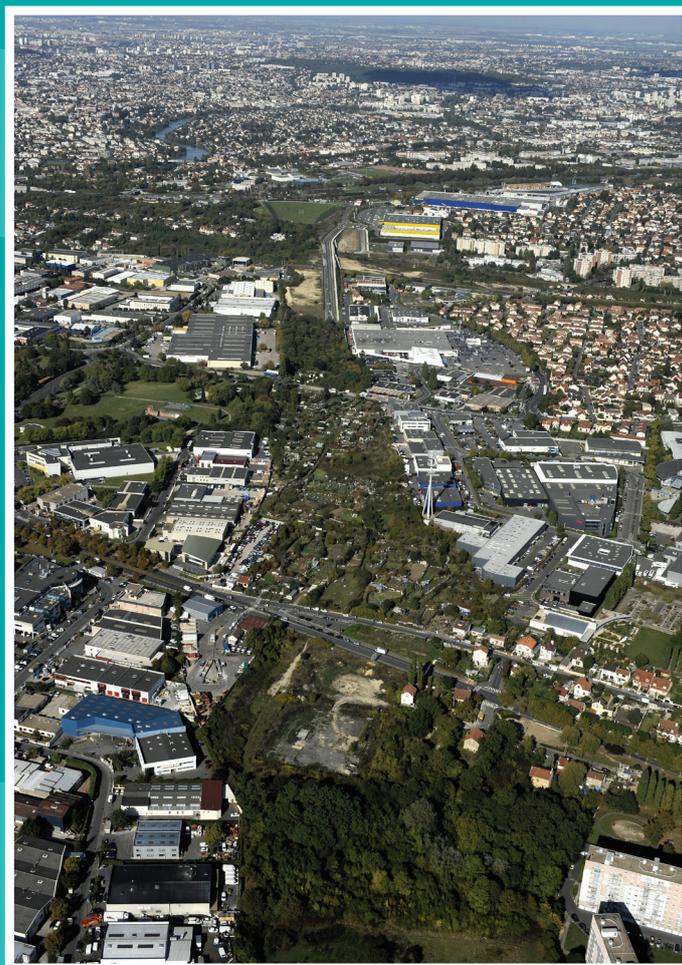
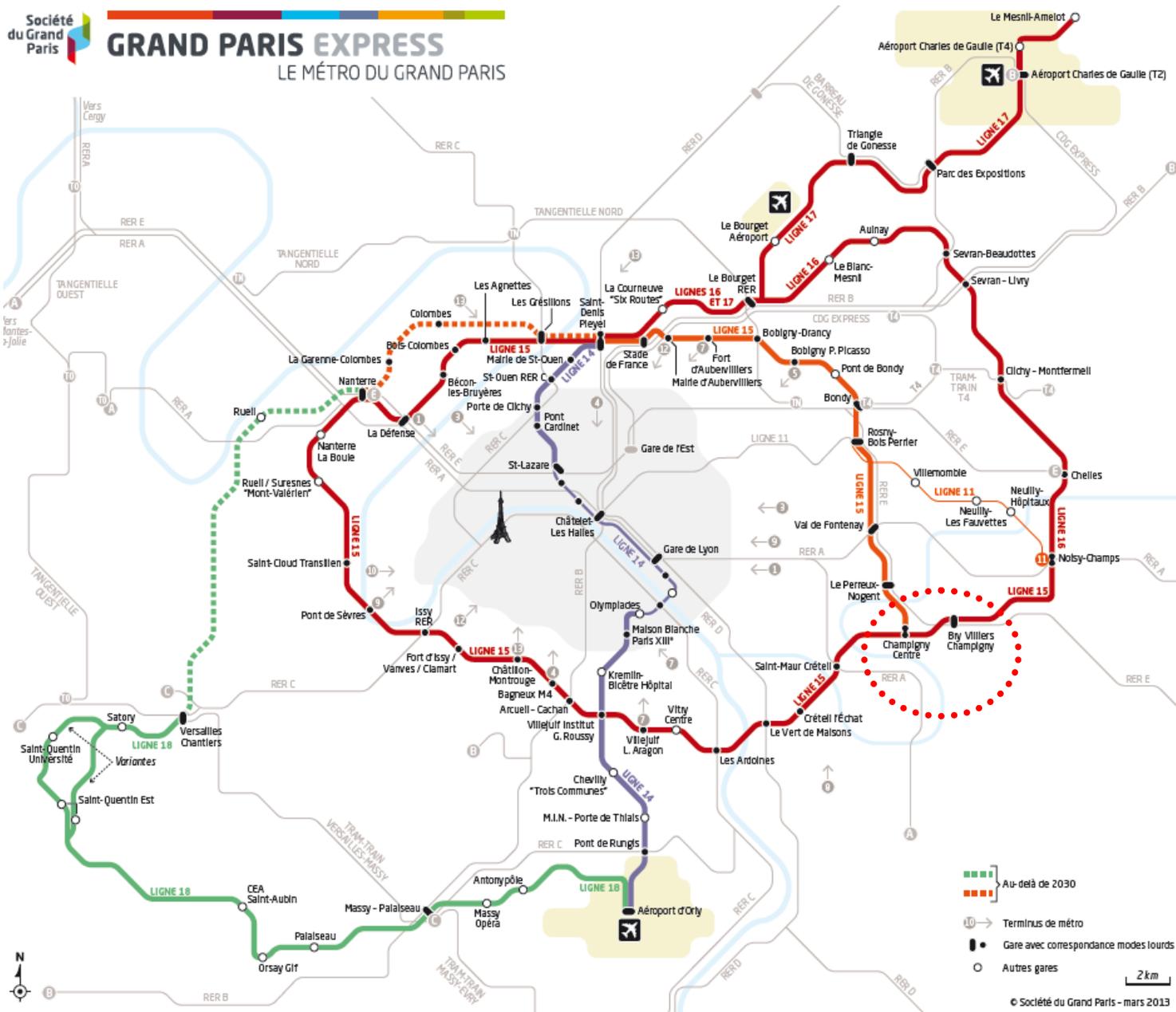


Contrat de développement territorial des Boucles de la Marne



Sommaire général

TITRE I. LE PROJET DE TERRITOIRE DES BOUCLES DE LA MARNE, UN NOUVEL OUTIL METROPOLITAIN AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DE LA REGION ILE-DE-FRANCE.....	3
TITRE II : LES OBJECTIFS POUR LE TERRITOIRE DES BOUCLES DE LA MARNE	24
TITRE III ACTIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET DES BOUCLES DE LA MARNE	59
TITRE IV CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DU CDT BOUCLE DE LA MARNE.....	173
ANNEXES.....	178



Le secteur du CDT des Boucles de la Marne et la cité Descartes, situés sur la première section de la future ligne 15 du Grand Paris, qui sera mise en service d'ici à 2020

TITRE I. Le projet de territoire des Boucles de la Marne, un nouvel outil métropolitain au service du développement de la Région Ile-de-France

TITRE I. LE PROJET DE TERRITOIRE DES BOUCLES DE LA MARNE, UN NOUVEL OUTIL METROPOLITAIN AU SERVICE DU DEVELOPPEMENT DE LA REGION ILE-DE-FRANCE.....	3
I) SITUATION METROPOLITAINE DES BOUCLES DE LA MARNE	4
A) <i>Le projet du Grand Paris et les Contrats de Développement Territorial</i>	4
B) <i>Les Boucles de la Marne, territoire métropolitain</i>	6
C) <i>Contribuer au renouveau de l'Est parisien.....</i>	8
II) REEQUILIBRER DURABLEMENT LE RAPPORT HABITAT-EMPLOI EN FAVEUR DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE	10
A) <i>Répondre à une double contrainte : spécialisation résidentielle et migrations alternantes</i>	10
B) <i>Rééquilibrer le rapport habitat-emploi en s'appuyant sur de nouvelles ambitions en matière d'aménagement urbain</i>	12
C) <i>Valoriser et développer le Cluster de la Ville Durable.....</i>	13
III) LOGEMENT ET CADRE DE VIE : CONJUGUER MIXITE ET SOLIDARITE.....	14
A) <i>Des opportunités de développement qui doivent être encadrées</i>	15
B) <i>Intensification urbaine et mixité.....</i>	15
IV) LES BOUCLES DE LA MARNE, UN TERRITOIRE CONNECTE.....	17
A) <i>Remailler le territoire à l'échelle locale et à l'échelle métropolitaine</i>	17
B) <i>Objectifs à 2020 et 2030.....</i>	18
V) ENVIRONNEMENT ET DEVELOPPEMENT DURABLE : UN TERRITOIRE A FORT POTENTIEL.....	19
A) <i>Créer des trames vertes et bleues lisibles à l'échelle des Boucles de la Marne</i>	19
B) <i>Des ambitions légitimes en matière d'efficacité énergétique</i>	20
VI) CULTURE, LOISIRS ET QUALITE DE VIE : AMBITIONS ET COORDINATION.....	22
A) <i>Des atouts négligés.....</i>	22
B) <i>...mais une politique culturelle et de loisirs ambitieuse</i>	22
VII) UN PROJET PARTENARIAL, CONSTRUIT AVEC ET POUR LES HABITANTS	23

I) Situation métropolitaine des Boucles de la Marne

A) *Le projet du Grand Paris et les Contrats de Développement Territorial*

Le projet du Grand Paris vise à renforcer la Région capitale dans son rôle de ville-monde afin de répondre à la compétition économique internationale. La loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris définit les fondations du projet et précise sa mise en œuvre autour de 3 priorités :

- Renforcer l'attractivité et la visibilité des potentiels de la région Capitale
- Apporter plus d'équilibre et de cohésion sociale à la métropole
- Améliorer le réseau de transport pour mieux répondre aux besoins de déplacements.

La loi relative au Grand Paris encourage un développement économique durable, solidaire et créateur d'emploi dans la région capitale et promeut la mise en place d'un projet urbain, social, économique, d'intérêt national, unissant les grands territoires de la région Ile-de-France. Elle repose notamment sur :

- La mise en place d'un nouveau métro automatique en rocade autour de l'agglomération parisienne (décret n°2011-11 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, réseau principal et réseau complémentaire). Le métro du Grand Paris facilitera les déplacements rapides de banlieue à banlieue, évitant ainsi le passage par Paris pour de nombreux usagers et décongestionnant de ce fait un certain nombre de lignes actuellement saturées (diminution prévue de 10 à 15% en moyenne de l'affluence sur toutes les lignes de métro actuelles). Les gares et les aéroports de la région parisienne seront également desservis de manière à faciliter les échanges avec l'ensemble du territoire national et avec l'international. L'enjeu représenté par cette nouvelle infrastructure de transport créée en articulation avec l'amélioration globale du réseau de transport en commun francilien a été rappelé lors de l'allocution du premier ministre, le 6 mars 2013.
- L'élaboration de contrats de développement territorial sur le territoire impacté par le réseau de transport du Grand Paris Express (décret n°2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux CDT), afin de structurer les mutations induites par le déploiement du nouveau réseau de transport et de participer à l'équilibre métropolitain.

Les objectifs de développement du Grand Paris se déclinent sur différents territoires et à différentes échelles. Dans l'Est parisien, la Cité scientifique Descartes doit devenir le cœur d'un cluster de la ville durable et du développement urbain de réputation mondiale

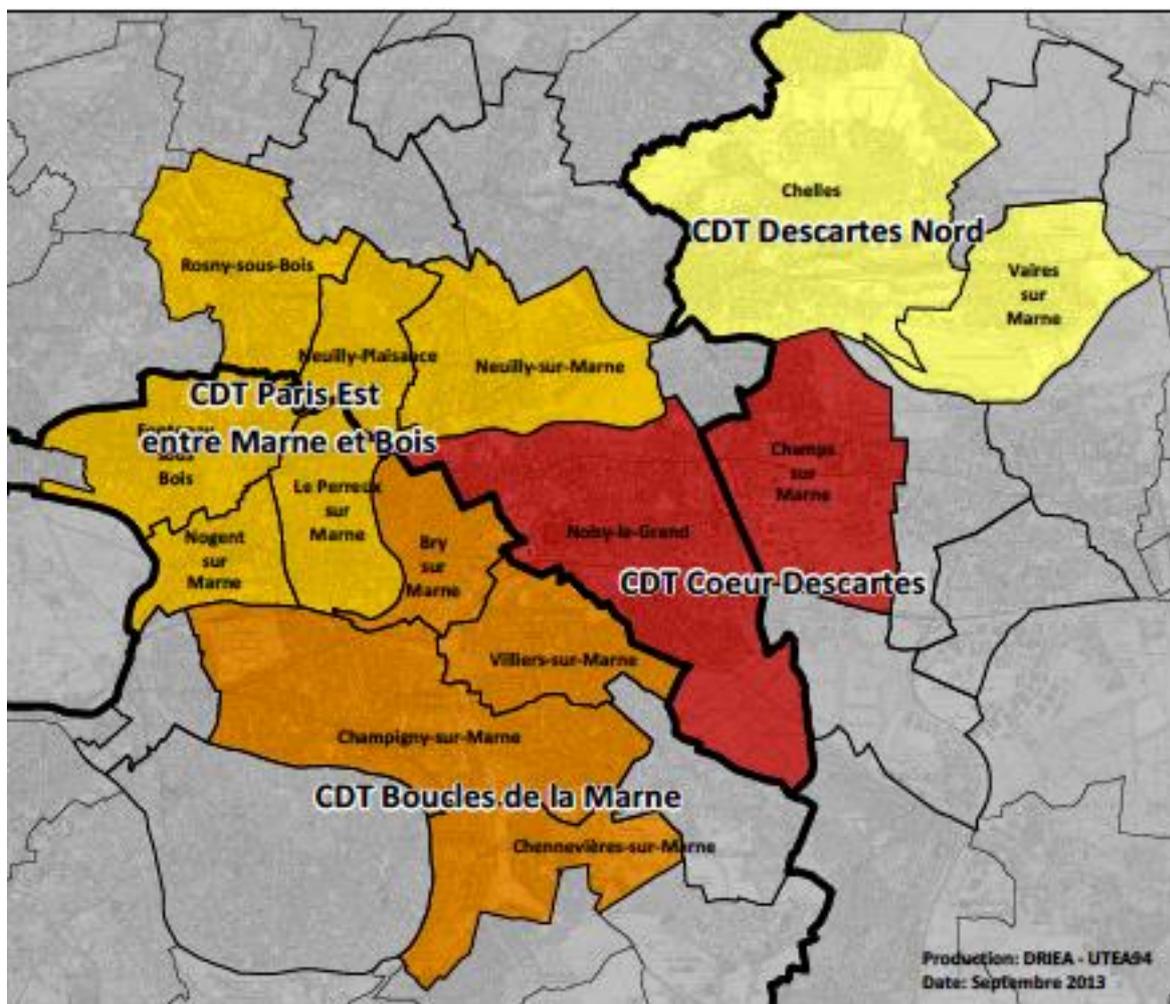
Dans le cas spécifique de l'Est parisien, l'existence, à la croisée de trois départements (le Val-de-Marne, la Seine-Saint-Denis et la Seine et Marne) de,

- quatre CDT constituant le Cluster de la Ville Durable
- une volonté de mettre en cohérence les priorités de développement économique et territorial de chaque CDT à l'échelle de ce territoire stratégique,

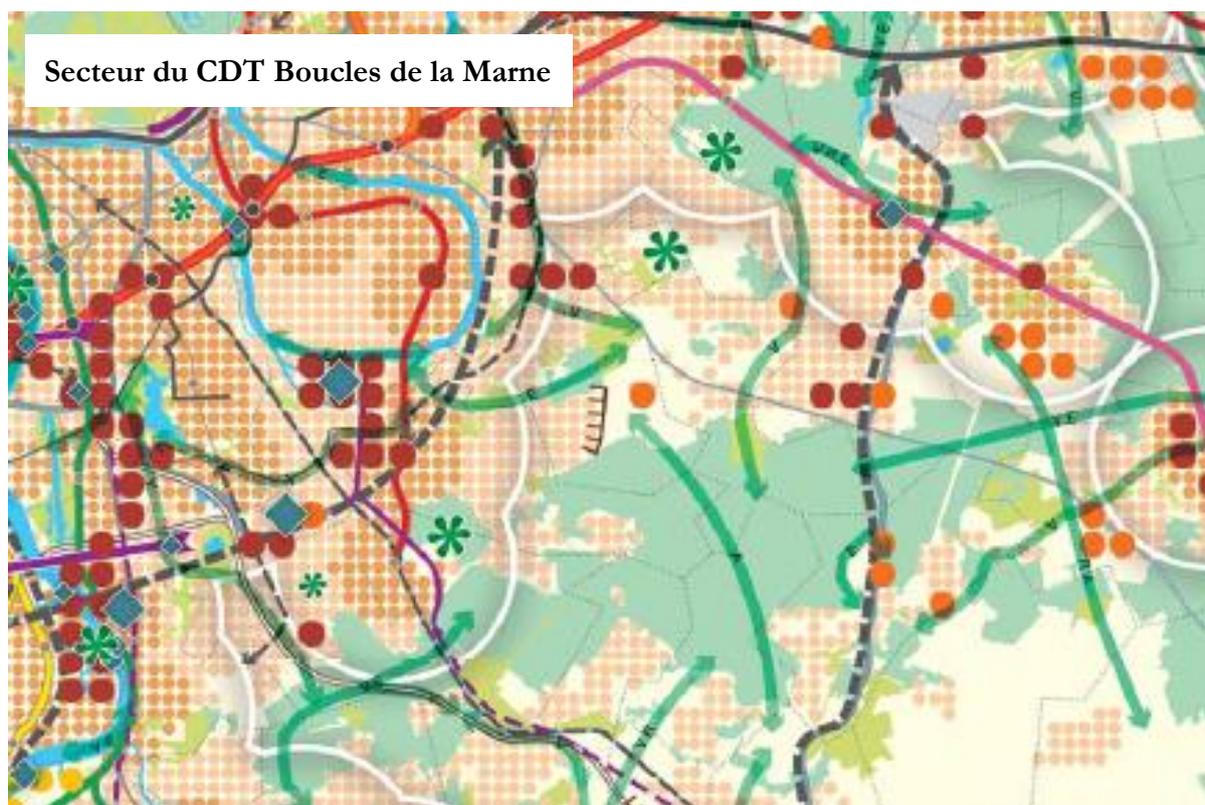
ont amené les collectivités et l'Etat à entreprendre, en parallèle de la rédaction des CDT, l'élaboration d'un Schéma de Développement Territorial (SDT). Les quatre CDT formant ce Schéma de Développement Territorial sont :

- Le CDT Descartes Nord : sur les communes de Chelles et Vaires-sur-Marne ;
- Le CDT Paris Est entre Marne et Bois qui comprend les communes de Fontenay-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, le Perreux-sur-Marne.
- Le CDT Cœur Descartes qui concerne Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne ;
- Le **CDT des Boucles de la Marne** : sur les communes de Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne. L'accord-cadre de ce CDT a été signé le 21 mars 2012.

Périmètre des 4 Contrats de Développement Territorial constituant le Schéma de Développement Territorial de la Ville durable



B) Les Boucles de la Marne, territoire métropolitain



Polariser et équilibrer	Préserver et valoriser
<p>Les espaces urbanisés</p> <ul style="list-style-type: none"> Espace urbanisé à optimiser Quartier à densifier à proximité d'une gare Secteur à fort potentiel de densification <p>Les nouveaux espaces d'urbanisation</p> <ul style="list-style-type: none"> Secteur d'urbanisation préférentielle Secteur d'urbanisation conditionnelle <p> Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares</p> <p> Pôle de centralité à conforter</p>	<ul style="list-style-type: none"> Les fronts urbains d'intérêt régional Les espaces agricoles Les espaces boisés et les espaces naturels Les espaces verts et les espaces de loisirs Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer Les continuités Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V) Le fleuve et les espaces en eau

Source : SDRIF, carte de destination générale des différentes parties du territoire : Ile de France 2030

Le projet de territoire des Boucles de la Marne a pour ambition de contribuer au développement de la Région Capitale en répondant aux besoins des habitants. L'habitat de qualité et accessible pour tous, le développement économique et l'emploi, la formation, les déplacements, l'amélioration du cadre de vie, constituent de réelles attentes.

L'ensemble des acteurs institutionnels porte ce projet qui se réalisera par étapes. Les Collectivités (Communes et EPCI) se mobiliseront aux côtés de l'Etat et du Conseil général. La crédibilité impose une volonté forte de mobiliser tous les financements et tous les moyens nécessaires à sa

mise en œuvre de la part de chacun et de consulter régulièrement les habitants sur les choix à opérer.

Situé à une dizaine de kilomètres à l'Est de Paris, le territoire des Boucles de la Marne compte aujourd'hui près de 135.000 habitants.¹

Entre Marne et plateaux, à mi-chemin entre les deux universités de l'Est parisien et à l'articulation des pôles d'emploi d'ORSA, de Val de Fontenay, de Paris, de la zone Pontault-Combault et Roissy en Brie, de la zone portuaire de Bonneuil-sur-Marne, le territoire de ce CDT présente la spécificité de comporter des réserves foncières de l'Etat importantes.

Le métro du Grand Paris (ligne 15), interconnecté avec le RER E- Ligne P, ouvrira le territoire vers le Sud-ouest et vers l'Est à l'horizon 2020 (pôle de Créteil- Seine Amont, Seine et Marne...) et vers le Nord-est à horizon 2025 (mise en service de la ligne 16) et à 2030 (achèvement de la ligne 15).

L'implantation de deux gares nouvelles, la construction d'un site de maintenance et de remisage (SMR)² et d'un Poste de Commandement Centralisé (PCC)³, constituent la clé de voûte d'un remaillage de l'ensemble des circulations : interconnexions avec les lignes de RER A et E, circulations routières, circulations douces, transports en commun en site propre (création d'un nouveau réseau de TCSP comprenant notamment l'ouverture d'un premier tronçon du réseau Altival d'ici à 2020 et le projet Est-TVM).

Le CDT s'inscrit dans la dynamique de l'espace régional, en cohérence avec les orientations des schémas directeurs en matière d'aménagement (SDRIF), d'énergie et de climat (SRCAE), de cohérence écologique (SRCE), et avec le PDUIF.

Le projet de SDRIF adopté par le Conseil Régional d'Ile de France le 18 octobre 2013 confirme la déclinaison spatiale des axes de développement mis en avant dans le cadre du SDT.⁴ Il souligne qu'à l'échelle de l'Est parisien, de grands secteurs urbains ou périurbains offrent des réserves foncières à densifier et plaide en faveur d'une urbanisation maîtrisée et plus cohérente pour éviter la périurbanisation le long du RER A et de l'autoroute A4. La vallée de la Marne (territoire allant de Paris au secteur IV de Marne-la-Vallée comprenant notamment le territoire du Cluster de la Ville Durable) est identifiée comme un Territoire d'Intérêt Métropolitain.

A l'échelle des Boucles de la Marne, il identifie les communes situées autour de l'ex Voie de Desserte Orientale (VDO) comme faisant partie du Territoire d'intérêt métropolitain (TIM) de la

¹ Cartes : Le territoire du CDT des Boucles de la Marne et les transports publics du Grand Paris (ligne 15 en rouge, ligne 16 en orange, RER en vert / source IAU IdF, 2012) / Principe de localisation de la ligne 15 du métro du Grand Paris (en rouge) et tracé indicatif des futurs réseaux de TCSP (en vert / source Safege, 2013)

² Le Site de Maintenance et de Remisage de Champigny-sur-Marne est le lieu où le parc de matériel roulant de la ligne 15 (ex-ligne rouge) est réparé, entretenu et remisé.

³ Le Poste de Commandement Centralisé est le véritable centre névralgique de la ligne 15 par lequel transitent toutes les informations relatives à l'exploitation et à la supervision de la ligne (centralisation des remontées d'information ayant trait aux gares, aux systèmes d'exploitation et à l'énergie).

⁴ Carte : extrait de la carte générale de destination des sols du SDRIF : un potentiel de densification réel et bien identifié - Source : Région Ile de France Octobre 2012

vallée de la Marne, dont l'agenda de développement correspond à celui de la mise en œuvre du métro du Grand Paris d'ici à 2020 puis à l'horizon 2030. Ces espaces sont identifiés comme pouvant permettre un aménagement urbain dense.

C) Contribuer au renouveau de l'Est parisien

Depuis 50 ans, les grands projets d'aménagement d'infrastructures ont marqué de leur empreinte les Boucles de la Marne. Parmi ces projets, la Voie de Desserte Orientale constituait une rocade autoroutière permettant de relier l'autoroute A4 à la RN406 et, plus largement, à l'autoroute A86.

Ce projet ne se justifie plus du fait de l'évolution des pratiques de mobilités en Ile-de-France et ne figure pas au SDRIF 2013. La politique d'acquisition foncière menée par les services de l'Etat pour la réalisation de cette infrastructure a, au moyen d'un emplacement réservé, permis l'acquisition d'environ 70 hectares dont plus de 40 hectares sur les communes de Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne.

Cette politique foncière a entraîné un gel de l'évolution du site lui-même à l'origine de nombreux délaissés peu ou pas aménagés à ses abords, générateurs d'une rupture majeure dans les communes traversées.

Ainsi, les emprises de l'ex- VDO constitue actuellement une profonde césure du nord au sud. Elle a participé à renforcer les coupures urbaines et à la relégation de certains quartiers qu'il s'agit aujourd'hui d'associer pleinement à la dynamique métropolitaine. L'abandon du projet autoroutier ainsi que la part importante du foncier détenu par l'Etat sur ces emprises constitue cependant une opportunité pour les collectivités d'enclencher une reconquête de ces espaces.

