : Perfectionnement des moyens de gestion.



Les moyens associés pour parvenir à suivre ces grandes orientations sont les suivants :

- > réduction des rejets des collectivités locales ;
- > réduction des rejets industriels ;
- > réduction des rejets des activités agricoles ;
- > autres activités influençant la qualité des eaux superficielles.

Pour atteindre ce niveau d'ambition, le SDAGE propose de relever 8 défis majeurs en s'appuyant sur plusieurs leviers :

- > diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques ;
- > diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques ;
- > réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses ;
- > réduire les pollutions microbiologiques des milieux ;
- > protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future ;
- > protéger et restaurer les milieux aquatiques humides ;
- > gérer la rareté de la ressource en eau ;
- > limiter et prévenir le risque d'inondation ;
- > acquérir et partager les connaissances ;
- > développer la gouvernance et l'analyse économique.

L'aire d'étude est concernée par certaines prescriptions du SDAGE relatives à la qualité des eaux (notamment de la Seine) et au risque d'inondation des vallées de la Seine et de la Marne.

4.4.2. LA SAGE DE LA BIEVRE

Les SAGE sont établis par une Commission Locale de l'Eau représentant les divers acteurs du territoire, et sont approuvés par le préfet. Les SAGE représentant une déclinaison à une échelle plus locale des SDAGE, ils se doivent de faire respecter les mêmes prescriptions. Ils sont donc dotés d'une portée juridique dans la mesure où les décisions dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendues compatibles avec les dispositions du SDAGE.

L'aire d'étude est concernée par le SAGE de la Bièvre. Les deux ambitions phares de celui-ci sont :

- > La mise en valeur de l'amont (Bièvre « ouverte » de sa source à Antony) ;
- > La réouverture sur certains tronçons de la Bièvre couverte, d'Antony à Paris.

Toutefois, bien que compris dans le périmètre du SAGE de la Bièvre, la zone d'étude (dans la vallée alluviale de la Seine) est davantage concernée par le bassin versant de la Seine et les documents qui y sont associés.

4.4.3. COMPATIBILITE AVEC LE SDAGE ET LE SAGE

Le projet prend en compte les problématiques de gestion d'eaux pluviales mais également de continuités hydrauliques/écologiques, des zones inondables et des milieux humides.

Le projet respectera ainsi les objectifs du SDAGE du Bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands ainsi que ceux du SAGE de la Bièvre.



4.5. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE VITRY-SUR-SEINE

4.5.1. INTRODUCTION

Le PLU de Vitry-sur-Seine a été approuvé le 18 décembre 2013. Il fait actuellement l'objet de 3 modifications simplifiées en dates du 13 mai 2015, 8 octobre 2015 et 9 décembre 2015. Ces modifications visent respectivement :

- > à prendre en compte une disposition de la loi dite loi ALUR, du 24 mars 2014 (suppression des coefficients d'occupation du sol dans le règlement du PLU), ainsi qu'à reclasser en zone UD des terrains inclus dans le périmètre du programme national pour la rénovation urbaine (PNRU) du quartier Balzac ;
- > à intégrer les nouvelles normes de stationnement pour les véhicules motorisés, à organiser une gestion de l'instruction des permis de construire dans le cadre des lotissements, à inscrire sur une partie du quartier Blanqui une servitude dite de « périmètre d'attente » ;
- > à définir une orientation d'aménagement et de programmation ainsi que la modification des dispositions réglementaires pour une meilleure intégration morphologique des projets le long de la rue Coquelin, à élargir le périmètre de contrôle de la taille réservé C77, à instituer un périmètre de contrôle de la taille minimale des logements pavillonnaires, de clarifier certains points réglementaires, d'une prise en compte de la nature en ville et d'une réécriture de la règle de gestion des constructions existantes non conformes au règlement du PLU.

Le PLU de Vitry-sur-Seine se compose des documents suivants :

- > le Rapport de Présentation ;
- > le PADD ;
- > les orientations particulières d'aménagement ;
- > les pièces graphiques ;
- > le règlement ;
- > les annexes.

L'emprise du projet se situe sur les zones UB, UC, UF, UP2 et N, sur la base du PLU en vigueur.

Ces zones correspondent à des zones urbaines et naturelles :

Zone	Définition
UBfi	<p>Il s'agit d'une zone intermédiaire, à vocation mixte, qui assure une transition entre les axes principaux de la commune et les quartiers plus spécifiquement dédiés à l'habitat. Les formes urbaines existantes, en cours de renouvellement ou à créer y sont variées ce qui induit des dispositions particulières selon les secteurs considérés.</p> <p>Le secteur UBf, correspond au secteur Blanqui-Port à l'Anglais qui constitue l'entrée Nord de Vitry par les berges de Seine et par Ivry, dans lequel le maintien des activités économiques est privilégié.</p>
UCi	<p>A prédominance résidentielle, la zone UC a également un caractère mixte. Cette zone se caractérise par une urbanisation aérée, avec un bâti le long des voies dégagant des espaces verdoyants en fond de terrain, en cœur d'îlot. Les secteurs et sous-secteurs indicés « i » correspondent aux espaces soumis à des risques d'inondation.</p>
UFbi, UFb, UF, UFi	<p>La zone UF correspond aux espaces de la commune dédiés à l'activité économique. Il s'agit principalement la zone d'activités des bords de Seine, à l'exception des secteurs opérationnels des ZAC Seine-Gare-Vitry et Gare-Ardoines.</p> <p>Elle est spécifiquement destinée aux activités économiques de tous ordres (industrie, bureaux, laboratoires, artisanat, commerce, l'activité ferroviaire...).</p> <p>Le secteur UFb, correspondant à la zone d'activités des bords de Seine et à la partie nord de l'emprise de la voie ferrée, vise une meilleure prise en compte du paysage.</p> <p>Les secteurs et sous-secteurs indicés « i » correspondent aux espaces soumis à des risques d'inondation.</p>
UP2i, UP2	<p>Ces espaces qui font partie de la zone d'activités économiques des Ardoines sont destinés à muter pour créer de nouveaux quartiers à vocation mixte accueillant des activités économiques diversifiées, de l'habitat, des commerces, des équipements...</p> <p>Leur aménagement s'inscrit dans un projet urbain d'ensemble couvrant la totalité du site d'activités des Ardoines, conçu dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National d'Orly- Rungis.</p> <p>Les secteurs et sous-secteurs indicés « i » correspondent aux espaces soumis à des risques d'inondation.</p>



Zone	Définition
	Cette zone fait l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation figurant dans le document 3 du dossier de PLU, avec lesquelles tout projet doit être compatible.
Ni	<p>La zone N correspond aux espaces à forte dominante naturelle qui ont vocation à être préservés en raison de la qualité des sites, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique ainsi que de leurs fonctions urbaine et sociale.</p> <p>Il s'agit d'une zone qui n'est pas destinée à être construite, si ce n'est les bâtis nécessaires à l'accueil et à l'agrément du public, aux loisirs, aux fonctions éducatives et culturelles liées à la découverte de la nature, aux activités horticoles et des pépinières ainsi qu'à la gestion et à la mise en valeur des différents espaces concernés.</p> <p>Certains espaces de la zone N (Port à l'Anglais, 8 mai 45-Grand Ensemble Ouest et Franges Est du parc) font l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation avec lesquelles tout projet doit être compatible. Il s'agit notamment de :</p> <ul style="list-style-type: none"> > réaménager et rendre attractives les berges de Seine ; > poursuivre le maillage du quartier qui se situe entre Seine et Gare ; > maintenir une mixité entre activités économiques et habitat.

Tableau 1 : Liste des zones des documents graphiques concernées par la zone d'étude rapprochée
Source : Zonages et règlements des PLU

Sur ces zones, à la lecture du règlement et du zonage, il n'existe aucune prescription interdisant la réalisation d'équipements publics d'infrastructure.

4.5.2. ANALYSE DU RAPPORT DE PRESENTATION

Le rapport de présentation présente les différentes lignes de transport en commun sur le territoire communal, dont celles en projet, dans la partie « Les projets de transports en commun ». Il est alors clairement fait mention du projet T Zen 5 :

- > p.125 :
« Le **T-ZEN 5** « **Vallée de la Seine** », nouvelle liaison Nord Sud qui reliera la Bibliothèque François Mitterrand à Paris et Choisy-le-Roi via Vitry (les Ardoines). »

Le rapport de présentation prend donc en compte l'arrivée future du T Zen 5.

4.5.3. ANALYSE DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD).

Le PADD de Vitry-sur-Seine définit 5 grandes orientations concernant le projet de ville/projet de vie :

- > orientation 1 : pérenniser, développer, diversifier les activités et les emplois ;
- > orientation 2 : permettre à chacun d'habiter selon ses besoins ;
- > orientation 3 : faciliter les transports et les déplacements ;
- > orientation 4 : une ville pour toutes et tous à tous les âges de la vie ;
- > orientation 5 : améliorer la qualité de l'environnement urbain.

Dans la partie « faciliter les transports et les déplacements », le PADD cite le T Zen 5 comme un moyen de désenclavement du site des Ardoines de manière à renforcer son attractivité économique à l'échelle métropolitaine. Le T Zen 5 apparaît ainsi à deux reprises :

- > p.22, dans la partie « 2.3.1 Promouvoir une politique volontariste en faveur des transports en commun » :
« Le renforcement des liaisons Nord Sud afin de répondre aux déplacements induits par un bassin d'emploi et de vie localisé autour d'un axe Paris-Ivry-Vitry :
 - amélioration des fréquences du RER C ;
 - mise en service du tramway T7 sur la RD7 ;
 - évolution du bus vers un tramway sur la RD5 ;
 - **mise en place d'un Bus (T Zen) dans l'entre Fer et Seine ;**
 - accompagner la réflexion du STIF sur la navette Voguéo. »
- > p.33, dans la partie « Renforcer l'attractivité économique des Ardoines à l'échelle métropolitaine » :
« La gare des Ardoines va devenir un véritable pôle d'interconnexion métropolitain avec la station du Métro Grand Paris Express connecté au RER C aux fréquences améliorées et complété de transports en commun (**T Zen 5**, bus est-ouest) visant à mieux desservir d'est en ouest. L'objectif est de mieux desservir le secteur des Ardoines et les quartiers environnants. »



Le projet T Zen 5 s'inscrit dans les orientations du PADD. Par conséquent, le projet est compatible avec les orientations du PADD.

4.5.4. ANALYSE DES ORIENTATIONS PARTICULIERES D'AMENAGEMENT

Les orientations particulières d'aménagement présentent à plusieurs reprises la contribution du T Zen 5 au développement du territoire communal :

- > p.12, dans la partie « L'ancrage du site des Ardoines dans son territoire » :

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

- > p.18, dans la partie « L'ambition pour ce secteur : créer autour du pôle multimodal de nouveaux quartiers vitriots de rayonnement métropolitain » :

« La mise en service de la ligne 15-sud du métro du Grand Paris Express en 2020 va faire du secteur Gare Ardoines un des territoires les mieux desservis d'Ile-de-France, avec un accès possible par l'autoroute (A86), le RER C (dont la fréquence sera accrue) et le métro, sans oublier **le transport en commun en site propre TZEN 5**, le long de la vallée de la Seine prévu en 2020. »

- > p.22, dans la partie « L'ambition pour ce secteur : renouveler progressivement une ville mixte pour répondre aux enjeux locaux et métropolitains » et « Les grands principes d'aménagement » :

« [...] »

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

Trois grandes ambitions sont fixées.

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

site propre **TZEN 5**, circulant entre la Bibliothèque Nationale de France à Paris et le quartier du Lugo à Choisy le Roi.

[...] »

Et,

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

Le projet T Zen 5 s'inscrit dans les Orientations Particulières d'Aménagement. Par conséquent, le projet est compatible avec ces orientations.

4.5.5. ANALYSE DU REGLEMENT D'URBANISME PAR ZONE AINSI QUE DE SES ANNEXES

4.5.5.1. Le règlement

Le tracé du T Zen 5 traverse les zones UBfi, UCi, UFbi, UFb, UF, UFi, UP2i, UP2, Ni.

Les règlements de ces zones ne sont pas modifiés.

En effet, les règlements :

- > des zones UB, UC, UF, UP2 autorisent les projets faisant l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation, ce qui est, comme cité dans la partie 4.5.4, le cas pour le T Zen 5 ;
- > les zones N autorisent quant à elles « les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics » dans la mesure où « elles sont compatibles avec l'exercice d'une activité agricole, et qu'elles ne portent atteinte ni à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages ni au caractère de la zone ». Le projet ne porte pas atteinte à ces espaces (square Charles Fourier et berges de Seine situées en dehors des emprises projets) et est, par conséquent, compatible avec les zones N et Ns.

Il est à noter que dans les zones identifiées par un « i », à savoir, les zones inondables, les projets doivent respecter les dispositions du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de la Marne et



de la Seine telles qu'elles figurent dans les annexes du PLU (pièce n°5.1 et plan n°5.2), ce qui est le cas dans le cadre du projet T Zen 5.

Le projet T Zen 5 est donc compatible avec les règlements des zones traversées.

4.5.5.2. Les annexes du règlement

En application du V de l'article L. 123-1-5 du Code de l'Urbanisme, des emplacements réservés pour voies, ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts peuvent être inscrits dans le règlement. Toute construction ou aménagement dont la destination est différente de celle de l'emplacement réservé est interdite, sauf à titre précaire.

Concernant le PLU de Vitry-sur-Seine, le chapitre 4.2.a, « Liste des emplacements réservés » présente la liste des emplacements réservés existants et le chapitre 4.3, « Plan de zonage » présente leur localisation.

La liste des emplacements réservés précise les bénéficiaires de chaque réserve.

Le chapitre 1.3 du rapport de présentation, « Les dispositions du PLU » fait quant à lui référence aux destinations des emplacements réservés. A savoir :

« *Le PLU de Vitry-sur-Seine comporte deux types d'emplacements réservés :*

- les emplacements réservés pour des équipements publics de superstructure (école, collège etc.), pour des espaces verts,

- les emplacements réservés pour des élargissements de voirie (aménagement et création de voirie, aménagement de l'espace public, mise en cohérence des cheminements doux...). »

L'emprise du projet T Zen 5, sur la commune de Vitry-sur-Seine, se situe en partie, sur l'emplacement réservé D3 qui entre dans le cadre du deuxième type d'ER mentionné ci-dessus. En effet, il s'agit de l'élargissement du quai Jules Guesde à 24 m au bénéfice du Conseil départemental du Val-de-Marne (élargissement indiqué par la pièce 4.2.a – Liste des emplacements réservés).

Dans la mesure où l'emprise du projet T Zen 5 s'insère dans l'emplacement réservé du Conseil départemental (D3), il s'avère nécessaire de changer le destinataire au bénéfice du STIF pour une partie de l'ER pour autoriser ce dernier à procéder aux travaux du T Zen 5.

La liste des emplacements réservés modifiés est présentée dans la partie suivante « Mise en compatibilité du PLU de Vitry-sur-Seine avec le T Zen 5 ».

Il convient en parallèle de modifier le rapport de présentation qui fait référence aux destinations des ER pour ajouter l'élaboration du projet T Zen 5.

4.5.6. ANALYSE DU PROJET AU REGARD DES ELEMENTS GRAPHIQUES

Le chapitre 4.3 « Plan de zonage » du PLU localise les emplacements réservés et principes de voirie.

L'emprise du projet T Zen 5 se situe en partie sur l'emplacement réservé D3 qui vise l'élargissement du quai Jules Guesde à 24 m ainsi que son alignement au bénéfice du Conseil départemental du Val-de-Marne.

Le projet s'insère correctement dans les emplacements réservés du document graphique. Toutefois, il s'avère, d'une part, nécessaire de modifier la dénomination de cet emplacement aux endroits où le T Zen vient s'y insérer sur le plan de zonage. D'autres part, le chapitre 4.2.a, « Liste des emplacements réservés » qui présente des localisations aux 1/1000^{ème} des emplacements réservés existants nécessite également la modification de la dénomination et de la numérotation de l'emplacement « D3 ».

La création de la plateforme du site propre dans le cadre du projet T Zen 5 s'inscrit dans les zones UB, UF, UP2 qui ne nécessitent aucune modification de leur zonage.

Enfin, aucun EBC (article L. 151-23), aucun espace protégé au titre de l'article L 123-1-5, III, 2° (modifié et remplacé par les articles L151-17 et suivants) du Code de l'urbanisme et aucune servitude d'utilité publique n'est impacté par le projet.

4.5.7. ANALYSE DES ANNEXES DU PLU

Aucune modification n'est apportée sur les documents constituant les annexes du PLU de Vitry-sur-Seine, le projet n'ayant aucune incidence sur ceux-ci.

4.5.8. LISTE DES PIECES A MODIFIER

Seule la liste des emplacements réservés du chapitre 4.2 du PLU, « annexes au règlement » nécessite des modifications concernant notamment :

- > le destinataire de l'emplacement réservé D3 ;
- > la pièce graphique « plan de zonage »
- > les pièces graphiques du chapitre 4.2.a, « Liste des emplacements réservés ».



5. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE VITRY-SUR-SEINE AVEC LE T ZEN 5

5.1. CADRAGE PREALABLE

Dans les chapitres suivants, nous rappelons les extraits des documents dans leur état actuel, en l'absence de modifications. Puis nous proposons une rédaction modifiée de ces extraits de documents.

NOTA : Pour plus de lisibilité dans les modifications apportées aux documents constitutifs du PLU, nous proposons la méthode suivante :

- > sont indiqués en rouge les éléments qu'il est proposé d'ajouter au PLU de Vitry ;
- > sont indiqués en rouge barré les éléments qu'il est proposé de supprimer du PLU de Vitry.

5.2. MISE EN COMPATIBILITE DU RAPPORT DE PRESENTATION

Le chapitre 1.3 du rapport de présentation, « Les dispositions du PLU » fait référence aux destinations des emplacements réservés. A savoir :

« Le PLU de Vitry-sur-Seine comporte deux types d'emplacements réservés :

- les emplacements réservés pour des équipements publics de superstructure (école, collège etc.), pour des espaces verts,

- les emplacements réservés pour des élargissements de voirie (aménagement et création de voirie, aménagement de l'espace public, mise en cohérence des cheminements doux...). »

L'emplacement réservé « D3 » au profit du Conseil départemental du Val-de-Marne entre dans la deuxième catégorie d'ER qui malgré les termes « ménagement et création de voirie », « aménagement de l'espace public », « mise en cohérence des cheminements doux », limite à un élargissement de voirie la destination de l'ER. Il est alors proposé de rajouter la mention de la création du T Zen 5.



Rapport de présentation – dispositions du PLU avant modification

Révision du PLU de Vitry-sur-Seine Rapport de présentation-Les dispositions du PLU

Nature et effet de la protection

Les espaces verts communs des ensembles résidentiels localisés au plan de zonage, relèvent de l'article R.123-11.i) du code de l'urbanisme, au même titre que les cœurs d'îlot.

Ils doivent être mis en valeur ou réhabilités par un traitement végétal approprié.

Cette obligation ne fait pas obstacle à leur recomposition globale ou partielle dans le cadre notamment d'un aménagement d'ensemble ou particulier.

Dès lors qu'ils font l'objet d'une recomposition, leur aménagement doit être conçu dans une recomposition paysagère d'ensemble dont la superficie est au moins égale à celle exigée par le coefficient d'espace vert fixé par le règlement de zone (article 13).

3.4.6 Les emplacements réservés

Les PLU peuvent, en application de l'article L.123-1-8°, réserver des terrains dans la perspective de « fixer les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général ainsi qu'aux espaces verts ».

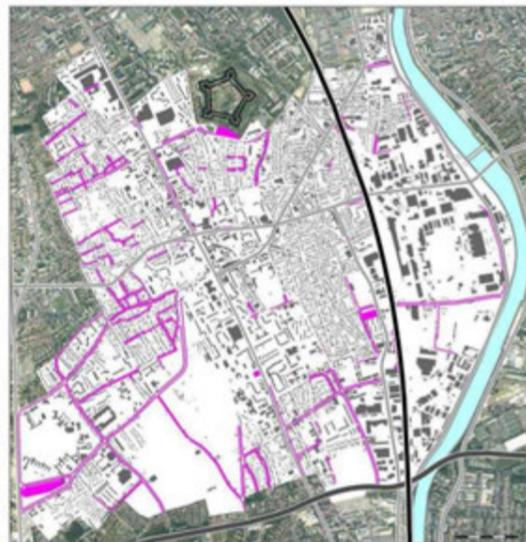
Le PLU de Vitry-sur-Seine comporte deux types d'emplacements réservés :

- les emplacements réservés pour des équipements publics de superstructure (école, collège etc.), pour des espaces verts,
- les emplacements réservés pour des élargissements de voirie (aménagement et création de voirie, aménagement de l'espace public, mise en cohérence des cheminements doux...).

Les emplacements réservés

Les emplacements réservés pour équipements et ceux relatifs aux élargissements de voie sont :

- repérés sur le plan de zonage du PLU, par un recalage des tracés de façon schématique et une numérotation des emplacements réservés,
- présentés de façon détaillée dans l'annexe au règlement relative aux emplacements réservés (pièce 4.2.a), qui rassemblent les plans des tracés précis des emprises des emplacements réservés pour chaque voie ainsi que la liste actualisée et simplifiée présentant les références des emplacements réservés pour voirie.