Les différentes études menées lors de l'élaboration du CDT, et qui devront être affinées au-delà de sa signature, ont mis en évidence le potentiel d'envergure métropolitaine que constitue l'aménagement de ces emprises. Elles constituent, comme le rappelle le SDRIF récemment adopté, une opportunité de développement urbain unique dans un territoire de petite couronne. Il s'agit pour les Collectivités concernées, en partenariat avec les services de l'Etat et du Conseil général, de constituer un véritable « morceau de ville » affichant une importante mixité des fonctions (logements, développement économique, commerces, équipements...), un niveau d'intensité urbaine ambitieux et adapté au niveau de desserte des différents secteurs de ce territoire et révélant la dimension intercommunale du site.

Territoire fragmenté par l'histoire, la topographie et les infrastructures, les Boucles de la Marne ont longtemps fait figure d'entre deux, de maillon dans le développement radial entre Paris et la Ville Nouvelle, dans le Val-de-Marne mais aussi à la limite entre la Seine-et-Marne et la Seine-Saint-Denis. D'autre part, le territoire est marqué par un fort déséquilibre historique entre habitat et emploi. Son caractère résidentiel tend à favoriser des déplacements pendulaires vers d'autres territoires, ce qui engendre des nuisances individuelles et collectives.

A la limite du cœur de la zone dense du Grand Paris, aux franges ouest de Marne la Vallée, les Boucles de la Marne constituent pourtant un maillon déterminant du renouveau de l'Est parisien,

dimension soulignée par le *Manifeste de l'Est parisien* élaboré à l'automne 2012 comme base au SDT du Cluster de la Ville Durable. Il met l'accent sur la densification du maillage en transports publics, la valorisation de la Marne autour du concept de « ville-rivière », le rayonnement du Cluster de la ville durable, comme autant d'atouts pour le développement futur des Boucles de la Marne.

Les communes du CDT partagent une histoire et une identité fortes, liées au patrimoine naturel et culturel commun que constituent la Marne et son environnement. Ce cadre exceptionnel doit être valorisé, en mettant en avant les atouts que constituent une population jeune et un tissu économique diversifié, entre PME-PMI, artisanat et la présence de longue date d'établissements de grands groupes.

Avec le CDT, et au-delà de la question de la mobilité et des infrastructures de transports, collectivités et Etat s'engagent dans une démarche volontariste associant transports, logement, développement économique et emploi, culture et cadre de vie. En lien avec le cluster de la ville durable, il s'agit de faire des Boucles de la Marne une nouvelle polarité économique identifiée à l'échelle de la métropole et le lieu d'une nouvelle urbanité.

II) Rééquilibrer durablement le rapport habitat-emploi en faveur de l'activité économique

A) Répondre à une double contrainte : spécialisation résidentielle et migrations alternantes

Aujourd'hui, le territoire des Boucles de la Marne est davantage un bassin d'habitat qu'un bassin d'emploi. Pour régénérer et densifier les tissus urbains existants, pour y construire de nouveaux logements et accompagner durablement la croissance démographique de la métropole, une nouvelle stratégie de développement économique est indispensable.

Cette stratégie devra s'appuyer sur les atouts sociodémographiques existants, notamment une représentation importante de profils d'emplois d'ouvriers et d'employés, pour affirmer le potentiel d'innovation et de création d'emploi des Boucles de la Marne à l'échelle départementale, de l'Est parisien et plus largement de la métropole.

Le territoire de projet Boucles de la Marne compte à 135 613 habitants. Le rapport entre les actifs résidents et les emplois proposés sur le territoire, bien que très différent d'une commune à l'autre, est globalement faible (environ 2 actifs résidents pour un emploi proposé en 2008).

Les évolutions démographiques sont significativement inférieures aux moyennes départementales et la croissance de la population constatée sur la période 1999-2008, bien que positive (+1,4%), est uniquement le fait de l'accroissement naturel, le solde migratoire étant lui systématiquement négatif sur l'ensemble des communes.

Le taux de chômage, là encore variable d'une commune à l'autre, est globalement plus fort que sur le reste du département (11,9% en 2008 contre 11,0% sur le département). On note cependant, sur la période 1999-2008 une croissance significative de l'emploi sur le secteur des Boucles de la Marne (+9,5% soit près de 2500 emplois supplémentaires). Si cette évolution s'est accompagnée d'une augmentation du taux d'emploi (lequel a progressé de 0,49 en 1999 à 0,56 en 2008), ce dernier reste faible, d'autant plus que les disparités entre les secteurs géographiques sont marquées et que la croissance de l'emploi a été globalement plus faible que dans les territoires voisins.

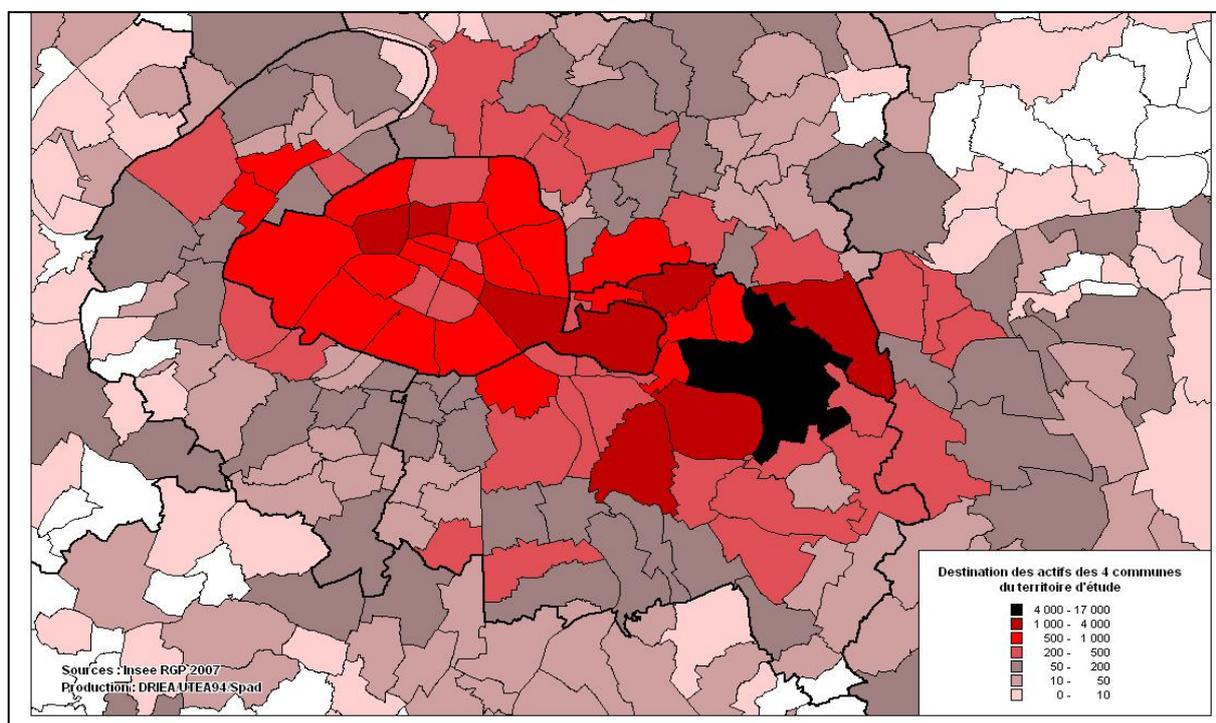
Le tissu économique des Boucles de la Marne est fortement caractérisé par l'économie présente, avec néanmoins quelques grands établissements et une activité de production qui reste présente, en particulier sur Chennevières-sur-Marne et Champigny-sur-Marne (respectivement 25% et 20% des emplois sont des postes d'ouvriers). Il témoigne d'une tertiarisation progressive de son économie, inégale selon les communes et les quartiers, tandis que le taux de chômage est au-dessus de la moyenne départementale.

Les migrations des actifs des quatre communes sont aussi un bon reflet de la place économique des Boucles de la Marne dans les échanges métropolitains.⁵

⁵ Carte. Les principaux territoires de migrations alternantes dont la source est constituée par les communes du CDT (en noir sur la carte) / Source : Diagnostic du CDT des Boucles de la Marne, 2011-2012

Elles révèlent, dans un premier temps, que la part des actifs stables du territoire (c'est à dire résidant et travaillant sur le territoire des Boucles de la Marne) est modeste, de l'ordre d'un actif sur quatre. La stabilité du territoire est essentiellement portée par les catégories professionnelles généralement représentatives de l'économie résidentielle (employés et artisans). A l'inverse, la CSP « cadres et catégories supérieures », qui tend à croître sur le territoire, est constituée de populations faiblement stables.

Les migrations alternantes, pour l'ensemble des CSP, se font principalement vers le Val-de-Marne et vers Paris, avec des différences entre les communes « plutôt val-de-marnaises » comme Chennevières-sur-Marne et Champigny-sur-Marne et des communes davantage orientées vers la Seine-Saint-Denis comme Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne.



Destination des actifs des quatre Communes du CDT lors des déplacements domicile-travail

Une analyse plus fine des migrations alternantes des actifs à l'échelle de chaque commune laisse apparaître deux grandes directions ; celle d'un corridor Est-Ouest qui traverse Paris pour aller jusqu'au pôle de la Défense-Seine Arche ; et celle d'un corridor Est-Sud-Est intégrant le Nord du Val-de-Marne, les communes situées le long de l'ex-VDO, les communes de Créteil et de Saint-Maur-des-Fossés, vers Seine Amont et au-delà, Issy les Moulineaux et Boulogne. Côté Est de ce corridor, le pôle de Noisy-le-Grand constitue également un élément d'attraction.

Le défi principal du CDT consiste à accompagner la croissance de la région Ile de France en veillant, à l'échelle des Boucles de la Marne, au rééquilibrage entre habitat et emploi. Il s'agit à l'horizon de 2030, de tendre vers un taux d'emploi de 1. L'ensemble des acteurs s'accorde sur la priorité donnée, dans le cadre du CDT, au développement économique du territoire pour lequel les emprises de l'ex- VDO constituent un levier majeur.

B) Rééquilibrer le rapport habitat-emploi en s'appuyant sur de nouvelles ambitions en matière d'aménagement urbain

Les partenaires du présent contrat souhaitent développer l'emploi sur le territoire, aujourd'hui principalement résidentiel. L'ambition est de tendre vers un équilibre entre emploi et habitat. La réalisation de cet objectif s'appuiera notamment sur l'aménagement des emprises de l'ex-VDO dont les études urbaines et économiques ont montré la capacité de développer 10 000 emplois à 15 ans.

La transformation de l'accessibilité et le remaillage conséquent du territoire des Boucles de la Marne doivent donner un nouvel élan au territoire, qui contribuera ainsi au renouveau de l'Est parisien.

Les spécificités locales, notamment le rôle de l'économie présente et la densité des PME-PMI, aux côtés de l'existence de grands groupes, constituent des points d'appui pour le projet. Elles seront valorisées dans le cadre d'une ambition économique autour du Cluster de la ville durable. La promotion d'un cadre de vie agréable et de qualité est conçue comme un gage d'équilibre social et d'intégration.

Plusieurs grandes opérations d'aménagement doivent permettre à terme la mutation et le remaillage des Boucles de la Marne.

Les réserves foncières de l'Etat constituent la base de la mise en valeur du secteur de la VDO, pièce maîtresse du développement des Boucles de la Marne. La maîtrise publique d'une grande partie de ce foncier facilite sa mutabilité et rend possible sa mobilisation. Dans ce cadre, une décote des terrains appartenant au domaine privé de l'Etat est envisageable pour favoriser la production de logements sociaux et d'équipements publics dans les conditions fixées par la loi n°2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et ses décrets d'application.

Si la VDO constitue le levier majeur de développement économique du territoire, la réussite du projet passera nécessairement par un aménagement mixte offrant logements, emplois, espaces et équipements publics. Dans ce cadre, la desserte du site par une avenue urbaine associée à un TCSP sur tout ou partie de l'itinéraire sera une condition essentielle de réussite des aménagements. La ville de Chennevières-sur-Marne privilégie le réaménagement des voiries existantes (RD233) au sud de la RD4. Les modalités de cession des emprises nécessaires à la réalisation de cet axe seront étudiées spécifiquement par les services de l'Etat suite à l'aboutissement des études de définition du tracé conduites par le Conseil général du Val-de-Marne.

Les modalités de cession du foncier appartenant à l'Etat sur les emprises de l'ex-VDO favoriseront un développement urbain mixte et de qualité.

Au nord de la VDO, le développement autour des activités de l'INA (Institut National de l'Audiovisuel) constitue une priorité.

A Champigny-sur-Marne, les mutations nombreuses dans le tissu urbain du centre ville constituent autant d'opportunités de développement nouvelles, qui supposent également une forte adaptation des équipements et des services

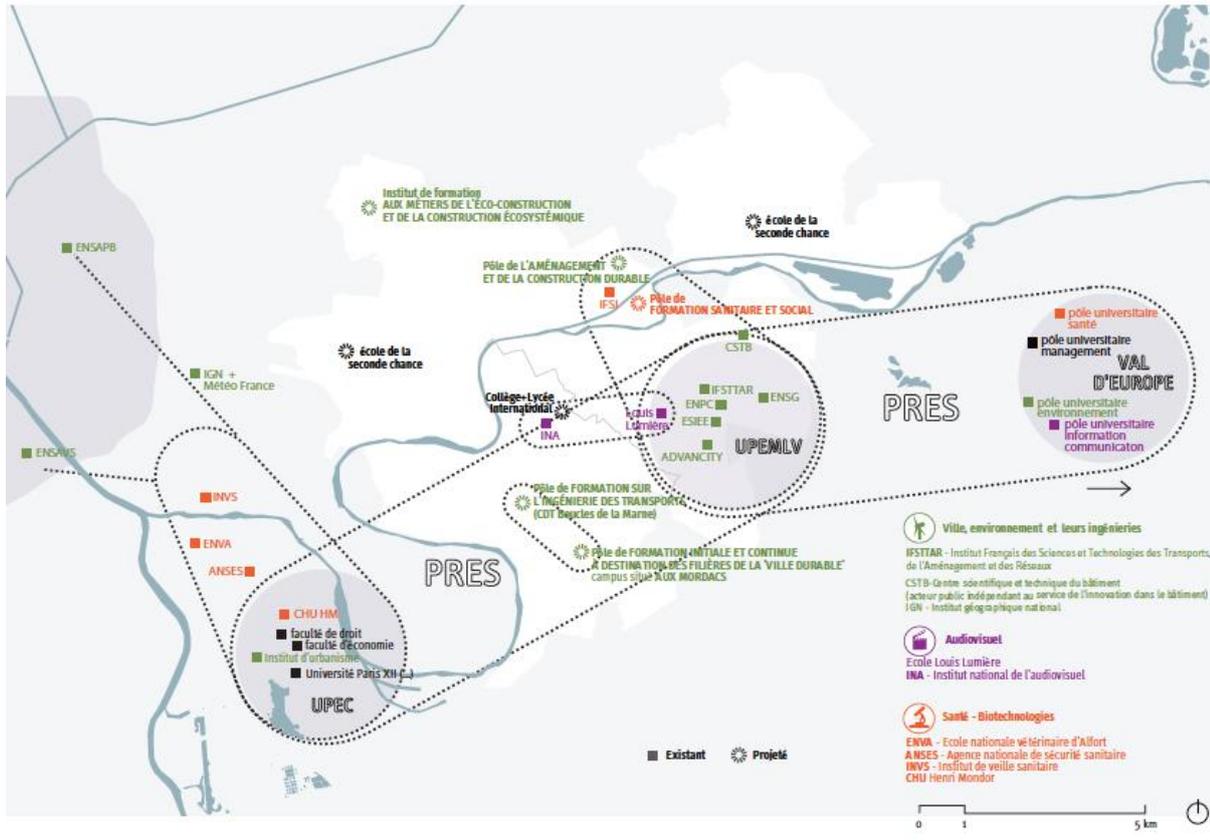
Enfin, à Chennevières-sur-Marne, le projet d'Ecocentre, en lien avec la restructuration de l'entrée de ville de Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne, conforte la mutation à grande échelle des Boucles de la Marne, vers le sud et le pôle de Sucy-Bonneuil, le port de Bonneuil, les ateliers RER de Boissy...

C) Valoriser et développer le Cluster de la Ville Durable

Pour atteindre les objectifs fixés en matière de développement économique du territoire, une stratégie concertée sera mise en œuvre à l'échelle du SDT et du CDT dans le contexte du Cluster de la ville durable, et autour des priorités suivantes :

- mobiliser l'ensemble des acteurs économiques du territoire, notamment en faveur des activités industrielles et en lien avec les travaux du nouveau comité stratégique régional de filière dans le domaine clef des éco-industries mis en place en juin 2013,
- qualifier les filières de service à la métropole, dans toutes leurs dimensions (construction durable, commerce, mobilités durables), en les structurant d'amont en aval et en y développant l'expérimentation,
- développer les fonctions support au cluster : les services immatériels aux entreprises, les services au business international, les services à l'effervescence sociale,
- travailler à la qualification sociale des populations du cluster, en développant une offre de formation nouvelle et de nouveaux établissements, à l'échelle du CDT comme du SDT,⁷
- créer des équipements phares, notamment un pôle éco-construction et un pôle éco-mobilité.

⁷ Carte : illustration de l'émergence d'une économie systémique et de l'innovation autour du Cluster Descartes : les sites du PRES Paris Est.
Source : PRES Paris Est- SDT, 2012

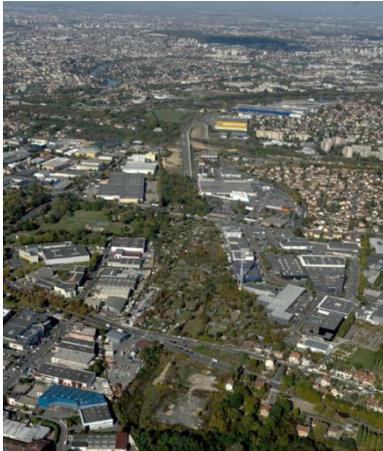


Structures de formation existantes ou en projet à l'échelle du Schéma de Développement Territorial de la Ville Durable (Source : SDT de la Ville Durable)

Le territoire des Boucles de la Marne se trouve au carrefour de deux pôles universitaires majeurs.

III) Logement et cadre de vie : conjuguer mixité et solidarité

A) Des opportunités de développement qui doivent être encadrées



Les ambitions du projet du Grand Paris en matière de construction de logements visent à résoudre la crise du logement en Ile-de-France. Ce point est clairement exprimé dans la loi n°597-2010 relative au Grand Paris qui prévoit, dans son article 1, la réalisation annuelle de 70 000 logements en Ile-de-France. A l'échelle du CDT des Boucles de la Marne, le constat partagé est triple.

L'attractivité résidentielle du territoire est réelle, alors que les besoins de rénovation urbaine restent importants et que le développement de l'emploi est une priorité localement.

De nombreux secteurs de projets sont identifiés dans les 4 communes, en lien avec les futures gares, mais également dans les tissus urbains constitués.

Une politique foncière renforcée permettra de mobiliser aux côtés des Communes les outils départementaux (SAF) et régionaux (EPFIF) et de fixer des conditions de cession du foncier de l'Etat et de ses grands établissements (RFF, SNCF...) en faveur du développement d'une offre de logements mixte.⁸

Au-delà d'une approche simplement quantitative de la question du logement à l'échelle du CDT, la priorité est de diversifier l'offre de logements sur le territoire. Tout en maintenant et développant une offre de logement locatif social de qualité, il s'agira de positionner les Boucles de la Marne dans les trajectoires résidentielles des acteurs économiques du Cluster de la ville durable, au fur et à mesure de sa croissance et en cohérence à l'échelle du SDT.

B) Intensification urbaine et mixité

Demain, les Boucles de la Marne constitueront un maillon plus fort de l'Est parisien, en offrant un cadre de vie qualitatif et accessible.

Il s'agit d'intensifier le tissu urbain dans un objectif de mixité sociale et fonctionnelle et de qualité urbaine. En coordination avec la mise en œuvre de projets d'aménagement nouveaux, l'effort en faveur de la rénovation urbaine sera poursuivi et le tissu d'habitat individuel existant sera préservé.

Des liens physiques nouveaux seront créés, entre les quartiers et entre les villes afin de fabriquer un tissu urbain moins fragmenté autour de nouvelles centralités, de nouveaux espaces publics, de nouvelles voiries secondaires et de nouvelles liaisons piétonnes.

⁸ Photographie : les emprises de la VDO

Un équilibre devra être trouvé avec la priorité donnée au développement économique afin de concilier construction de logements et affirmation du secteur de l'ex-VDO comme corridor de développement économique et de création d'emploi à l'échelle métropolitaine.

IV) Les Boucles de la Marne, un territoire connecté

A) Remailler le territoire à l'échelle locale et à l'échelle métropolitaine

Les multiples coupures constatées aujourd'hui à l'échelle locale seront progressivement réduites par un remailage des transports, la création de nouvelles polarités autour des gares du métro du Grand Paris Express et la restructuration des grandes voiries.



Le territoire accueillera deux gares du réseau Grand Paris Express :

- la gare Bry-Villiers-Champigny¹⁰ sur la ligne 15 et en interconnexion avec le RER E
- la gare Champigny-Centre sur la ligne 15 à la jonction des branches vers Noisy-Champs et Rosny-Bois Perrier

Les axes routiers interdépartementaux comme la RD4 feront l'objet d'une stratégie de densification raisonnée et d'un travail de pacification. Les grandes coupures métropolitaines, notamment celles de l'A4, seront réduites, avec de nouveaux franchissements dans la continuité de la VDO, voire à terme, la transformation de l'organisation des circulations sur l'A4 elle-même en fonction des résultats des études en cours de réalisation. Le projet de requalification du pont de Nogent est un levier essentiel pour réduire les coupures du territoire et surtout pour améliorer les conditions de circulation sur cette partie du territoire. Ce projet permet à la fois une fluidification des circulations de transit entre A4 et A86, une amélioration de l'insertion de l'ouvrage d'art dans son environnement des bords de Marne et une facilitation des mobilités locales. Son coût est estimé, au stade actuel des études, à 45M€. Sa réalisation dans les délais prévus (entre 2016 et 2018) est vitale pour l'ensemble des partenaires du CDT. La trame viaire existante sera significativement transformée à l'échelle des Boucles de la Marne par :

- la création de nouveaux réseaux de transports en commun en site propre en connexion avec le métro du Grand Paris (pôle multimodal de la gare de Bry-Villiers-Champigny)
- le développement des circulations douces,

¹⁰ Le nom définitif de la gare devra faire l'objet de discussions approfondies entre l'Etat, la SGP et les Collectivités.

- l'évolution des axes à grande circulation comme la RD4, y compris les stationnements et les zones de rabattements vers les transports en commun,
- la réorganisation des voies secondaires.

La gare de Bry-Villiers-Champigny est aujourd'hui inaccessible depuis la partie nord du territoire en raison de la coupure générée par l'A4. Le travail d'étude doit être poursuivi pour trouver une solution de franchissement efficace de l'autoroute A4 dans les délais d'ouverture de la gare Bry/Villiers/Champigny

L'accessibilité des Boucles de la Marne et les déplacements au sein du territoire seront plus simples et confortables. Les nouveaux nœuds de transport public seront les points d'ancrage au développement territorial (économique, social et urbain) des Boucles de la Marne. Ils constituent l'opportunité de créer de nouvelles centralités et de développer les quartiers.

B) Objectifs à 2020 et 2030

Les Boucles de la Marne seront parmi les tous premiers territoires desservis par la ligne 15 du métro du Grand Paris Express. Cela confère au territoire un avantage comparatif précieux à l'échelle métropolitaine.

Les transformations attendues commenceront à court terme dès 2020, avec l'arrivée de la ligne 15 du Nouveau Grand Paris Express entre Pont-de-Sèvres et Noisy-Champs et de ses installations techniques, d'une nouvelle gare RER E et ligne P, et des TCSP Est-TVM et Altival pour sa première phase. Ces projets permettront d'engager concrètement le réaménagement des emprises de l'ex-VDO pour leur partie Nord, catalyseur d'une attractivité économique profondément repensée.

Au-delà de 2020, le secteur du CDT des Boucles de la Marne et du SDT du Cluster de la ville durable s'inscrit plus encore dans les dynamiques de la métropole, avec

- la création de la ligne 16 du métro Grand Paris Express, entre Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel à horizon 2023
- la réalisation de l'ensemble de la ligne 15 (en particulier le tronçon entre Champigny-sur-Marne Centre et Rosny- Bois Perrier),
- le prolongement au sud du TCSP Altival etc....

Cela permettra de mieux relier les Boucles de la Marne à la métropole, tout en assurant un remaillage du territoire associant mobilité individuelle et collective. Cette stratégie de remaillage comprend également le développement des circulations douces, et notamment le développement du réseau de pistes cyclables.

Enfin, avec la création de nouvelles centralités autour des nouvelles gares, la question du rabattement vers ces dernières sera essentielle, alors que ce sujet est problématique aujourd'hui autour des gares RER existantes.

V) Environnement et développement durable : un territoire à fort potentiel

A) *Créer des trames vertes et bleues lisibles à l'échelle des Boucles de la Marne*

Le territoire possède une dimension naturelle voire agricole qui n'est pas négligeable. Même si le taux d'espaces verts est faible et si ces derniers sont inégalement répartis, le territoire compte des parcs et des espaces ouverts importants, surtout à Champigny-sur-Marne (parcs du Plateau et du Tremblay) et Chennevières-sur-Marne (Plaine des Bordes). Il comprend également des éléments de richesses et de continuités écologiques, telles que les îles de la Marne à Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne.

La topographie de plateau de vallée, les bords de la Marne (contrat de bassin Marne Confluence 2010-2015), l'ouverture vers les espaces ouverts de l'Île de France agricole à partir de Chennevières-sur-Marne, constituent les éléments structurants d'un projet d'aménagement durable.

Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) a toutefois mis en évidence la pauvreté des trames écologiques entre Marne et plateau. C'est un constat préoccupant, d'autant que la place des espaces ouverts et végétalisés a diminué de près de 30% en 20 ans à l'échelle du CDT, au profit d'espaces artificialisés et de zones de friches.

Concernant la biodiversité enfin, cet aspect sera pris en compte dans les projets d'aménagement futurs, à l'image de celui de l'esplanade Bazin à Champigny-sur-Marne, qui jouera un rôle de corridor écologique en liaison avec la Marne, les voies ferrées, les talus de l'A4 ou le projet EcoCentre de Chennevières-sur-Marne où une démarche d'Approche Environnementale de l'Urbanisme est engagée.

Le territoire des Boucles de la Marne sera celui de la réconciliation de l'ambition métropolitaine et de la qualité du cadre de vie pour tous. L'exemplarité environnementale viendra du renouvellement des tissus urbains et de la préservation et de la valorisation des qualités naturelles du territoire.

Objectif stratégique, le développement de nouvelles trames vertes et bleues associant la Marne et ses berges, les coteaux, la trame des parcs et espaces protégés, est un gage de la qualité environnementale et du développement durable des Boucles de la Marne. Cela rejoint les priorités fixées à l'échelle régionale dans les documents de cadrage que constituent le Schéma Régional Climat, Air Energie (SRCAE), mais aussi le Plan régional pour la qualité de l'air, en lien avec le PDUIF.¹²

Il s'agit en particulier d'accroître le taux d'espaces verts et d'assurer pour tous les habitants des Boucles de la Marne un meilleur accès à ces derniers en modérant l'impact souvent négatif des infrastructures. Ce travail devra être conduit en finesse, à partir du repérage des entités écologiques remarquables du territoire.

¹² Carte : trames vertes et bleues des Boucles de la Marne. Source SAFEGE, 2013

En complément, l'attention portée à l'amélioration du cadre de vie devra permettre de réduire significativement le bruit dans les tissus urbains constitués, en mettant en œuvre les plans de prévention du bruit dans l'environnement des collectivités. La Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne élabore a récemment adopté son plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) et s'appuiera sur les cartographies du bruit réalisées sur le territoire du CDT. Les prescriptions en matière d'urbanisme, de construction, de transports et de voirie émanant du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, seront intégrées dans le CDT : création de bâtiments écrans, prise en compte du critère bruit dans la conception des habitations et bâtiments sensibles (orientation, matériaux...), nouveaux revêtements de chaussée, mise en Zone 30, protection des zones calmes...

Concernant la Marne, enfin, le SAGE Marne Confluence en cours d'actualisation et la réalisation des objectifs du Plan Bleu du département du Val-de-Marne montrent la voie, donnant corps à la stratégie de « ville-rivière » mise en avant à l'échelle du SDT.

B) Des ambitions légitimes en matière d'efficacité énergétique

Le nouveau Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), s'engage sur le développement des énergies renouvelables, la réduction de ses consommations et des émissions de gaz à effet de serre, et ces objectifs peuvent être appliqués concrètement sur le territoire des Boucles de la Marne. Le contexte régional est donc favorable à la mise en œuvre des ambitions du CDT en matière d'efficacité énergétique.

Le territoire des Boucles de la Marne présente en outre de nombreux atouts d'un point de vue énergétique, particulièrement pour le développement des énergies renouvelables, la biomasse, le solaire, mais surtout, la géothermie (basse énergie en aquifère profond). Le développement d'un réseau de chauffage urbain de géothermie est ainsi envisagé à Champigny-sur-Marne sur le secteur du centre-ville et des 4 cités, en complément du réseau existant sur les quartiers des Mordacs et du Bois l'Abbé. De même, le réseau de chaleur existant à l'est de Chennevières-sur-Marne pourrait être développé.¹³

En matière d'énergie solaire, même si l'ensoleillement caractéristique du bassin parisien est modéré, la part de la production d'eau chaude solaire, actuellement très faible, pourrait rapidement être augmentée, principalement à partir de dispositifs thermiques.

Par ailleurs, près de 70% du parc de logements a été bâti avant la mise en application de toute réglementation thermique et constitue donc un gisement d'économies d'énergie et de réduction des émissions de CO₂. Plus largement, la rénovation du parc existant est un enjeu fort pour le territoire, qui dispose d'un riche tissu économique de PME et TPE dans le domaine du bâtiment, mais qui doit se former à la rénovation énergétique.

¹³ Toutefois, les travaux récents, particulièrement les conclusions d'une étude conduite par le SIPPAREC reprise dans le cadre de l'évaluation environnement du CDT, montrent que si le potentiel de géothermie est incontestable, il est toutefois inégalement réparti sur le territoire des Boucles de la Marne. En outre, l'exploitation de ces gisements présente des coûts importants qui ne pourront être supportés par les seules communes.

Les projets de construction et d'aménagement à venir (logements, tertiaire...) constituent autant d'opportunités de mettre en œuvre concrètement les ambitions du CDT en matière d'efficacité énergétique, ce qui suppose de faire évoluer les compétences et les savoir-faire des PME et TPE présentes sur le territoire. Le développement d'un pôle dédié à l'éco-construction est une condition importante de réussite des projets. Les objectifs en matière de développement économique et d'efficacité énergétique sont étroitement liés.

Le territoire des Boucles de la Marne confirmera ainsi son rôle au sein du Cluster de la ville durable, dont il constituera un champ d'application essentiel.

VI) Culture, loisirs et qualité de vie : ambitions et coordination

A) *Des atouts négligés...*

La richesse historique et culturelle du territoire (Maison Daguerre à Bry-sur-Marne, Musée de la Résistance nationale à Champigny-sur-Marne, Musée de la Brie à Villiers-sur-Marne, Fort de Champigny-sur-Marne à Chennevières-sur-Marne...), la diversité de l'architecture, la richesse de l'offre de loisirs, le développement de projets culturels autour de l'image, de la Marne, constituent autant d'éléments au service d'une « haute qualité de vie et de ville ». Toutefois, ces derniers restent isolés les uns des autres. Si deux offices de tourisme, à Champigny-sur-Marne et Bry-sur-Marne sur Marne, portent des politiques de valorisation et de promotion des richesses de ce territoire (actions complétées par le Comité départemental du tourisme), une action coordonnée à l'échelle du CDT est indispensable pour y mettre en œuvre une politique durable de valorisation des ressources historiques et culturelles.

B) *...mais une politique culturelle et de loisirs ambitieuse*

L'offre culturelle et de loisirs sera mise en valeur à l'échelle des Boucles de la Marne, en coordonnant les différentes initiatives existantes, en créant et développant de nouveaux équipements de caractère métropolitain, en s'appuyant sur les nouvelles infrastructures de transport et l'accessibilité nouvelle à l'ensemble des territoires du CDT.

Les gares du CDT doivent être des vecteurs de la qualité et de la richesse de l'offre culturelle du territoire. Les Communes travailleront avec la Société du Grand Paris à cette ambition.

Les signataires du CDT souhaitent forger l'identité commune des Boucles de la Marne qui permettra de mieux situer le territoire dans le paysage culturel francilien. Des rencontres régulières permettront de mettre en cohérence la volonté de valoriser les atouts culturels du territoire et d'améliorer son attractivité au niveau métropolitain.

VII) Un projet partenarial, construit avec et pour les habitants

L'élaboration du CDT implique la mobilisation de nombreux partenaires et d'expertises dans de multiples domaines. L'organisation de la consultation et du débat public avec les habitants, avec les acteurs sociaux, économiques et culturels du territoire des Boucles de la Marne est une condition déterminante de la réussite du projet.

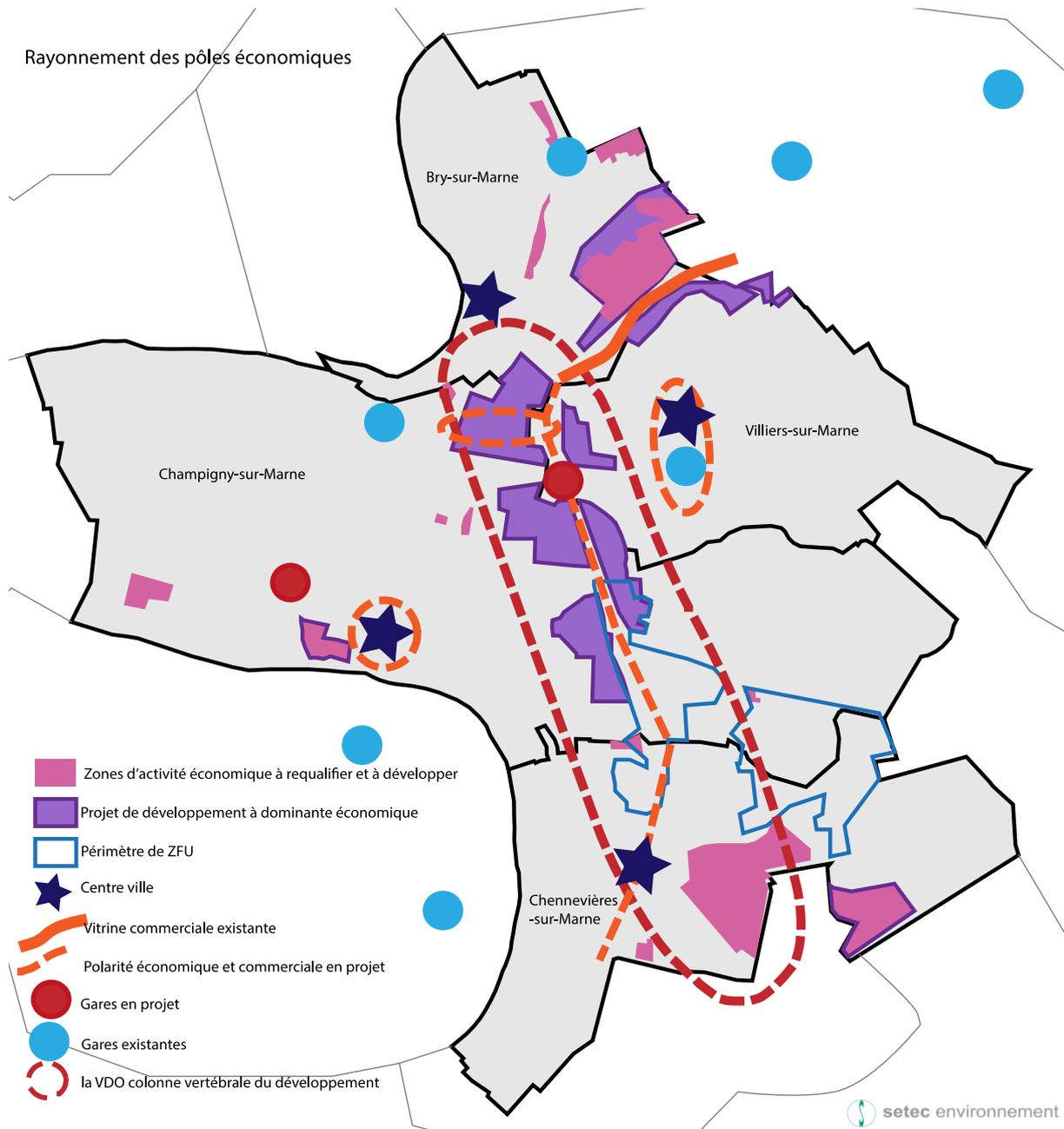
Le projet de territoire construit avec et pour les habitants doit se concevoir comme un processus vivant qui s'enrichit en permanence tout en se concrétisant par étape. Cela repose sur la mobilisation concertée de tous les partenaires (Etat, Région, Conseil général, Collectivités...) pour réaliser les projets identifiés.

A ce titre :

- L'organisation de l'enquête publique mais aussi de débats publics avec les habitants sur les grands enjeux de la construction du CDT est indispensable à chaque étape.
- La question du soutien financier aux Collectivités territoriales pour la réalisation des équipements publics induits par le développement du territoire (équipement scolaire, de petite enfance, avenue urbaine et espace public...) est, elle aussi, essentielle.
- Enfin une attention particulière sera portée à la gestion des phases de chantier afin d'en limiter les nuisances pour les habitants, les commerces et entreprises concernés.

Titre II : les objectifs pour le territoire des Boucles de la Marne

I) DEVELOPPER UNE POLARITE ECONOMIQUE IDENTIFIEE A L'ECHELLE DE LA METROPOLE EN S'APPUYANT SUR LE METRO DU GRAND PARIS ET LES POTENTIALITES DU TERRITOIRE	26
A) PROMOUVOIR LE TERRITOIRE AUTOUR DE FILIERES ECONOMIQUES STRUCTUREES	26
B) DYNAMISER UNE ECONOMIE PRESENTIELLE DIVERSIFIEE	29
C) QUELS LEVIERS OPERATIONNELS POUR CONCRETISER LA STRATEGIE ECONOMIQUE ?	30
II) LA PRODUCTION D'UNE NOUVELLE URBANITE POUR UN TERRITOIRE DE VIE PLUS ATTRACTIF	33
A) CONTRIBUER A L'EFFORT METROPOLITAINS DE PRODUCTION DE LOGEMENTS	34
B) POURSUIVRE LA DYNAMIQUE AUTOUR DES PROJETS DE RENOVATION URBAINE	37
C) ENTAMER UN EFFORT DE RENOVATION THERMIQUE ET ENERGETIQUE A L'ECHELLE DU TERRITOIRE	38
D) DEVELOPPER LA QUALITE DU CADRE DE VIE	39
III) RENFORCER L'ACCESSIBILITE ET LE MAILLAGE MULTIMODAL	41
A) UNE APPROCHE INTEGREE	41
B) LES DEUX NOUVELLES GARES DU METRO DU GRAND PARIS	43
C) LE DEVELOPPEMENT D'UN RESEAU DE TRANSPORTS COMPLEMENTAIRE ET DES CIRCULATIONS DOUCES	43
D) LA RESTRUCTURATION DES GRANDES VOIRIES	44
IV) CONFORTER LA QUALITE ENVIRONNEMENTALE, PAYSAGERE ET CULTURELLE DU TERRITOIRE POUR RENFORCER SON IMAGE	46
A) CONSTRUIRE LE PROJET DE LA VILLE-RIVIERE	47
B) FAIRE LE TERRITOIRE VERT ET BLEU	48
C) REVELER LE PATRIMOINE HISTORIQUE ET CULTUREL ET STRUCTURER LA FILIERE TOURISTIQUE EN LIEN AVEC LES ATOUTS DU TERRITOIRE	49
D) COORDONNER LA PROMOTION TOURISTIQUE	50
V) LES GARES GPE AU CŒUR DE DEUX GRANDS PROJETS D'AMENAGEMENT, CATALYSEUR DES DEVELOPPEMENTS TERRITORIAUX	52
A) L'AMENAGEMENT DE L'EX-VDO DE L'A4 A CHENNEVIERES-SUR-MARNE : CREER UN CORRIDOR METROPOLITAIN DE L'INNOVATION URBAINE ET ECONOMIQUE	52
B) LE PROJET AUTOUR DE LA GARE CHAMPIGNY-CENTRE : AMENAGEMENT URBAIN ET QUALITE DE VIE	57
C) FAIRE MONTER EN PUISSANCE LES ESPACES INTERSTICIELS	58



I) Développer une polarité économique identifiée à l'échelle de la métropole en s'appuyant sur le métro du Grand Paris et les potentialités du territoire

Les partenaires du présent contrat souhaitent développer l'emploi sur le territoire, aujourd'hui principalement résidentiel. L'ambition est de tendre vers un équilibre entre emploi et habitat. La réalisation de cet objectif s'appuiera notamment sur l'aménagement des emprises de l'ex-VDO dont les études urbaines et économiques ont montré la capacité de développer 10 000 emplois à 15 ans. A terme, l'objectif sur ce secteur est d'atteindre 17 000 nouveaux emplois.

La création de ces nouveaux emplois reposera notamment sur une programmation économique ambitieuse mais réaliste estimée, lors des études urbaines et économiques, à environ 327 000 m². Ce développement économique sera essentiellement concentré sur les secteurs de projets de la VDO élargie et inclura à la fois de l'immobilier tertiaire (environ 157 000m²), des activités de commerce (65 000 m²) et des activités de production (105 000 m²).

L'objectif premier est de bénéficier de la dynamique métropolitaine induite par le Grand Paris Express pour encourager le développement économique en en faisant bénéficier les habitants. La clef de voûte du projet repose sur l'employabilité des populations, liée autant à la formation qu'à l'amélioration des déplacements.

En outre, la proximité de la Cité Descartes, cœur du cluster de la ville durable, constitue un champ d'opportunités nouvelles dont les acteurs du territoire se saisissent pour renforcer l'économie locale et attirer de nouvelles activités.

L'armature économique du territoire s'appuiera ainsi sur les filières en présence confortées et les nouvelles opportunités d'éco-activités. Doublée d'une stratégie de promotion concertée, elle augmentera sensiblement la visibilité du territoire.

A) Promouvoir le territoire autour de filières économiques structurées

Il s'agit de promouvoir l'implantation d'activités diversifiées et à haute valeur ajoutée en complémentarité du tissu économique existant. L'objectif est de conforter l'existant, permettre la création d'emplois nouveaux et d'attirer de nouveaux investisseurs et nouvelles entreprises.

- *Conforter la présence des grandes entreprises et encourager l'innovation*

Le territoire accueille des grands comptes solidement implantés qui fonctionnent comme des locomotives économiques sur un ensemble de TPE innovantes et dynamiques qui constituent un réel levier d'emplois. Ils œuvrent dans les filières de l'image (INA), l'énergie (Air Liquide), mais aussi le bâtiment et les transports. Sont également représentés sur le territoire plusieurs entreprises innovantes membres des pôles de compétitivité (AsTech, Advancity, Optics Valley...) ainsi que des éco-activités (Ypréma, Téva, ...).

Pour conforter la présence de ces entreprises dynamiques, les acteurs du territoire se fixent l'objectif d'accompagner leurs développements comme en témoignent par exemple le projet de réaménagement de la ZAC des Bords de Marne dont une partie accueillera l'extension de la société Air Liquide, la restructuration de la ZAC des Fontaines Giroux pour accompagner les évolutions du pôle image constitué autour de l'INA, ou encore la mutation de la zone industrielle de Chennevières-sur-Marne, qui permettra de soutenir et de développer la fonction de production, tout en tertiariant une partie de la zone, en lien avec la mutation de la RD4 et l'aménagement des anciennes emprises au sud de la ZI.

- *Valoriser la filière éco-mobilité autour du futur SMR*

L'implantation à Champigny-sur-Marne du site de maintenance et de remisage (SMR) et du poste central de commandement (PCC) de la ligne 15 du GPE est une opportunité pour constituer le cœur d'un pôle éco-mobilité. Le foncier disponible le long de la VDO jusqu'au port de Bonneuil-sur-Marne et aux ateliers du RER¹⁴ permet d'envisager un rayonnement de cette filière sur l'ensemble du territoire.

Il s'agit de favoriser les synergies économiques à partir des projets d'aménagement et du remaillage des déplacements, pour faire du territoire des Boucles de la Marne un lieu d'innovation et de développement en matière de services urbains à la mobilité.

- *Mobiliser l'ensemble des acteurs économiques et institutionnels en lien avec le comité stratégique régional de filière pour développer les éco-industries*

Les entreprises industrielles implantées de longue date doivent se voir confortées sur le territoire. Les activités productives garantissent une diversité économique et des emplois variés. L'objectif est de conforter les activités productives de la filière éco-industrielle et de faire évoluer les activités présentes dont le potentiel à s'inscrire au sein de cette filière est certain. A ce titre, la recherche éco-industrielle sera encouragée en lien avec le Cluster de la Ville durable et le pôle éco-activités.

- *Constituer un pôle économique autour de l'INA*

Il est prévu de consolider un pôle image autour de l'INA et du projet Daguerre, centre de ressources de l'image et de recherche incluant un incubateur. Ce projet porte la double ambition de constituer un pôle d'excellence et d'innovations technologiques dans le monde de l'image en lien avec un patrimoine important d'œuvre de Louis Daguerre, co-inventeur de la photographie et inventeur du daguerréotype. La ZAC des Fontaines Giroux élargie, pilotée par l'EPAMARNE sur les communes de Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne, accueillera le cœur battant de ce pôle. Ce projet s'appuiera sur le redéploiement immobilier de l'Ina sur la ZAC des Fontaines Giroux.

La mission confiée par la Ministre du Logement de l'Egalité des territoires au Préfet du Département, charge le préfet de faire des propositions visant à permettre le redéploiement de l'INA, l'accueil d'autres entreprises ainsi que du logement en liaison avec les Collectivités locales et l'EPAMARNE.

¹⁴ Projet de construction d'un bâtiment sur le thème de l'écomobilité au Nord de Chennevières-sur-Marne (fiche-action 16)

Des liens de travail sont à forger avec le pôle Média sur le territoire de Plaine Commune pour créer des synergies et complémentarités. L'ensemble des acteurs du territoire affirme, dans le cadre du développement de ce pôle, la nécessité du maintien de l'INA sur le secteur des Fontaines Giroux. La perspective d'inscrire ce projet dans la démarche « Quartiers Numériques » portée par l'Etat sera également une des pistes étudiées.

Des liens avec le monde des industries culturelles et créatives, notamment implantées autour d'Ivry-sur-Seine, d'Orly et du territoire du Val-de-Bievre et plus largement avec le pôle média de Plaine Commune seront recherchés.

- *Orienter le secteur du BTP vers les thématiques de la construction durable et renforcer la filière éco-construction*

En s'appuyant sur la forte présence d'entreprises du BTP le CDT porte un double objectif :

- assurer la pérennité du tissu en aidant à faire évoluer les pratiques des entreprises vers l'éco-construction (labellisation...),
- attirer des entreprises dans les domaines complémentaires à l'éco-construction : solutions en énergie, gestion de l'eau, valorisation des déchets en éco-matériaux, etc....

Ce travail sera conduit en articulation avec les politiques départementales, notamment le plan d'actions départemental des éco-activités qui porte sur trois filières prioritaires dont celle de l'éco-construction.

Il est également prévu l'installation d'un centre de formation/expérimentation et une structure d'animation pour stimuler l'émergence de cette filière.

- *Profiter du patrimoine naturel et culturel pour favoriser la filière tourisme et loisirs*

Le patrimoine naturel exceptionnel des Boucles de la Marne doit être valorisé en structurant une offre de loisirs ouverte aux habitants mais aussi à l'ensemble de l'Ile-de-France. Pensée en lien avec les éléments patrimoniaux remarquables et l'offre culturelle du territoire, la filière tourisme sera renforcée. Le Comité départemental du tourisme sera associé à l'élaboration de la stratégie commune. Par ailleurs de nouvelles structures d'hébergement touristique seront développées sur le territoire des Boucles de la Marne afin de renforcer et de compléter l'offre existante.

La promotion touristique du territoire s'appuiera en outre sur une offre Très Haut Débit (THD) renforcée, facilitant le recours aux outils numériques : animation numérique (e-tourisme, m-tourisme, réseaux sociaux), visites virtuelles, réalité augmentée, accès wifi dans les offices de tourisme et lieux d'hébergement...).

- *Coordonner la promotion du territoire*

Pour accompagner la stratégie de développement économique, les acteurs du territoire devront pouvoir s'appuyer sur des outils de communication harmonisés.

Une stratégie de promotion des projets d'aménagement sera mise en place. Elle sera coordonnée à l'échelle du CDT, et mobilisera en particulier l'Agence de Développement économique du Val-de-Marne, en lien avec les acteurs du Cluster Descartes. Il s'agira de promouvoir les nouvelles

opportunités foncières dont les entreprises pourront bénéficier, afin de trouver des terrains et locaux adaptés à leurs attentes.

La CCIP 94, le pôle de compétitivité Advancity et les autres acteurs économiques du territoire, en particulier la Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Val-de-Marne, la Confédération générale des Petites et Moyennes Entreprises du Val-de-Marne, le MEDEF-94, l'Agence de Développement du Val-de-Marne, Descartes-Développement, l'ACTEP, ou bien encore la Maison de l'Emploi et des Entreprises des Bords de Marne, structure associative labellisée par l'Etat regroupant sept Communes, devront se mobiliser conjointement et communiquer sur ces nouvelles possibilités.

B) Dynamiser une économie présentielle diversifiée

- *Valoriser la diversité économique locale*

De nombreuses TPE/PME et entreprises artisanales rythment les tissus urbains et jouent un rôle clef dans l'économie présentielle des Boucles de la Marne. L'objectif commun des signataires du CDT est de mettre en place une structure d'animation pour valoriser cette diversité économique locale. Outre l'effet d'entraînement attendu de la stratégie de développement des grandes filières (image, éco-construction, éco-mobilité), il s'agira de favoriser les initiatives (aides ciblées à la création d'entreprises...), proposer des synergies (clubs d'entrepreneurs), mieux organiser les implantations (regroupements des sous-traitants, des fournisseurs...) pour dynamiser l'ensemble des activités du territoire. Les organismes consulaires et représentants des entreprises seront étroitement associés à cette stratégie.

- *Renforcer les centres villes et les polarités commerciales*

Chacune des Communes du territoire a engagé une réflexion pour renforcer le commerce de proximité. Le dynamisme des centre-ville conforte l'emploi local et offre aux habitants des services de proximité, limitant les besoins de déplacements. Plusieurs dossiers de financements FISAC sont en cours et permettent d'appuyer l'appareil commercial de proximité. La pérennité des polarités commerçantes de quartier garantit l'animation, la qualité d'accueil des tissus urbains et maintient l'emploi local. Les services à la personne compléteront ce maillage fin et contribueront au dynamisme économique des tissus résidentiels.

La question de l'animation des centres-villes et du dynamisme des commerces devra inciter à réfléchir à l'approvisionnement en marchandises. La question de la logistique en ville doit faire l'objet d'une réflexion concertée pour réduire les nuisances et limiter le trafic tout en assurant la pérennité des activités économiques.