Dossier d'approbation - 2013

68

Figure 12 : Extrait du rapport de présentation du PLU de Vitry-sur-Seine actuel

Rapport de présentation – dispositions du PLU après modification

Révision du PLU de Vitry-sur-Seine Rapport de présentation-Les dispositions du PLU

Nature et effet de la protection

Les espaces verts communs des ensembles résidentiels localisés au plan de zonage, relèvent de l'article R.123-11.i) du code de l'urbanisme, au même titre que les cœurs d'îlot.

Ils doivent être mis en valeur ou réhabilités par un traitement végétal approprié.

Cette obligation ne fait pas obstacle à leur recomposition globale ou partielle dans le cadre notamment d'un aménagement d'ensemble ou particulier.

Dès lors qu'ils font l'objet d'une recomposition, leur aménagement doit être conçu dans une recomposition paysagère d'ensemble dont la superficie est au moins égale à celle exigée par le coefficient d'espace vert fixé par le règlement de zone (article 13).

3.4.6 Les emplacements réservés

Les PLU peuvent, en application de l'article L.123-1-8°, réserver des terrains dans la perspective de « fixer les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général ainsi qu'aux espaces verts ».

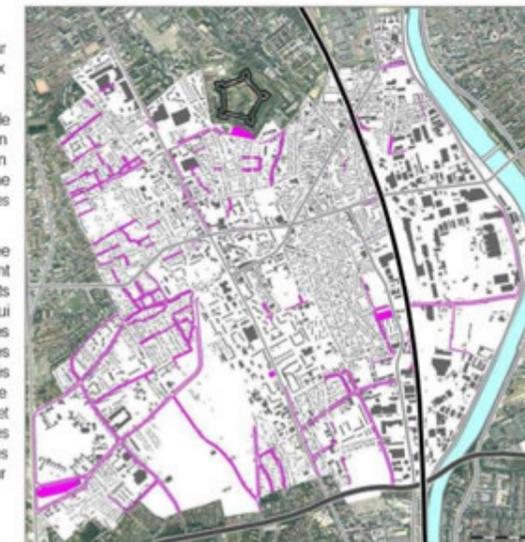
Le PLU de Vitry-sur-Seine comporte deux types d'emplacements réservés :

- les emplacements réservés pour des équipements publics de superstructure (école, collège etc.), pour des espaces verts,
- les emplacements réservés pour des élargissements de voirie (aménagement et création de voirie, aménagement de l'espace public, mise en cohérence des cheminements doux...) ou la création du T Zen 5 (ST1).

Les emplacements réservés

Les emplacements réservés pour équipements et ceux relatifs aux élargissements de voie sont :

- repérés sur le plan de zonage du PLU, par un recalage des tracés de façon schématique et une numérotation des emplacements réservés,
- présentés de façon détaillée dans l'annexe au règlement relative aux emplacements réservés (pièce 4.2.a), qui rassemblent les plans des tracés précis des emprises des emplacements réservés pour chaque voie ainsi que la liste actualisée et simplifiée présentant les références des emplacements réservés pour voirie.



Dossier d'approbation - 2013

68

Figure 13 : Extrait du rapport de présentation du PLU de Vitry-sur-Seine modifié



5.3. MISE EN COMPATIBILITE DE LA LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

Dans le chapitre 4.2.a du PLU, « Liste des emplacements réservés », il est proposé :

- > en page 4, d'annoncer que les emplacements réservés au STIF sont identifiés par les lettres « ST » ;
- > en page 6, de supprimer la référence « D3 » et de rajouter une référence « ST1 » plus bas la remplaçant.

Par ailleurs, les éléments graphiques du chapitre 4.2.a du PLU, « Liste des emplacements réservés » sont modifiés au niveau des titres afin de référencer l'emplacement réservé « ST1 » et de renuméroter les planches.

Dans les pages suivantes, à gauche, sont présentés les extraits de document actuels et à droite les propositions de modifications. Il conviendra par ailleurs de renuméroter en conséquence les planches présentant l'emplacement réservé « D3 ».

La figure ci-contre localise, pour information, l'insertion du T Zen 5 sur des extraits du plan de zonage. Ce plan inclus en traits rouges fins les limites d'élargissement des emplacements réservés au niveau de certaines voiries.

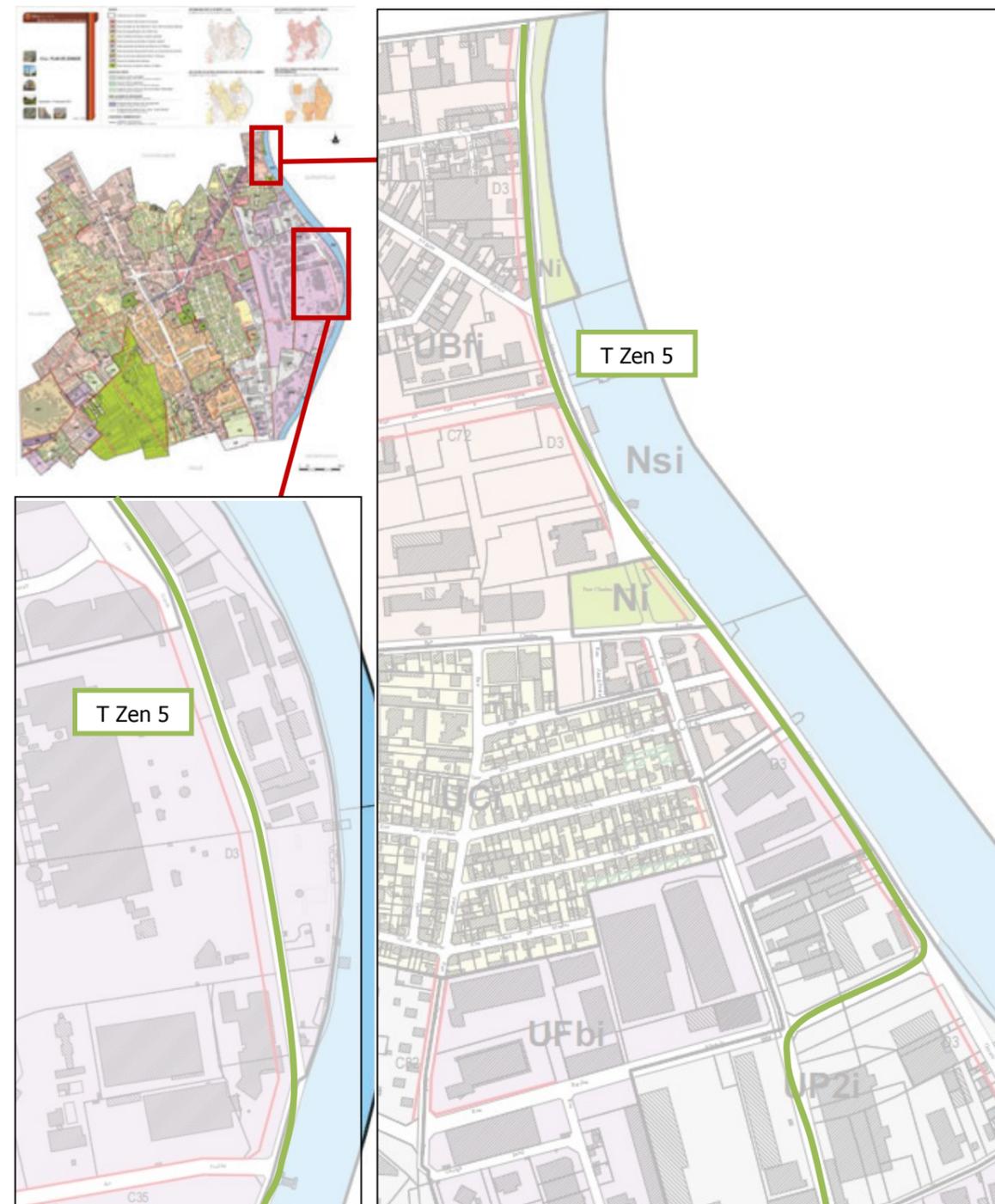


Figure 14 : Extrait du Plan de zonage du PLU de Vitry-sur-Seine

Liste des emplacements réservés avant modification

Révision du PLU de Vitry-sur-Seine

Annexe au règlement

2. - LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS POUR
VOIRIE -

Le numéro figurant dans la colonne de droite du tableau permet de localiser l'emplacement réservé sur le plan des emplacements réservés, la lettre indiquant le bénéficiaire de la réserve (C : commune, D : département, S : SNCF).

NUMERO	BENEFICIAIRE	VOIE CONCERNÉE		
C1	Commune	ARMANGOT	Paul	Rue
C2	Commune	BALZAC		Rue
C3	Commune	BEETHOVEN	Ludwig van	Rue
C4	Commune	BEL AIR	du	Rue
C5	Commune	BELLEVUE		Villa
C6	Commune	BELLINI		Voie
C7	Commune	BERLIOZ		Rue
C8	Commune	BOUCHARDON		Voie
C9	Commune	BROCA		Voie
C10	Commune	BROSSOLETTE	Pierre	Rue
C11	Commune	BUFFON		Voie
C12	Commune	CARPEAUX		Rue
C13	Commune	CARRE	Georges	Voie
C14	Commune	CARRIÈRES	des	Rue
C15	Commune	CAVELL	Edith	Rue
C16	Commune	CHARCOT		Voie
C17	Commune	CHOISY	de	Rue
C18	Commune	CHOPIN		Voie
C19	Commune	CONCORDE	de la	Rue
C20	Commune	COROT		Rue
C21	Commune	COULÉE VERTE		
C22	Commune	COYPEL		Voie
C23	Commune	COYSEVOX		Voie
C24	Commune	CRETTE	Louise Aglaé	Rue
C25	Commune	DALOU		Rue
C26	Commune	DALMER		Voie
C27	Commune	DELACROIX		Voie
C28	Commune	DELIBES		Voie
C29	Commune	DERRIEN	Eugène	Rue
C30	Commune	DIX HUIT JUN 1940 (prolongement)	du	Rue
C31	Commune	DONZETTI		Rue
C32	Commune	EGLANTIERS	des	Sentier
C33	Commune	FERRY	Jules	Rue
C34	Commune	FRANCE	de	Rue

Dossier d'approbation - 2013

4

Figure 15 : Extrait actuel

Liste des emplacements réservés après modification

Révision du PLU de Vitry-sur-Seine

Annexe au règlement

2. - LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS POUR
VOIRIE -

Le numéro figurant dans la colonne de droite du tableau permet de localiser l'emplacement réservé sur le plan des emplacements réservés, la ou les lettre(s) indiquant le bénéficiaire de la réserve (C : commune, D : département, S : SNCF, ST : STIF).

NUMERO	BENEFICIAIRE	VOIE CONCERNÉE		
C1	Commune	ARMANGOT	Paul	Rue
C2	Commune	BALZAC		Rue
C3	Commune	BEETHOVEN	Ludwig van	Rue
C4	Commune	BEL AIR	du	Rue
C5	Commune	BELLEVUE		Villa
C6	Commune	BELLINI		Voie
C7	Commune	BERLIOZ		Rue
C8	Commune	BOUCHARDON		Voie
C9	Commune	BROCA		Voie
C10	Commune	BROSSOLETTE	Pierre	Rue
C11	Commune	BUFFON		Voie
C12	Commune	CARPEAUX		Rue
C13	Commune	CARRE	Georges	Voie
C14	Commune	CARRIÈRES	des	Rue
C15	Commune	CAVELL	Edith	Rue
C16	Commune	CHARCOT		Voie
C17	Commune	CHOISY	de	Rue
C18	Commune	CHOPIN		Voie
C19	Commune	CONCORDE	de la	Rue
C20	Commune	COROT		Rue
C21	Commune	COULÉE VERTE		
C22	Commune	COYPEL		Voie
C23	Commune	COYSEVOX		Voie
C24	Commune	CRETTE	Louise Aglaé	Rue
C25	Commune	DALOU		Rue
C26	Commune	DALMER		Voie
C27	Commune	DELACROIX		Voie
C28	Commune	DELIBES		Voie
C29	Commune	DERRIEN	Eugène	Rue
C30	Commune	DIX HUIT JUN 1940 (prolongement)	du	Rue
C31	Commune	DONZETTI		Rue
C32	Commune	EGLANTIERS	des	Sentier
C33	Commune	FERRY	Jules	Rue
C34	Commune	FRANCE	de	Rue

Dossier d'approbation - 2013

4

Figure 16 : Extrait modifié



Liste des emplacements réservés avant modification

Révision du PLU de Vitry-sur-Seine

Annexe au règlement

C83	Commune	SCHUMANN		Voie
C84	Commune	SEMARD	Pierre	Rue
C85	Commune	SOMME	de la	Rue
C86	Commune	TAILLEFERRE	Germaine	Rue
C87	Commune	TIMBAUD	Jean-Pierre	Rue
C88	Commune	TORTUE		Rue
C89	Commune	TREMBLAY	Edouard	Rue
C90	Commune	TUILERIES	des	Sentier
C91	Commune	VAN LOO		Voie
C92	Commune	VARLIN	Eugène	Rue
C93	Commune	VERDI		Rue
C94	Commune	VERTE		Rue
C95	Commune	VOLTAIRE (prolongement)		Rue
C96	Commune	WAGNER		Voie
C97	Commune	WATTEAU		Rue
D1	Département	BARBUSSE	Henri	Avenue
D2	Département	FONTAINEBLEAU	de	Route
D3	Département	GUESDE	Jules	Quai
D4	Département	JAURÉS	Jean	Avenue
D5	Département	MOULIN DE SAQUET	du	Avenue
D6	Département	PELLETAN	Eugène	Avenue
D7	Département	ROUGET DE L'ISLE		Avenue
D8	Département	SALVADOR ALLENDE	du Président	Avenue
D9	Département	STALINGRAD	de	Boulevard
S1	SNCF	RER C		

Dossier d'approbation - 2013

6

Figure 17 : Extrait actuel

Liste des emplacements réservés après modification

Révision du PLU de Vitry-sur-Seine

Annexe au règlement

C83	Commune	SCHUMANN		Voie
C84	Commune	SEMARD	Pierre	Rue
C85	Commune	SOMME	de la	Rue
C86	Commune	TAILLEFERRE	Germaine	Rue
C87	Commune	TIMBAUD	Jean-Pierre	Rue
C88	Commune	TORTUE		Rue
C89	Commune	TREMBLAY	Edouard	Rue
C90	Commune	TUILERIES	des	Sentier
C91	Commune	VAN LOO		Voie
C92	Commune	VARLIN	Eugène	Rue
C93	Commune	VERDI		Rue
C94	Commune	VERTE		Rue
C95	Commune	VOLTAIRE (prolongement)		Rue
C96	Commune	WAGNER		Voie
C97	Commune	WATTEAU		Rue
D1	Département	BARBUSSE	Henri	Avenue
D2	Département	FONTAINEBLEAU	de	Route
D3	Département	GUESDE	Jules	Quai
D4	Département	JAURÉS	Jean	Avenue
D5	Département	MOULIN DE SAQUET	du	Avenue
D6	Département	PELLETAN	Eugène	Avenue
D7	Département	ROUGET DE L'ISLE		Avenue
D8	Département	SALVADOR ALLENDE	du Président	Avenue
D9	Département	STALINGRAD	de	Boulevard
S1	SNCF	RER C		
ST1	STIF	GUESDE	Jules	Quai

Dossier d'approbation - 2013

6

Figure 18 : Extrait modifié



Élément graphique de la liste des emplacements réservés, p138 avant modification.

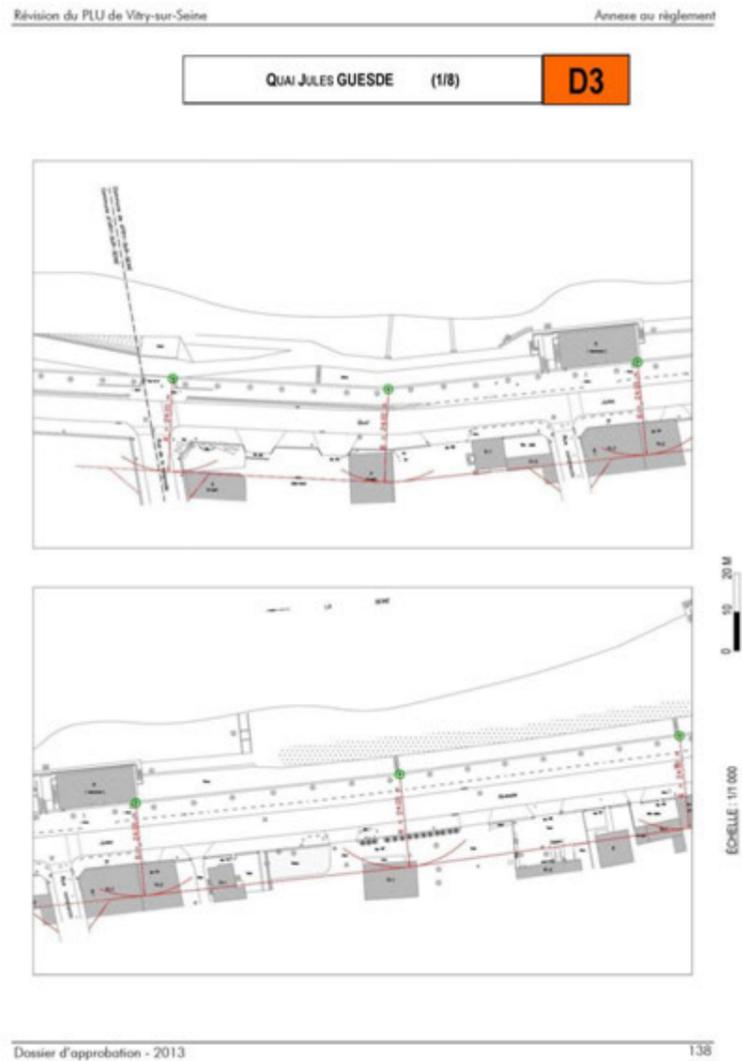


Figure 19 : Extrait d'élément graphique de la liste des emplacements réservés actuel

Élément graphique de la liste des emplacements réservés, p138 après modification de l'en-tête de page.

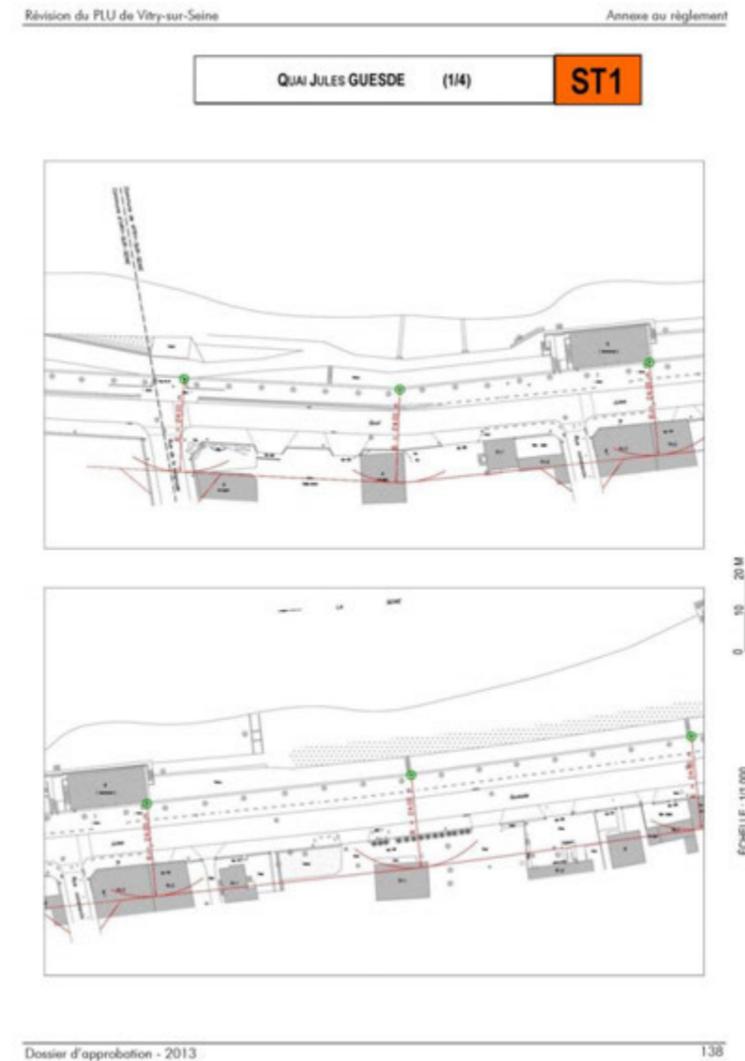


Figure 20 : Extrait d'élément graphique de la liste des emplacements réservés modifié

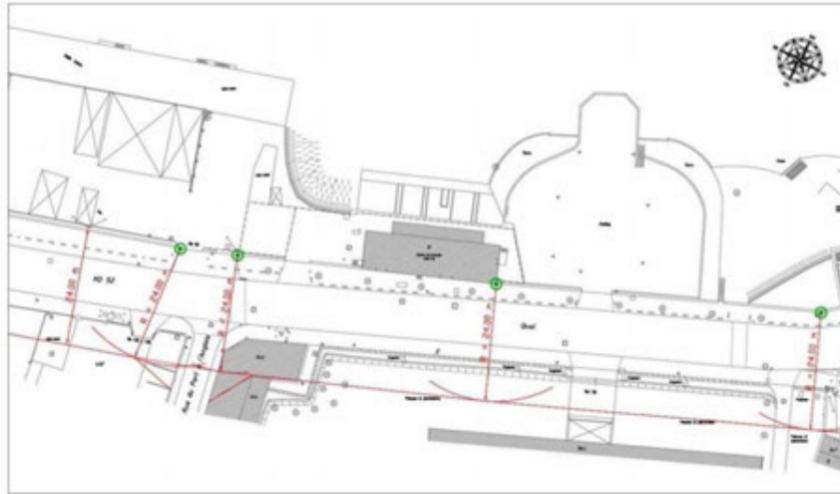
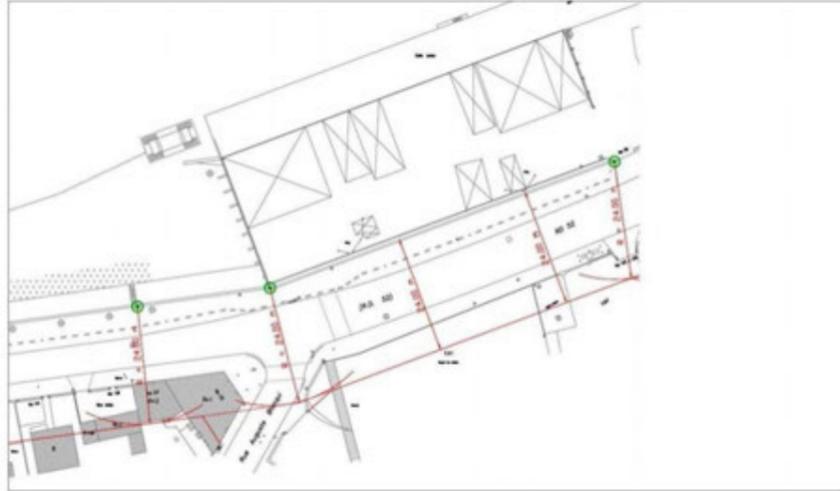


Élément graphique de la liste des emplacements réservés, p139 avant modification.