L'offre commerciale sur le territoire des Boucles de la Marne doit se renforcer et se diversifier afin de répondre aux attentes des populations, de limiter les besoins de déplacement sur des polarités commerciales éloignées et dans une logique de complémentarité avec le commerce de proximité. A Champigny-sur-Marne, le projet de création d'un centre commercial dans le quartier des Simonettes nord, à proximité directe de la gare Bry-Villiers-Champigny, répond à ce triple objectif.

Des dispositions particulières de soutien au commerce seront mises en place en partenariat avec la Société du Grand Paris pour garantir une acceptabilité sociale optimale des chantiers que le Grand Paris Express induira.

- *Proposer une agriculture urbaine*

Très fortement urbanisé, le territoire doit permettre de valoriser ses espaces ouverts en préservant notamment les grandes terres agricoles du plateau briard. Le projet de la Plaine des Bordes à Chennevières-sur-Marne ambitionne de relancer une activité agricole en ville, ce qui répond à la triple volonté de diversifier l'emploi local, de pérenniser les activités économiques diversifiées en présence et de limiter les déplacements, en écoulant la production au sein du territoire (circuits courts).

Une réflexion complémentaire doit être menée autour des possibilités additionnelles de développement de l'agriculture en ville, dans un contexte général d'inquiétude sur la qualité et la provenance des produits alimentaires. Pourront être étudiées différentes solutions : jardins potagers partagés, serre de culture hors sol sur les toits des bâtiments d'activité, etc....

C) Quels leviers opérationnels pour concrétiser la stratégie économique ?

- *Améliorer l'employabilité des habitants*

L'ancrage des activités économiques sur le territoire doit en priorité bénéficier aux habitants et actifs qui y résident, à commencer par les emplois générés par les travaux du Grand Paris (infrastructures et grands projets d'aménagement). Plusieurs mécanismes complémentaires seront mis en place pour faciliter cette externalité positive.

Une charte pour l'emploi sera mise en place de manière partenariale entre les acteurs publics, associatifs et privés. Elle visera à accompagner vers l'emploi pérenne l'ensemble des habitants et particulièrement les jeunes.

Les pôles de formation qui s'implanteront sur le territoire, notamment en lien avec les filières de l'éco-mobilité et de l'éco-construction, et les facilités d'accès aux grands pôles de formation franciliens et notamment à l'Université de Marne la Vallée à l'Est et de Créteil au sud permettront aux habitants de se former pour participer pleinement au dynamisme économique du territoire.

En outre, l'ouverture prochaine du Lycée International à Bry-sur-Marne et Noisy-le-Grand complètera le dispositif de formation initiale tout en contribuant au rayonnement du territoire à l'échelle métropolitaine (attractivité résidentielle).

- *Une nouvelle offre immobilière pour les entreprises et la requalification des ZAE existantes*

Le territoire comprend un nombre important de zones d'activités économiques, dont un grand nombre sont concentrées autour des emprises de l'ex-VDO. Certaines zones économiques existantes feront l'objet de réflexions en lien avec les entreprises pour définir les axes d'amélioration qualitative.

Les différentes opérations d'aménagement d'envergure programmées sur le territoire par les Collectivités et l'EPAMARNE vont également permettre de développer une nouvelle offre

immobilière attractive pour les entreprises cherchant une implantation dans l'est de l'Ile-de-France ou pour les entreprises déjà implantées dont les besoins évoluent.

La fluidification du parcours résidentiel des entreprises sera favorisée par la diversité de l'offre et la mise en commun des opportunités à l'échelle du CDT. Ceci est tout à fait déterminant pour répondre à l'objectif d'ancrage des entreprises sur le territoire et présente l'avantage de faciliter la mutation progressive des tissus urbains et ainsi répondre au projet stratégique de développement économique : organisation par filière, intégration des activités dans des tissus urbains mixtes, mieux desservis, mieux équipés, production de bâtiments plus performants sur le plan énergétique ...

Les partenaires du CDT affichent une volonté partagée de permettre une cession du foncier à des prix, compatibles avec son développement mixte et qualitatif, aptes à garantir l'attractivité du territoire notamment la qualité du parc immobilier bureaux/activités (nouveaux produits plus denses, optimisation de l'offre de stationnement, éco-conception des bâtiments...).

- *Une nouvelle offre de services*

Dans une perspective d'offrir des services urbains à la hauteur des attentes des entreprises, un effort particulier sera entrepris pour créer une offre adaptée aux modalités de travail de demain.

De même une réflexion sera conduite pour développer des équipements mutualisés adaptés aux salariés des entreprises de toute taille, comme des restaurants interentreprises (RIE), des conciergeries, des crèches. Ces initiatives contribueront à la hausse qualitative de l'offre territoriale mais également à la création de synergies entre les acteurs économiques.

Un équipement rayonnant à l'échelle métropolitaine est en projet au droit de la gare Bry-Villiers-Champigny. Cet équipement pourrait, en fonction de la programmation retenue, comprendre des espaces de rencontres mis à disposition des entreprises.

Ces nouveaux services s'accompagneront d'un fort développement du très haut débit (THD) sur le territoire, à l'initiative du Conseil général du Val-de-Marne. L'offre THD se développe rapidement sur le territoire, dont l'ensemble des ZAE devra, d'ici à trois ans, être équipé de la fibre optique. Ces services, assurant des coûts compétitifs aux entreprises, répondront à un besoin spécifique des activités numériques.

- *Les activités économiques au service de la stratégie environnementale*

L'atteinte du facteur 4 et les objectifs de réduction de l'impact environnemental des activités humaines impliquent un effort important de la part des entreprises. L'amélioration de leurs performances énergétiques peut et doit être source d'économies de fonctionnement. Pour ce faire, des accompagnements spécifiques existent et doivent être systématiquement mobilisés pour épauler les entreprises dans leurs politiques énergétiques (raccordement aux réseaux de chaleur alimentés par la géothermie, la combustion des déchets, mise en place d'outils de gestion économes des consommations, programmes de travaux d'isolation...), leur politique de déplacements (assistance à la mise en place de Plan de Déplacement Entreprise), leur politique de tri et valorisation des déchets (production d'éco-matériaux employables par la filière éco-

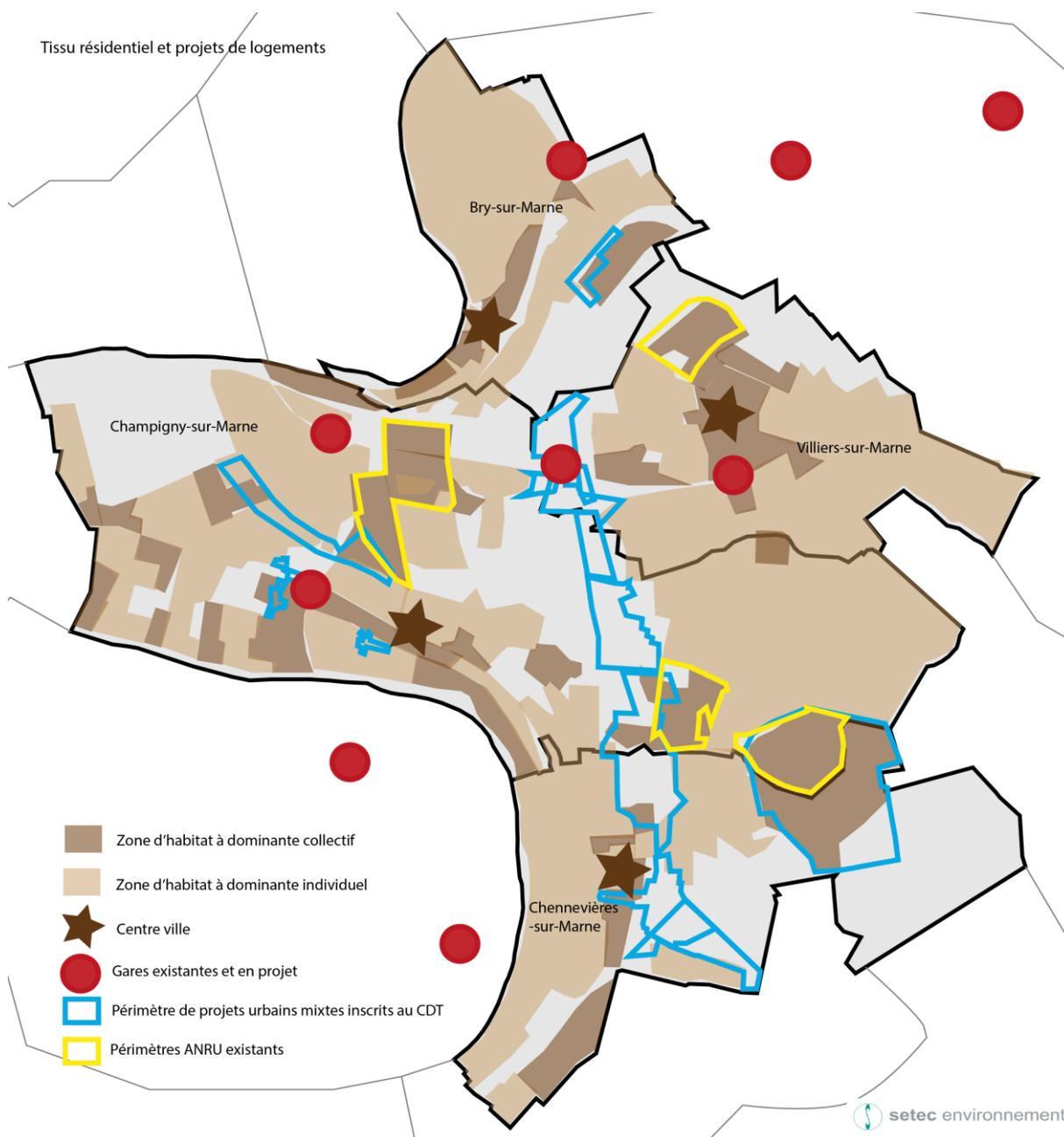
construction...), etc. Le développement de filières économiques circulaires est souhaité, afin de valoriser les déchets d'une entreprise comme matière première pour l'activité d'un partenaire.

L'application des objectifs déclinés au Plan Climat Energie du Conseil général du Val-de-Marne repose en partie sur une communication efficace à destination des entreprises, souvent trop peu informées sur les économies structurelles à réaliser. L'ensemble des partenaires se mobilisera en ce sens.

Enfin, la question de l'évacuation des déchets de chantiers du Grand Paris (déblais et gravats liés aux travaux d'infrastructures et grandes opérations d'aménagement) doit être adressée au niveau territorial afin de développer des solutions efficaces et compétitives pour les entreprises. A ce titre les espaces de l'entre-deux ferroviaire pour les travaux du Grand Paris Express et la proximité du Port de Bonneuil représentent deux opportunités majeures de transport non routier des déchets évacués.

II) La production d'une nouvelle urbanité pour un territoire de vie plus attractif

Les Boucles de la Marne s'inscrivent dans le cluster Descartes et souhaitent à ce titre entamer une transformation urbaine exemplaire. Terrain d'expérimentation de la ville durable grandeur réelle, la production d'une nouvelle urbanité se fera au bénéfice premier des habitants. Au-delà d'une réponse aux enjeux régionaux de production de logements il s'agira bien de développer les différents quartiers du territoire en gommant les grandes coupures (VDO, voies ferrées, A4...), de diversifier les typologies de logements, d'organiser une répartition spatiale plus mixte des fonctions, de mailler les tissus urbains pour faciliter les déplacements, de révéler le paysage, créer à la fois des espaces de respiration et des pôles plus intenses concentrant les services, commerces, équipements.



A) Contribuer à l'effort métropolitains de production de logements

La loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris prévoit la réalisation de 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France, notamment au sein des territoires de CDT. La déclinaison de cet objectif sur le territoire du CDT Boucles de la Marne, conformément aux conclusions du Comité Régional de l'Habitat du 16 juin 2011, est de :

- 655 logements/an bruts¹⁵ pendant 15 ans sur les villes de Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne ;
- environ 1000 logements/an bruts pendant 15 ans sur la Communauté d'agglomération du Haut-Val-de-Marne dont fait partie la ville de Chennevières-sur-Marne.

Le développement de nouveaux logements doit répondre à la fois aux besoins de la population locale actuelle, y compris ceux des familles à revenus modestes, et aux besoins des futurs habitants du territoire, notamment ses futurs salariés induits par le développement économique enclenché dans le cadre du CDT. La réussite du développement de cette offre de logements passe par :

- la continuité du parcours résidentiel grâce à une offre en logements locatifs libres et sociaux ainsi qu'en programmes d'accession à des coûts maîtrisés, et ce, dans une diversité typologique adaptée aux besoins, aux revenus et aux âges des habitants ;
- la garantie du maintien du niveau de services à la population qui sera défini dans le cadre de l'élaboration du schéma de services et d'équipements;
- le maintien d'une offre d'hébergement d'urgence de qualité ;
- un aménagement urbain qui permette une bonne mixité des fonctions à l'échelle du CDT des Boucles de la Marne, tout particulièrement autour des gares. Ainsi les quartiers des deux gares Bry-Villiers-Champigny et Champigny-centre feront l'objet d'aménagements mixtes :
 - o Projets de construction de logements, de commerces et d'équipements publics aux abords de la gare Champigny-Centre ; dans le cadre de la requalification urbaine des grands axes en préservant le tissu d'habitat pavillonnaire existant dans les quartiers du Maroc/Fourchette/Polangis, du Plant/Tremblay, des 4 cités et Simonettes, du Centre-ville/Côteaux.
 - o Développement d'un nouveau morceau de ville dans le cas de la gare Bry-Villiers-Champigny assurant un équilibre habitat/emplois (développement économique et commercial) et respectant la richesse de la diversité des formes d'habitat et particulièrement les quartiers pavillonnaires existants dans les quartiers du Plateau, de Coeuilly – village parisien.»

Quantitativement, les objectifs de construction pourront être atteints grâce :

- à une cession des terrains publics à des prix permettant d'offrir des loyers et des prix d'acquisition accessible au plus grand nombre conformément aux critères et conditions

¹⁵ L'offre en « logements bruts » prend en compte les opérations de démolition/reconstruction du parc de logements existant notamment dans le cas du Programme de Rénovation Urbaine.

définis par le décret n°2013-315 du 15 avril 2013 en application du volet foncier de la loi n°2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement ;

- à la capacité à aménager notamment le foncier disponible de l'ex-VDO élargi au secteur de la ZAC des Fontaines Giroux. Le désenclavement du site par la mise en place d'une trame viaire adaptée (notamment le prolongement de la RD10) et du TCSP Altival constituent deux conditions nécessaires à la mobilisation de ce foncier ;
- aux capacités financières indispensables des Collectivités pour maintenir le niveau de services à la population par la réalisation de nouveaux équipements publics ou l'adaptation des équipements existants, rendus nécessaires par les gains démographiques liés à la production de logements.

Par ailleurs, la proximité de l'Université de Marne-la-Vallée et des différentes écoles de la Cité Descartes ainsi que le développement de pôles complémentaires de formation sur le territoire invitent à réfléchir aux besoins spécifiques en logements et en services pour les étudiants, les professeurs et les chercheurs. Ces besoins tant en tailles des logements qu'en durée des séjours ou en ressources des occupants sont variables. Des produits immobiliers diversifiés devront donc être proposés. Ainsi, les PLH des villes de Villiers-sur-Marne et Champigny-sur-Marne prévoient, tous deux, la réalisation d'opérations de logements à destination des étudiants :

- réalisation de deux opérations de logements pour étudiants, à financement social dans le cas du PLH de la ville de Villiers-sur-Marne (en cours d'approbation),
- une opération de logements étudiants et deux opérations de logements pour jeunes actifs dans le cas du PLH de Champigny-sur-Marne.
- une opération de logements étudiants et jeunes actifs est prévue dans le périmètre de la ZAC des Fontaines Giroux à Bry-sur-Marne.

Le Contrat de Développement Territorial des Boucles de la Marne permet la déclinaison spatiale, temporelle mais aussi qualitative de l'objectif global de construction, en lien avec les réflexions engagées par les communes et leurs intercommunalités dans le cadre de l'élaboration des PLU et PLH. Cette déclinaison ne peut être définie sur les 15 années du CDT et doit prendre en considération l'existence de deux horizons temporels :

- un horizon court terme qui correspond aux PLH actuellement en cours ou en élaboration qui rendent possible une programmation communale précise ;
- un horizon plus lointain où seuls sont connus les potentiels de constructions des principaux secteurs de projet. Les temporalités de réalisation de ces projets n'étant pas définies avec exactitude, une déclinaison aussi précise n'est pas possible.

Ainsi, les secteurs de projets, constitués par les emprises situées sur le linéaire de l'ex-VDO élargi et par le secteur des Fontaines Giroux laissent apparaître, suite aux différentes études, un potentiel de construction minimal de 4100 logements¹⁶, soit environ 270 logements par an sur la période du CDT.

¹⁶ Ce chiffre est issu notamment des résultats de l'étude menée par les bureaux d'étude 5+1AA – SETEC – Dialogue Urbain sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Marne et de l'étude sur l'Ecocentre menée sous maîtrise d'ouvrage de la ville de Chennevières-sur-Marne.

Les programmations des différentes villes sur la première période du CDT sont pour la ville de Champigny-sur-Marne : 428 logements par an bruts sur la période de 2012/2017 conformément à son PLH (380 logements par an net). Cette ville possède, au 1^{er} janvier 2012, un taux de logements sociaux de 39,20% et prévoit une proportion de 40 % de logements sociaux PLUS/PLAI et 10 % de PLS dans ses projets de construction.

Pour la ville de Villiers-sur-Marne : le PLH de cette ville est actuellement en cours d'élaboration, le Porter à Connaissance de l'Etat indiquait un objectif de construction de 160 logements par an. La ville s'est engagée à respecter cet objectif sur la période 2014/2019 de son PLH avec une première programmation, sur la période 2014/2016, de 828 logements dont 165 logements sociaux pour étudiants et une part de 13% de logements sociaux familiaux. La ville de Villiers-sur-Marne affirme, dans le cadre de son PLH, sa volonté de proposer des logements en accession sociale à la propriété pour répondre au mieux au besoin de la population locale et pour améliorer les parcours résidentiels, dans le respect des objectifs définis dans le cadre de la TOL et en respectant les obligations minimales en logements sociaux définies par le Code de la Construction et de l'Habitat. Conformément à la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement, la possibilité d'appliquer des décotes sur les terrains du domaine privé de l'Etat pourra être étudiée pour faciliter la réalisation de ces opérations de logements.

Ces objectifs de construction sont définis pour la période des PLH élaborés par les différentes villes. Au terme de ces PLH, une nouvelle déclinaison des objectifs TOL sera effectuée dans le cadre du CDT. Les PLH élaborés suite à cette déclinaison permettront sa mise en œuvre opérationnelle.

La ville de Chennevières-sur-Marne fait partie de la Communauté d'agglomération du Haut-Val-de-Marne pour laquelle le PLH en vigueur définit une programmation en logements, à l'échelle des 7 villes, sur la période 2010/2015. L'objectif de construction du PLH est de 703 logements par an dont 183 logements par an sur la ville de Chennevières-sur-Marne. Plus précisément, il s'agit de 100 logements par an hors emprises VDO (soit 600 logements) et 83 logements par an dans les emprises (soit 500 logements). Les programmations en logements de la ville sur la période du 1er janvier 2012 au 1er janvier 2016 sont de 153 logements par an.

La ville de Chennevières-sur-Marne possède, au 1er janvier 2012, un taux de logement social de 25,53%. Le développement de ce parc en logement social est principalement lié à l'aménagement des secteurs de projets de l'ex-VDO notamment le projet d'Ecocentre qui comprend l'extension du centre-ville actuel de Chennevières-sur-Marne. Une part en logement social de l'ordre de 25% est prévue sur ces secteurs de projet.

Le passage de 703 logements par an à un objectif d'environ 1000 logements par an compatible avec la Territorialisation de l'Offre de Logement se fera au niveau de la Communauté d'agglomération, lors de l'élaboration du prochain PLH. La définition de la part de la ville de Chennevières-sur-Marne dans ce nouvel objectif aura lieu dans ce cadre.

La ville de Bry-sur-Marne, qui compte moins de 20 000 habitants, conformément à la loi n° 2009-323 du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion, n'est pas

tenue à élaborer un PLH. La ville participera, dans le cadre de sa politique de logement, à l'atteinte des objectifs quantitatifs de la TOL du CDT.

La ville possède, au 1er janvier 2012, un taux de logement social de 14,81%, inférieur au taux minimum de 25% imposé par la loi n°2013-61 du 18 janvier 2013 relative au renforcement des obligations de production de logement social. La ville de Bry-sur-Marne s'engage donc, dans sa construction neuve, à réaliser une part en logement social quantitativement au moins égale aux seuils imposés par l'article L302-8 du Code de la Construction et de l'Habitat..

B) Poursuivre la dynamique autour des projets de rénovation urbaine

Le CDT constitue une opportunité de poursuivre le travail partenarial engagé à l'occasion des projets de rénovation urbaine et d'intégrer pleinement les quartiers et leurs habitants dans les nouvelles dynamiques territoriales et de développement des Boucles de la Marne. Il s'agit d'une dimension importante du CDT, au croisement entre les projets de développement et d'attractivité du Grand Paris et ses dimensions essentielles de solidarité territoriale et sociale.

Plusieurs quartiers du territoire ont bénéficié de la politique de renouvellement urbain, des crédits de l'ANRU et de subventions des Collectivités. Les quartiers des Quatre Cités, des Mordacs et du Bois l'Abbé à Champigny-sur-Marne ainsi que des Hautes Noues à Villiers-sur-Marne ont fait l'objet de conventions pour des travaux importants de rénovation du parc existant et de réaménagements des espaces publics et équipements. Aujourd'hui, les conventions arrivent à échéance dans le cas des Quatre Cités et des Mordacs et un suivi particulier de sortie du processus doit garantir le retour au droit commun et une pérennisation des investissements réalisés par la mise en place de modes de gestion efficaces.

Sur le plan physique, les travaux réalisés ont permis d'améliorer les conditions de vie dans ces quartiers résidentiels et d'en améliorer l'image. Dans le cas du quartier des Hautes Noues, les études nécessaires à la définition précise du projet ont entraîné des retards dans sa mise en œuvre opérationnelle. Ainsi, les opérations majeures de transformation du quartier se dérouleront en 2013 et 2014, l'achèvement du projet étant lui attendu pour 2015-2016. Le quartier du Bois l'Abbé, à cheval sur les Communes de Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne a lui aussi fait l'objet d'une convention pluriannuelle avec l'ANRU signée en 2009. Le Bois l'Abbé est le troisième quartier en ZUS de la commune de Champigny-sur-Marne faisant l'objet d'un projet de rénovation urbaine. Il s'agit d'un quartier relevant de la solidarité nationale, refermé sur lui-même, où la population est très précarisée. Un important travail a été engagé portant sur le désenclavement du quartier, la diversification de l'habitat et la réhabilitation des logements, la requalification des espaces publics et la diversification des fonctions. Le projet ne concerne cependant qu'une petite moitié du quartier situé sur la ville de Champigny-sur-Marne. La CA Haut Val-de-Marne déposera, avec les Villes de Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne, dans le cadre du PNRU2, un projet commun permettant, si le projet est retenu au titre de la liste prioritaire de la rénovation urbaine, à l'ensemble des habitants du Bois l'Abbé, campinois et canavérois, de bénéficier de la solidarité nationale pour la requalification de leurs conditions d'habitat.

Les opérations d'aménagement, et en particulier le long de l'ex VDO, devront veiller à créer de nouveaux liens fonctionnels avec ces quartiers pour encore mieux les révéler et les connecter avec le reste de la ville. L'achèvement du processus de rénovation urbaine prendra alors tout son sens.

C) Entamer un effort de rénovation thermique et énergétique à l'échelle du territoire

- *Accélérer la rénovation thermique du parc de logements existant*

Plus des deux tiers du parc de logements existant ont été réalisés avant la mise en place des réglementations thermiques et sont donc potentiellement énergivores. Réduire la facture énergétique des ménages implique un accompagnement fort des particuliers propriétaires de leur logement dans leur effort de réhabilitation. Il est indispensable de mobiliser l'ensemble des aides proposées et existantes afin de rendre possible les travaux nécessaires. Cet objectif s'appuiera sur le dynamisme renouvelé de la filière éco-construction et sur les Espaces Info Energie du territoire, acteurs clefs pour sensibiliser les habitants.

Pour mémoire, le SRCAE fixe un objectif annuel de rénovation thermique de 2,5% des logements, 2,5% du parc tertiaire privé et 4% du parc tertiaire public d'ici à 2020. Il s'agit de respecter, voire dépasser ces ambitions et de faire labelliser les rénovations « facteur 4 » ou Bâtiment Basse Consommation (BBC).

- *Augmenter la part des énergies renouvelables*

Les partenaires du présent contrat s'engagent à œuvrer en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) par le développement des énergies renouvelables pour réduire la part des énergies fossiles. Le territoire des Boucles de la Marne dispose d'un fort potentiel pour développer la géothermie, le solaire (thermique) et la biomasse.

Les grandes opérations d'aménagement du territoire devront être porteuses d'un fort volontarisme en la matière. En fonction du potentiel de chaque zone, une stratégie énergétique ambitieuse sera proposée en veillant à la prise en compte des exigences à toutes les étapes du projet : de la conception urbaine exemplaire (orientation des bâtiments, déploiement et raccordement obligatoire aux réseaux de chaleur...) à l'exploitation (dispositifs de suivi des consommations permettant une gestion plus économe des ressources, formation des usagers) en passant par la réalisation des bâtiments par les promoteurs (labellisations BEPOS ou autre, chantiers propres, recours à des matériaux issus du recyclage...).

Les partenaires s'appuieront sur les orientations des Plans Climat Energie Territoriaux existants et pourront engager une réflexion commune en vue d'élaborer un schéma directeur des réseaux de chaleur sur le territoire. Conformément aux recommandations du SRCAE, il s'agit d'optimiser le potentiel afin de raccorder 40% d'équivalent-logements au chauffage urbain.