Élément graphique de la liste des emplacements réservés, p139 après modification de l'en-tête de page.

Révision du PLU de Vitry-sur-Seine Annexe au règlement

QUAI JULES GUESDE (2/8) **D3**



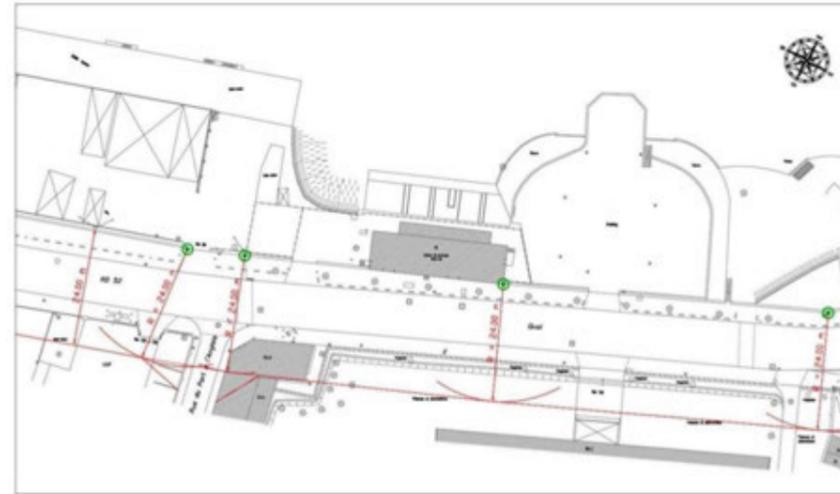
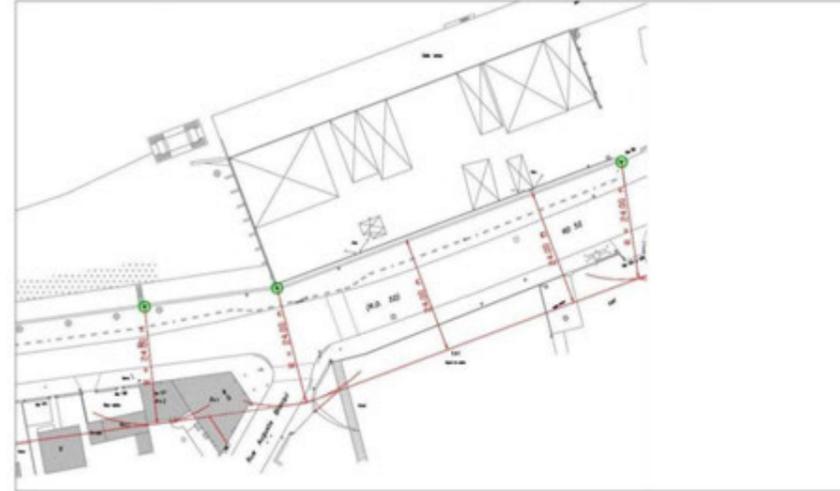
0 10 20 M

ÉCHELLE : 1/11 000

Dossier d'approbation - 2013 139

Révision du PLU de Vitry-sur-Seine Annexe au règlement

QUAI JULES GUESDE (2/4) **ST1**



0 10 20 M

ÉCHELLE : 1/11 000

Dossier d'approbation - 2013 139

Figure 21 : Extrait d'élément graphique de la liste des emplacements réservés actuel

Figure 22 : Extrait d'élément graphique de la liste des emplacements réservés modifié

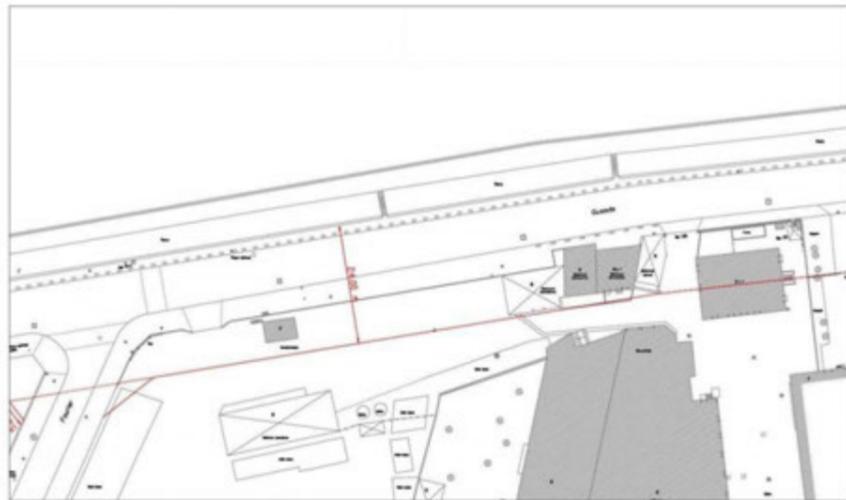
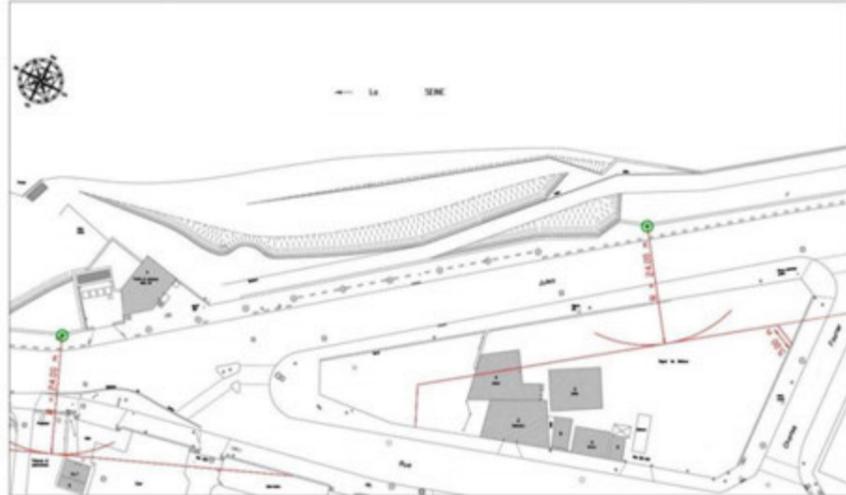


Élément graphique de la liste des emplacements réservés, p140 avant modification.

Élément graphique de la liste des emplacements réservés, p140 après modification de l'en-tête de page.

Révision du PLU de Vitry-sur-Seine Annexe au règlement

QUAI JULES GUESDE (3/8) **D3**



0 10 20 M

ÉCHELLE : 1/11 000

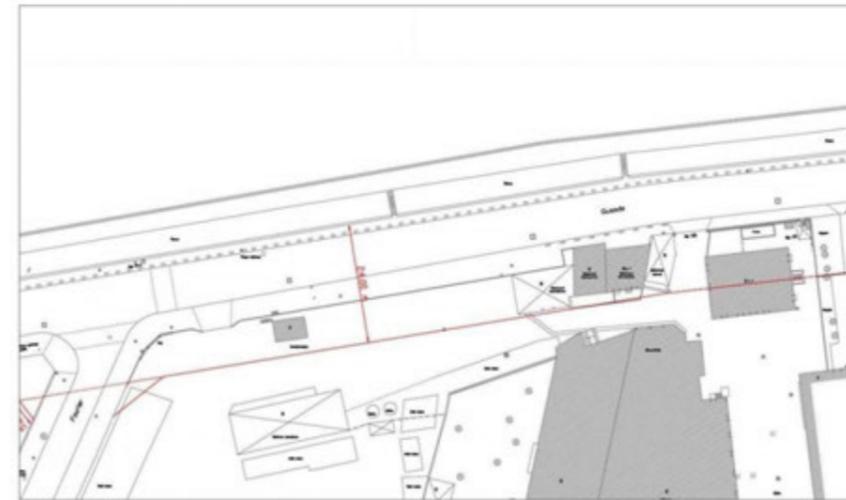
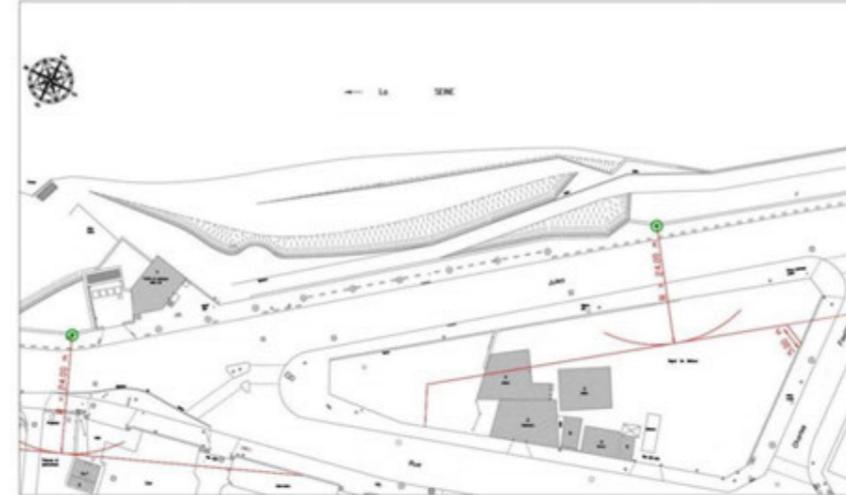
Dossier d'approbation - 2013

140

Révision du PLU de Vitry-sur-Seine

Annexe au règlement

QUAI JULES GUESDE (3/4) **ST1**



0 10 20 M

ÉCHELLE : 1/11 000

Dossier d'approbation - 2013

140

Figure 23 : Extrait d'élément graphique de la liste des emplacements réservés actuel

Figure 24 : Extrait d'élément graphique de la liste des emplacements réservés modifié

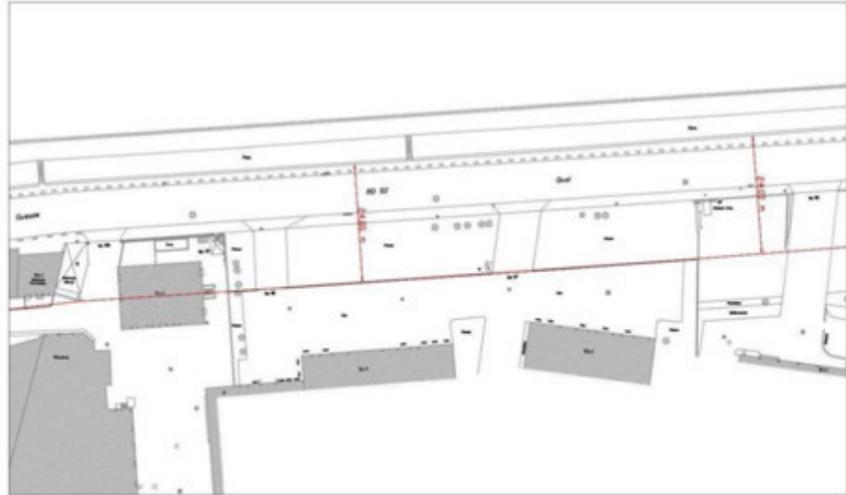


Elément graphique de la liste des emplacements réservés, p141 avant modification.

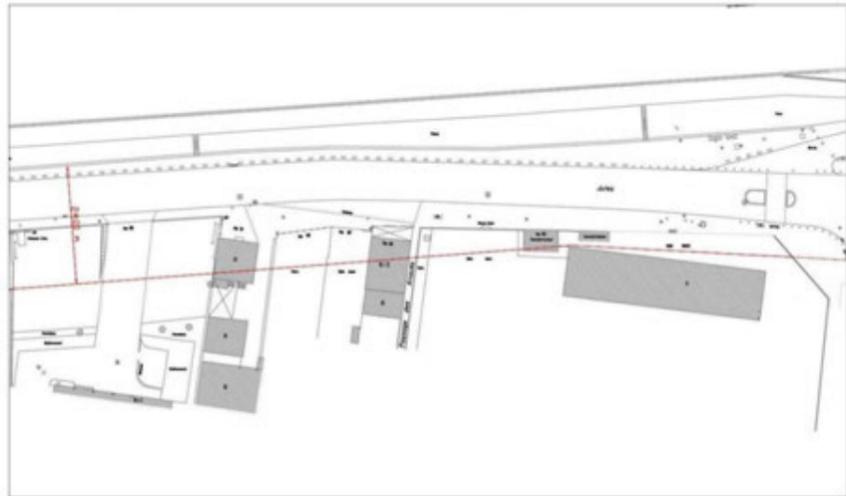
Elément graphique de la liste des emplacements réservés, p141 après modification de l'en-tête de page.

Révision du PLU de Vitry-sur-Seine Annexe au règlement

QUAI JULES GUESDE (4/8) **D3**



0 10 20 M

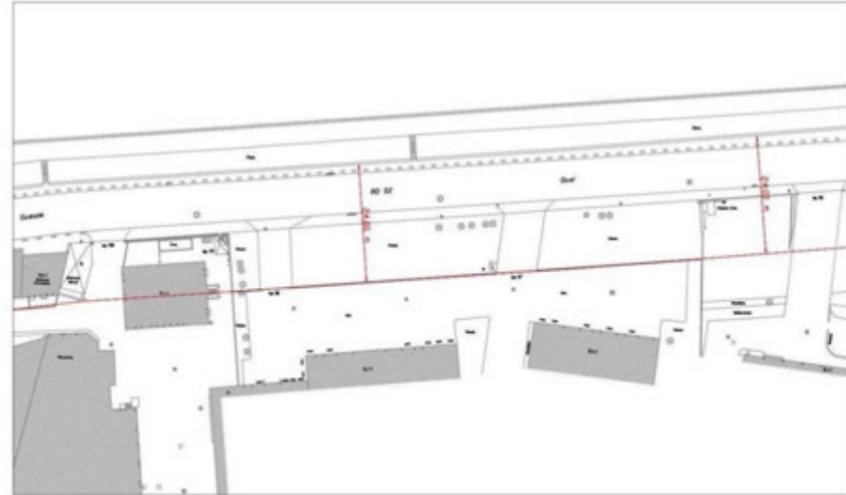


ÉCHELLE : 1/11 000

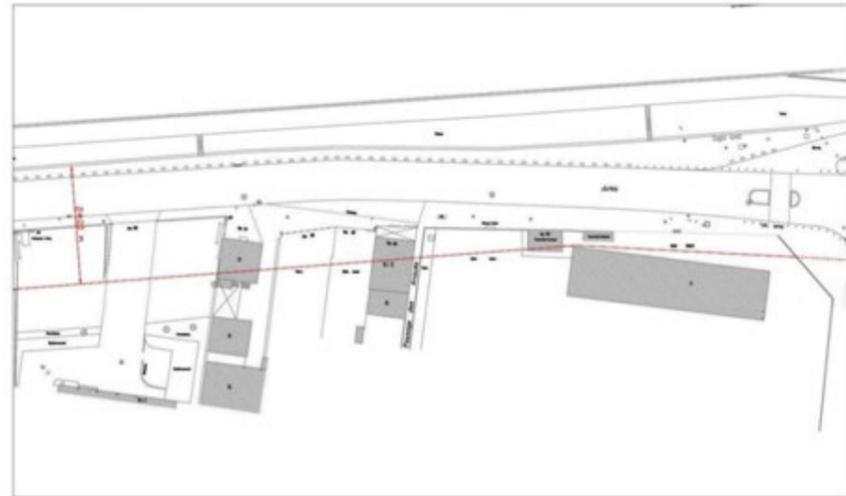
Dossier d'approbation - 2013 141

Révision du PLU de Vitry-sur-Seine Annexe au règlement

QUAI JULES GUESDE (4/4) **ST1**



0 10 20 M



ÉCHELLE : 1/11 000

Dossier d'approbation - 2013 141

Figure 25 : Extrait d'élément graphique de la liste des emplacements réservés actuel

Figure 26 : Extrait d'élément graphique de la liste des emplacements réservés modifié



5.4. MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN DE ZONAGE DE VITRY-SUR-SEINE

5.4.1. LEGENDE

La légende ne nécessite aucune modification.

ZONES	
	Limite de zone ou de secteur
	Zone du centre-ville ancien et nouveau
	Zone d'entrée de ville Rd5 Nord / Sud, Rd7 et secteur Blanqui
	Zone de requalification de la RD5 Sud
	Zone d'habitat individuel et petits collectifs
	Zone de grands ensembles d'habitat collectif
	Sites d'activités des Bords de Seine et du Plateau
	Zone de grands équipements dans un environnement arboré
	Zone du domaine départemental A. Chérioux
	Zones de projets des Ardoines
	Zone de parcs et jardins publics, la Seine
ESPACES VERTS	
	Espaces verts à protéger au titre de l'article L123-1-5,7° du code de l'urbanisme
	Coeurs d'îlot à préserver au titre de l'article R123-11 j du code de l'urbanisme
	Espaces verts communs des ensembles résidentiels au titre du code de l'urbanisme
EMPLACEMENTS RÉSERVÉS au titre de l'article L 123-5,8° du code de l'urbanisme	
	Emplacement réservé pour équipement (se référer à la pièce n°4.2.a du PLU)
	Emplacement réservé pour voirie : tracé indicatif (se référer à la pièce n°4.2.a du PLU)
LINÉAIRES COMMERCIAUX	
	Linéaires commerciaux (cf titre 1 du règlement écrit pièce n°4.1 du PLU)

Figure 27 : Extrait de la légende du plan de zonage de Vitry-sur-Seine

5.4.1. LE PLAN DE ZONAGE

Sur le « Plan de zonage » du PLU de Vitry-sur-Seine, l'ER « D3 » est modifié de l'extrémité nord de la commune à la rue Berthie Albrecht.

Les cartographies suivantes présentent donc :

- > à gauche, le plan de zonage actuel ;
- > à droite, la proposition de plan de zonage modifié avec le remplacement de l'affectation « D3 » par l'affectation « ST1 » sur certaines parties.