D) Développer la qualité du cadre de vie

- *Ajuster l'offre d'équipements*

La construction de logements entrainera de nouveaux besoins en équipements publics, et en particulier scolaires. Afin d'évaluer au mieux les conditions de réalisation de ces équipements, et d'optimiser la couverture du territoire, un schéma des équipements publics sera mis en place. Pilote de la réflexion, le Conseil général du Val-de-Marne associera l'ensemble des partenaires, Collectivités, Conseil régional et Etat pour faire en sorte que les besoins soient parfaitement anticipés, en fonction des capacités dont disposent les équipements existants, de leur répartition sur le territoire, de la progressivité du rythme de construction de logements, des typologies de logement produites et des capacités financières des Collectivités. La qualité des équipements scolaires présents et à venir, à l'image du lycée international de Bry-sur-Marne, renforcera le rayonnement du territoire.

Le réseau des équipements culturels et de loisirs (bibliothèques, salles de sport, gymnases, centres socioculturels, ...) entrera dans le cadre de réflexion commune à l'ensemble des partenaires, afin de faciliter l'accès des habitants à la totalité de l'offre territoriale.

- *Une répartition fonctionnelle plus mixte rythmée par des polarités de toutes tailles*

L'attractivité résidentielle du territoire reposera sur la qualité de vie, l'offre de logements pour tous mais également sur l'animation par les polarités complémentaires et centres de quartiers qui rythment le tissu urbain. Afin d'accroître l'attractivité de l'ensemble du territoire, les partenaires disposent d'outils et de moyens permettant de dynamiser l'armature commerciale de proximité, de pérenniser ainsi l'animation des centre-ville et de conserver leur caractère attirant.

L'apport de nouveaux habitants lié à la construction de logements permettra de renforcer la viabilité des activités commerciales de proximité, trop fortement concurrencées par les grandes surfaces alimentaires. L'animation des centre-ville et des polarités complémentaires contribuera également à la réduction de la part modale de la voiture individuelle.

- *Travailler la qualité et la continuité des espaces publics*

Les espaces publics jouent un rôle essentiel dans le paysage urbain. Trait d'union entre les espaces privés et clos, ils permettent à l'ensemble de la population, active, résidente ou de passage, de se croiser sans partager une destination commune. En ce sens, ils doivent refléter la qualité de vie du territoire dans son ensemble, tisser une trame continue à même d'effacer les coupures et de faire du temps de trajet un moment agréable.

La présence sur les espaces publics pour se rendre d'un point à un autre est complétée par des moments d'occupation (bancs publics, squares, parcs) pendant lesquels les usagers se retrouvent et font communauté. En ce sens, les espaces publics doivent être fonctionnels et accueillants, à la portée de tous. Protégé des circulations routières, l'espace public doit fluidifier les déplacements, en particulier vers et depuis les nœuds de transports et permettre la vie de quartier.

L'arrivée de la ligne 15 du GPE réinterrogera en profondeur la question du maillage de transports en commun sur l'ensemble du territoire. La question des déplacements autour des lieux clés sera nécessairement abordée et pourra faire l'objet d'une étude co-conduite par les différents

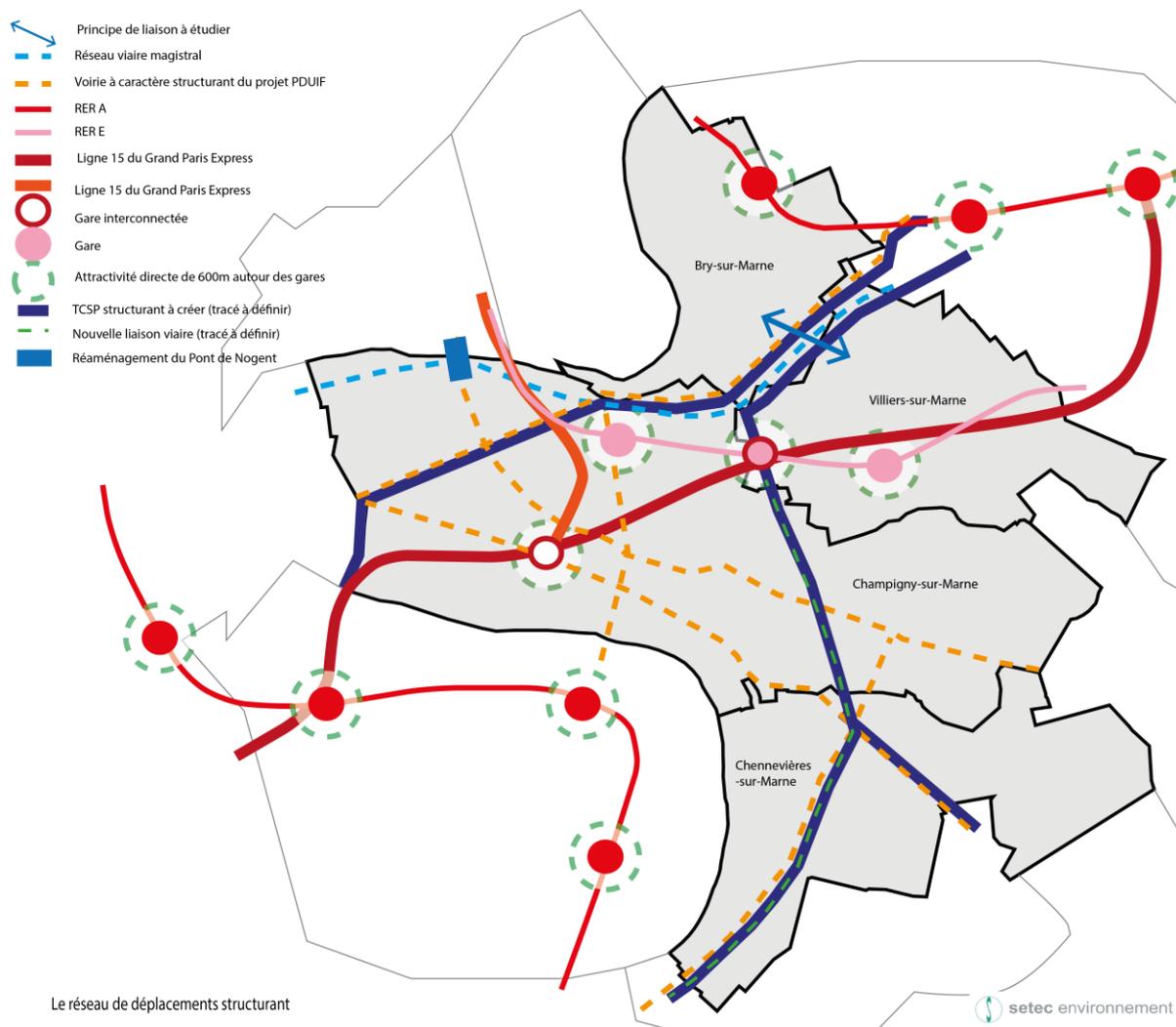
partenaires. Les parcours urbains devront converger jusqu'aux nœuds de transports. Les tracés des cheminements doux devront être organisés en conséquence, et les quartiers de gares ou de stations de TCSP devront être pensés en intermodalité efficace avec les modes doux. La stratégie de stationnements devra être pensée de manière globale (politique tarifaire, mutualisation des parkings...).

- *Donner accès aux espaces verts et naturels du territoire*

Le patrimoine naturel des Boucles de la Marne est exceptionnel mais souvent peu valorisé auprès de la population résidente. L'ambition de relier la Marne à la Marne du nord au sud du territoire constituera une trame de déplacements au niveau du territoire afin d'inciter les habitants à (re)découvrir ces espaces ouverts.

Les paysages naturels, les berges, les parcs et bois doivent être reconnectés par des liaisons douces et devenir le support d'activités de loisirs. Plusieurs projets complémentaires, comme notamment la réflexion sur la réalisation d'une coulée verte sur les emprises de l'ex VDO, associée au tracé du TCSP, permettront d'ouvrir ces espaces à la promenade et de les rendre à la ville.

III) Renforcer l'accessibilité et le maillage multimodal



A) Une approche intégrée

- Une réorganisation totale des transports à prédéfinir

Les mises en service de la ligne 15 du Grand Paris Express et de la nouvelle gare RER E – Ligne P vont considérablement modifier l'organisation des déplacements au sein des Boucles de la Marne et renforcer le maillage du réseau de transports en commun. Ce nouveau réseau hiérarchisé associera les réseaux lourds structurants existants et futurs (RER A, RER E-Ligne P, Grand Paris Express, autoroute A4), les réseaux secondaires de TCSP (Est TVM, Altival, RD4) et le réseau bus de surface qui sera restructuré.

La nouvelle organisation des différents modes de déplacements (transports en commun, vélos, piétons, véhicules particuliers, nouvelles mobilités...) assurera une desserte fine du territoire et privilégiera l'intermodalité : rabattement vers les gares, maillage interdépartemental, intercommunal mais aussi intra-communal c'est à dire de quartier à quartier. Cette réflexion sur

les nouveaux modes de rabattement est particulièrement importante pour les gares situées en milieu dense, dont les abords ne pourront absorber une hausse du stationnement automobile. Cette nouvelle organisation devra donc étudier de nouvelles possibilités de déplacements dans ces secteurs : Vélos en libre service (VLS), emport de vélos dans les rames, parking deux-roues, services aux utilisateurs (entretien et réparation de vélos...).

Un effort particulier sera fait, en lien avec la STIF, pour assurer un niveau d'offre de service performant de l'ensemble des réseaux de surface. Les réseaux Optile devront être renforcés pour atteindre une offre équivalente à celle de la RATP.

- *Une opportunité de transformation des circulations dans la ville*

Le travail sur les transports et les mobilités s'inscrit dans une démarche plus globale de transformation urbaine à l'échelle de l'ensemble des territoires du CDT, et de principes d'aménagement qui seront déclinés à l'échelle des différents quartiers et secteurs de projet.

Le Grand Paris Express desservira habitants et emplois, créant ainsi une opportunité d'intensifier le tissu urbain autour des deux futures gares du réseau lourd (ligne 15 et RER E – Ligne P) et des lignes de TCSP. Le territoire des Boucles de la Marne verra émerger de nouveaux quartiers, gagnés sur les espaces de friches et les délaissés des infrastructures routières et ferroviaires. La reconquête de ces espaces réinterrogera le maillage viaire et le réseau de transports. L'organisation entre les centralités urbaines nouvelles et existantes doit être pensée pour faciliter les déplacements. L'accessibilité tous modes au réseau de transports reposera aussi sur la mise en œuvre d'une stratégie concertée de l'amélioration de l'accessibilité à la gare depuis la partie nord du territoire, de parkings mutualisés avec les parkings commerciaux existants notamment le long de la RD4, pour structurer le rabattement vers les gares.

Un soin particulier sera apporté à la qualité et la lisibilité des espaces publics. Les repères architecturaux dans l'espace urbain seront valorisés, notamment par la requalification des entrées de villes / entrées de territoire, en particulier par l'implantation d'équipements structurants¹⁷. L'ensemble des déplacements s'en trouvera réinterrogé, afin que chaque partie du territoire bénéficie d'un niveau d'accessibilité satisfaisant. Certains îlots accueillent des activités spécifiques implantées sur de vastes parcelles. Il sera impératif d'intégrer de manière qualitative les infrastructures de maintenance et de logistique urbaine, tout particulièrement le SMR à Champigny-sur-Marne pour ne pas couper le tissu urbain.

Enfin, des efforts particuliers porteront sur le maintien de l'accessibilité du territoire et de la fluidité du trafic, durant la réalisation des nouvelles infrastructures de transport, notamment le Grand Paris Express, mais aussi Altival, Est TVM, et le réaménagement du Pont de Nogent. La phase travaux du GPE doit également être l'occasion de préfigurer de nouvelles répartitions de l'espace public en faveur des transports en commun.

¹⁷ Projet d'équipement autour de l'éco-mobilité au croisement de la VDO et de la RD4 à Chennevières-sur-Marne, projet d'équipement phare sur le Nord des emprises de la VDO à proximité de la gare de Bry-sur-Marne-Villiers-sur-Marne-Champigny-sur-Marne

B) Les deux nouvelles gares du métro du Grand Paris

La réalisation de deux gares nouvelles créera une véritable densité de gares sur le secteur du CDT. Au total cinq gares existeront sur le territoire des Boucles de la Marne (Champigny-sur-Marne, Les Boullereaux, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne-le-Plessis et les deux futures gares). Ce réseau de gares permettra de diversifier et d'accroître significativement les possibilités de mobilités des habitants du territoire et de ses abords.

La gare GPE de Champigny-Centre sera un nœud d'interconnexion du réseau du métro du Grand Paris Express (interconnexion – interopérabilité de la ligne 15), en lien avec un rabattement bus organisé notamment sur les axes structurants de la RD3 (Est TVM), RD4, RD10 (Altival) et de la RD145.

La gare GPE Bry-Villiers-Champigny avec l'interconnexion ligne 15 – RER E – Ligne P va permettre le développement des emprises de l'ex-VDO sur ce secteur. Cette gare sera desservie par le TCSP Altival et le futur réseau de bus restructuré et fonctionnera comme un réel pôle de transports.

Les gares devront jouer le rôle de plateformes multimodales, de plateformes de services urbains, et il est souhaitable qu'elles puissent aussi servir de plateforme énergétique, comme cela est envisagé à titre expérimental entre la SGP et le dispositif Efficacity en couplant circulation des métros et production et distribution d'électricité.

Les gares seront un catalyseur des déplacements et, en ce sens, les réseaux de transports existants doivent être repensés pour mettre en œuvre l'intermodalité en permettant le rabattement vers les gares. Un travail conjoint avec le STIF, la RATP et les Collectivités locales préfigurera l'amélioration des transports de surface en termes de fréquences, d'amplitude horaire ou encore d'efficacité. Cette réflexion complémentaire anticipera l'arrivée du GPE et assurera le rabattement vers les gares.

C) Le développement d'un réseau de transports complémentaire et des circulations douces

Le développement des transports complémentaires portés par le Conseil général du Val-de-Marne et la Région Ile-de-France tels que les TCSP EST TVM et Altival sera associé au réaménagement ou à l'aménagement de nouvelles voiries départementales.

Ces projets permettront de compléter le maillage du territoire en lien avec l'arrivée du métro du Grand Paris Express, d'assurer le rabattement sur ce nouveau réseau et d'organiser le développement urbain autour de ces axes depuis les gares.

La réalisation d'une avenue urbaine pour partie associée au TCSP Altival sur les emprises de l'ex-VDO constituera un lien physique et fonctionnel sur l'ensemble du territoire, socle d'un projet économique et urbain d'ensemble. A l'horizon de la mise en service de la gare Bry-Villiers-Champigny, une première section du TCSP Altival et de son avenue urbaine associée allant au moins de l'A4 à la RD4 sera réalisée.

Plusieurs scénarios sont étudiés pour la poursuite du projet plus au sud à Chennevières-sur-Marne, avec une avenue urbaine associée ou non au TCSP sur tout ou partie de l'itinéraire. La Ville privilégie le réaménagement des voiries existantes (RD233) afin de tenir compte des spécificités du tissu urbain, déjà scindé dans un axe nord/sud par la RD 4 (ex RN 4).

Le réseau de voies cyclables sera doublé à terme, avec la réalisation de plus de 60 km sur le territoire, en lien notamment avec la restructuration du réseau viaire.

D) La restructuration des grandes voiries

- *La RD4, évolution et rabattements*

La RD4 (ex RN4) est une voie départementale du réseau francilien à caractère structurant. Cet axe à fort trafic présente des façades très diverses. Une première requalification a déjà été réalisée à Champigny-sur-Marne. Les réflexions sur l'évolution de cet axe devront être poursuivies, en particulier à l'est. Elles visent à accompagner les mutations urbaines et économiques des emprises situées sur les rives de cet axe où la RD4 a vocation à devenir plus urbaine.

Parallèlement, l'objectif est d'améliorer et de développer la circulation des bus par des aménagements spécifiques et, de manière générale, d'améliorer les conditions de rabattement de tous les modes de transport depuis un large territoire du sud-est du Val-de-Marne et d'une partie de la Seine-et-Marne, pour accompagner l'arrivée de la ligne 15, d'Est-TVM et d'Altival.

- *L'autoroute A4, avenue métropolitaine*

L'autoroute A4 assure à la fois une fonction de desserte locale de l'Est parisien et une fonction longue distance de niveau français et européen, mais son fonctionnement est largement dissocié de celui des territoires qu'elle traverse.

La recherche d'une urbanité sur les rives de l'autoroute A4, l'instauration de transversalités urbaines (traversées de l'A4, liaisons piétonnes, nouveaux quartiers), la transformation des circulations associant déplacements individuels et transports collectifs, contribueront à fabriquer un tissu urbain moins fragmenté et participer à un cadre de vie de meilleure qualité.

Une étude ayant pour objet la « reconquête de l'A4 en avenue métropolitaine » est en cours, dont l'objectif est d'imaginer à terme une reconquête urbaine progressive et une meilleure intégration de l'infrastructure autoroutière dans le tissu urbain et paysager.

- *Restructuration des voiries*

Le territoire compte des voiries étroites, parfois insuffisamment adaptées au trafic de voitures constaté. Le réseau de voiries communales devra être progressivement adapté et restructuré pour assurer les besoins de déplacements des habitants. Une étude associant les partenaires du territoire pourra être lancée sur la restructuration du maillage viaire.

La restructuration du réseau viaire autour de la nouvelle gare doit permettre aux habitants de Bry-sur-Marne de rejoindre le nouveau réseau de transports notamment vers la gare de Bry-Villiers-Champigny. Le résultat des études menées en 2012, dans le cadre du CDT, n'est pas, à ce stade,

concluant. Le travail doit être poursuivi pour trouver une solution de franchissement efficace de l'autoroute A4 dans les délais d'ouverture de la gare Bry/Villiers/Champigny.

- *Gestion du stationnement*

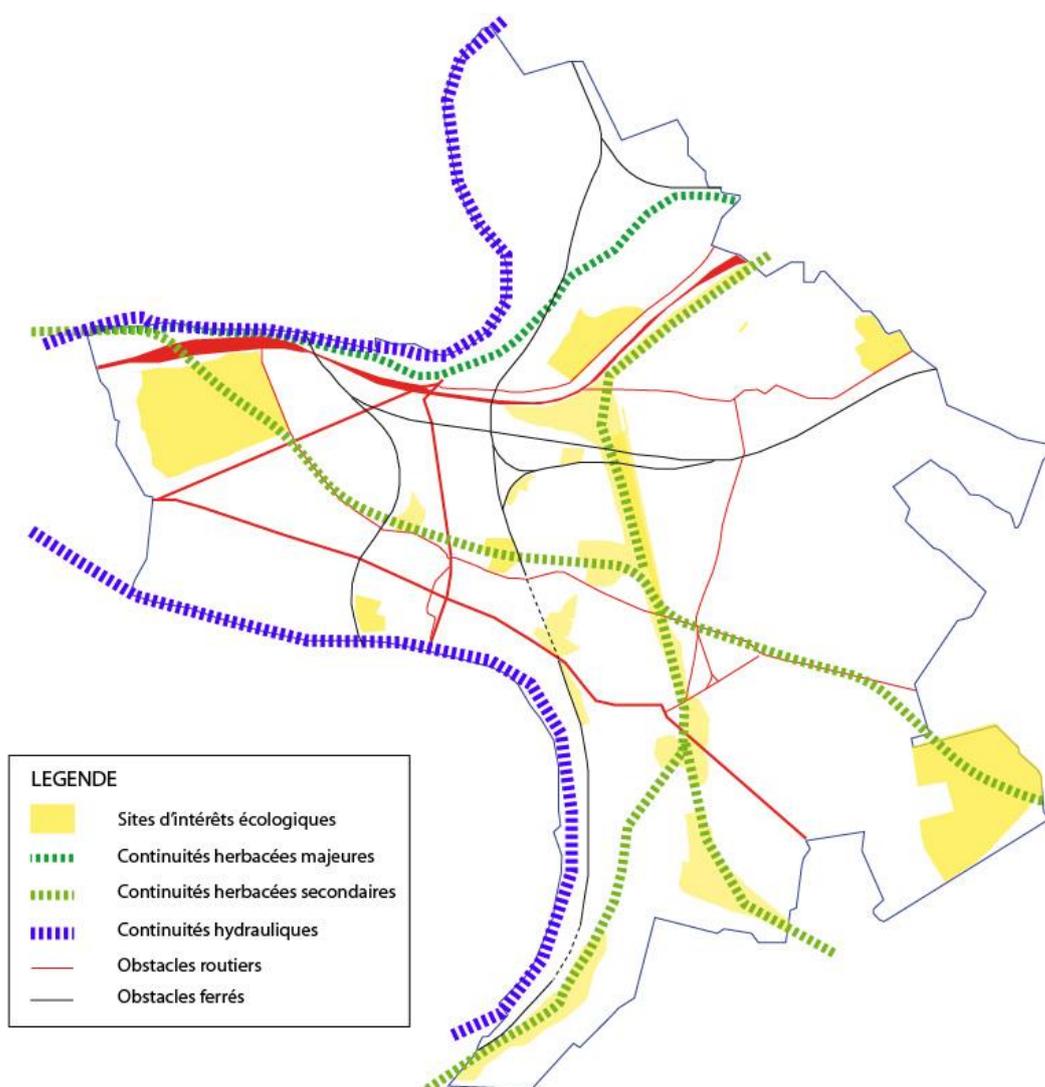
La question du rabattement vers les transports en commun nécessite de développer et restructurer une offre de parkings relais au sein du territoire, afin d'inciter au report modal. L'offre de stationnement et les politiques tarifaires devront être pensées en lien avec le développement du réseau de transport complémentaire de surface en particulier, afin de bien dimensionner et localiser les parkings relais.

Par ailleurs, la présence de grands équipements commerciaux incite à l'utilisation de la voiture, grâce aux très vastes parkings présents. Les espaces dévolus au stationnement sont très étendus et souvent sous-utilisés, en particulier la semaine. L'offre surdimensionnée de places de stationnement dans les centres commerciaux pourrait se prêter à des politiques de mutualisation des espaces de stationnement entre usages commerciaux et logiques de rabattement vers les pôles multimodaux. Cet effort s'accompagnera d'une sensibilisation à l'utilisation des transports en commun et au renforcement de la desserte bus vers les gares, et en particulier le pôle multimodal Bry-Villiers-Champigny.

Une étude fine en cours permettra de préciser la faisabilité d'un système de parkings relais ainsi que les enjeux en matière de rabattement vers les gares, et en particulier le pôle Bry-Villiers-Champigny, à une échelle large incluant, notamment le long de la RD4 et de l'A4, les communes seine-et-marnaises.

IV) Conforter la qualité environnementale, paysagère et culturelle du territoire pour renforcer son image

Le territoire des Boucles de la Marne comprend un patrimoine naturel exceptionnel mais peu mis en valeur. Les berges de la Marne et les espaces naturels, depuis les emprises réservées au profit de l'ex-VDO, les parcs jusqu'aux espaces verts du plateau de Chennevières-sur-Marne sont peu connus. Ce patrimoine naturel offre des espaces de respiration pour les franciliens et des réserves de biodiversité sur un territoire régional fortement urbanisé. Cette qualité est insuffisamment mise en avant, et peut constituer, à l'avenir, un marqueur propre de la qualité de vie sur le territoire des Boucles de la Marne.



Trame verte et bleue sur le territoire du CDT, Carte de synthèse (source : dossier d'évaluation environnementale, Urban Eco)

A) Construire le projet de la Ville-rivière

L'objectif du CDT des Boucles de la Marne, dans la perspective du maillage « ville rivière » mis en avant par le SDT, est de développer un axe paysager qui assurera la mise en réseau des parcs et espaces de nature du secteur et constituera une offre d'espaces publics de haute qualité urbaine et environnementale au sein du tissu urbain.

Le maillage depuis les berges de la Marne jusqu'aux interstices urbains verts des centre-ville fera couler la nature en tous points du territoire. La ville-rivière prendra alors tout son sens.

- *Les liaisons douces pour les habitants*

Les quatre Communes du territoire prévoient la création d'une trame verte sur leur espace communal. Il s'agira de mettre en place un réseau de liaisons douces structuré afin de proposer aux habitants des parcours sur l'ensemble du territoire, incitant ainsi à la promenade. L'objectif est de relier l'ensemble du territoire aux espaces naturels, en particulier les berges de la Marne, à travers des cheminements protégés des circulations automobiles. Pour cela, les sentiers de randonnées et de promenade pédestres et les itinéraires de pistes cyclables seront requalifiés et développés.

En parallèle, le Conseil général du Val-de-Marne prévoit d'étudier la réalisation d'une trame verte sur les emprises de l'ex-VDO, en lien avec le TCSP Altival. Il s'agit de valoriser la richesse naturelle existante du site et de permettre et favoriser des usages diversifiés de cet espace pour les habitants.

- *Les continuités vertes pour le passage des espèces*

Les espaces naturels du territoire abritent des espèces nombreuses dont la survie est directement liée à la possibilité qui leur est offerte de se déplacer. Pour cela, des corridors verts dédiés au passage de la biodiversité seront aménagés, protégés par endroits des activités humaines. Les trames vertes s'avèrent parfois trop étroites ou trop fréquentées pour fonctionner comme des lieux de passage et de vie des espèces.

B) Faire le territoire vert et bleu

- *Le territoire vert*

Il s'agit de créer une nouvelle armature environnementale pour le territoire des Boucles de la Marne par la mise en réseau des espaces verts du territoire.

Un axe est-ouest majeur, de parc à parc, sera réalisé. Reliant les parcs urbains (Parc du Tremblay à Champigny-sur-Marne, Parc du Plateau à Champigny-sur-Marne, espace naturel de la Plaine des Bordes sur Chennevières-sur-Marne) et la frange du bois Saint-Martin, à Villiers-sur-Marne, cet axe structurera les déplacements doux sur le territoire. Un travail de requalification sera notamment engagé sur le Parc départemental du Plateau (près de 20ha), qui se situe dans un environnement en pleine transformation le long de l'axe de la VDO. Sur la Plaine des Bordes (plus de 50ha), un travail partenarial vise à mettre en œuvre une politique de développement durable et d'insertion à travers le soutien aux initiatives associatives et entrepreneuriales.