Plan de zonage avant modification

Plan de zonage après modification

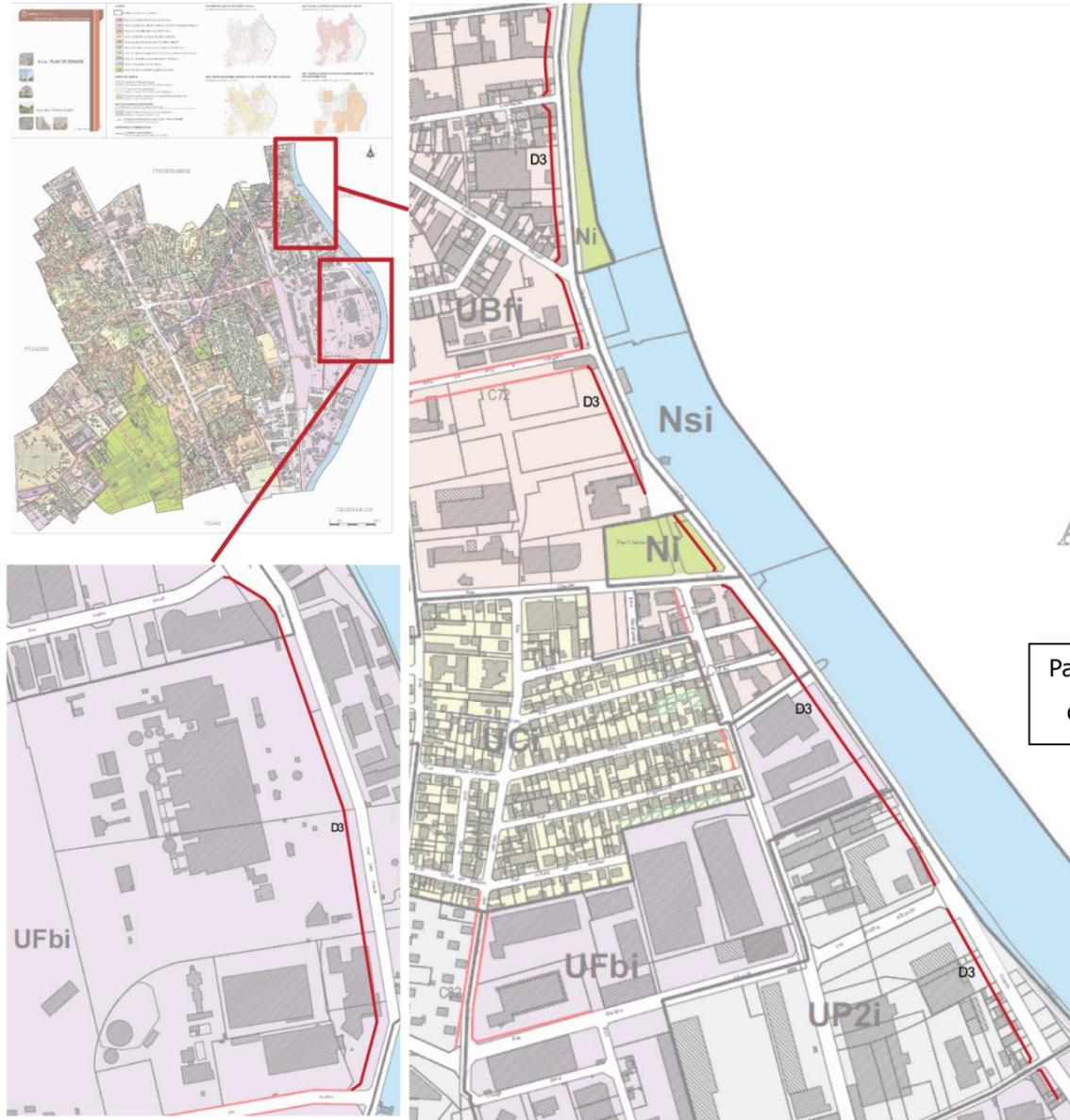


Figure 28 : Extrait du plan de zonage actuel

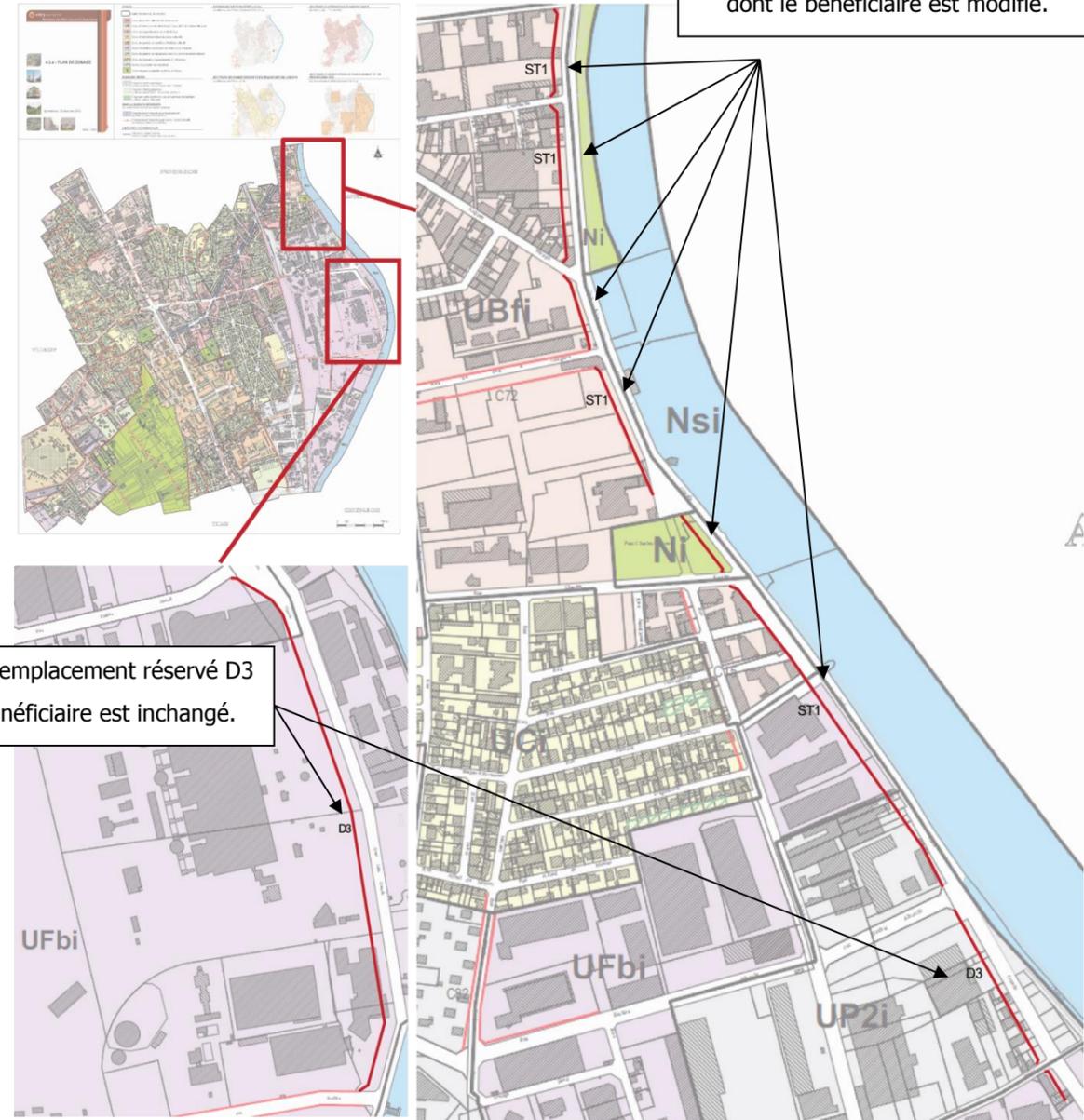
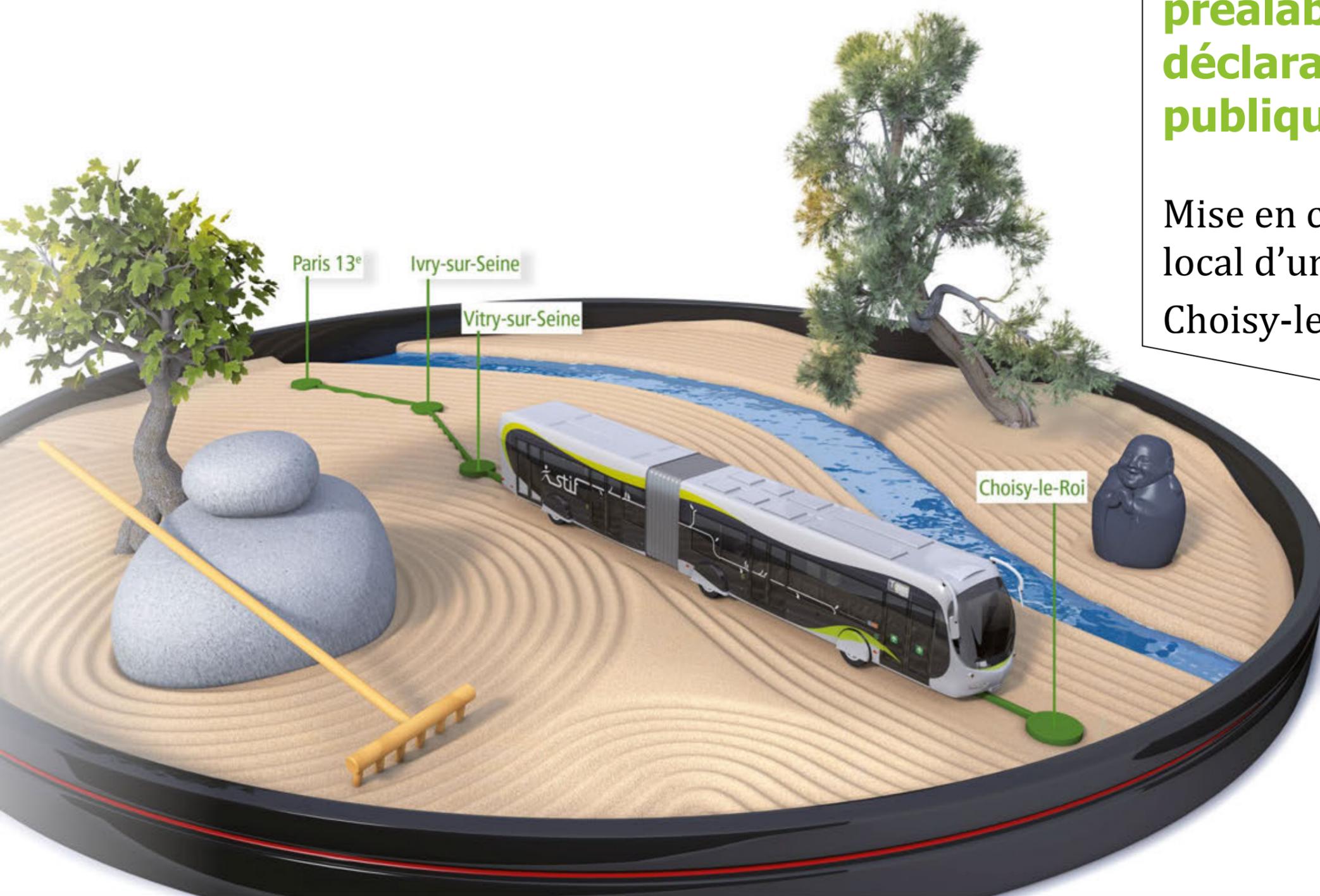


Figure 29 : Figure 30 : Extrait du plan de zonage modifié



**Dossier d'enquête
préalable à la
déclaration d'utilité
publique**

Mise en compatibilité du plan
local d'urbanisme de
Choisy-le-Roi



SOMMAIRE DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE CHOISY-LE-ROI

1. OBJET DU DOSSIER	45
2. LES ASPECTS REGLEMENTAIRES CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE : ARTICLES DU CODE DE L'URBANISME.....	46
2.1. PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME	46
2.2. PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CHOISY-LE-ROI.....	47
2.3. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE (ARTICLES L. 104- 1 ET R. 104-1 DU CODE DE L'URBANISME).....	47
3. PRESENTATION DE L'OPERATION	49
3.1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET	49
3.2. IMPACTS POTENTIELS PRESENTIS AU NIVEAU DE CHOISY-LE-ROI	60
4. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME	61
4.1. COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE	61
4.2. COMPATIBILITE AVEC LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ÎLE-DE-FRANCE	62
4.3. COMPATIBILITE AVEC LE SCOT	62
4.4. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE GESTION DES EAUX	62
4.5. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE CHOISY-LE-ROI.....	64
5. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CHOISY LE ROI AVEC LE T ZEN 5.....	67
5.1. CADRAGE PREALABLE	67
5.2. MISE EN COMPATIBILITE DU REGLEMENT	67



1. OBJET DU DOSSIER

Le dossier présente la mise en compatibilité du PLU de Choisy-le-Roi, dans le cadre de la réalisation du projet T Zen 5 entre la station « Grands Moulins », au sein du quartier Masséna à Paris (13^{ème} arrondissement) et la station « Régnier-Marcailloux », au droit de la jonction entre les avenues du Lugo et du 8 mai 1945, à Choisy-le-Roi.

La procédure de mise en compatibilité du PLU est réalisée dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de T Zen 5 sous Maîtrise d'Ouvrage du STIF.

Ce projet traverse 4 communes situées dans les départements de Paris et du Val-de-Marne. Il s'agit des communes de Paris 13^{ème}, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi.

Les documents d'urbanisme de chaque commune ont été analysés afin de savoir si le projet était compatible avec ces derniers. A l'issue de cette analyse, il apparaît que les communes de Paris et Ivry-sur-Seine ne nécessitent pas de mise en compatibilité.

En effet :

- > concernant la commune de Paris : le rapport de présentation, le PADD et les orientations d'aménagement et de programmation du PLU de Paris ne citent pas de ligne de bus en particulier mais présentent plutôt les lignes de métro et tramways (lignes 14, 11, T2, etc.) ainsi que la volonté générale de développer et optimiser les transports en commun (dont les bus et notamment ceux en site propre) :

PADD, p.8 : « La Ville entend contribuer de façon très active au développement d'une offre de transports publics attractifs et accessibles à tous. La politique régionale en matière de transports publics a été définie par le Plan de Déplacements Urbains de la Région d'Ile-de-France (P.D.U.I.F.). Dans ce cadre, en concertation avec l'ensemble de ses partenaires, Paris souhaite promouvoir les transports alternatifs à l'automobile et l'accessibilité satisfaisante de tous les territoires.

[...]

- La création, à plus long terme, de nouvelles lignes de transport en commun en site propre, comme celle qui relierait les grandes gares parisiennes.
- L'adaptation du réseau des lignes de bus permettant une meilleure imbrication des lignes

desservant Paris et la banlieue et évitant les ruptures de charge aux Portes de Paris. »

Par ailleurs, les documents du PLU (pièces graphiques, règlement, annexes) ne présentent pas de contraintes pour le projet T Zen 5.

- > concernant la commune d'Ivry-sur-Seine : le rapport de présentation, le PADD et les orientations d'aménagement et de programmation du PLU de Paris citent clairement le T Zen 5

Rapport de présentation, p.159 :

« Trois projets majeurs de transports collectifs sont en cours d'étude à horizon 2020 :

- le projet de tramway Paris Orly (TPO) sur la RD5 ;
- le projet de transport en commun en site propre **T-ZEN 5 « Vallée de la Seine »** »

PADD, p.24 :

« Soutenir les différents projets de restructuration et de développement des transports collectifs (amélioration de la fréquence du RER C, prolongement de la ligne 10 du métro, **T-ZEN 5 « Vallée de la Seine »**, Tramway Paris Orly ...) ; favoriser le transport (en commun et de marchandises) par voie fluviale ; »

Par ailleurs, les documents du PLU (pièces graphiques, règlement, annexes) ne présentent pas de contraintes pour le projet T Zen 5.

Ce sont donc au total deux mises en compatibilité des documents d'urbanisme qui sont prévues au titre du projet T Zen 5, soit pour les communes de Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi.

Conformément aux articles L. 123-14-2 et suivants ainsi que les articles R. 123-23-1 et suivants du code de l'urbanisme (remplacés au 1^{er} janvier 2016 par les articles L. 153-54 et suivants ainsi que les articles R. 153-13 et suivants du code de l'urbanisme), la commune de Choisy-le-Roi est couverte par un Plan Local d'Urbanisme (PLU), approuvé le 10 octobre 2012. Ce PLU est donc le document en vigueur et est applicable pour toutes les autorisations d'urbanisme depuis le 17 novembre 2012. Il a fait l'objet d'une mise en compatibilité conséquemment à l'arrêté de déclaration d'utilité publique du projet T9 en date du 2 février 2015 et fait actuellement l'objet d'une modification, dont l'enquête publique s'est déroulée du 4 mai au 4 juin 2015.



Cette modification vise notamment à permettre la réalisation d'un programme urbain dans le cadre du projet Fonderie Fine. Ce projet vise notamment la construction de 5000 m² d'activités et commerces, d'environ 100 logements aidés, entre 250 et 300 logements en accession et des résidences spécifiques.

Cette modification simplifiée n'a aucune incidence sur le projet de T Zen 5 dans la mesure où elle ne concerne pas les dispositions visées par la présente mise en compatibilité.

Le projet T Zen 5 n'est pas compatible avec le règlement du PLU en vigueur de la commune de Choisy-le-Roi.

La procédure de mise en compatibilité du PLU de Choisy-le-Roi est donc nécessaire, en application des articles L. 153-54 et suivants ainsi que des articles R. 153-13 et suivants du code de l'urbanisme et de l'article L. 122-5 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique.

2. LES ASPECTS REGLEMENTAIRES CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE : ARTICLES DU CODE DE L'URBANISME

Les dispositions des articles L. 153-54 et suivants et R. 153-13 et suivants du Code de l'Urbanisme, liées à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, sont explicitées ci-après.

2.1. PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Conformément à l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, « Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. » (procédure de mise en comptabilité).

Les dispositions pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme font l'objet de dossiers de mise en compatibilité, joints au présent dossier d'enquête publique (Pièce I). Ces derniers concernent les communes de Vitry-sur-Seine et de Choisy-le-Roi. Ils ont été établis en concertation avec les communes, ceci dans l'objectif de préparer la réunion d'examen conjoint organisée par le Préfet du



Val-de-Marne (avant l'enquête publique), prévue aux articles L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme.

Le préfet contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet.

2.2. PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CHOISY-LE-ROI

La procédure prévue aux articles L.153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme relève exclusivement de la compétence de l'Etat.

Le préfet coordonnateur apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique de l'opération projetée, la compatibilité des dispositions des documents d'urbanisme avec l'opération.

Quatre grandes étapes jalonnent la procédure.

2.2.1. L'EXAMEN CONJOINT PAR LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES AVANT L'OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU avec la Déclaration d'Utilité Publique doivent avoir fait l'objet d'un examen conjoint de :

- > L'Etat ;
- > La commune ;
- > L'Etablissement Public de Coopération Intercommunal chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), lorsqu'il existe ;
- > La région ;
- > Le département ;
- > L'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains ;
- > Les chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture).

Sont également consultés, pour avis, les organismes compétents en cas de réduction des espaces agricoles ou forestiers ou d'atteinte à la valeur agronomique, biologique ou économique en zone

agricole protégée (Chambre d'Agriculture, centre régional de la propriété forestière...) et, à leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.

A l'issue de cet examen conjoint est dressé un procès-verbal, pièce du dossier d'enquête d'utilité publique (annexe 6 du dossier d'enquête publique).

2.2.2. L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique de cette opération et sur la mise en compatibilité des PLU des communes concernées dès lors que cette opération ne serait pas compatible avec les dispositions de ces plans.

2.2.3. L'AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis au Conseil Municipal.

Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. A défaut, ce dernier est considéré comme favorable.

2.2.4. LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Dès lors que celle-ci est prononcée, la Déclaration d'Utilité Publique de l'opération emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU.

2.3. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE (ARTICLES L. 104-1 ET R. 104-1 DU CODE DE L'URBANISME)

La présente mise en compatibilité du PLU de la commune de Vitry-sur-Seine n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre des articles L. 104-1 et suivants et R. 104-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

En effet, le dossier d'enquête ayant été soumis à l'autorité environnementale avant le 1^{er} janvier 2016, l'évaluation environnementale était obligatoire dès lors que la procédure répondait aux deux conditions



cumulatives suivantes tenant d'une part à la nature du PLU et d'autre part aux évolutions du PLU envisagées :

- > En fonction de la nature du PLU :
 - PLU intercommunal comprenant les dispositions d'un SCOT ou tenant lieu de plan de déplacements urbains ;
 - PLU comprenant en tout ou partie un site Natura 2000 ou permettant la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;
 - PLU couvrant le territoire d'au moins une commune littorale ;
 - PLU intercommunal qui tient lieu de plans de déplacements urbains mentionnés à l'article L. 1214-1 du code des transports.
- > En fonction des évolutions du PLU envisagées :
 - Changement des orientations définies par le PADD ;
 - Réduction d'un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
 - Réduction d'une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels ;
 - Évolution de nature à induire de graves risques de nuisance.

Compte tenu, d'une part, de la distance importante entre la commune et la zone Natura 2000 la plus proche (Zone de Protection Spéciale (ZPS) FR 1112013 « Sites de Seine Saint Denis » localisée à 6 km au nord-est du projet) et d'autre part, des conditions requises concernant le PLU pour l'élaboration d'une évaluation environnementale, cette dernière ne semble pas nécessaire.

La partie 11 de l'étude d'impact « Evaluation des incidences Natura 2000 » détaille en outre les conclusions sur l'absence d'incidence du projet sur les zones Natura 2000.



3. PRESENTATION DE L'OPERATION

3.1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET

3.1.1. LE PROJET DE TCSP « VALLEE DE LA SEINE »

Du 13ème arrondissement de Paris à Choisy-le-Roi, en passant par Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine, les territoires compris entre les voies ferrées et la Seine connaissent de profondes mutations. Les zones industrielles se redéveloppent pour laisser place à de nouveaux quartiers urbains mixtes, composés d'activités de production, de logements, de bureaux et d'équipements, induisant également une recomposition de la trame viaire et une réflexion sur les nouveaux besoins de déplacements qui en découlent.

Dans ce cadre, l'association « Seine-Amont Développement »² (ASAD remplacée aujourd'hui par la Communauté d'Agglomération de la Seine Amont) s'attachait à répondre à la question du désenclavement du territoire et à sa redynamisation économique et urbaine.

Pour ce faire, il était adopté une approche associant les enjeux de transports aux enjeux de projets d'aménagement du territoire. Une étude de portage (2005) traitant d'un **transport en commun entre la bibliothèque nationale de France et les Ardoines** se basait notamment sur trois principes essentiels :

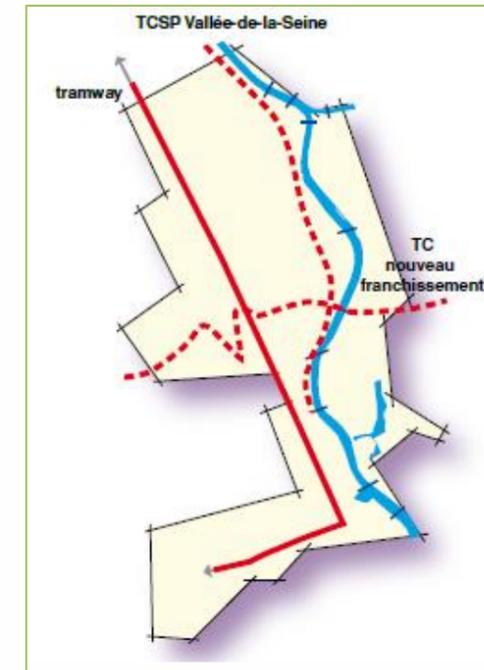
- > la desserte efficace d'un territoire conditionne son développement ;
- > l'offre de services que représente un transport en commun relève aussi des bonnes conditions d'accueil de toute nouvelle implantation et arrivants (logements, activités, etc.) ;
- > une approche permettant un développement durable du territoire et favorisant le report modal.

Cette volonté de desserte a été retranscrite dans les documents de planification tels que le SDRIF, le Plan de Déplacements Urbain de la Région Ile de France (PDUIF), le Schéma Directeur d'Aménagement du Val de Marne (SDA), le Plan de Déplacement du Val de Marne (PDVM) qui font état de l'opportunité de créer une ligne le long de la Seine et de desservir de futures centralités.

² L'association Seine-Amont Développement est une intercommunalité de projet regroupant 5 communes du Val-de-Marne : Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Orly, Alfortville et Vitry-sur-Seine

Après l'étude de portage, le projet de territoire de l'ASAD de 2007 **présenta schématiquement le tracé d'un TCSP alors dénommé « Vallée de la Seine » entre la Bibliothèque François Mitterrand à Paris, et le pôle de Choisy**. Il identifiait ce transport en commun comme structurant afin de desservir le territoire situé en rive gauche de la Seine où se concentraient et se concentrent encore les plus grands enjeux de développement.

La mise en œuvre du projet de Vallée de la Seine s'avérait toutefois complexe, dans le sens où ce dernier s'inscrivait dans des temporalités différentes, relevait de nombreux maîtres d'ouvrages et était lié à d'autres projets majeurs.



Par la suite, une étude de la desserte en transports collectifs de Seine Amont Nord, menée par le STIF entre 2008 et 2009, a permis l'identification des besoins, la réalisation des premières études d'insertion, l'analyse multicritères des scénarios et l'évolutivité d'une ligne de transport sur ce secteur.

Des scénarios recherchant la desserte des principaux pôles de transport de la Seine-Amont ont été analysés avec la création d'une ligne Nord-Sud entre la Bibliothèque nationale de France et la gare de Choisy desservant la gare d'Ivry-sur-Seine, la place Gambetta, la gare de Vitry-sur-Seine et la gare des Ardoines et une ligne Est-Ouest, entre la RD5 et le RER D desservant la gare des Ardoines et le RER D au Vert de Maison ou la nouvelle gare à Pompadour. Ces scénarios prenaient également en compte les localisations potentielles des futures stations Arc Express (ancienne dénomination du Grand Paris Express dans le Val de Marne).

A partir de l'ensemble de ces éléments, aucun des scénarios étudiés ne s'est distingué par rapport aux autres.

Il a donc été proposé un scénario concluant à l'intérêt de mettre en place un schéma de TCSP complémentaire au réseau lourd en Seine Amont, constitué :

- > **D'un TCSP Nord-Sud de Bibliothèque François Mitterrand (BFM) aux Ardoines passant entre la Seine et le RER C (futur T Zen 5) ;**



- > D'une liaison forte Est-Ouest assurant une desserte locale ou de rabattement complémentaire à Arc Express, s'appuyant sur une portion de site propre reliant au moins le RER C et le RER D avec une nouvelle traversée de Seine.

Cette étude souffrait du manque de données relatives aux projets urbains notamment aux Ardoines ainsi que du choix de la localisation des stations du projet de Grand métro en rocade. Ce sont finalement les choix urbains envisagés aux Ardoines et figurant aujourd'hui dans le plan directeur des Ardoines centre, approuvé en 2014 et porté par l'établissement public d'aménagement d'Orly-Rungis-Seine-Amont (EPA ORSA), qui favorisent l'insertion au droit du futur pôle multimodal des Ardoines de ce Transport en commun dorénavant identifié comme le T Zen 5 au Plan des déplacements urbains d'Île-de-France 2014 et au Schéma Directeur Régional d'Île-de-France 2013 (documents présentés par la suite).

3.1.2. OBJECTIFS DU PROJET

Ce projet représente une réponse au développement et à la croissance des besoins en déplacements à l'échelle de l'Île-de-France, notamment dans les relations de banlieue à banlieue mais, également dans les relations banlieue à Paris dans le cas spécifique du T Zen 5. Il a pour objectif de créer une liaison majeure de transport en commun entre plusieurs communes et de participer ainsi à la synergie entre les pôles générateurs existants et à venir.

Le projet de T Zen 5 répond aux objectifs suivants :

- > offrir une liaison structurante pour le territoire complémentaire au réseau ferré ;
- > développer une offre de transport fiable, capacitaire, accessible et confortable permettant de limiter le développement de la voiture particulière ;
- > accompagner le fort développement urbain du secteur dans le respect des enjeux actuels d'usage de la voirie (itinéraires cyclables et cheminements piétons lisibles et sécurisés, stationnements vélos, etc.) et des enjeux d'intégration urbaine (aménagement d'espaces publics de qualité) ;
- > desservir les grands pôles de développement actuels et futurs du territoire ;
- > participer au développement économique en desservant les entreprises déjà implantées et contribuer à l'attractivité du territoire pour les futures entreprises.

3.1.3. LE T ZEN 5

Le projet, objet du présent dossier, consiste en la réalisation d'une ligne de bus à haut niveau de service, le T Zen 5 entre Paris – station Bibliothèque François Mitterrand et Choisy-le-Roi – station Régnier Marcailloux sur le territoire de Seine Amont. La ligne en projet, d'une longueur de 9,5 km, composée de 19 stations, dessert les communes de Paris, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi sur les départements de Paris et du Val-de-Marne.

Le T Zen 5 est un mode de transport apparu sous l'initiative du STIF et dont le nom et l'identité visuelle sont entérinés par le Conseil du STIF le 7 octobre 2009. Le T Zen répond pleinement aux objectifs fixés dans la mesure où il constitue un mode de transport routier innovant alliant la fiabilité du tramway à une efficacité économique optimisée, qui lui permet de s'adapter aux différentes configurations locales.



Figure 31 : T Zen 1 Sénart-Corbeil
Source : www.tzen.com

Dans l'objectif de développer et sécuriser les itinéraires cyclables le long du tracé du T Zen 5, des aménagements cyclables sont proposés sur les parties en site propre nouvellement créées.

Le T Zen 5 nécessite, en outre, la réalisation d'un site de maintenance et de remisage (SMR) où seront réalisées les opérations d'entretien, de nettoyage, de réparation et de garage des bus. Ce site est installé à Choisy-le-Roi au sud de la bretelle de sortie de l'A86, entre l'avenue du Lugo et la voie des Roses.

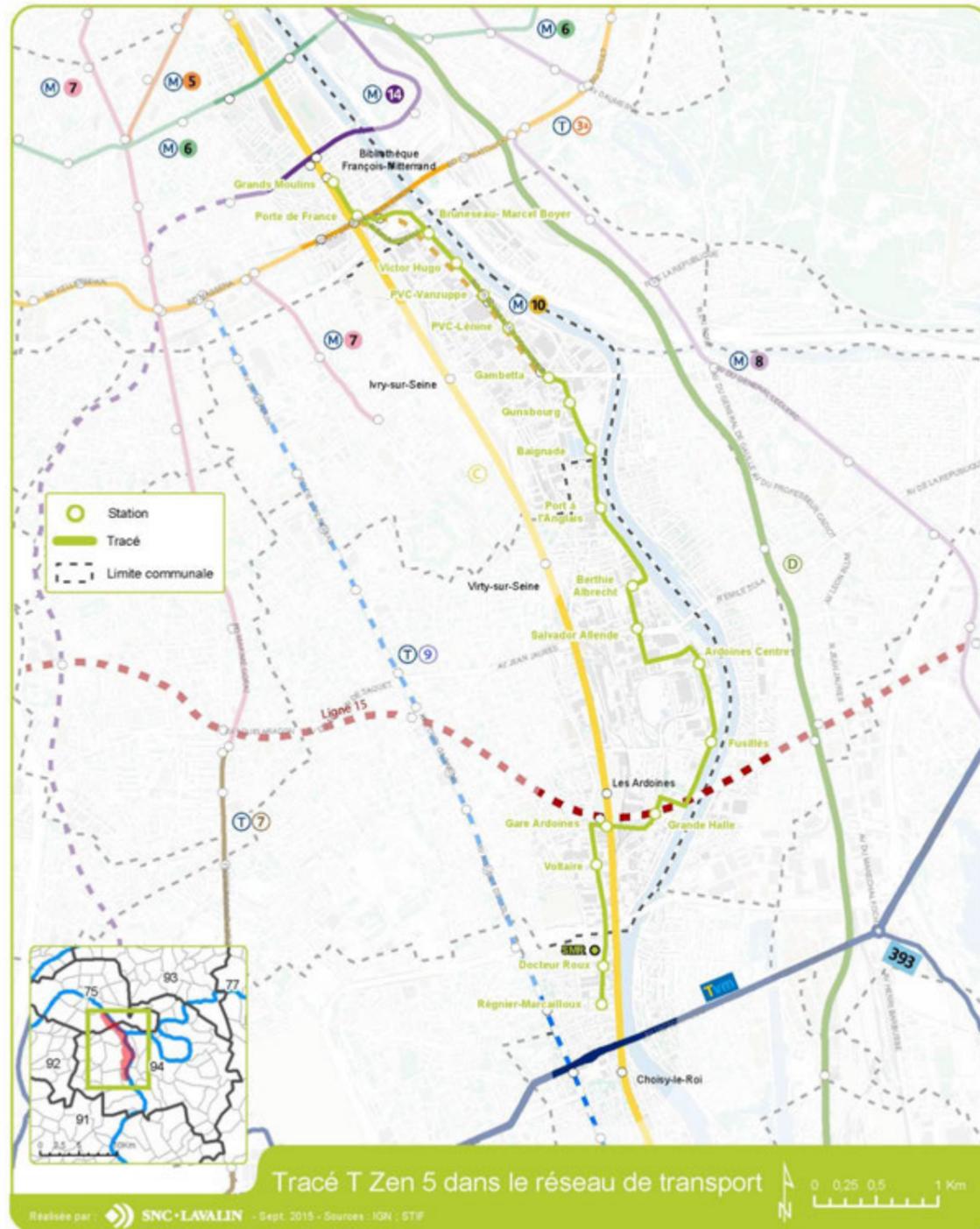


Figure 32 : Tracé du T Zen 5

3.1.4. TRACE

Le tracé du T Zen 5 présente les caractéristiques exposées ci-dessous. A noter que le nom des stations et l'interconnexion avec les lignes de bus pourront être amenés à évoluer selon les choix ultérieurs et la restructuration du réseau de bus retenue.

- > Le terminus nord à la station dite « **Grands Moulins** » de la ligne est localisé sur l'avenue de France à Paris, au niveau du carrefour avec la rue des Grands Moulins.
Desserte : Cette localisation permet une correspondance avec la ligne de RER C et la ligne 14 du métro, à la station « Bibliothèque François Mitterrand ». Elle permet également la desserte des pôles universitaires ainsi que de bureaux et de logements récemment construits dans le cadre de l'opération Paris Rive Gauche.
- > Sur l'avenue de France, la circulation générale est maintenue à 2x1 voie. La plateforme du T Zen est implantée entre le terre-plein central et la chaussée en section courante et côté trottoir en station. Une bande multi-usages dont les fonctions seront définies ultérieurement par la Ville de Paris, est offerte aux limites externes des chaussées longeant le trottoir sud (côté voie ferrée).
- > Au niveau de la Porte de France, une station « **Porte de France** » est proposée afin d'offrir une correspondance optimisée avec le tramway T3a circulant sur les Maréchaux (arrêt Avenue de France).
Desserte : Elle dessert globalement les mêmes types de sites que la station Grands Moulins, dont les activités de l'avenue de France ainsi que l'urbanisation future du secteur Bruneseau et l'école d'architecture.
- > Le T Zen 5 entre ensuite dans le secteur Bruneseau de l'opération Paris Rive Gauche, actuellement en travaux. Sur un site à l'articulation entre Ivry et Paris, marqué par les grandes infrastructures routières et ferroviaires, l'objectif sur ce secteur est de développer un nouveau quartier mixte marqué par la présence d'immeubles de grande hauteur de part et d'autre du périphérique et de créer une nouvelle trame viaire assurant des liens renforcés entre Paris Rive Gauche et Ivry-sur-Seine. Dans le secteur Bruneseau, l'itinéraire du T Zen 5 est dissocié. Ainsi, il circulera dans le sens nord-sud via la rue Bruneseau et dans le sens sud-nord via le quai d'Ivry et la rue Jean-Baptiste Berlier, puis en empruntant le boulevard des Maréchaux sur une courte section pour rejoindre l'avenue de France.

Sur la commune d'Ivry-sur-Seine, le T Zen 5 s'insère sur un aménagement réalisé par anticipation par le Conseil départemental du Val-de-Marne et la SADEV94 dans le cadre des opérations de requalification de la RD19 d'une part, et de réalisation de la ZAC Ivry Confluences d'autre part. Le



T Zen 5 empruntera l'itinéraire suivant : quai Marcel Boyer, boulevard Paul Vaillant Couturier, Voie Ciblex et enfin le Cours Sud, ces deux dernières voies étant des voies nouvelles créées dans le cadre de la ZAC Ivry Confluences.

7 stations sont prévues sur ce linéaire :

- **Bruneseau – Marcel Boyer** : Elle se situe juste au sud de la jonction entre le quai d'Ivry et la rue Bruneseau au niveau de l'emplacement actuel du point d'arrêt de la ligne de bus 325.

Desserte : Elle permet la desserte des activités de cimenterie, le complexe commercial (cinéma, commerces, restaurants) ainsi que des bureaux et autres activités économiques situés sur le quai Marcel Boyer ou sa rue parallèle, la rue François Mitterrand.

- **Victor Hugo** : Elle se situe à l'intersection entre la rue Victor Hugo et le quai Marcel Boyer.

Desserte : A l'instar de la station Bruneseau – Marcel Boyer, elle permet la desserte des activités économiques et des bureaux du secteur (siège FNAC, bâtiment Le Partitio, siège E. Leclerc, etc.).

- **PVC – Vanzuppe** : Elle se situe à l'intersection de la rue Jules Vanzuppe et du boulevard Paul Vaillant Couturier (PVC).

Desserte : Elle permet la desserte du centre commercial quais d'Ivry, des bureaux du bâtiment Atrium, d'activités de loisirs (centre d'activités Parivry), d'un hôtel, etc.

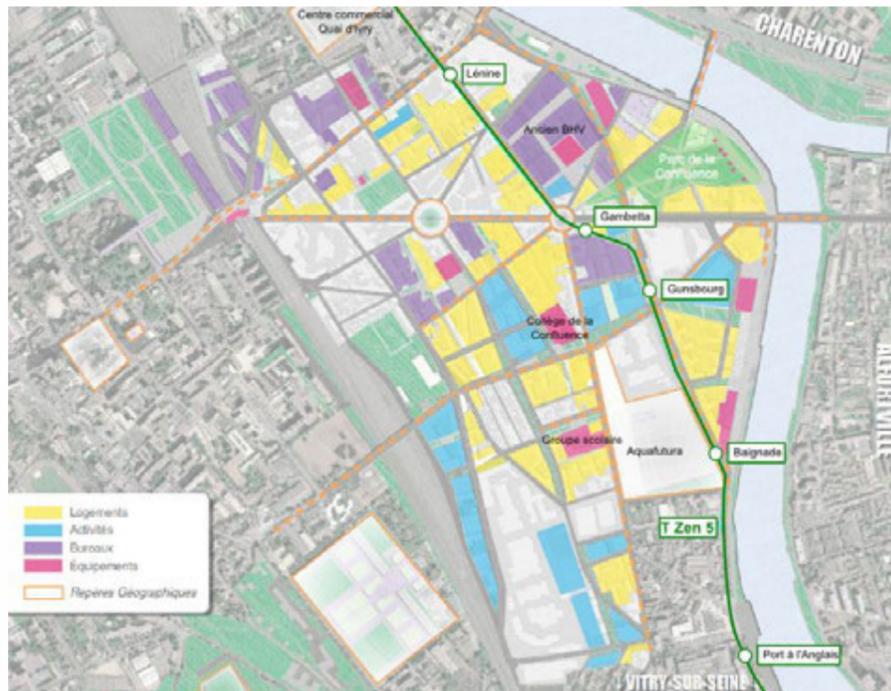


Figure 33 : Extrait du plan masse de la ZAC Ivry Confluences
source : <http://www.ivryconfluences.fr>

- **PVC – Lénine** : Elle se situe à l'intersection de la rue Lénine et du boulevard Paul Vaillant Couturier. La station serait en interconnexion avec les lignes de bus 125 et 180.

Desserte : Elle permet la desserte du centre commercial Quais d'Ivry et du boulevard PVC (commerces, enseignes de restaurations, logements, etc.).

- **Gambetta** : Elle se situe sur la future voie Ciblex qui doit être construite dans le cadre du projet de ZAC Ivry Confluences. Elle dessert les mêmes lignes que la station précédente, auxquelles s'ajoute la ligne 323. Les études visant à définir l'emplacement exact de la station sont encore en cours.

Desserte : Elle permet la desserte du boulevard PVC et de la place Gambetta (commerces, enseignes de restaurations, logements, etc.) et notamment de l'îlot de l'ancien Bazar de l'Hôtel de Ville (BHV) qui sera à terme occupé par un pôle tertiaire et commercial. Elle se situe également non loin du futur collège de la Confluence et du parc de la Confluence.

- **Gunsbourg** : Elle se situe au nord de l'intersection entre la rue Maurice Gunsbourg et du cours sud de la ZAC Ivry Confluences.

Desserte : Elle permet la desserte du collège de la Confluence ainsi et de divers activités établies dans le cadre de la ZAC Ivry Confluences.

- **Baignade** : Elle se situe au nord de l'intersection entre le cours sud de la ZAC Ivry Confluences et le quai Jules Guesde.

Desserte : Elle permet la desserte du futur centre de recherche Aquafutura, de logements et d'équipements.

Nota : Ces stations (hormis Gambetta) seront réalisées dès 2017 par avance dans le cadre du réaménagement de voirie afin de minimiser les reprises ultérieures.

- > Le T Zen 5 emprunte ensuite le quai Jules Guesde en limite des communes d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine puis les rues Berthie Albrecht et Edith Cavell pour desservir le cœur du futur quartier créé par l'EPA ORSA dans le cadre de la ZAC Seine Gare Vitry. Ces voiries sont par ailleurs élargies pour répondre aux besoins de desserte et être supports de l'ensemble des fonctions nécessaires au projet de ZAC dont le T Zen 5.

3 stations sont prévues sur ce linéaire (voir figure ci-après) :

- **Port à l'Anglais** : Elle se situe sur le quai Jules Guesde au droit du quartier du port à l'Anglais où a été construite une ZAC et où des réflexions sont en cours (ZAC Blanqui).

Desserte : Cette station desservira le quartier d'habitation récemment construit ainsi que le projet de rénovation de l'estacade sur les berges de Seine.

- **Berthie Albrecht** : Elle se situe au croisement des rues Berthie Albrecht et Edith Cavell. Elle sera en correspondance avec la ligne 217 reliant la gare du RER C de Vitry-sur-Seine à l'hôtel de ville de Créteil.



Desserte : Elle permet la desserte d'un groupe scolaire, d'un collège et d'une crèche qui seront réalisés dans le cadre de la ZAC Seine Gare Vitry ainsi que de logements et d'activités. Elle relève également d'un enjeu d'interconnexion avec la gare de Vitry-sur-Seine.

- **Salvador Allende :** Elle se situe à l'intersection de l'avenue du Président Salvador Allende et de la rue Edith Cavell. Cette station sera ainsi en interconnexion avec la ligne 9 Athis Car.

Desserte : Elle permet la desserte d'enseignes de restauration et d'activités diverses au droit de l'avenue du Président Salvador Allende.