Cette liaison transversale se connectera à la Marne, ce qui permettra de valoriser les continuités écologiques et paysagères de la rivière en croisant les échelles communales, intercommunales, départementales et métropolitaines. Une liaison verte structurée le long des emprises de la VDO sur un même axe nord-sud, inscrite au nouveau SDRIF complètera cette armature. L'aménagement des emprises s'accompagnera du développement de liaisons vertes et paysagères vers les parcs, la Marne, les centralités et les zones d'habitat peu pourvues en espaces verts, constituant ainsi une trame verte à l'échelle du territoire. Enfin, les projets d'infrastructure et d'espaces publics renforceront la trame de biodiversité existante sur le territoire, notamment le long des grands axes ferrés et autoroutiers.

- *Le territoire bleu*

La Marne en tant qu'atout identitaire et naturel du territoire sera le dénominateur commun de protection et de valorisation du patrimoine. L'objectif est d'engager un ensemble d'actions afin d'assurer sa valorisation et de son paysage de vallée et de coteaux. Il conviendra de veiller à ce que les opérations d'aménagement ne menacent pas le patrimoine naturel et l'habitat de certaines espèces. Par ailleurs, la valorisation de la richesse naturelle de la Marne auprès du public contribue à la conservation et à la défense du patrimoine naturel du territoire.

Il s'agit de poursuivre et d'améliorer la protection et la gestion écologique des îles et des berges et de veiller à un développement urbain plus respectueux de la morphologie du fleuve, des ambiances paysagères et des vues dominantes spectaculaires. La rivière ne sera en aucun cas une contrainte mais bien plutôt un élément marquant du territoire, vers lequel convergeront les parcours de découverte.

La mise en valeur du patrimoine remarquable naturel et architectural par le développement des itinéraires de découverte piétons et cyclistes permettra une meilleure appropriation du territoire par ses habitants et elle accroîtra sa visibilité. Le travail engagé sera poursuivi par de nouvelles continuités territoriales entre le plateau, ses franges et les méandres de la Marne et leurs berges, qui seront aménagés, créant une nouvelle trame écologique du territoire et associant le tracé de la VDO, les coteaux de la Marne, le plateau.

Le territoire est soumis à un risque d'inondation important, qu'il est nécessaire de prendre en compte et de prévenir. A cette fin, un traitement des bassins versants permettant de lutter contre les inondations et de limiter la pollution de la Marne sera mis en œuvre (aménagement du bassin versant du Ru de la Lande).

C) Révéler le patrimoine historique et culturel et structurer la filière touristique en lien avec les atouts du territoire

- *Révéler le patrimoine par des parcours à travers le territoire*

La trame verte développée sur le territoire servira également d'armature de cheminements historiques et culturels. L'objectif est de faire (re)découvrir la vitalité artistique, culturelle, historique et événementielle de proximité en s'appuyant sur les sentiers découverte existants à Champigny-sur-Marne et dans le haut Val-de-Marne et des villes voisines. Des circuits thématiques seront développés autour du patrimoine naturel et historique. Le territoire participera notamment à la structuration du réseau des cités jardins d'Ile-de-France ou à la mise en valeur de l'histoire par un circuit sur les traces de la bataille de 1870.

Ces parcours découverte ancreront le territoire dans la dynamique régionale et lui permettront de rayonner à l'échelle métropolitaine et d'accueillir des visiteurs franciliens. Ils pourront prendre la forme de balades urbaines, visites d'entreprises, visites d'ateliers d'artistes et d'artisans, visites de sites patrimoniaux emblématiques, et de lieux de création artistique contemporaine. La mise en place d'un groupe projet culture avec les partenaires du territoire permettra de structurer la démarche commune et de la formaliser.

Le Conseil général du Val-de-Marne a déployé une signalétique touristique départementale sur le territoire, fruit d'une étroite collaboration avec les villes. Une signalétique appliquée aux bords de Marne est aussi en place actuellement. Il s'agit donc aussi de renforcer et d'homogénéiser la signalisation routière et celle des itinéraires de randonnée pour mieux identifier les parcours verts sur l'ensemble du territoire. A terme, il s'agit de recenser l'ensemble de ces cheminements sur une carte verte du territoire pour inciter à la découverte et au tourisme sportif ou d'agrément.

Les gares du Grand Paris Express, accès privilégiés au territoire, se feront l'expression de sa richesse culturelle par l'évocation des éléments emblématiques (Ina et les œuvres de Louis Daguerre, Musée de la Résistance Nationale, Patrimoine naturel). A titre d'exemple, la tour hertzienne pourra être mise en scène comme lieu symbolique du CDT.

- *Renforcer l'offre culturelle*

Le territoire compte des lieux culturels et de loisirs emblématiques, comme les guinguettes le long de la Marne, le Fort de Champigny-sur-Marne à Chennevières-sur-Marne, clefs d'entrée du développement d'une offre à destination du public résident et extérieur.

De nombreux projets renforceront l'offre culturelle, avec l'extension du Musée de la Résistance Nationale à Champigny-sur-Marne et la transformation de la maison de Louis Daguerre à Bry-sur-Marne en centre de ressources. La mise en valeur de parcours thématiques et historiques confortera encore la place du territoire dans les destinations de tourisme et de loisirs

franciliennes. Un effort particulier sera fait pour révéler les vues sur le grand paysage et liaisons entre centres urbains et bords de Marne, ainsi que la mise en valeur des sites classés (église et terrasses de Chennevières-sur-Marne...). Les sites majeurs sont bien répertoriés. Ces parcours permettront d'ouvrir à la connaissance du public les sites encore trop confidentiels.

- *Renforcer l'offre hôtelière en lien avec la filière tourisme pour permettre l'accès au territoire*

Le développement de l'offre culturelle, touristique et de loisirs augmentera la demande d'offre d'hébergement sur le territoire. La priorité est double. Il s'agit de développer l'offre d'hébergement touristique d'agrément, notamment pour les visiteurs du Grand Paris. Il s'agit également de proposer une nouvelle offre à destination des professionnels et de la clientèle d'affaire.

Il sera d'abord nécessaire de conforter l'offre existante dans sa diversité (hôtels, meublés de tourisme, chambres d'hôtes), d'accompagner les porteurs de projets et valoriser le camping Paris Est *** à Champigny-sur-Marne.

Plusieurs projets renforceront l'offre, comme la construction d'une résidence hôtelière dans la ZAC des Bords de Marne à Champigny-sur-Marne et la réalisation d'un équipement hôtelier pouvant accueillir des événements professionnels au sein de la ZAC Marne Europe.

Le renforcement de l'offre d'hébergement touristique pourra s'appuyer sur une double stratégie de développement d'hébergements spécifiques (pour jeunes, groupes, ...) et d'hébergements innovants, susceptibles de compléter l'offre existante à l'échelle de la métropole et de constituer un facteur d'attractivité pour le territoire.

D) Coordonner la promotion touristique

- *Structurer l'action commune*

La priorité est de mettre en valeur l'ensemble des atouts existants sur le territoire des Boucles de la Marne en matière culturelle et de loisirs. La stratégie de communication commune mise en place permettra de proposer une vision d'ensemble de l'offre touristique sur le territoire du CDT, des berges de la Marne jusqu'au plateau Briard à Chennevières-sur-Marne et de faire du territoire des Boucles de la Marne une destination touristique d'échelle métropolitaine.

Les manifestations festives et éducatives sur les bords de Marne telles que « Champigny-sur-Marne Plage » ou le « festival de l'Oh », ainsi que les événements sportifs (championnat de kayak, aviron...) et autour de l'agriculture et de l'alimentation sur la Plaine des Bordes doivent être mis en avant.

En complément, il s'agit d'améliorer l'accessibilité au territoire par l'équipement des ports fluviaux et des lieux de départ d'activités de nature (points d'information, vestiaires, sanitaires, lieux de rendez-vous...), de qualifier des itinéraires « nature et urbain » de randonnée de référence adaptée à des pratiquants occasionnels ; et de valoriser les parcs départementaux et les activités qui y sont proposées.

Les deux offices de tourisme travailleront, dans un premier temps, en partenariat et mutualiseront une base de données de l'information touristique. Par la suite, une stratégie de marketing territorial et une ligne commune de promotion favorisant l'émergence d'une destination « Boucles de la Marne » seront définies. Il s'agit de développer une gamme de produits touristiques adaptés aux publics cibles (individuels et groupes, professionnels et particuliers) portant sur l'ensemble de l'offre du territoire.

- *S'appuyer sur les outils numériques*

Les destinations touristiques assurent aujourd'hui leur promotion grâce à Internet et aux réseaux sociaux. Il est indispensable de répondre aux attentes et besoins des publics en développant l'usage stratégique et incontournable des outils numériques partagés, et consolider les synergies et la mise en réseau des acteurs du développement touristique du territoire afin d'accompagner l'activité et l'emploi dans ce secteur économique.

Accompagner les professionnels et socioprofessionnels du secteur en matière d'évolutions technologiques avec la montée en puissance d'un animateur numérique de territoire leur permettra d'accroître leur visibilité. L'observatoire départemental du tourisme (géré par le Comité départemental du tourisme) qui recense toutes les données touristiques et de loisirs du Département (hébergement, économie du tourisme, fréquentation des sites culturels et touristiques, loisirs, manifestations...) jouera un rôle clef dans l'information des acteurs et la définition et le partage des orientations stratégiques.

V) Les gares GPE au cœur de deux grands projets d'aménagement, catalyseur des développements territoriaux

A) L'aménagement de l'ex-VDO de l'A4 à Chennevières-sur-Marne : créer un corridor métropolitain de l'innovation urbaine et économique

Sur près de 8 à 10 km du nord au sud, les emprises de l'ex VDO se situent à 15km du cœur de Paris et à peu près à équidistance des aéroports de Roissy et d'Orly. Les emprises disponibles correspondent au linéaire du projet autoroutier d'A87 qui devait relier l'autoroute A4 et la RN 406.

Ce projet aujourd'hui abandonné a fait l'objet d'un emplacement réservé au bénéfice de l'Etat depuis les années 1950, politique foncière qui a entraîné un gel de l'évolution du site et engendré de nombreux délaissés peu ou pas aménagés à ses abords et créé une rupture majeure dans les communes traversées.

Une nouvelle dynamique de développement est nécessaire. Les études entreprises et dont les orientations ont été présentées en comité de pilotage au mois de septembre 2012¹⁸ montrent que la mutation de la VDO se joue à l'échelle de l'ensemble du CDT et au-delà (de Noisy à Bonneuil). A l'échelle de l'est parisien et à l'échelle régionale, ce secteur étant clairement identifié comme secteur à fort potentiel tant dans le SDT que dans le SDRIF.

La VDO est appelée à devenir un territoire d'expérimentation en grandeur réelle de la ville durable, associant transports (GPE, nouvelle gare de RER E, TCSP...), mixité fonctionnelle, et innovation. Sa situation à mi-chemin entre les deux pôles du PRES Paris Est de Créteil et Marne-la-Vallée plaide pour la création d'un pôle de formation sur les éco-mobilités et l'éco-construction.

- *De grandes orientations d'aménagement et des projets identifiés*

De grandes orientations d'aménagement font aujourd'hui consensus, à l'issue des études urbaines qui se sont achevées en 2012 :

L'arrivée d'infrastructures de transport structurantes (GPE, Altival, RER E,...) contribuera à inverser le processus de déqualification des ZAE et à renouveler l'image de ce territoire. Les

¹⁸ Les secteurs concernés par les études conduites intègrent outre les emplacements réservés de la VDO, les zones d'activités de Champigny-sur-Marne (ZAC A3, ZAE des Grands Godets et du Marché Rollay, etc) de Villiers-sur-Marne (ZAE des Fontaines Giroux, Portes de Villiers-sur-Marne, Armoiries, Boutareines et Luats ainsi que la zone d'aménagement concertée Marne Europe) et de Bry-sur-Marne (ZAC des Fontaines Giroux, secteur de l'autoroute A4) et des zones de logements au sud (quartier des Mordacs).

Au sud, les emprises de l'ex-Voie de Desserte Orientale s'articulent avec le pôle de Créteil et de Bonneuil sur Marne et elles marquent également, au niveau de la RD4 (exRN4), la limite entre Chennevières-sur-Marne et Champigny-sur-Marne. Deux projets d'urbanisation de la VDO sont en cours à Chennevières-sur-Marne. D'une part le projet EcoCentre comprenant une partie des emprises de l'ex-VDO et une partie du centre-ville existant. Il s'agit d'un projet urbain comprenant logement et équipements publics, structuré autour du transport en commun en site propre Altival. Le projet est en concertation avec la population. D'autre part, le projet de développement urbain de part et d'autre de la RD 4 (ex RN4) en lien avec la Ville de Champigny-sur-Marne. Une étude urbaine est en cours en partenariat avec la Ville de Champigny-sur-Marne/le CG94/la CAHVM. Les résultats de cette étude attendus pour fin 2013.

emprises de l'ex-VDO permettront alors de créer un pôle d'activité économique majeur de l'est parisien, intégré au cluster de la Ville durable.

Les espaces de la VDO s'ouvriront progressivement sur le reste de la ville grâce au développement du maillage viaire qui doit à terme résorber les coupures urbaines (nord-sud et est-ouest). L'avenue urbaine associée au TCSP Altival desservira l'ensemble du site. Plusieurs scénarii sont envisagés à Chennevières-sur-Marne, avec une avenue urbaine associée ou non au TCSP Altival, sur tout ou partie de l'itinéraire. La Ville privilégie le réaménagement des voiries existantes (RD233) afin de tenir compte des spécificités du tissu urbain, déjà scindé dans un axe nord-sud par la RD4 (ex RN4). L'articulation avec les voiries existantes et la création de nouveaux axes de desserte locale est-ouest ainsi que la coordination du réseau de transport assurera une excellente desserte de ces emprises.

Le projet global permettra de désenclaver les grands ensembles et les zones d'activités situés sur les franges de la VDO et les intégrer dans la dynamique de développement de ce nouveau quartier. A ce titre, un soin particulier sera apporté à la qualité et la lisibilité de l'espace public. Le Conseil général du Val-de-Marne étudiera la réalisation d'une trame verte sur ces emprises pour permettre les circulations douces.

L'aménagement de ces espaces diversifiera les usages de ce territoire pour rompre avec les grandes emprises monofonctionnelles et l'omniprésence de la voiture.

- *Principes de programmation retenus*

Le projet repose sur le développement d'une véritable mixité fonctionnelle comprenant une part significative de logements sur l'ensemble du linéaire de l'ex-VDO, ainsi que le développement d'une offre nouvelle d'immobilier d'entreprise. Cette mixité associant programmes tertiaires, activités économiques, logements, équipements, espaces publics de qualité, comprend une stratégie d'intensification urbaine ambitieuse notamment dans les secteurs bénéficiant d'une bonne desserte en transport en commun ou d'une attractivité économique ou résidentielle forte. Les conditions de mobilisation du foncier de l'Etat constituent un des paramètres de la réussite du projet urbain.

Un premier travail de programmation a été effectué dans le cadre d'ateliers thématiques sur la partie nord de la VDO, visant à estimer l'acceptabilité du site vis-à-vis du développement économique (notamment son attractivité en matière d'offre tertiaire) et à estimer les densités acceptables du territoire vis-à-vis des contraintes d'aménagement et du projet stratégique de développement souhaité par les parties du contrat.

Ces approches ont permis d'esquisser des principes de programmation, en tenant compte des concurrences à l'échelle de l'Est francilien. Un scénario ambitieux mais réaliste en termes de programmation de bureaux serait de 150 000 m² à l'horizon 15 ans. Des approfondissements permettront de déterminer la réceptivité du territoire pour les activités industrielles et commerciales notamment.

Il s'agit de promouvoir l'implantation d'activités diversifiées et à haute valeur ajoutée en complémentarité du tissu économique existant. L'objectif est de permettre la création d'emplois nouveaux, d'attirer de nouveaux investisseurs et de nouvelles entreprises. Des projets

emblématiques ancreront le développement économique autour du site, comme le pôle de formation ou l'implantation du site de maintenance et de remisage (SMR) du Grand Paris Express à Champigny-sur-Marne. Adossés à la création d'une offre immobilière répondant aux parcours résidentiels des entreprises, ces projets affirmeront la place du territoire dans la dynamique métropolitaine.

Au sud de la VDO à Chennevières, la Ville et la Communauté d'agglomération du Haut Val-de-Marne, ont réalisé une étude de définition de la stratégie globale de développement économique. Il est nécessaire de connaître les différentes orientations stratégiques et foncières qui peuvent être mises en place afin de conserver le fort taux d'emploi communal à travers les projets d'aménagements, notamment sur l'ex-VDO.

Cette étude montre qu'un scénario réalisable pour une optimisation foncière serait de créer 30 500 m² dédiés au développement économique, pour 800 emplois nouveaux. Cette programmation permettrait de répondre aux besoins des entreprises en création, de favoriser la tertiarisation de l'offre immobilière par un recyclage de bâtiments vides, de structurer les activités artisanales et de répondre aux transferts des entreprises.

La desserte du site par les transports en commun, notamment le TCSP Altival auquel sera associé une avenue urbaine sur tout ou partie de l'itinéraire (prolongement probable de la RD10) connectera le territoire à Noisy-le-Grand au nord via la gare Bry-Villiers-Champigny jusqu'à Sucy-Bonneuil au sud. L'ouverture des voiries et l'arrivée des transports en commun constitueront l'élément déclencheur du projet.

- *Les séquences d'aménagement de la VDO*

Le Nord de la VDO (ou « séquence confluence »)

Au nord du territoire, il s'agit du secteur des Berges de l'A4, secteur à dominante d'activités qui dispose d'un potentiel de tertiarisation du fait de la desserte renforcée en TCSP et de la visibilité depuis l'A4. La reconfiguration, d'une part, du site de l'INA et, d'autre part, du site Euromédia-SFP, qui va se libérer dans les prochaines années, constitue l'élément majeur de l'aménagement de la ZAC des Fontaines Giroux.

La reconquête des délaissés routiers et autoroutiers, ainsi que l'optimisation du foncier occupé par la DIRIF sont des éléments clefs de l'aménagement du secteur nord de la VDO (ZAC des Fontaines Giroux/INA-SFP, secteur Marais-De Gaulle).

La façade autoroutière constitue une opportunité de développer la vitrine économique des villes. Sa valorisation permettra la mise en valeur d'une entrée du territoire de Marne-la-Vallée. De conception assurant de bonnes performances acoustiques, les nouvelles constructions joueront le rôle d'écran antibruit venant apaiser le tissu urbain existant. Conjointement avec la question de l'aménagement des terrains en façade autoroutière, des réflexions sont à poursuivre sur la question du nouveau franchissement de l'A4 et sur la circulation à terme sur ce secteur afin de mettre en synergie le nord et le sud A4.

Le secteur de la gare de Bry-Villiers-Champigny et du SMR (ou « séquence gare »)

Le quartier de la gare de la ligne 15 de Bry-Villiers-Champigny est un secteur de projet majeur. Hub de transport et pôle multimodal (RER E – ligne P/ligne 15/Altival/bus), la gare sera aussi le signal architectural du projet et le quartier de la gare un lien entre le nord et le sud des Boucles de la Marne. Les priorités sont nombreuses, en particulier l'articulation avec le projet du centre commercial Simonettes nord avec le projet de gare, le lien avec la ZAC Marne Europe, le renforcement du maillage viarie est-ouest entre Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne, le traitement des 3 ha de l'entre-deux ferroviaire, site enclavé en contrebas de la future avenue urbaine située sur les communes de Villiers-sur-Marne et Champigny-sur-Marne.

Le traitement de la coupure urbaine générée par les deux voies ferrées et accentuée par la topographie du site constitue un élément clef de l'ouverture du pôle multimodal vers le sud du territoire. La question de l'insertion urbaine et paysagère de la gare du RER E/ligne P devra être étudiée avec soin.

La reconquête de l'entre-deux ferroviaire présente une opportunité d'aménagement intéressante, et notamment pour développer la logistique urbaine innovante et créatrice de valeur ajoutée. Ce secteur fera l'objet d'une réflexion conjointe entre l'EPAMARNE et les Collectivités concernées pour bénéficier de l'embranchement ferré. A noter que ce projet devra prendre en compte l'existence sur ce secteur d'une ZNIEFF de type 1 Friche de la Bonne eau. Le maintien d'une trame verte sur ce secteur est donc une nécessité.

A noter que la réalisation des travaux de la gare Bry-Villiers-Champigny, lieu d'insertion des tunneliers pour le creusement du réseau, pourra être l'occasion d'expérimenter les recommandations de la ville durable en matière de réduction des nuisances générées par ce chantier.

Le SMR constitue le second marqueur de ce secteur en mutation. La restitution des fonctionnalités viaries, dans un secteur qui connaît déjà de fortes contraintes d'accessibilité sera pensée en amont de sa réalisation. Le Conseil général du Val-de-Marne et la SGP ont trouvé un accord pour le financement et la réalisation de son contournement. L'insertion urbaine et paysagère du SMR appellera la définition des prescriptions en matière de traitement qualitatif des façades et de la toiture. De même, un programme complémentaire combinant logements et activités économiques sur les franges du SMR permettra d'offrir des façades animées, notamment sur la rue de Bernau et sur l'avenue urbaine.

Enfin, le SMR a vocation à agréger des activités connexes autour d'un pôle éco-mobilité qui se développera concomitamment et assurera la visibilité économique du territoire.

L'évolution de ce secteur central interrogera logiquement l'ensemble du tissu urbain constitué à proximité. La modernisation de la ZAE A3 et de la zone commerciale des Luats (densification, requalification des espaces publics), nécessiteront un travail partenarial avec les entreprises du territoire portant sur l'attractivité future du site.

Le secteur du carrefour Sonia Delaunay (ou « séquence parc »)

Plus au sud, la séquence Parc Delaunay comprend la création d'une nouvelle centralité urbaine au niveau du carrefour Sonia Delaunay, le désenclavement et extension des zones d'activités des Nations et du marché Rollay, et l'implantation du Centre Technique Municipal de Champigny-sur-Marne sur le carrefour Sonia Delaunay. La rue de Bernau devient un axe de circulation est-ouest structurant pour le territoire, avec la coupure de la rue de Fourny liée à l'implantation du SMR et son aménagement devra être étudié avec soin, en visant une diversification des activités.

Le secteur des entrées de ville et de l'éco-centre de Chennevières-sur-Marne (ou « séquence Marne »)

La séquence des entrées de villes de Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne, fait actuellement l'objet d'une étude partenariale (villes, CAHVM, CG, Etat, AFTRP), depuis le quartier des Mordacs et la ZAE des Grands Godets sur la ville de Champigny-sur-Marne jusqu'au projet d'EcoCentre de Chennevières-sur-Marne.

L'objectif de l'aménagement de cette séquence est de revaloriser les entrées de villes de Chennevières-sur-Marne et Champigny-sur-Marne en s'appuyant sur une restructuration et une pacification de la trame viaire et sur une intensification du tissu urbain et sur une mise en valeur de la trame paysagère.

Sur le secteur d'entrées de ville, une restructuration du maillage viaire par la création de nouvelles voiries est-ouest, la réalisation de nouvelles liaisons douces et la pacification d'axes existants (RD4, RD233) permettra de désenclaver le secteur et de renforcer les liens interquartiers.

Par ailleurs, le prolongement de la RD10 sous la forme d'un boulevard urbain et la création d'un site propre associé au TCSP Altival reliant à terme Sucy-Bonneuil via la gare Bry-Villiers-Champigny permettra d'améliorer l'accessibilité de quartiers aujourd'hui mal desservis et donc de renforcer leur attractivité. Plusieurs scénarii d'aménagement sont envisagés à Chennevières-sur-Marne, avec une avenue urbaine associée ou non au TCSP Altival, sur tout ou partie de l'itinéraire. Pour rappel, la Ville privilégie le réaménagement des voiries existantes (RD233) afin de tenir compte des spécificités du tissu urbain, déjà scindé dans un axe nord-sud par la RD4 (ex RN4).

L'objectif est par ailleurs d'intensifier le tissu urbain de cette zone dominée par la présence de friches et d'infrastructures viaires. Une offre nouvelle de logements diversifiés sera développée. Le projet prévoit également l'extension des ZAE existantes et la création d'une offre nouvelle de locaux d'activité répondant à une logique de parcours résidentiel des entreprises (pépinières, incubateur, hôtel d'activité) et de diversification des produits immobiliers (locaux artisanaux, locaux d'activité pour PME-PMI, locaux mixtes d'activité et de bureau, tertiaire pur) dans un objectif de qualité et d'intégration urbaine des programmes. Le projet économique du secteur d'entrée de ville s'appuiera en outre sur la Zone Franche Urbaine (ZFU).

L'EcoCentre de Chennevières-sur-Marne permettra de développer une offre de logements neufs de qualité et particulièrement bien desservis par le TCSP Altival. Situé au sud du territoire des Boucles de la Marne, ce projet s'étend sur près de 18ha, dont une partie sur le centre de ville et sur les emprises de la VDO. L'objectif est double, puisqu'il s'agit de redynamiser et recoudre le

centre-ville, dans une logique de mixité fonctionnelle. La programmation prévisionnelle de ce secteur est de 1000 logements, associés à de nouveaux équipements (halle de marché, groupe scolaire, crèche, équipement sportif, parc urbain). Parallèlement à cette nouvelle offre de logements, la stratégie de développement économique doit favoriser la recherche d'un équilibre emploi/habitat. L'EcoCentre sera soutenu par la création du TCSP Altival.