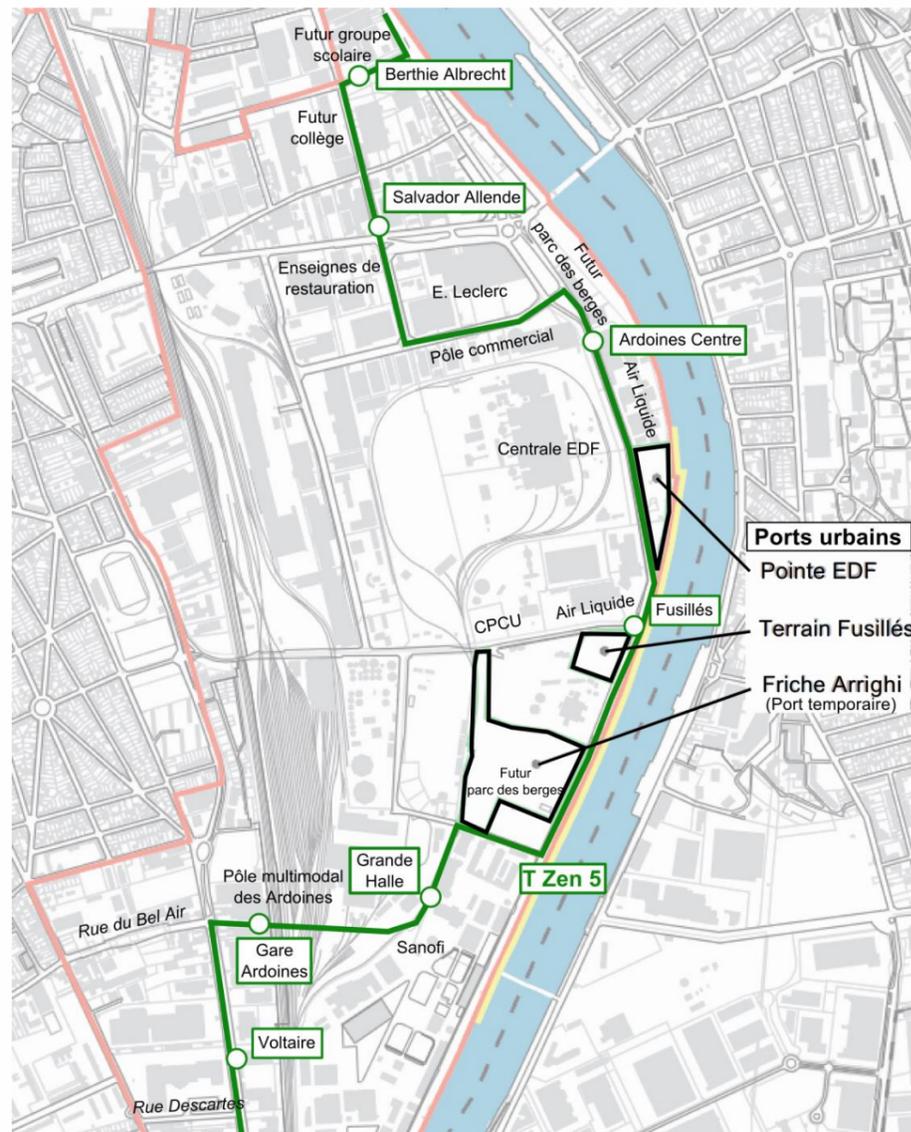


Figure 34 : Sites étudiés pour l'implantation de ports urbains aux Ardoines
Source : Etude de faisabilité d'un projet de plateforme urbaine aux Ardoines, APUR – juillet 2014

- > Au sud du carrefour entre la rue Edith Cavell et l'avenue du Président Salvador Allende, le tracé du T Zen 5 à l'horizon 2020 prévoit le passage par le quai Jules Guesde et la rue Léon Mauvais, via la rue Edith Cavell (élargie d'ici 2017 à 31 m) et la rue Hénaff. Le T Zen 5 y circulera majoritairement en site banalisé, dans la circulation générale afin de minimiser les investissements sur les aménagements urbains qui seront requalifiés avec la mutation du secteur central des Ardoines. Toutefois, afin de préserver la régularité de la ligne cependant, des couloirs d'approche sont aménagés aux carrefours.

2 stations sont prévues sur ce linéaire :

- **Ardoines Centre :** Elle se situe au sud de l'intersection entre le quai Jules Guesde et la rue Eugène Hénaff. Elle se situe en interconnexion avec la ligne 9 Athis Car.

Desserte : Elle permet notamment la desserte du pôle commercial des Ardoines (Centre commercial E. Leclerc, Gémo, Feu vert, Gifi, etc.) ou encore des activités d'Air Liquide sur les rives de la Seine. Elle dessert également le futur parc des Berges.

- **Fusillés :** Elle se situe à l'intersection de la rue des Fusillés et du quai Jules Guesde. Elle sera en interconnexion avec la ligne 9 Athis Car.

Desserte : Elle permet la desserte des activités (notamment la nouvelle centrale EDF, la Compagnie Parisienne de Chauffage Urbain (CPCU), Air Liquide) proches des ports urbains des Ardoines ainsi que les ports urbains eux-mêmes (localisés sur la carte ci-contre). A noter que le port au niveau de la friche Arrighi est temporaire et sert à l'évacuation des déblais émis par le tunnelier de la ligne 15 du GPE. En direction du CPCU, la rue Léon Mauvais sera mise à double sens dans les emprises actuelles.

- > Le tracé continue en direction de la gare des Ardoines, à travers la ZAC Gare Ardoines, actuellement en cours d'étude sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA ORSA. La ZAC Gare Ardoines prévoit la création d'un pont au-dessus des voies du faisceau ferré du RER C, reliant l'impasse des ateliers à l'est des voies ferrées au carrefour des rues Léon Geffroy et du Bel Air à l'ouest.

La nouvelle Gare Ardoines accueillera l'interconnexion entre la future ligne 15 du Grand Paris Express (dont la mise en service est annoncée à horizon 2022), et le RER C (dont la fréquence aux heures de pointe aux Ardoines pourrait être multipliée par 6), et les connectera au T Zen 5.

Le T Zen 5 empruntera l'actuelle impasse des Ateliers, renommée rue vers la Seine par l'EPA ORSA, puis le pont de franchissement des voies ferrées.

2 stations sont prévues sur ce linéaire :

- **Grande Halle :** Elle se situe sur l'impasse des Ateliers entre SANOFI et la future Halle des Ardoines.



Desserte : Elle permet la desserte de la grande Halle ainsi que de l'activité pharmaceutique SANOFI. Elle dessert également le futur parc des berges au sud, implanté en lieu et place du site d'insertion du tunnelier de la ligne 15 du GPE.

- **Gare Ardoines** : Elle se situe entre le nouveau pont des Ardoines (à venir dans le cadre de la liaison est-ouest de la ZAC Gare Ardoines) et le carrefour avec la rue Léon Geffroy.

Desserte : Elle permet avant tout la desserte du pôle multimodal des Ardoines.

- > A l'ouest du pont, le T Zen 5 poursuit vers le sud en direction de Choisy-le-Roi en circulant sur la rue Léon Geffroy. La rue Léon Geffroy sera élargie pour répondre aux besoins de desserte et être support de l'ensemble des fonctions nécessaires au projet de ZAC dont le T Zen 5.

1 station est prévue sur ce linéaire :

- **Voltaire** : Elle se situe sur la rue Léon Geffroy entre les rues Descartes au sud et du Bel Air au nord

Desserte : Elle permet la desserte des activités économiques présentes le long de la rue ainsi que la cité d'habitations Balzac

- > Le T Zen 5 achève sa course sur la commune de Choisy-le-Roi sur l'avenue de Lugo, en franchissant l'A86 par un passage sous ouvrage existant. Il effectue son retournement au carrefour constitué par l'avenue de Lugo, l'avenue du 8 mai 1945 et l'avenue Yvonne Marcailloux. La liaison entre le terminus du T Zen 5 et le cœur du pôle d'échanges est assurée par l'axe piétonnier cheminant à travers le quartier Henri Barbusse.

2 stations sont prévues sur ce linéaire :

- **Docteur Roux** : Elle se situe environ 120 mètres au sud du SMR

Desserte : Elle permettra la desserte du cœur du projet du Lugo actuellement en cours de définition

- **Régnier-Marcailloux** : Elle se situe environ 60 m au nord du terminus.

Desserte : Elle permet la desserte des activités économiques et commerciales présentes le long de l'avenue ainsi que des habitations. Elle permet notamment la desserte du nouveau site Artelia (450 salariés).

Par ailleurs, le projet T Zen 5 permet de repenser le partage de la voirie et d'encourager les modes de déplacement actifs, comme le vélo. Il se fait notamment dans le respect de la loi LAURE (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) et a pour objectif la réalisation d'itinéraires cyclables le long du tracé.



Figure 35 : Pistes cyclables

3.1.5. SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE

3.1.5.1. Site d'implantation

Le Site de Maintenance et de Remisage permet d'assurer le remisage, l'entretien et la maintenance des véhicules de la ligne et des équipements en station. Il accueille également le Poste de Commande Localisé assurant la gestion centralisée de la ligne et les locaux nécessaires à la prise de service des conducteurs.



Figure 36 : Localisation SMR

Le Site de Maintenance et de Remisage du T Zen 5 sera implanté au sud de la bretelle de sortie de l'A86 sur l'avenue de Lugo à Choisy-le-Roi, directement le long du tracé. Les différentes parcelles constituant le site représentent une surface de 1,3 hectare.

3.1.5.2. Programme général

Le remisage est dimensionné pour accueillir un parc de 28 véhicules de 24 m sur un étage soit, les besoins pour une exploitation d'une fréquence de 5 min à la mise en service et 4 min à long terme. Il sera également installé un parking pour le personnel au R+1 (environ 60 véhicules).

L'accès et la sortie des T Zen se fait depuis la plateforme sur l'avenue de Lugo. Le système retenu devra garantir la sécurité des entrées et sorties vis-à-vis des cheminements piétons et cycles sur l'avenue.



Figure 38 : Parcelle actuelle / Schéma de principe du Site de Maintenance et de Remisage de Choisy-le-Roi

Le site devra bénéficier d'un traitement garantissant son insertion au sein du projet urbain du Lugo, notamment en termes de traitement des toitures et des façades.

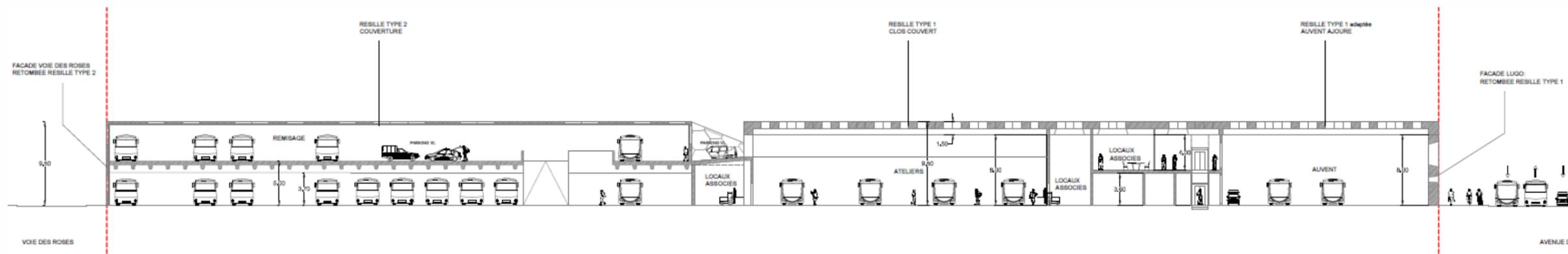


Figure 37 : Coupe de principe du SMR

Le site de maintenance répond aux fonctionnalités suivantes :

- > stockage du matériel roulant T Zen 5 ;
- > nettoyage et maintenance quotidienne des T Zen ;
- > exploitation du site (Poste de commande centralisé).

L'atelier de maintenance a pour principaux objectifs :

- > d'assurer les opérations d'entretien et de maintenance des T Zen, et ceci dans de bonnes conditions d'hygiène et de sécurité ;
- > d'organiser les opérations de maintenance de manière à ne pas perturber la mise en ligne des T Zen ainsi que leur retour ;
- > de concevoir des bâtiments fonctionnels, dans lesquels la qualité des espaces de travail sera soignée, tant pour les bureaux que pour les ateliers et locaux annexes ;
- > de garantir la sécurité sur le site, d'assurer la sécurité de l'ensemble du matériel, du personnel ainsi que des éventuels visiteurs.

Il est à noter que le SMR devrait être équipé d'un bassin de rétention (environ 340 m³) qui permettra de respecter les principes généraux de gestions pluviales départementale et communale (respect du principe général de retenue des eaux pluviales sur la parcelle au moyen de noues, toiture plantée, bassins, etc.).

3.1.6. OFFRE DE TRANSPORT ET EXPLOITATION

3.1.6.1. Offre de service T Zen

Le T Zen 5 se veut être un transport dont l'offre de service s'approche de celle des tramways, à savoir :

- > des fréquences et une amplitude élevées ;
- > des stations facilement identifiables ;
- > une voie de circulation réservée ;
- > des correspondances avec les autres réseaux et une information en temps réel ;
- > un véhicule spacieux, lumineux et confortable.

L'ensemble de ces points est développé dans la partie 4.2.1 suivante, « **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** ».

Dans l'objectif de développer et sécuriser les itinéraires cyclables le long du tracé du T Zen 5, des aménagements cyclables sont proposées sur les parties en site propre nouvellement créées.

3.1.6.2. Niveau d'offre

Le T Zen fonctionne 7 jours sur 7 sur une grande amplitude d'exploitation (5h30-00h30) et sa fréquence est attractive : à la mise en service, intervalles de 5 mn en heure de pointe, 10 mn en heure creuse de journée et 15 mn en soirée.

3.1.6.3. Temps de parcours

Le temps de parcours est calculé sur la base d'une simulation de la marche-type des T Zen sur la ligne, tenant compte :

- > des caractéristiques de l'infrastructure (courbes, pentes, vitesses admissibles compte tenu de l'environnement traversé, localisation des points d'arrêt) ;
- > des performances du matériel roulant (capacité d'accélération et de décélération en service commercial) ;
- > des temps de franchissement des carrefours (taux de réussite selon la capacité résiduelle des carrefours, vitesse de franchissement imposée en exploitation) ;
- > des temps d'arrêt en station (ouverture et fermeture des portes, échange voyageurs).

Le temps de parcours entre les deux terminus de la ligne, tenant compte des différentes hypothèses ci-dessus, est estimé à environ 33 minutes. Cela correspond à une vitesse commerciale d'environ 17 km/h.



3.1.7. DESCRIPTION TECHNIQUE DU SYSTEME DE TRANSPORT

3.1.7.1. Plateforme

Le T Zen 5 circule sur une infrastructure dédiée constituée d'une chaussée routière lourde, séparée de la voirie générale par des bordures séparatrices ou par la surélévation de la plateforme par rapport à la chaussée. Sur le tracé du T Zen 5, on retrouve les largeurs de plateforme suivantes, adaptées à l'environnement traversé :

- > Entre 3,20 m et 3,50 m en plateforme unidirectionnelle sur Paris ;
- > Environ 6,80 m sur le quai Marcel Boyer ;
- > 7,00 m entre bordures sur le boulevard Paul Vaillant Couturier, le Cours Sud et dans la ZAC Seine Gare Vitry-sur-Seine ;
- > 7,20 m sur le quai Jules Guesde et la ZAC Gare Ardoines à Vitry-sur-Seine, ainsi que sur l'avenue de Lugo à Choisy-le-Roi (plateforme surélevée).

Des surlargeurs de plateforme sont prévues en courbe, en raison du débattement des caisses des véhicules.

En station, la plateforme se rétrécit par un débord du quai sur la plateforme, afin de permettre un accostage en accessibilité aisé, sans manœuvre de la part du conducteur. Dans le cas du T Zen 5, une largeur de 6,50 m est recherchée. Si la largeur de 6,50 m ne peut être obtenue, la longueur de transition entre la section courante et la station ne doit pas être inférieure à 10 m.

Dans le cas d'une plateforme unidirectionnelle, la largeur de la plateforme en station est de 3 m. Sur l'avenue de France, cette largeur devra être de 4 m si la plateforme sert à accueillir la voie échelle.

3.1.7.2. Revêtement

Le concept T Zen se développe sur le principe du site propre intégral, dédié dans la mesure du possible au T Zen. Afin qu'il soit respecté, il doit s'affirmer, à l'instar des plateformes tramway, au travers de trois « marqueurs visuels » :

- > Protection de la plateforme par des bordures, des îlots ou autre dispositif;
- > Revêtement contrasté entre la plateforme et les voies de circulation générale et continuité du revêtement dans les carrefours ;
- > Marquage adapté des passages piétons sur la plateforme.

Un revêtement ou une couleur spécifique du site propre T Zen permet aux autres usagers de l'espace public (notamment automobilistes) de le visualiser sur la voirie.

Dans la mesure où le T Zen 5 traverse un grand nombre de projets urbains majeurs, qui sont à des stades d'avancement très disparates, des traitements spécifiques par section pourraient être retenus (selon les études ultérieures). Le maintien de la lisibilité sera recherché.

Néanmoins, dans l'objectif de garantir l'identité et la visibilité de la ligne, il sera étudié en phase de conception ultérieure plusieurs aspects tels que : la délimitation de la plateforme du T Zen par des bordures ou d'autres dispositifs de protection, le traitement spécifique de la plateforme du T Zen en carrefour (et entrées charretières), en station, aux traversées piétonnes, etc.

3.1.7.3. Assainissement

En section courante la plateforme doit présenter un dévers compris entre 1 et 2,5% afin de garantir un bon écoulement des eaux pluviales. La pente pourra être réalisée soit vers le centre ou vers l'extérieur de la plateforme.

Sur les sections anticipées (secteur Bruneseau et séquences ivryennes), l'assainissement des chaussées, des trottoirs et de la plateforme est intégré dans le cadre des aménagements réalisés par anticipation.

Sur les séquences « Quai Jules Guesde », « Léon Geffroy » au sud de la rue Descartes et « avenue de Lugo », le projet portera l'aménagement global de la voirie dans le cadre d'un réaménagement de façade à façade. Sur les séquences en ZAC (rue Berthie Albrecht, rue Edith Cavell, impasse des Ateliers, pont de franchissement des voies ferrées à la gare des Ardoines et rue Léon Geffroy au nord de la rue Descartes), le T Zen 5 participera à l'assainissement global de la voirie au prorata des surfaces aménagées au titre du projet. Le projet d'assainissement de voirie comprend le rétablissement du réseau d'assainissement pluvial des espaces publics.

Le cas échéant, dans les zones où le projet augmente le coefficient de ruissellement par la création de surfaces imperméabilisées supplémentaires, des dispositifs de rétention avant rejet dans le réseau principal seront prévus.

Les études sur le système d'assainissement seront élaborées en forte coordination avec les aménageurs des projets urbains.



3.1.7.4. Priorité aux carrefours

L'efficacité des aménagements de site propre est optimale avec un système de priorité aux carrefours : il s'agit de préparer le carrefour pour l'arrivée de chaque T Zen, afin qu'il le franchisse sans s'arrêter. La priorité des T Zen est une des caractéristiques fondamentales du concept (elle est inscrite dans les prescriptions du PDUIF).

Tous les systèmes de priorité aux feux se basent sur :

- > la détection du véhicule à un endroit et à un instant donné (ou plusieurs selon la technologie employée) ;
- > la détermination de sa vitesse d'approche au carrefour ;
- > un signal « d'acquiescement » après passage du carrefour.

Actuellement, deux technologies permettent d'installer une priorité aux carrefours pour les véhicules de transports collectifs :

- > la détection par boucles au sol reliées au contrôleur de carrefour d'une part ;
- > la communication radio entre le véhicule et le contrôleur de carrefour d'autre part.

Selon les endroits et notamment sur Paris, il est également envisagé l'allumage progressif des feux verts en amont du T Zen 5 à intervalles réguliers de temps (principe de l'onde verte) de manière à ne pas créer de discontinuités trop brutales pour les autres usagers. Par ailleurs, la priorité du T Zen 5 est supprimée au carrefour entre l'avenue de France et le boulevard des Maréchaux, d'une part, pour laisser la priorité au T3 et d'autre part, pour limiter les impacts sur la circulation.

3.1.7.5. Stations

La ligne compte 19 stations.

Les stations sont un élément important du système de transport, au même titre que le matériel roulant lui-même. Elles permettent l'accès des usagers au réseau de transport. Elles doivent être accessibles, visibles, permettre l'attente dans de bonnes conditions de confort et de sécurité au regard de l'affluence attendue, et positionnées de manière à maximiser tout à la fois la couverture géographique du territoire et la vitesse commerciale.

Les stations sont équipées d'abris et d'assises, de dispositifs d'information voyageurs dynamique et statique, et d'au moins un automate de vente par station. L'éclairage de la station fera l'objet d'une attention spécifique permettant de la mettre en valeur et ainsi participer à l'ambiance générale de la

ligne. Pour garantir le bon fonctionnement du système de transport, les temps d'échanges voyageurs en station doivent être optimisés et correctement maîtrisés.