Un travail sur les continuités avec le tissu urbain existant sera réalisé, pour gérer au mieux la transition entre les nouveaux projets et l'existant. Le secteur de la Maillarde à Chennevières-sur-Marne sera à ce titre exemplaire.

De plus, l'implantation en entrée de ville d'une structure de formation et d'appui à la filière BTP, secteur d'activité dominant sur le territoire, est à l'étude.

Enfin, l'affirmation de la trame verte, la revalorisation et le partage de l'espace public entre les différents usages et la revalorisation paysagère et culturelle du Fort de Champigny seront des axes majeurs du projet.

B) Le projet autour de la gare Champigny-Centre : aménagement urbain et qualité de vie

Première polarité communale, le centre-ville doit être conforté dans sa vocation mixte par une programmation économique ambitieuse. Son rôle sera renforcé par l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express, auquel devra se coordonner un système de rabattement de transports de surface, qui confortera le rôle central du secteur.

Le potentiel de développement urbain est particulièrement important aux abords de la future gare de la ligne 15 de Champigny-Centre, notamment le long des grands axes que sont la RD4, la RD145 et la RD3. Dans un rayon de 800m autour de la gare, plus de 2000 logements sont constructibles d'ici à 15 ans. La proximité immédiate des bords de Marne représente un atout en termes d'environnement et de qualité de vie.

L'objectif est de réaliser un projet urbain autour de trois axes principaux : la mixité sociale et urbaine, la biodiversité et les énergies renouvelables (en exploitant pleinement le potentiel de la géothermie). L'idée d'une interpénétration des espaces de loisirs, de travail et d'habitat développée dans le SDT autour du concept de « ville-rivière » servira de fil directeur, à l'image de la ZAC des Bords de Marne qui associe une programmation économique, culturelle et de services dans un cadre exceptionnel sur le plan résidentiel. Avec le Musée de la Résistance Nationale, le secteur de Champigny-sur-Marne centre est également appelé à devenir un futur pôle touristique patrimonial et d'agrément du Grand Paris.

La réalisation du dernier tronçon de la ligne 15 (ex-ligne orange) et la qualité de l'interconnexion en gare de Champigny-Centre sera l'élément moteur du projet urbain. L'ambition de réaliser une opération à destination des habitants du territoire, en particulier du logement accessible, repose sur la cession de la friche ferroviaire du Plant à un coût acceptable pour l'équilibre global de l'opération.

Le quartier devra bénéficier en premier lieu à ses habitants et faire montre d'une qualité urbaine importante. Dans un contexte urbain particulièrement dense, les circulations sont aujourd'hui suffisamment complexes pour ne pas être engorgées. A cet égard, les rabattements des habitants de l'Est de Chennevières-sur-Marne, de la Seine et Marne, seront organisés vers la gare Bry-Villiers-Champigny, pôle d'échange multimodal adapté.

La liaison avec le reste de la ville sera renforcée, par le percement du tunnel sous la voie ferrée dans la continuité de Carnot pour désenclaver les bords de Marne et assurer un itinéraire de desserte alternatif à la RD4 en phase travaux de la gare.

Enfin, des solutions innovantes d'implantation et de financement des équipements publics seront mises en places, afin d'accompagner la construction de logements et le développement des emplois par des services et équipements publics adaptés (notamment groupe scolaire / crèches et espaces publics). Les partenaires publics et privés seront associés pour mutualiser les moyens.

Cette qualité de vie sera également recherchée au cours de la phase travaux afin d'assurer au mieux leur acceptation et en limiter les nuisances. Un dispositif de soutien aux commerces est intégré dans la démarche de la Société du Grand Paris.

C) Faire monter en puissance les espaces intersticiels

L'arrivée du Grand Paris Express ouvrira de nouvelles opportunités pour l'ensemble du territoire. Les projets d'aménagements monteront progressivement en puissance pour converger avec la mise en service de la ligne 15.

L'ensemble du territoire bénéficiera d'une nouvelle dynamique et participera à l'effort de construction de logements et de développement économique. En ce sens, les projets plus éloignés du secteur de la VDO doivent entrer dans une conception globale, permettant d'évaluer les bénéfices réciproques. Les efforts de réhabilitation de l'habitat existant, la construction de logements pour répondre aux objectifs fixés par la loi n°597-2010 relative au Grand Paris et déclinés dans le cadre de la Territorialisation de l'Offre de Logement (TOL) et la construction d'équipements publics de qualité concerneront l'ensemble du territoire des Boucles de la Marne.

La mutation progressive du tissu urbain constitué se traduira par des opérations de grande envergure, comme l'ont été les quartiers concernés par le renouvellement urbain (conventions ANRU) jusqu'aux opérations de densification très ponctuelles, par la construction de petits collectifs en front urbain, notamment le long des grands axes de communication. Il s'agit de mettre l'ensemble du territoire à contribution pour renforcer la qualité de vie, en confortant notamment la vie de quartier et l'animation, par des polarités complémentaires aux centres-villes.

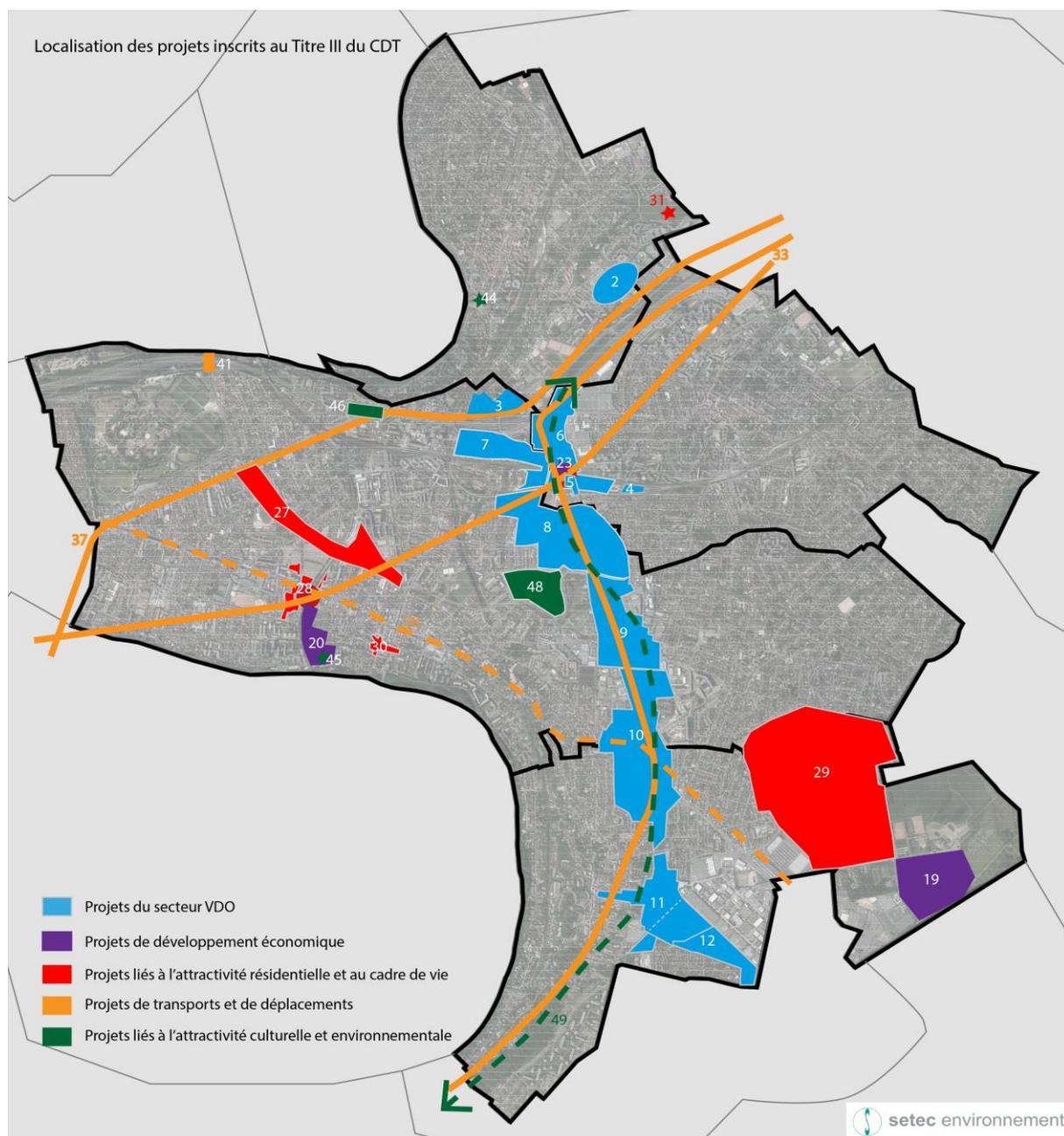
Les opérations urbaines sur le territoire seront systématiquement réalisées dans un objectif de mixité fonctionnelle, pour diffuser sur l'ensemble du territoire la dynamique portée par le Grand Paris Express.

Titre III Actions pour la mise en œuvre du projet des Boucles de la Marne

Le présent titre du CDT Boucles de la Marne recense les éléments opérationnels du projet commun de territoire. Les actions présentées ci-après concrétisent les ambitions décrites au Titre II. Organisée en chapitres thématiques, cette section fait écho aux objectifs stratégiques : développement économique, attractivité résidentielle et stratégie énergétique, maillage et mobilités, environnement et animation.

Une attention particulière est portée à la déclinaison des projets du secteur de l'ex-VDO, qui forme la colonne vertébrale du territoire. Les différentes opérations qui constituent ce grand projet d'aménagement emblématique de la transformation urbaine du territoire sont regroupées dans un chapitre dédié.

L'avancement des opérations sera constaté à un rythme régulier dans le cadre du dispositif de suivi opérationnel du CDT (comités techniques). Déclinées au Titre IV, les modalités de révision du CDT permettront de faire vivre cette feuille de route opérationnelle, d'actualiser les fiches par avenant pour tenir compte des évolutions des opérations (programmes, portage, périmètres, budgets, plannings...) et d'inscrire les nouvelles initiatives entreprises.



SOMMAIRE des fiches action

I) LES PROJETS DU SECTEUR VDO	63
1) <i>Schéma directeur d'aménagement du secteur VDO.....</i>	<i>63</i>
A) VDO – SEQUENCE CONFLUENCE	65
2) <i>Pôle image de demain</i>	<i>65</i>
3) <i>Secteur Marais – De Gaulle</i>	<i>67</i>
B) VDO - SEQUENCE GARE	69
4) <i>Valorisation de l'entre-deux ferroviaire.....</i>	<i>69</i>
5) <i>Aménagement du quartier de la gare Bry-Villiers-Champigny.....</i>	<i>71</i>
6) <i>Projet de ZAC Marne Europe</i>	<i>73</i>
7) <i>Secteur Gare - Simonettes</i>	<i>75</i>
8) <i>Secteur Luats-Serpente-SMR-ZAE A3.....</i>	<i>77</i>
C) VDO – SEQUENCE PARC	79
9) <i>Secteur Parc Delaunay.....</i>	<i>79</i>
D) VDO – SEQUENCE MARNE.....	81
10) <i>Secteur entrées de villes Champigny-sur-Marne-Chennevières-sur-Marne.....</i>	<i>81</i>
11) <i>EcoCentre de Chennevières-sur-Marne.....</i>	<i>84</i>
12) <i>Secteur de la Maillarde.....</i>	<i>86</i>
II) DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE.....	88
13) <i>Promotion du territoire et valorisation des filières économiques fortes – Pôles économiques, grappes et réseaux d'entreprises.....</i>	<i>88</i>
14) <i>Développement des activités touristiques et de loisirs</i>	<i>90</i>
15) <i>Création d'un pôle éco-construction, mise en valeur des matériaux bio-sourcés et constitution d'une vitrine.....</i>	<i>93</i>
16) <i>Création d'un pôle éco-mobilité.....</i>	<i>95</i>
17) <i>Développement du numérique (THD)</i>	<i>97</i>
18) <i>Renforcement de l'économie résidentielle, notamment le commerce et l'artisanat de proximité et développement de l'offre commerciale sur le territoire</i>	<i>99</i>
19) <i>Plaine des Bordes.....</i>	<i>102</i>
20) <i>ZAC des Bords de Marne.....</i>	<i>104</i>
21) <i>Qualification du territoire au travers de la formation initiale et continue</i>	<i>106</i>
22) <i>Charte pour l'emploi</i>	<i>108</i>
23) <i>Création d'un équipement d'envergure métropolitaine.....</i>	<i>110</i>
III) ATTRACTIVITE RESIDENTIELLE ET QUALITE DE VIE	111
24) <i>Elaboration des schémas de services et équipements.....</i>	<i>111</i>
25) <i>Création d'une offre de logements étudiants</i>	<i>113</i>
26) <i>Etudes sur les formes urbaines pour limiter le bruit généré par les infrastructures existantes et à venir</i>	<i>115</i>
27) <i>Développement des abords du boulevard de Stalingrad.....</i>	<i>117</i>
28) <i>Aménagements des abords de la gare de Champigny-Centre.....</i>	<i>118</i>
29) <i>Elaboration d'un projet de renouvellement urbain sur le quartier de Bois l'Abbé Champigny-sur-Marne - Chennevières-sur-Marne.....</i>	<i>120</i>
30) <i>Requalification de la Place Lénine</i>	<i>122</i>
31) <i>Création d'un Lycée International.....</i>	<i>123</i>

32)	<i>Réflexion sur la création d'un réseau de chaleur et géothermie</i>	125
IV)	MAILLAGE ET MOBILITES	126
33)	<i>Réseau GPE, gares et SMR.....</i>	126
34)	<i>Schéma de secteur du RER E à l'est et de la ligne P.....</i>	129
35)	<i>TCSP Altival et avenue urbaine associée.....</i>	132
36)	<i>Amélioration du RER A.....</i>	135
37)	<i>Est TVM.....</i>	138
38)	<i>Devenir de la RD4</i>	141
39)	<i>Etude de transformation de l'A4 et de création d'un TCSP.....</i>	144
40)	<i>Redéfinition du réseau de déplacements du Val-de-Marne.....</i>	146
41)	<i>Aménagement du pont de Nogent-sur-Marne</i>	148
42)	<i>Développement des mobilités innovantes</i>	151
V)	ENVIRONNEMENT ET ANIMATION	153
43)	<i>Constitution du groupe-projet culture des Boucles de la Marne</i>	153
A)	EQUIPEMENTS CULTURELS ET SPORTIFS	155
44)	<i>Projet Daguerre</i>	155
45)	<i>Extension du musée de la résistance, musée de France</i>	157
46)	<i>Observatoire de la Biodiversité sur l'esplanade Bazin</i>	160
47)	<i>Création d'un équipement sportif aquatique de dimension intercommunale</i>	161
B)	VALORISATION DU PAYSAGE	162
48)	<i>Parc départemental du Plateau.....</i>	162
49)	<i>Valorisation paysagère et naturelle par la création d'une trame verte sur les emprises de l'ex VDO. 164</i>	164
50)	<i>Création d'une trame verte territoriale</i>	167
C)	ENVIRONNEMENT.....	169
51)	<i>Aménagement du Bassin Versant du Ru de la Lande</i>	169
52)	<i>Promouvoir le patrimoine naturel des Boucles de la Marne.....</i>	171

I) Les projets du secteur VDO

Titre de l'action / du projet	1) Schéma directeur d'aménagement du secteur VDO
Description du projet	<p>Ce schéma vise à donner une cohérence d'aménagement à l'ensemble du territoire des Boucles de la Marne.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programme prévisionnel des espaces publics et infrastructures <ul style="list-style-type: none"> - Création de nouvelles liaisons viaires et douces est-ouest - Prolongement de la RD10 sous la forme d'une avenue urbaine associée sur tout ou partie de son itinéraire (la ville de Chennevières-sur-Marne privilégie le réaménagement de voiries existantes – RD233- afin de tenir compte des spécificités du tissu urbain, déjà sindé dans un axe Nord/Sud par la RD4) au TCSP Altival et à une trame verte. - Prolongement de la rue Frachon jusqu'à la RD10 (alternative viaire à la rue Fourny sectionnée par le SMR) - Aménagement des carrefours RD10/Frachon ; RD10/Fourny, RD10/Bernau ; RD10/Sonia Delaunay ; RD10/RD4, <u>Frachon/Fourny/Ambroise Croizat</u> - Réalisation d'un TCSP sur la RD4 - Nouvelles liaisons est-ouest secteur RD4 Chennevières-sur-Marne ; franchissement nord-sud de la RD4 - Création d'un espace public (espace vert / placette) au niveau du carrefour Sonia Delaunay) - Requalification de la voirie et désenclavement viaire de la ZAE A3 - Réfection de la signalisation des zones d'activité <p>⇒ Le Programme global et général à confronter, compléter et affiner notamment dans le cadre des études urbaines relatives à chacune des séquences de la VDO (en particulier sur Chennevières-sur-Marne)</p>
Eléments environnementaux à prendre en considération	<p>Risque de coupures dans les continuités écologiques par la création des voies routières, les traversées sont à traiter.</p>
Réponse aux objectifs du CDT	<p>Développer l'offre de logements Développer le tissu économique Améliorer le maillage en transports en commun Réduire les coupures urbaines Améliorer l'offre de formation sur le territoire et accompagner les entreprises dans l'évolution de leurs compétences</p>
Porteur du Projet	<p>EPAMARNE, Société du Grand Paris, Conseil général du Val-de-Marne</p>

Partenaires de la mise en œuvre	Les villes de Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Champigny-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne et la Communauté d'Agglomération du Haut-Val-de-Marne.
Emplacement / périmètre envisagé	<p>Le périmètre dit du secteur VDO s'étend principalement le long des emprises de l'emplacement réservé pour l'ex-projet de liaison A4/RN406, entre la rue des Clôtats au Nord et la RD124 au Sud.</p> <p>Ce périmètre est divisé en six séquences :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La séquence Confluence - La séquence Gare – Simonettes composée de trois sous-secteurs : <ul style="list-style-type: none"> o La ZAC Marne Europe o Le secteur de la rue des Haut-Bonnes eaux, des Simonettes nord et de la gare Bry-Villiers-Champigny o Les Simonettes sud et l'entre-deux ferroviaire - La séquence Luats-Serpente-SMR-ZAE A3 composée de quatre sous-secteurs : <ul style="list-style-type: none"> o L'emprise du SMR o La zone commerciale des Luats et de la rue Serpente o La zone d'activité A3 - La séquence Parc-Delaunay composée de deux sous-secteurs : <ul style="list-style-type: none"> o Le secteur parc o Le carrefour Sonia Delaunay - La séquence entrée de villes Champigny-sur-Marne/Chennevières-sur-Marne - La séquence EcoCentre de Chennevières-sur-Marne qui se prolonge sur le secteur de la Maillarde
Phasage proposé	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation de la première section du TCSP Altival et de son avenue urbaine associée jusqu'à la RD4 à l'horizon 2020. • Mise en service de la gare Bry-Villiers-Champigny du GPE à horizon 2020. • Formalisation d'un partenariat avec les acteurs de la formation du territoire et les entreprises en vue de la création d'une ou deux structures de formation sur la VDO
Evaluation du coût	
Conditions générales de financement	<p>L'Etat s'engage dans le cadre du CDT à trouver les meilleurs modalités pour permettre la réalisation du CTM.</p> <p>Cession du foncier de la VDO par l'Etat à des prix compatibles avec un développement mixte et qualitatif sur ce territoire.</p>

A) *VDO – Séquence confluence*

Titre de l'action / du projet	2) Pôle image de demain
Description du projet	<ul style="list-style-type: none"> - Développer un tissu économique dans les domaines de la conservation, du traitement et la valorisation de l'image et du multimédia en s'appuyant sur l'INA, acteur structurant. - Allier formation, innovation, activités économiques et offre de services sur un même site. - Développer un équipement réunissant services aux entreprises et dimension grand public pour favoriser la visibilité, l'expérimentation et la diffusion économique. <p>Cibles Des entreprises bénéficiant de la présence de l'INA et aux activités complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exploitation, traitement, valorisation et diffusion de contenus numériques, - Stockage de contenus (data center, compression d'images...), - Imagerie industrielle et médicale (en lien avec le pôle santé-biotech du Val-de-Marne), <p>De manière plus générale les entreprises dans les domaines de l'image, du numérique...</p> <p>Actions</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développer un pôle image avec une thématique « stockage et traitement de données » en complémentarité avec l'INA et ainsi favoriser l'intégration verticale de la filière, facteur de valeur ajoutée et de compétitivité économique, - Développer une offre tertiaire attractive et vitrine en bordure d'A4, créant un continuum entre le pôle gare de Bry-Villiers-Champigny et le pôle de Noisy Mont d'Est. La disponibilité de ces parcelles reste soumise à la réalisation d'une étude technique visant à déterminer leur utilité au regard du fonctionnement de l'autoroute. - Etudier la faisabilité d'un lieu emblématique pouvant accueillir de jeunes entreprises, un atelier relais avec des services dédiés, un lieu d'animation, de formation/d'échange et une dimension grand public... (ex : Tv Cités), - Créer des liens/un parcours avec le projet Daguerré à Bry-sur-Marne, - Développer l'offre d'hébergement et de services (activité de formation sur la zone (INA) et amélioration de l'accueil des salariés).
Eléments environnementaux à prendre en considération	Nécessité de prendre en compte les continuités écologiques
Réponse aux	Créer les conditions d'une croissance durable de l'activité économique, de

objectifs du CDT	la population et de l'emploi.
Porteur du Projet	EPAMARNE et la ville de Bry-sur-Marne
Partenaires de la mise en œuvre	Ina, Agence de développement économique du Val-de-Marne, Région, etc.
Emplacement / périmètre envisagé	ZAE des Fontaines Giroux (sur Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne) 87,3 ha (dont 25ha d'espaces publics/infrastructures)
Phasage proposé	Programmation à 15 ans
Evaluation du coût	En cours d'estimation/travail sur le bilan de ZAC.
Conditions générales de financement	Non définies.

Titre de l'action / du projet	3) Secteur Marais – De Gaulle
Description du projet	<p>L'objectif de l'opération est de reconquérir les délaissés de l'autoroute A4 et la RD3 et de réaliser un parc d'activité intégrant des produits d'immobilier d'entreprises diversifiés et modulables pouvant répondre à une demande existante et observable à l'échelle du Val-de-Marne et à des opportunités nouvelles liées à la desserte future du site par des transports en communs structurants.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programme prévisionnel des constructions <p>Les orientations programmatiques pour le parc d'activité Marais-De Gaulle sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La création d'un « village d'entreprises » regroupant de petits locaux d'activité notamment artisanaux, intégrant des espaces et des services mutualisés - La création d'une pépinière et/ou d'un hôtel d'entreprises - Le développement d'une offre de locaux d'activité mixte à destination de PME/PMI - La création d'une offre d'immobilier tertiaire le long de l'A4. La disponibilité de ces parcelles reste soumise à la réalisation d'une étude technique visant à déterminer leur utilité au regard du fonctionnement de l'autoroute. - Le développement d'espaces collaboratifs (fab'lab, co-working, équipements partagés) <ul style="list-style-type: none"> • Programme prévisionnel des infrastructures <ul style="list-style-type: none"> - Dévoiement de la voie d'accès au Pont des Ratraits situé au sud de l'avenue De Gaulle afin de dégager un potentiel de constructibilité le long de l'A4 - Déplacement et reconstitution des accès de service de l'A4 - Espaces publics et paysagers à définir dans le cadre de l'étude urbaine - Travaux d'infrastructures (réseaux) à dimensionner dans le cadre des études techniques
Eléments environnementaux à prendre en considération	<p>L'A4 à proximité est source de nuisances sonores qui devront être prises en compte sur cette opération. Prendre en compte les enjeux de circulation de la faune terrestre et aérienne.</p>
Réponse aux objectifs du CDT	Développer l'offre immobilière pour les entreprises
Porteur du Projet	Ville de Champigny-sur-Marne
Partenaires de la mise en œuvre	CG94, DIRIF, SAF94

Emplacement / périmètre envisagé	Secteur Marais De Gaulle	
Phasage proposé	2012-2017	Etudes préalables et opérationnelles Procédure de création et de réalisation de la ZAC Désignation de l'aménageur Poursuite des acquisitions foncières Travaux de mise en état des sols Livraisons des premiers programmes d'activité
	2018-2028	Livraison des programmes tertiaires
Evaluation du coût	Le coût estimatif des infrastructures de voiries induites est de 3,15 millions d'euros HT. Le coût global de la ZAC reste à définir.	
Conditions générales de financement	Non définies.	