Pour cela, la longueur et la largeur des quais de station doivent être adaptées aux véhicules utilisés, au niveau de fréquentation attendue et à l'environnement dans lequel les stations s'insèrent.

Les stations du T Zen 5 sont composées d'un quai de 25 m de long (hors rampes), permettant l'accostage de bus bi-articulés à un quai haut garantissant une accessibilité aux voyageurs grâce à un système de « mini-palette ».

La hauteur des quais de station dépend du dispositif d'accessibilité aux véhicules des personnes à mobilité réduite (PMR) d'accostage retenu.



Figure 39 : Insertion de principe du T Zen 5 sur le nouveau franchissement au niveau de la gare des Ardoines
Source : Une liaison multimodale et urbaine entre les communes de Vitry-sur-Seine et d'Alfortville (concours), EPA ORSA, CD94

Au droit des stations, des mesures d'apaisement pourront être prises afin de réduire la vitesse de circulation et sécuriser les déplacements des piétons (diminution de la largeur de chaussée, surélévation de la chaussée).

Sur le tracé T Zen 5, les stations en vis-à-vis seront privilégiées pour des questions de lisibilité, d'apaisement de la circulation et de sécurisation des traversées piétonnes. Néanmoins, cette configuration n'est pas toujours envisageable dans le cas d'insertion contrainte, comme par exemple à la station Victor Hugo, située sur le quai Marcel Boyer à Ivry-sur-Seine. Cette station sera en quais

décisés, en raison de la nécessité d'insérer des voies dédiées de tourne à droite et de tourne à gauche sur le quai Marcel Boyer, pour les mouvements tournants vers la rue Victor Hugo.

Ces points seront détaillés en phase de conception ultérieure.



Figure 40 : Station Victor Hugo en quais décalés sur le quai Marcel Boyer à Ivry-sur-Seine

L'interstation à la mise en service sera de 520 m.

3.1.7.6. Aménagements des espaces publics

3.1.7.6.1. Insertion urbaine et paysagère

L'insertion du T Zen 5 modifiera la pratique de l'espace public et son aspect. Il est nécessaire de prendre en compte plusieurs enjeux pour réussir cette recomposition: la capacité de l'espace public à évoluer, l'intégration des fonctions pour éviter un aménagement purement technique, la lisibilité de l'espace pour guider les usagers et l'identification, du T Zen par rapport à l'image du site.

Ainsi, la requalification liée à l'arrivée du T Zen 5 est le support permettant de recomposer les espaces publics et assurer une qualité et une homogénéité de ces espaces voués aujourd'hui au déplacement automobile et à l'urbanisation.

Ainsi, le choix des matériaux et du mobilier urbain (plus particulièrement au niveau des stations) pour l'identité du T Zen 5 permettra une homogénéisation de l'identité paysagère sur l'ensemble du parcours, et améliorera le cadre de vie aussi bien pour les usagers que pour les habitants des zones proches.

3.1.7.6.2. Aménagements de voirie

Le T Zen est un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) alliant la fiabilité du tramway à une efficacité économique optimisée, qui lui permet de s'adapter aux différentes configurations locales.

La lisibilité de l'infrastructure est importante, avec des aménagements et des équipements bien identifiables, à la fois en station et en ligne. De plus, les aménagements proposés doivent garantir la fiabilité de l'exploitation du T Zen. D'une manière générale, l'ensemble des aménagements seront accessibles aux PMR : abaissé de trottoir, pentes douces pour les accès en station, palettes rétractibles équipant le matériel roulant, etc.

A noter que les fonctionnalités et notamment les dimensionnements des différentes voiries sont définis par les aménageurs en fonction des projets urbains concernés et de la place qu'ils permettent de libérer mais également des différents modes de déplacements pris en compte.

3.1.8. DEROULEMENT DES TRAVAUX

Les principes de conception des phasages de chantier sont les suivants :

- > Maintenir au maximum la circulation routière durant toutes les phases de travaux ;
- > Maintenir l'accès aux commerces et les accès riverains durant toutes les phases de travaux ;
- > Maintenir au maximum les circulations des bus pour conserver une bonne qualité de service pour les nombreux usagers de la ligne. Les arrêts de bus aujourd'hui accessibles aux PMR seront maintenus ou repositionnés ;
- > Circulation des bus dans la circulation générale lorsqu'une voie bus existante ne peut être conservée en phase travaux.

Les emprises de travaux de voirie ou de plateforme nécessitent des surlargeurs pour la mise en place de barriérage, voies de chantier, etc. Les travaux seront réalisés en quatre phases principales :

- > 1^{er} étape : Travaux préparatoires et réseaux
- > 2^{ème} étape : Travaux de voirie et de plateforme
- > 3^{ème} étape : Travaux d'équipements et finitions
- > 4^{ème} étape : Essais



3.2. IMPACTS POTENTIELS PRESENTIS AU NIVEAU DE CHOISY-LE-ROI

L'étude d'impact réalisée au sein du dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique présente en détail les impacts potentiels sur l'ensemble des quatre communes traversées par le projet.

Aussi, le lecteur est invité à consulter cette étude qui constitue la **pièce F** (étude d'impact) du dossier d'enquête publique (et notamment son résumé non technique) pour de plus amples informations.

A noter que les effets du projet ne concernent que ceux engendrés dans le cadre du projet T Zen 5. En effet, certaines parties du site propre sont réalisées dans le cadre de projets urbains (ZAC Gare Ardoines, Ivry Confluences, ...) et dans le cadre d'un aménagement routier (réaménagement de la RD19). A l'occasion de la réalisation de ces projets, les maîtres d'ouvrages mettront en œuvre les mesures pour éviter/réduire/compenser les impacts de la réalisation du site propre sur l'environnement et la santé.

De manière générale, le projet a été conçu de manière à limiter les emprises et donc les acquisitions foncières.

Sur la commune de Choisy-le-Roi, le projet s'inscrit principalement sur des infrastructures existantes appartenant au domaine public. Des acquisitions foncières de parcelles seront nécessaires ou une convention avec l'EFIF (au droit du site d'implantation du futur SMR accueillant actuellement l'entreprise Graveleau).



4. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME

4.1. COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

Le SDRIF (approuvée par le conseil d'État le 27 décembre 2013) présente le T Zen comme un programme de transport en commun structurant :

« Les TCSP (transport en Commun en Site Propre) assurent également un rôle essentiel de desserte visant à faciliter l'accès aux pôles de centralité ou les relier s'ils sont proches, comme Sénart et Melun. Le site propre des TCSP a vocation à être emprunté par des bus classiques et/ou des bus à haut niveau de service de type T Zen ».

Parmi les projets de BHNS inscrits au SDRIF apparaît le « TCSP Paris – Les Ardoines – Choisy », à savoir le T Zen 5.

De ce fait, le T Zen 5 est un moyen d'améliorer les conditions de déplacements dans le secteur et un vecteur d'accélération de son évolution urbaine en accord avec les prescriptions du SDRIF. La desserte en transports collectifs sera améliorée par la création du T Zen 5 en liaison avec les axes forts de transport existants (RER C, lignes de métro 7 et 14) et en projet (Tramway entre Paris et Orly, ligne 15, prolongement ligne 10).

Les infrastructures de transport

		Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaisons)
Les réseaux de transports collectifs	Niveau de desserte national et international	—	—	—
	Niveau de desserte métropolitaine	Réseau RER RER A RER B RER C RER D RER E	Réseau Grand Paris Ligne de référence	← →
	Niveau de desserte territoriale	—	—	← →
	Gare terminale, station de métro dans Paris Gare TGV	•	•	•
Les réseaux routiers et fluviaux	Autoroute et voie rapide	—	—	← →
	Réseau routier principal	—	—	← →
	Franchissement	—	—	← →
	Aménagement fluvial	—	—	← →

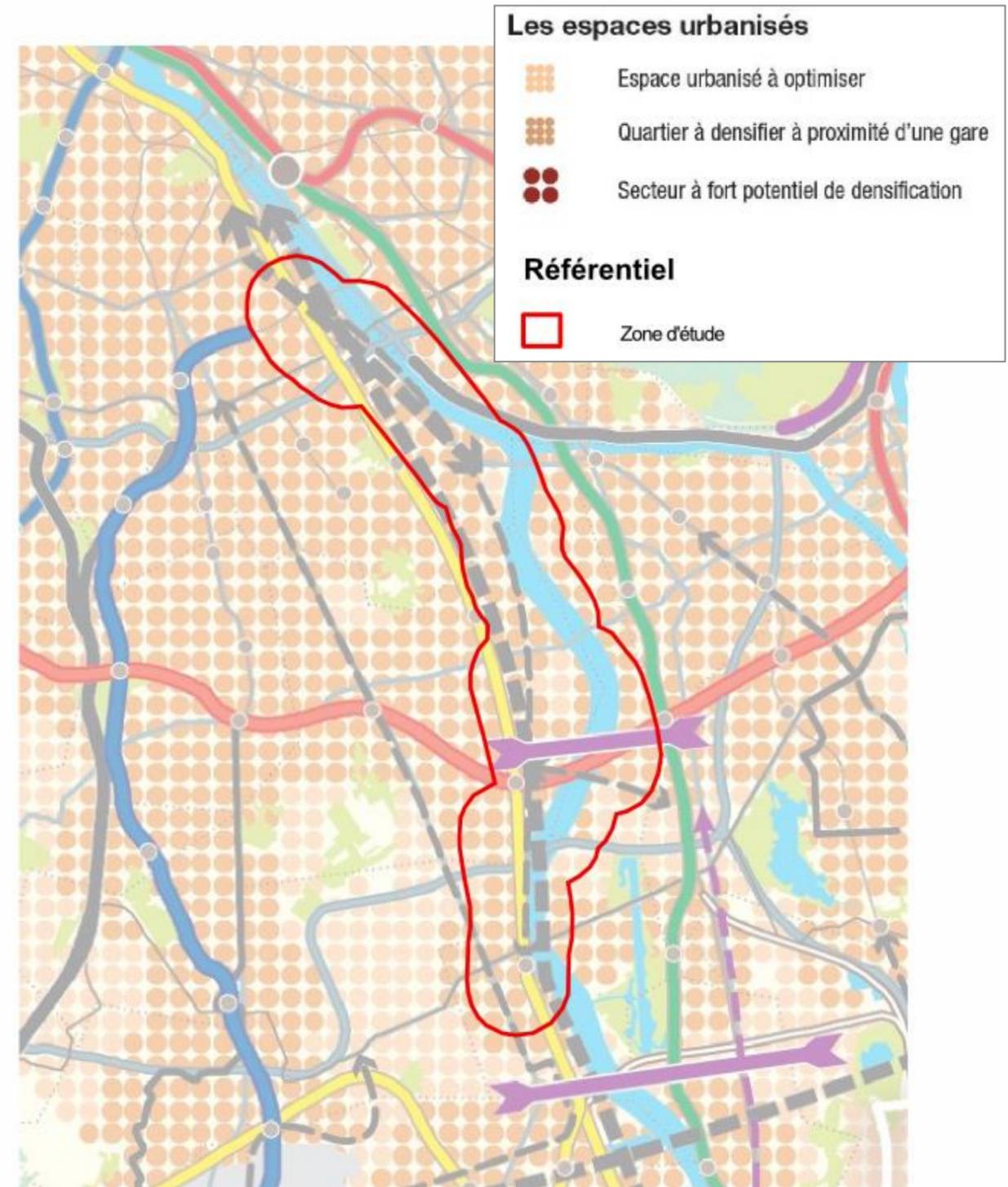


Figure 41 : Carte de destination générale des différentes parties du territoire
Source : SDRIF, 2013

4.2. COMPATIBILITE AVEC LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ÎLE-DE-FRANCE

Établi à l'initiative de l'Etat, le PDU de la Région Ile-de-France définit les grands principes permettant d'organiser les déplacements de personnes, le transport des marchandises, la circulation et le stationnement.

Le PDUIF, approuvé en juin 2014 par le Conseil régional d'Île-de-France, est un document d'urbanisme opposable. Il met en œuvre des préconisations en promouvant, notamment, des modes alternatifs à l'automobile.

Le projet T Zen 5 s'appuie sur de nombreux principes et préconisations édictés par le PDU Ile-de-France en :

- > rendant les transports collectifs plus attractifs ;
- > renforçant la qualité du service offert ;
- > proposant une desserte en transport en commun dans un secteur en pleine mutation;
- > promouvant des modes alternatifs à l'automobile et en réaménageant les routes au profit des circulations douces (vélos, piétons) pour un partage équitable de l'espace public.

Par ailleurs, le T Zen 5 est inscrit au PDUIF au titre du Défi 2 « Rendre les transports collectifs plus attractif ».

Le T Zen est plus clairement identifié dans les actions du PDUIF (actions 2.3 : « Tramway et T Zen : une offre de transport structurante »). Le PDUIF prévoit, de fait, le développement de l'offre de transport structurante constituée des tramways et des T Zen suivant 5 objectifs :

1. Prolonger les quatre lignes de tramway existantes ;
2. Créer six nouvelles lignes de tramway ;

3. Créer des lignes de T Zen ;

Les opérations suivantes sont concernées :

« Créer des lignes de T Zen sur les liaisons suivantes :

- > T Zen 1 : Sénart – Corbeil-Essonnes
- > T Zen 2 : Sénart – Melun
- > T Zen 3 : Paris 19e – Les Pavillons-sous-Bois
- > T Zen 4 : Viry-Châtillon – Corbeil-Essonnes

> **T Zen 5 : Paris 13e – Choisy »**

4. Étudier sur les secteurs pouvant les accueillir les itinéraires précis des lignes de T Zen ;

5. Doter les lignes existantes ou en cours de réalisation de toutes les caractéristiques d'une ligne de T Zen.

Le PDUIF engage l'initiative de la création des T Zen à travers l'ensemble du territoire d'Île-de-France.

4.3. COMPATIBILITE AVEC LE SCOT

Le 1er janvier 2013, la communauté d'agglomération Seine-Amont naît suite à l'arrêté préfectoral du 17/09/2012. Elle se compose des communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi. Compte tenu de son élaboration récente, cet EPCI ne possède pas de Schéma de Cohérence territoriale, outil de planification intercommunal fixant les orientations en termes d'habitat, de déplacements, de développement commercial, d'environnement, d'organisation de l'espace, etc.

4.4. COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE GESTION DES EAUX

4.4.1. LE SDAGE SEINE-NORMANDIE

Le SDAGE du bassin Seine et cours d'eau côtiers normands constitue le cadre de référence de la gestion de l'eau. Il définit les orientations d'une politique intégrée de l'eau.

Il a été approuvé le 29 octobre 2009 et est entré en vigueur le 22 décembre 2009 pour une durée de six ans, jusqu'en 2015.

Il fixe notamment des objectifs environnementaux à atteindre au niveau de l'ensemble des masses d'eau (cours d'eau, plans d'eau, eaux souterraines, eaux côtières et eaux de transition).

Il définit ainsi 4 grandes orientations :

- > orientation 1 : Objectifs d'amélioration de la qualité générale,
- > orientation 2 : Orientations pour la réduction des nutriments et toxiques,
- > orientation 3 : Mesures particulières nécessaires aux exigences de santé et de salubrité publique,
- > orientation 4 : Perfectionnement des moyens de gestion.



Les moyens associés pour parvenir à suivre ces grandes orientations sont les suivants :

- > réduction des rejets des collectivités locales ;
- > réduction des rejets industriels ;
- > réduction des rejets des activités agricoles ;
- > autres activités influençant la qualité des eaux superficielles.

Pour atteindre ce niveau d'ambition, le SDAGE propose de relever 8 défis majeurs en s'appuyant sur plusieurs leviers :

- > diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques ;
- > diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques ;
- > réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses ;
- > réduire les pollutions microbiologiques des milieux ;
- > protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future ;
- > protéger et restaurer les milieux aquatiques humides ;
- > gérer la rareté de la ressource en eau ;
- > limiter et prévenir le risque d'inondation ;
- > acquérir et partager les connaissances ;
- > développer la gouvernance et l'analyse économique.

L'aire d'étude est concernée par certaines prescriptions du SDAGE relatives à la qualité des eaux (notamment de la Seine) et au risque d'inondation des vallées de la Seine et de la Marne.

4.4.2. LA SAGE DE LA BIEVRE

Les SAGE sont établis par une Commission Locale de l'Eau représentant les divers acteurs du territoire, et sont approuvés par le préfet. Les SAGE représentant une déclinaison à une échelle plus locale des SDAGE, ils se doivent de faire respecter les mêmes prescriptions. Ils sont donc dotés d'une portée juridique dans la mesure où les décisions dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendues compatibles avec les dispositions du SDAGE.

L'aire d'étude est concernée par le SAGE de la Bièvre. Les deux ambitions phares de celui-ci sont :

- > La mise en valeur de l'amont (Bièvre « ouverte » de sa source à Antony) ;
- > La réouverture sur certains tronçons de la Bièvre couverte, d'Antony à Paris.

Toutefois, bien que compris dans le périmètre du SAGE de la Bièvre, la zone d'étude (dans la vallée alluviale de la Seine) est davantage concernée par le bassin versant de la Seine et les documents qui y sont associés.

4.4.3. COMPATIBILITE AVEC LE SDAGE ET LE SAGE

Le projet prend en compte les problématiques de gestion d'eaux pluviales mais également de continuités hydrauliques/écologiques, des zones inondables et des milieux humides.

Le projet respectera ainsi les objectifs du SDAGE du Bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands ainsi que ceux du SAGE de la Bièvre.



4.5. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE CHOISY-LE-ROI

4.5.1. INTRODUCTION

Le PLU de Choisy-le-Roi a été approuvé le 10 octobre 2012. Ce PLU est donc le document en vigueur et est applicable pour toutes les autorisations d'urbanisme depuis le 17 novembre 2012. Le PLU de Choisy-le-Roi se compose des documents suivants :

- > le rapport de présentation ;
- > le PADD ;
- > les pièces graphiques ;
- > le règlement ;
- > les annexes.

L'emprise du projet se situe sur les zones UA et UE, sur la base du PLU en vigueur.

Zone	Définition
UA, UAc	<p>Cette zone constitue l'espace central de la commune. Elle a vocation à accueillir une pluralité de fonctions afin d'entretenir une animation nécessaire à l'attractivité d'un centre-ville : équipements publics, activités, logements.</p> <p>Elle comprend des secteurs à l'intérieur desquels des règles différentes sont prescrites :</p> <p>Le secteur UAc correspond au centre-ville en renouvellement urbain.</p> <p>Certains terrains peuvent être concernés par des servitudes d'utilité publique et/ou obligations diverses. Les usagers prendront connaissance dans le dossier « Annexes » des dispositions particulières attachées à ces servitudes et obligations diverses qui s'ajoutent au règlement de zone.</p>
UEIn, UEIs	<p>Cette zone couvre la partie du territoire communal actuellement affectée essentiellement à l'accueil d'activités économiques. L'habitat nouveau est exclu de cette zone.</p> <p>Elle comprend des secteurs à l'intérieur desquels des règles différentes sont prescrites :</p> <ul style="list-style-type: none"> > le secteur UEIn correspond au quartier Lugo nord ; > le secteur UEIs correspond au quartier Lugo sud ; <p>Certains terrains peuvent être concernés par des servitudes d'utilité publique et/ou obligations diverses. Les usagers prendront connaissance dans le dossier « Annexes » des dispositions</p>

particulières attachées à ces servitudes et obligations diverses qui s'ajoutent au règlement de zone.

Figure 42 : Liste des zones des documents graphiques concernées par la zone d'étude rapprochée
Source : Zonages et règlements des PLU

Sur ces zones, à la lecture du règlement et du zonage, il n'existe aucune prescription interdisant la réalisation d'équipements publics d'infrastructure.

4.5.2. ANALYSE DU RAPPORT DE PRESENTATION

Le rapport de présentation présente les différentes lignes de transport en commun sur le territoire communal, dont celles en projet, dans la partie « Les projets de transports en commun ». Il est alors fait mention de projets de transports en commun structurants pour la commune :

- > p.234, en partie 3, « Un développement au sein de l'ORSA en cœur de métropole » :
« *Toujours dans cette volonté, la ville de Choisy-le-Roi souhaite renforcer le pôle d'échange de transports en commun permettant à la fois de réduire l'utilisation de la voiture mais aussi de stimuler l'attractivité économique et résidentielle de la ville ; en lien avec les territoires voisins aussi bien pour les corridors nord-sud qu'est-ouest. Pour réaliser cette orientation, plusieurs actions sont prévues. D'une part, Choisy-le-Roi souhaite participer de manière accrue au corridor nord/sud de déplacement en transport en commun depuis Paris et le long des berges de Seine par :*
 - *La mise en place du tramway sur la RD5 ;*
 - *Une amélioration de la qualité du service du RER C et une plus grande fréquence du RER D ;*
 - **Un projet de transport en commun en site propre (TCSP) qui reliera la « Bibliothèque François Mitterrand » au quartier du Lugo. »**

Le rapport de présentation du Plu de Choisy-le-Roi ne cite pas spécifiquement le projet T Zen 5 en tant que tel mais y fait référence à travers les termes « transport en commun en site propre (TCSP) qui reliera la « Bibliothèque François Mitterrand » au quartier du Lugo». Le T Zen 5 s'inscrit donc dans les projets de territoire de la commune et est compatible avec le rapport de présentation du PLU.



4.5.3. ANALYSE DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD).

Le PADD de Choisy-le-Roi définit 2 grands axes concernant le projet de ville/projet de vie :

- > Axe 1 : Une ville solidaire et équilibrée au sein du territoire « Orly – Rungis – Seine Amont » (ORSA), en cœur de métropole :
 - Une ville qui s'inscrit dans le cadre du « Renouveau Durable » du territoire « Orly – Rungis – Seine Amont » ;
 - Un territoire « Orly – Rungis – Seine Amont » qui s'engage à qualifier la porte d'entrée sud du cœur métropolitain ;
 - Une ville qui accorde « un droit à la centralité ».
- > Axe 2 : Une ville dynamique, accueillante et attachante : le bien vivre à Choisy :
 - Un cœur de ville qui s'ouvre aux quartiers ;
 - Des lieux qui portent des valeurs et assurent des liens sociaux ;
 - Des couleurs et des profils qui façonnent des identités urbaines.

p.9, en partie « 2. Un territoire « Orly – Rungis – Seine Amont » qui s'engage à qualifier la porte d'entrée sud du cœur métropolitain », le PADD évoque l'un des rôles de la ville en tant que « carrefour majeur de lignes et de flux de déplacements de passagers », à savoir, la « participation de manière accrue au corridor Nord/Sud de déplacement en transport en commun depuis Paris et le long des berges de Seine » dont :

- > « Projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) qui reliera « Bibliothèque-François-Mitterrand » au quartier du Lugo à Choisy-le-Roi (il desservira notamment les secteurs Ivry Confluences à Ivry-sur-Seine et des Ardoines à Vitry-sur-Seine). »

Le projet T Zen 5 s'inscrit dans les orientations du PADD. Par conséquent, le projet est compatible avec les orientations de ce dernier.

4.5.4. ANALYSE DU REGLEMENT D'URBANISME PAR ZONE AINSI QUE DE SES ANNEXES

Le tracé du T Zen 5 traverse les zones UA, UAc, UEIn, UEIs. Les règlements de ces zones devront être modifiés. En effet :

- > concernant les articles UA-1 et UE-1 : Les constructions, installations et ouvrages liés à des projets de transport d'intérêt public et collectif ne sont pas interdits, ils ne sont, à priori, pas incompatibles avec l'article ;
- > concernant les articles UE-2 et UA-2 : le point 2.8 autorise les constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif néanmoins, il s'agit de celles spécifiques nécessaires à l'activité ferroviaire :
« 2.8. Les constructions et les installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées, afin de permettre l'exploitation, l'entretien, la rénovation, l'extension ou la construction d'installations techniques **spécifiques nécessaires à l'activité ferroviaire.** »

Cet article trop restrictif car ne visant pas les transports en commun routiers nécessite qu'une modification soit apportée au règlement des zones UA et UE afin que le projet soit compatible.

4.5.5. ANALYSE DU PROJET AU REGARD DES ELEMENTS GRAPHIQUES

En application de l'article L. 123-1-5 du Code de l'Urbanisme, des emplacements réservés pour voies, ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts peuvent être inscrits dans le PLU. Toute construction ou aménagement dont la destination est différente de celle de l'emplacement réservé est interdite, sauf à titre précaire.

Les « Annexes » présentent la liste des emplacements réservés existants et le « Plan de zonage » présente leur localisation.

La liste des emplacements réservés précise la destination des équipements projetés, ainsi que les bénéficiaires de chaque réserve.

L'emprise du projet T Zen 5, sur la commune de Choisy-le-Roi, n'affecte aucun emplacement réservé et n'en crée pas d'autre.



Par ailleurs, la création de la plateforme du site propre dans le cadre du projet T Zen 5 s'inscrit dans les zones UA et UE qui ne nécessitent aucune modification de leur zonage.

Enfin, aucun EBC (article L. 151-23), aucun espace protégé au titre de l'article L 123-1-5, III, 2° (modifié et remplacé par les articles L151-17 et suivants) du Code de l'urbanisme et aucune servitude d'utilité publique n'est impacté par le projet.

Le projet est donc compatible avec les éléments graphiques du PLU.

4.5.6. ANALYSE DES ANNEXES DU PLU

Aucune modification ne sera apportée sur les documents constituant les annexes du PLU, le projet n'ayant aucune incidence sur ceux-ci.

4.5.7. LISTE DES PIECES A MODIFIER

La pièce à modifier dans le cadre de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme le règlement concernant les zones UA et UE (articles UA-2 et UE-2) ;



5. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CHOISY LE ROI AVEC LE T ZEN 5

5.1. CADRAGE PREALABLE

Dans les chapitres suivants, nous rappelons les extraits des documents dans leur état actuel, en l'absence de modifications. Puis nous proposons une rédaction modifiée de ces extraits de documents.

NOTA : Pour plus de lisibilité dans les modifications apportées aux documents constitutifs du PLU, nous proposons la méthode suivante :

- > sont indiqués en **rouge** les éléments qu'il est proposé d'ajouter au PLU de Choisy-le-Roi;
- > sont indiqués en **rouge barré** les éléments qu'il est proposé de supprimer du PLU de Choisy-le-Roi.

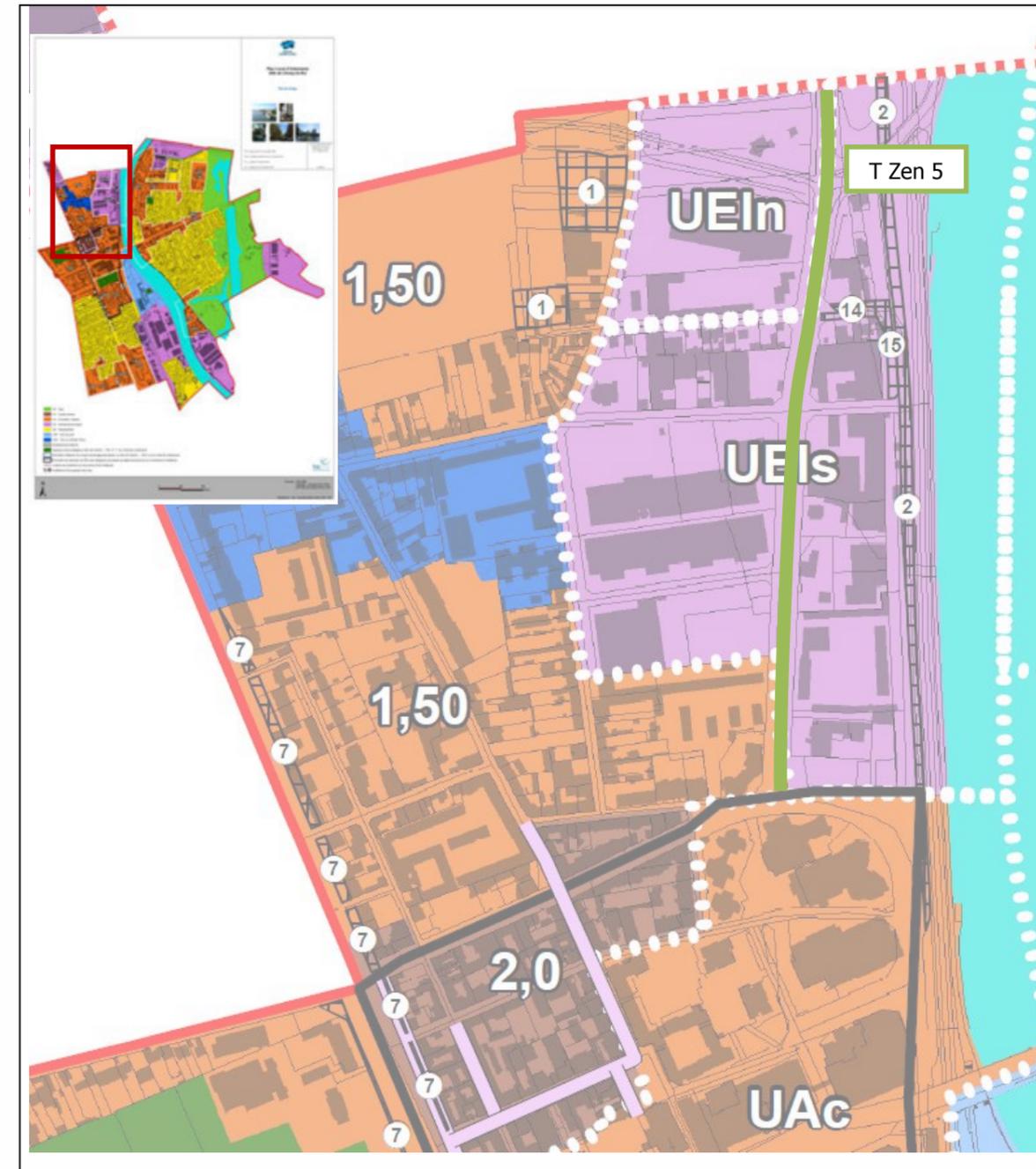
5.2. MISE EN COMPATIBILITE DU REGLEMENT

Dans le « Règlement » du PLU les articles concernés par une modification sont les suivants :

- > UA-2, article 2.8 ;
- > UE-2 article 2.8 ;

Dans les pages suivantes, à gauche, sont présentés les extraits de document actuels et à droite les propositions de modifications.

La figure ci-contre localise, pour information, la zone du plan de zonage concernée par le T Zen 5.



Extrait du règlement du PLU de Choisy-le-Roi, page 1 (pas de modification)

Plan Local d'Urbanisme Ville de Choisy-le-Roi

Règlement Zone UA



P.O.S. approuvé le 25 novembre 1991

P.O.S. modifié en dernier lieu le 15 février 2012

P.L.U. arrêté le 15 février 2012

P.L.U. APPROUVÉ LE 10 OCTOBRE 2012

Figure 43 : Extrait actuel de l'article UA-2

Extrait du règlement du PLU de Choisy-le-Roi, page 2 (pas de modification)

LES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES APPLICABLES A LA ZONE UA

CARACTÈRE DE LA ZONE

Cette zone constitue l'espace central de la commune. Elle a vocation à accueillir une pluralité de fonctions afin d'entretenir une animation nécessaire à l'attractivité d'un centre-ville : équipements publics, activités, logements.

Elle comprend des secteurs à l'intérieur desquels des règles différentes sont prescrites :

- Le secteur UAa
- Le secteur UAb, et son sous-secteur UAb1
- Le secteur UAc (centre-ville en renouvellement urbain)
- Le secteur UAs (Quartiers sud) et son sous-secteur UAs1 (Quartier Briand Pelloutier)

Certains terrains peuvent être concernés par des servitudes d'utilité publique et/ou obligations diverses. Les usagers prendront connaissance dans le dossier « Annexes » des dispositions particulières attachées à ces servitudes et obligations diverses qui s'ajoutent au règlement de zone.

ARTICLE UA-1 : LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DES SOLS INTERDITES

- 1.1. Les établissements à usage d'activité agricole ou forestière ;
- 1.2. Les établissements à usage d'activité industrielle ;
- 1.3. Les installations à usage d'entrepôts dont l'ensemble occuperait une surface de plancher de plus de 5000 m² ;
- 1.4. L'aménagement de terrains de camping ou de caravanage, ainsi que ceux affectés à l'implantation d'habitations légères de loisirs, en dehors des aires aménagées à cet effet ;
- 1.5. L'ouverture et l'extension de carrières ;
- 1.6. Les décharges et dépôts de véhicules hors d'usage ou en réparation ;
- 1.7. Les établissements à usage d'activité comportant des installations relevant de la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et les établissements industriels, sauf ceux répondant aux conditions mentionnées à l'article 2 ci-après.
- 1.8. Dans le périmètre de protection des prises d'eau en Seine de l'usine de Choisy-le-Roi :
 - 1.8.1. L'implantation ou l'extension de toute ICPE, y compris ses ouvrages de rejet, soumis à autorisation et présentant un risque clairement identifié d'atteinte à la qualité de la Seine.

Plan Local d'Urbanisme de Choisy-le-Roi – Règlement

- 2 -

Figure 44 : Extrait actuel de l'article UA-2

Extrait du règlement du PLU de Choisy-le-Roi avant mise en compatibilité, page 3

1.8.2. La création de toute installation de transit, de stockage et/ou traitement de déchets et de tout dépôt sauvage de déchets. L'extension de ce type d'installation est interdite à moins de 15 m des berges

ARTICLE UA-2 : LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DES SOLS SOUMISES À CONDITIONS PARTICULIÈRES

- 2.1. Les exhaussements et affouillements des sols indispensables à la réalisation des constructions et installations autorisées ;
- 2.2. L'extension ou la modification des établissements à usage d'activités existants, dans la mesure où ils satisfont à la réglementation en vigueur les concernant et à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances ;
- 2.3. Les opérations de plus de 1600 m² de surface de plancher de logement ou de plus de 20 logements, dans la mesure où au moins 66% de la surface de plancher de l'opération globale sont réservés aux logements de trois pièces et plus d'une superficie minimale de 60 m² ;
- 2.4. Les opérations de plus de 3 500 m² de surface de plancher de logement ou de plus de 45 logements, dans la mesure où au moins 30 % des logements de l'opération globale sont réservés aux logements locatifs sociaux. Cette disposition n'est pas applicable dans les secteurs UAc et UAs, ni dans les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) ;
- 2.5. La reconstruction d'un bâtiment régulièrement édifié, détruit en tout ou partie depuis moins de 10 ans à la suite d'un sinistre dans sa volumétrie d'origine et dans la limite de la surface de plancher préexistante nonobstant les dispositions des articles 3 à 14 et dans la mesure où la reconstruction respecte les règles de construction et d'aménagement du PPRI.
- 2.6. Les dépôts à ciel ouvert de matériel ou de matériaux, ainsi que les constructions provisoires ou mobiles, si ceux-ci sont liés au fonctionnement d'un chantier en cours ou d'un équipement collectif ;
- 2.7. Les établissements à usage d'activités comportant ou non des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), dans la mesure où ils satisfont la législation en vigueur les concernant et à condition qu'ils correspondent à des besoins strictement nécessaires à la vie courante des habitants et au fonctionnement d'une zone à caractère principal d'habitat et de services et que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec les milieux environnants.
- 2.8. Les constructions et les installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées, afin de permettre l'exploitation, l'entretien, la rénovation, l'extension ou la construction d'installations techniques spécifiques nécessaires à l'activité ferroviaire.

ARTICLE UA-3 : LES CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVÉES ET D'ACCÈS AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

Figure 45 : Extrait actuel de l'article UA-2

Extrait du règlement du PLU de Choisy-le-Roi après mise en compatibilité, page 3

1.8.2. La création de toute installation de transit, de stockage et/ou traitement de déchets et de tout dépôt sauvage de déchets. L'extension de ce type d'installation est interdite à moins de 15 m des berges

ARTICLE UA-2 : LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DES SOLS SOUMISES À CONDITIONS PARTICULIÈRES

- 2.1. Les exhaussements et affouillements des sols indispensables à la réalisation des constructions et installations autorisées ;
- 2.2. L'extension ou la modification des établissements à usage d'activités existants, dans la mesure où ils satisfont à la réglementation en vigueur les concernant et à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances ;
- 2.3. Les opérations de plus de 1600 m² de surface de plancher de logement ou de plus de 20 logements, dans la mesure où au moins 66% de la surface de plancher de l'opération globale sont réservés aux logements de trois pièces et plus d'une superficie minimale de 60 m² ;
- 2.4. Les opérations de plus de 3 500 m² de surface de plancher de logement ou de plus de 45 logements, dans la mesure où au moins 30 % des logements de l'opération globale sont réservés aux logements locatifs sociaux. Cette disposition n'est pas applicable dans les secteurs UAc et UAs, ni dans les Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) ;
- 2.5. La reconstruction d'un bâtiment régulièrement édifié, détruit en tout ou partie depuis moins de 10 ans à la suite d'un sinistre dans sa volumétrie d'origine et dans la limite de la surface de plancher préexistante nonobstant les dispositions des articles 3 à 14 et dans la mesure où la reconstruction respecte les règles de construction et d'aménagement du PPRI.
- 2.6. Les dépôts à ciel ouvert de matériel ou de matériaux, ainsi que les constructions provisoires ou mobiles, si ceux-ci sont liés au fonctionnement d'un chantier en cours ou d'un équipement collectif ;
- 2.7. Les établissements à usage d'activités comportant ou non des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), dans la mesure où ils satisfont la législation en vigueur les concernant et à condition qu'ils correspondent à des besoins strictement nécessaires à la vie courante des habitants et au fonctionnement d'une zone à caractère principal d'habitat et de services et que soient mises en œuvre toutes dispositions pour les rendre compatibles avec les milieux environnants.
- 2.8. Les constructions et les installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées, afin de permettre l'exploitation, l'entretien, la rénovation, l'extension ou la construction d'installations techniques spécifiques nécessaires à l'activité ferroviaire **et aux transports en commun.**

ARTICLE UA-3 : LES CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVÉES ET D'ACCÈS AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

Figure 46 : Extrait modifié de l'article UA-2



Extrait du règlement du PLU de Choisy-le-Roi avant mise en compatibilité, page 4

- 2.7. A l'intérieur du périmètre d'étude délimité sur le plan de zonage, établi en application de l'article L. 123-2 a) du Code de l'urbanisme, les constructions ou installation d'une surface de plancher inférieure à 20 m² et l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes.
- 2.8. Les constructions et les installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées, afin de permettre l'exploitation, l'entretien, la rénovation, l'extension ou la construction d'installations techniques spécifiques nécessaires à l'activité ferroviaire.

ARTICLE UE-3 : LES CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVÉES ET D'ACCÈS AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC**3.1. Accessibilité des voiries ouvertes à la circulation publique, aux handicapés et aux personnes à mobilité réduite**

3.1.1. Il est rappelé que la création ou l'aménagement des voiries ouvertes au public doivent être conforme à la législation en vigueur.

3.2. Accès routier

3.2.1. Pour être constructible, une unité foncière doit avoir un accès à une voie publique ou privée permettant la circulation automobile et en état de viabilité. Cet accès doit se faire :

- soit directement par une façade sur rue,
- soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins, éventuellement obtenu par l'application de l'article 682 du Code Civil,
- soit par l'intermédiaire d'un passage privé.

3.2.2. L'accès à la voie publique ou privée doit présenter les caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

3.2.3. Les accès ne doivent présenter aucun risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou privées ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu notamment de la position des accès, de leur configuration ainsi que de leur nature et de l'intensité du trafic.

3.2.4. Lorsqu'un terrain est desservi par plusieurs voies, toute construction ou extension ne peut être autorisée que sous réserve que l'accès ou les accès soient établis sur la voie où la gêne pour la circulation est moindre. Les accès sont réalisés pour permettre une parfaite visibilité de la voie avant la sortie des véhicules.

3.2.5. Des conditions particulières peuvent être imposées dans le cadre des lotissements, en matière de tracé, de largeur et de modalité d'exécution, dans l'intérêt de la circulation et de l'utilisation des terrains riverains ou avoisinants, ou en vue de leur intégration dans la voirie publique.

Figure 47 : Extrait actuel de l'article UE-2

Extrait du règlement du PLU de Choisy-le-Roi après mise en compatibilité, page 4

- 2.7. A l'intérieur du périmètre d'étude délimité sur le plan de zonage, établi en application de l'article L. 123-2 a) du Code de l'urbanisme, les constructions ou installation d'une surface de plancher inférieure à 20 m² et l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes.
- 2.8. Les constructions et les installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées, afin de permettre l'exploitation, l'entretien, la rénovation, l'extension ou la construction d'installations techniques spécifiques nécessaires à l'activité ferroviaire **et aux transports en commun.**

ARTICLE UE-3 : LES CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVÉES ET D'ACCÈS AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC**3.1. Accessibilité des voiries ouvertes à la circulation publique, aux handicapés et aux personnes à mobilité réduite**

3.1.1. Il est rappelé que la création ou l'aménagement des voiries ouvertes au public doivent être conforme à la législation en vigueur.

3.2. Accès routier

3.2.1. Pour être constructible, une unité foncière doit avoir un accès à une voie publique ou privée permettant la circulation automobile et en état de viabilité. Cet accès doit se faire :

- soit directement par une façade sur rue,
- soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins, éventuellement obtenu par l'application de l'article 682 du Code Civil,
- soit par l'intermédiaire d'un passage privé.

3.2.2. L'accès à la voie publique ou privée doit présenter les caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

3.2.3. Les accès ne doivent présenter aucun risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou privées ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu notamment de la position des accès, de leur configuration ainsi que de leur nature et de l'intensité du trafic.

3.2.4. Lorsqu'un terrain est desservi par plusieurs voies, toute construction ou extension ne peut être autorisée que sous réserve que l'accès ou les accès soient établis sur la voie où la gêne pour la circulation est moindre. Les accès sont réalisés pour permettre une parfaite visibilité de la voie avant la sortie des véhicules.

3.2.5. Des conditions particulières peuvent être imposées dans le cadre des lotissements, en matière de tracé, de largeur et de modalité d'exécution, dans l'intérêt de la circulation et de l'utilisation des terrains riverains ou avoisinants, ou en vue de leur intégration dans la voirie publique.

Figure 48 : Extrait modifié de l'article UE-2