B) VDO - Séquence gare

Titre de l'action / du projet	4) Valorisation de l'entre-deux ferroviaire
Description du projet	<p>Mise en place d'un « Hôtel Logistique Urbain » sur le secteur en développement de Bry-Villiers-Champigny.</p> <p>Il s'agit d'un concept immobilier qui permet une interface entre le ferroviaire et une desserte du dernier kilomètre logistique (notamment au travers de véhicules GNV ou électriques). Cet espace de logistique, par son utilisation mutualisée par des chargeurs différents, rend possible la massification de livraison par le train.</p> <p>Associant une qualité architecturale à l'aspect technique, ce bâtiment rend possible une insertion totale de l'activité de logistique « urbaine » en milieu urbain.</p> <p>Il permettra dans un premier temps de prévoir une solution alternative à la route en anticipant les conséquences du chantier du Grand Paris Express puisque le secteur de Bry-Villiers-Champigny sera le point de départ des tunneliers pour le creusement de la ligne 15 en direction du Pont de Sèvres. Il permettra également la valorisation de la ligne ferroviaire pour la création d'un service de fret urbain.</p> <p>Cet équipement passe aussi par une revalorisation du faisceau ferroviaire fret existant, à mutualiser en usage avec l'ITTE de PariEst.</p> <p><u>Une démarche de valorisation de l'entre-deux-ferroviaire en quatre temps :</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Valorisation de la ligne ferroviaire pour la création d'un service de fret urbain : Afin de permettre l'évacuation des terres par train ainsi que la desserte d'un hôtel logistique sur « l'entre deux ferroviaires », une réflexion ainsi qu'une série d'actions semblent nécessaires sur l'infrastructure ferroviaire en elle-même. En effet, plusieurs investissements apparaissent importants à réaliser comme le raccordement sud à la grande ceinture. Actuellement il est possible de relier la gare BVC à la gare de triage de Noisy-le-Sec, mais la création supplémentaire de 300 m de voie ferroviaire permettrait une liaison optimale avec l'ensemble logistique que représentent le port de Bonneuil-sur-Marne et la zone de triage de Villeneuve St Georges - Valenton. Une réflexion est à mener sur la question de mutualiser ce service de fret urbain avec la ZAE de PariEst qui possède une infrastructure ferroviaire dédiée fret (installation terminale embranchée - ITE) ainsi qu'une

	<p>association d'industriels embranchés fer demandeurs d'un tel service. Plusieurs éléments semblent plaider en faveur d'une telle mutualisation : cela permettrait d'assurer un meilleur remplissage des wagons et offrirait une solution technique pour le retournement des trains. Par contre un aspect technique reste en suspens, il s'agit du manque d'électrification sur l'ensemble de l'ITE, ce qui peut avoir des conséquences sur le choix du matériel roulant. Le développement du fret sur cette voie devra prendre en compte les PPBE (CAHVM, RFF) afin qu'il ne se traduise pas par une augmentation des nuisances sonores pour les habitants.</p> <p>2. Création d'un équipement logistique sur le terrain de « l'entre deux ferroviaires »</p>
Éléments environnementaux à prendre en considération	La ZNIEFF de type 1 sur l'entre-deux ferroviaire devra également être prise en compte dans les réflexions sur l'aménagement de ce secteur.
Réponse aux objectifs du CDT	L'objectif du CDT est de créer les conditions d'une croissance durable de l'activité économique, de la population et de l'emploi.
Porteur du Projet	Ville de Villiers-sur-Marne
Partenaires de la mise en œuvre	Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, EPAMARNE, un opérateur logistique, RFF, SGP, toutes les Villes concernées par la voie ferrée : Chennevières-sur-Marne, Ormesson et Sucy-en-Brie
Emplacement / périmètre envisagé	L'entre-deux voie ferroviaire à Villiers-sur-Marne
Phasage proposé	Non défini
Evaluation du coût	Non défini
Conditions générales de financement	Non défini

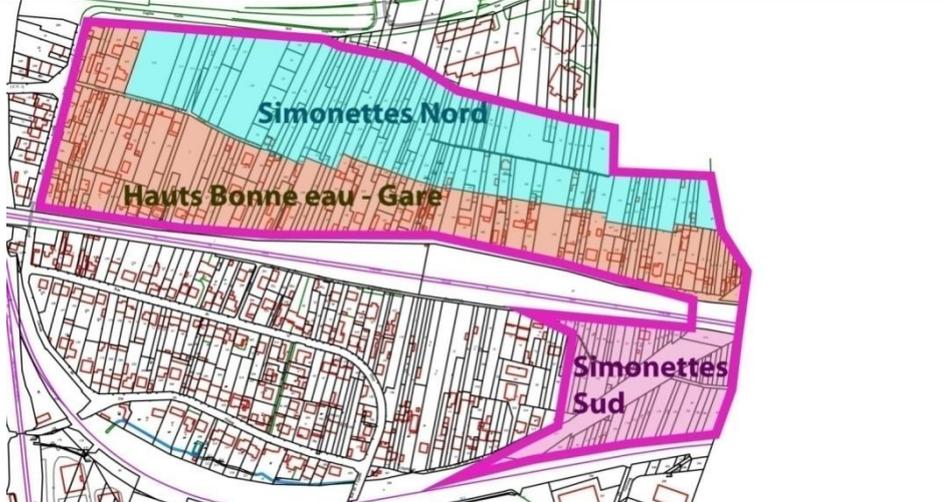
Titre de l'action / du projet	5) Aménagement du quartier de la gare Bry-Villiers-Champigny
Description du projet	<p>Le décret du 24 août 2011 prévoit la réalisation d'une gare du Grand Paris Express à Villiers-sur-Marne. Le quartier qui va se développer autour d'elle est un territoire hautement stratégique amené à se transformer.</p> <p>Le projet est de développer un quartier dense, vivant, permettant une mixité de fonctions particulièrement celles liées au développement économique et offrant de nombreux services aux différents types d'utilisateurs (usagers des transports, habitants, salariés). Offrant un cadre de vie attractif, il sera à la fois un lieu de convergence des flux liés aux transports en commun ou aux déplacements individuels et participera au maillage urbain entre les quartiers et les centres villes existants et au maintien de la trame verte. Il formera une nouvelle polarité située à la jonction territoriale des communes.</p> <p>Le projet comprendra :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une polarité commerciale - Une offre tertiaire et d'activité - Des logements - Une résidence étudiante de 120 logements - Des équipements publics - Une offre hôtelière permettant l'organisation d'événements - Les infrastructures nécessaires au développement des transports et à la gestion des échanges. La possibilité de réaliser un nouveau franchissement de l'A4 sera étudiée. - Les équipements liés à l'intégration du SMR et du poste de commandement de la ligne du Grand Paris
Éléments environnementaux à prendre en considération	Prendre en compte les continuités écologiques
Réponse aux objectifs du CDT	<p>L'objectif final de cette action sera de créer une jonction entre les différents quartiers des villes du CDT.</p> <p>Le CDT développe une stratégie de désenclavement à l'échelle locale et métropolitaine. À ce titre, le nouveau quartier qui va émerger autour de la gare devra rayonner tout en redonnant un souffle nouveau aux quartiers préexistants des Luats et des Hautes Noues (actuellement en rénovation urbaine). Notamment la mixité fonctionnelle doit être assurée (logement, activités tertiaires, équipements publics...)</p>
Porteur du Projet	<p>EPAMARNE</p> <p>SGP (Gare du Grand Paris Express et valorisation du foncier acquis pour la gare)</p> <p>Champigny-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Bry-sur-Marne</p>

Partenaires de la mise en œuvre	le Conseil général
Emplacement / périmètre envisagé	Séquence gare de l'aménagement de la VDO
Phasage proposé	2014- 2017 – création des périmètres de ZAC 2018-2028 – commercialisations logements, centre-commercial et tertiaire
Evaluation du coût	Non défini
Conditions générales de financement	Les projets urbains se développeront dans le cadre d'opérations d'aménagement

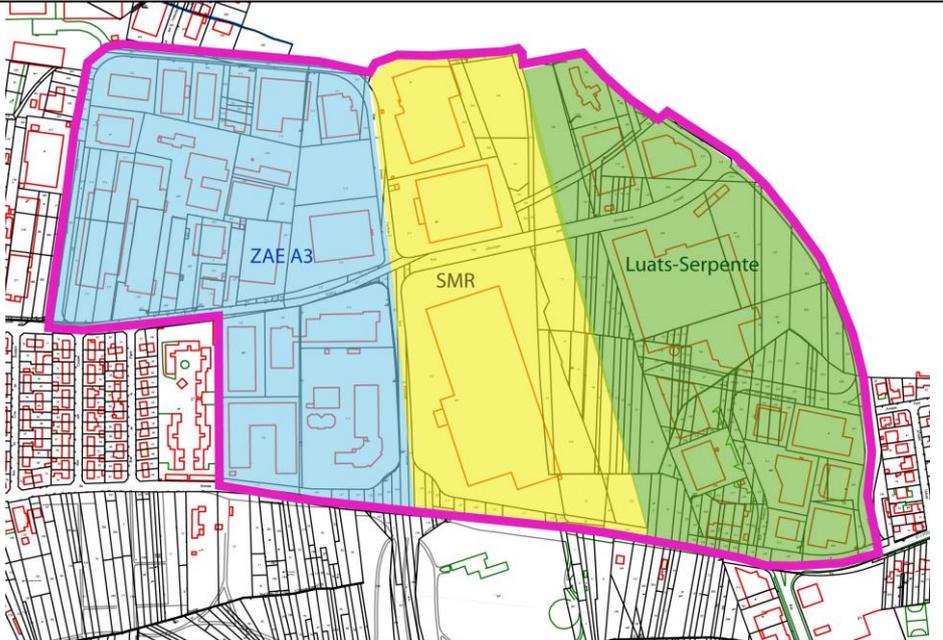
Titre de l'action/ du projet	6) Projet de ZAC Marne Europe
Description	<p>Les objectifs de la ZAC</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intégrer pleinement la ville de Villiers-sur-Marne dans les perspectives de développement de l'Est Parisien. • Prendre en compte les projets de transport en commun à l'échelle régionale, départementale et interdépartementale dans une perspective de développement durable. • Aménager l'un des derniers secteurs d'offre foncière de Villiers-sur-Marne, en lien avec la Zac des Boutareines dont la réalisation touche à sa fin, et les projets en cours de réflexion sur les communes voisines. • Permettre la création d'emplois supplémentaires et assurer des recettes fiscales supplémentaires à la commune • Définir un périmètre cohérent permettant une bonne insertion des futurs aménagements dans leur environnement bâti et non bâti et les projets limitrophes en cours de définition • Veiller à la qualité environnementale de l'aménagement et des futures constructions
Réponse aux objectifs du CDT	<ul style="list-style-type: none"> • Créer les conditions d'une croissance durable de l'activité économique, de la population et de l'emploi. • La nouvelle desserte créée par la station du Grand Paris en interconnexion avec le RER E ainsi que la création d'une avenue urbaine entre la RD 4 et cette gare apportent au territoire une accessibilité et une visibilité nouvelle permettant de renforcer le développement de la commune • Le site de Marne-Europe est en capacité d'accueillir tout à la fois un nouveau pôle tertiaire à l'est de Paris et un quartier vivant comprenant logements (dont une résidence de logements étudiants), services et commerces.
Actions liées	Maîtrise opérationnelle du foncier et aménagement des terrains.
Porteur du projet	EPAMARNE
Partenaires de la mise en oeuvre	Villiers sur Marne
Emplacement	Le projet de Zone d'Aménagement concerté (ZAC) Marne-Europe se situe à

/ périmètre	l'est de la commune Le périmètre d'étude de la ZAC, d'une surface d'environ 15 hectares, est délimité comme suit : <ul style="list-style-type: none">• Au nord, par l'autoroute A4• A l'Est, par la Zone d'activités des Boutareines• Au Sud et à l'Ouest, par la limite communale avec Champigny
Phasage	Concertation préalable à la création de la ZAC prévue courant deuxième semestre 2013
Evaluation du coût	En cours d'estimation/travail sur le bilan de ZAC.
Conditions générales de financement	Pas d'avancement sur ce sujet à ce jour.

Titre de l'action / du projet	7) Secteur Gare - Simonettes
Description du projet	<p>Cette séquence comprend le projet de centre commercial de la ZAC des Simonettes Nord, le quartier pavillonnaire de la rue des Hauts Bonne Eau et l'opération de logement sur les Simonettes sud.</p> <p>Marqué par son enclavement du à la présence de nombreuses infrastructures routières et ferroviaires, ce secteur va bénéficier d'une nouvelle attractivité avec l'implantation d'un pôle de transport public au niveau de la gare Bry-Villiers-Champigny.</p> <p>L'aménagement de ce secteur sera l'occasion de reconquérir de vastes espaces en friche et d'amorcer une dynamique nouvelle de développement urbain dans un objectif de revalorisation de l'ensemble de l'entrée de Ville Nord.</p> <p>Cette revalorisation s'appuiera notamment sur une intensification urbaine à la hauteur de la nouvelle desserte en transport et sur une mixité programmatique intégrant commerces, logements, activités et espaces publics.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programme global de constructions <ul style="list-style-type: none"> - 35000 m² de SP commerciale sur les Simonettes nord - 192 logements sur les Simonettes sud <p>+ Programmes complémentaires à définir sur le quartier de la rue des Hauts Bonne Eau</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programme global des infrastructures <ul style="list-style-type: none"> - Création d'une liaison viaire entre la rue Eugène Varlin et la RD10 (ZAC Simonettes nord) - Réaménagement de la rue Eugène Varlin (ZAC Simonettes nord) - Création d'un passage piéton depuis les Simonettes sud vers la gare - Création de la gare Bry-Villiers-Champigny - Création d'une nouvelle voirie entre les Simonettes sud et Villiers-sur-Marne via l'entre-deux ferroviaire
Eléments environnementaux à prendre en considération	<p>Une grande partie de la zone, principalement au Nord, est exposée au bruit. L'opération de logements sur les Simonettes Sud se situe en retrait des principales nuisances sonores liées à l'A4 mais reste proche de celles liées au passage du RER E.</p> <p>Le risque important de retrait-gonflement des argiles sur l'ensemble de la zone devra être intégré dans la mise en œuvre du projet.</p> <p>Les friches, zones de biodiversité fonctionnelle pourraient être à recréer ou compenser au sein des projets ou à proximité.</p>
Réponse aux objectifs du CDT	<p>Amélioration de la qualité des espaces publics, amélioration des circulations, construction de nouveaux logements</p> <p>Développement de l'offre commerciale sur le territoire</p>
Porteur du Projet	Ville de Champigny-sur-Marne

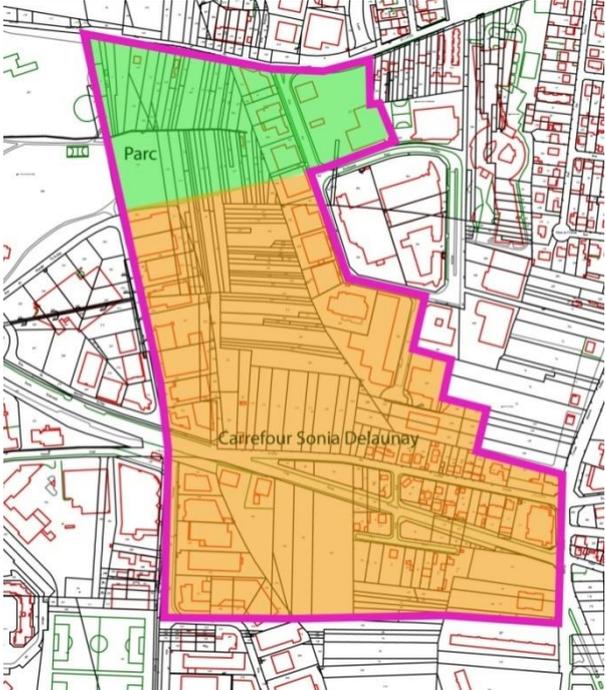
Partenaires de la mise en œuvre	Société du Grand Paris	
Emplacement / périmètre envisagé		
Phasage proposé	2013-2018	<p>Désignation d'un nouvel aménageur et signature de la CPA sur les Simonnettes nord</p> <p>Procédure de DUP</p> <p>Mise à jour, dépôt et délivrance du PC du centre-commercial</p> <p>Démarrage travaux centre commercial</p> <p>Livraison centre commercial et logements Simonnettes sud</p> <p>Veille foncière et études de faisabilité sur le quartier pavillonnaire des Hauts Bonne eau/gare</p>
	2020-2028	<p>Mise en service de la gare Bry-Villiers-Champigny.</p> <p>Mise en œuvre des procédures, travaux et livraison des programmes complémentaires sur le secteur de la gare et de la rue des Hauts Bonne eau</p>
Evaluation du coût	Non défini	
Conditions générales de financement		

Titre de l'action / du projet	8) Secteur Luats-Serpente-SMR-ZAE A3
Description du projet	<p>L'objectif du réaménagement de cette séquence est de s'appuyer sur la réalisation du SMR et le prolongement du RD10 sous la forme d'une avenue urbaine associée au TCSP Altival pour restructurer et densifier la ZAE A3 et la zone commerciale vieillissantes ainsi que pour redynamiser le tissu économique en cristallisant des activités et un pôle de formation liées aux éco-mobilités.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programme prévisionnel des constructions <ul style="list-style-type: none"> - Le site de maintenance et de remisage (SMR) du métro GPE - Locaux d'activité mixte en partie tertiariés sur les Luats (intégrant une structure de formation dans le domaine des éco-mobilités) ainsi qu'en frange du SMR - Restructuration du centre-commercial Leclerc - Logements, notamment en frange et superstructure du SMR • Programme prévisionnel des équipements et infrastructures <ul style="list-style-type: none"> - Création d'une nouvelle trame viaire dans la zone des Luats - Prolongement de la RD10 et mise en œuvre du TCSP Altival - Prolongement de la rue Benoit Frachon jusqu'à la RD10 - Réaménagement du carrefour RD10/rue de Bernau - Requalification de la trame viaire de la ZAE A3 et création de nouvelles liaisons pour désenclaver le cœur de la zone d'activité - Espaces publics/espaces verts d'accompagnement. A ce titre une liaison douce sur le SMR sera étudiée. <p>⇒ Programme prévisionnel à confronter, compléter et affiner dans le cadre de l'étude urbaine sur le secteur Luats/Serpente/SMR en cours ainsi que l'étude spécifique sur la requalification de la ZAE A3.</p>
Eléments environnementaux à prendre en considération	Prendre en compte les continuités écologiques
Réponse aux objectifs du CDT	Amélioration de la qualité des espaces publics, accueil de nouvelles activités économiques, construction de nouveaux logements
Porteur du Projet	Ville de Champigny, SGP, CG94 Société du Grand Paris (réalisation du SMR et valorisation du foncier acquis pour le SMR)
Partenaires de la mise en œuvre	EPAMARNE, entreprises des ZAE

<p>Emplacement / périmètre envisagé</p>		
<p>Phasage proposé</p>	<p>2013-2017</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Etudes préalables. - Négociation d'un projet partenarial avec Leclerc. - Définition des modalités de portage du SAF sur la ZAE A3 et du projet de requalification. - Lancement des acquisitions foncières. - Choix de la procédure d'aménagement. - Etudes opérationnelles, mise en œuvre de la procédure. - Restructuration/requalification de la trame viaire. - Travaux de requalification de la ZAE A3
	<p>2018-2028</p>	<p>Début des travaux de construction des programmes complémentaires du SMR et des programmes sur les Luats Livraison des programmes</p>
<p>Evaluation du coût</p>	<p>Non défini</p>	
<p>Conditions générales de financement</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Restitution par la SGP de la perméabilité Est/Ouest en compensation de la suppression du tronçon de la Rue Fourny. - Cette restitution consiste au financement par la SGP du prolongement de la rue Frachon jusque la RD10 et au rehaussement à l'Est de la RD10 de la rue Fourny actuelle à la côte altimétrique de la future RD 10. 	

C) VDO – Séquence Parc

Titre de l'action / du projet	9) Secteur Parc Delaunay
Description du projet	<p>L'objectif de l'aménagement de cette séquence est d'apporter une mixité urbaine susceptible de créer de nouvelles centralités sur les principaux carrefours de la RD10 prolongée (carrefour avec l'avenue de Bernau et avec la rue Sonia Delaunay).</p> <p>Sur le carrefour de Bernau dans le prolongement du parc sera privilégiée l'implantation d'une offre nouvelle de logements.</p> <p>Sur le carrefour Sonia Delaunay le réseau viaire sera restructuré pour apporter une meilleure lisibilité à l'espace public. Par ailleurs le Centre technique municipal (CTM) et la déchetterie viendront s'implanter sur ce secteur, en complément d'une offre nouvelle de logements.</p> <p>L'implantation d'activités nouvelles sera privilégiée dans la continuité des zones d'activités existantes du marché Rollay et des Nations.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programme prévisionnel des constructions <ul style="list-style-type: none"> - Logements - Locaux d'activité - Equipements publics : Centre Technique Municipal et déchetterie - Commerces d'accompagnement en pieds d'immeuble • Programme prévisionnel des équipements et infrastructures <ul style="list-style-type: none"> - Nouvelles liaisons est-ouest entre la ZAE des Nations et la ZAE du Marché Rollay - Création d'une liaison viaire entre la rue Marcel Paul et l'avenue Maurice Thorez - Prolongement du boulevard urbain - Réaménagement du carrefour RD10/rue Sonia Delaunay. - Espaces publics/espaces verts d'accompagnement (à définir) <p>Programme théorique à confronter, compléter et affiner notamment dans le cadre de l'étude d'insertion urbaine du CTM et de la déchetterie en cours</p>
Eléments environnementaux à prendre en considération	<p>Capacité à préserver une trame écologique locale à travers les espaces verts d'accompagnement et les interfaces publics/privés.</p> <p>La présence d'une ICPE (déchetterie) sur le périmètre nécessite une certaine vigilance quant aux aménagements entrepris à proximité.</p>
Réponse aux objectifs du CDT	Amélioration de la qualité des espaces publics, accueil de nouvelles activités économiques, construction de nouveaux logements
Porteur du Projet	Ville de Champigny-sur-Marne

Partenaires de la mise en œuvre	Etat, CG94	
Emplacement / périmètre envisagé		
Phasage proposé	2013-2017	Etudes d'insertion du CTM Lancement des acquisitions foncières Réalisation du CTM (2015) Livraison de la première tranche de l'opération de logements rue René (2016)
	2018-2028	Prolongement du RD10 Livraison des programmes logements et activités
Evaluation du coût	Non défini	
Conditions générales de financement	L'Etat s'engage dans le cadre du CDT à trouver les meilleures modalités pour permettre la réalisation du CTM.	

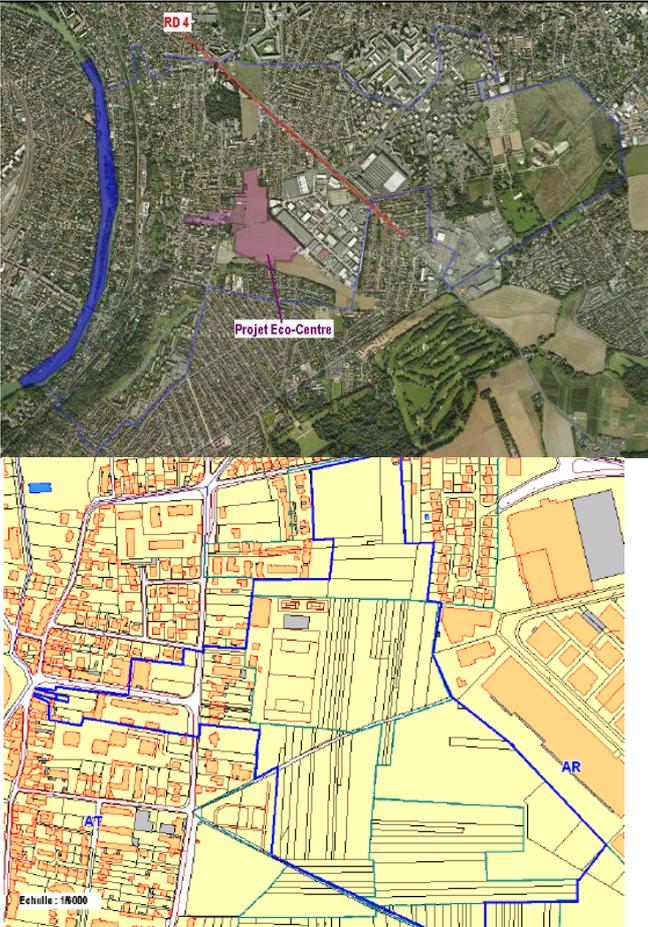
D) VDO – Séquence Marne

Titre de l'action / du projet	10) Secteur entrées de villes Champigny-sur-Marne-Chennevières-sur-Marne
Description du projet	<p>L'objectif de l'aménagement de cette séquence est de revaloriser les entrées de villes de Chennevières-sur-Marne et Champigny-sur-Marne en s'appuyant sur une restructuration et une pacification de la trame viaire et sur une intensification du tissu urbain et sur une revalorisation paysagère du site.</p> <p>Le projet économique de cette séquence s'appuiera en outre sur l'implantation d'une structure d'appui (équipement de formation, maison des métiers, ...) à la filière BTP sur les aspects « construction durable » et un bâtiment mixte lié à l'éco-mobilité (transports/logements) marqueur du territoire.</p> <p>Il s'agit également de poursuivre la requalification urbaine du quartier des Mordacs qui a fait l'objet d'un projet de rénovation conventionné avec l'ANRU.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programme prévisionnel des constructions <ul style="list-style-type: none"> - Logements - Locaux d'activités - Un équipement structurant (structure d'appui BTP durable, campus d'entreprises) - Une valorisation du Fort de Champigny-sur-Marne en termes d'usages et d'image - Un bâtiment mixte lié à l'éco-mobilité, marqueur des entrées de ville : dépôt bus et structures liées (maintenance, carburant), agence de mobilité, logements pour les personnels et étudiants en lien avec l'équipement de formation) - Commerces d'accompagnement en pieds d'immeuble - Répondre aux besoins de création et de transferts d'activités grâce à une offre foncière adaptée - Interventions urbaines sur la résidence du Plateau à définir • Programme prévisionnel des espaces publics et infrastructures <ul style="list-style-type: none"> - Création de nouvelles liaisons est-ouest notamment entre la rue Marcel Paul (ZAE des Grands Godets) et l'avenue Maurice Thorez - Prolongement de l'avenue urbaine vers le sud des emprises VDO et/ou réaménagement des RD existantes - Création du TCSP Altival - Aménagement du carrefour RD10/RD4 et du rond point RD4/RD233

	<p>- Création de nouveaux espaces publics et d'espaces paysagers (réflexion sur la réalisation d'une coulée verte le long du boulevard urbain).</p> <p>⇒ Programme théorique à confronter, compléter et affiner notamment dans le cadre de l'étude urbaine partenariale d'entrées de villes Champigny-sur-Marne/Chennevières-sur-Marne</p> <p>Sur le secteur le long de la RD4 entre l'entrée de ville et la ZI, la mutation du tissu urbain constitué doit être accompagnée pour structurer l'offre commerciale, soutenir et développer la fonction productive présente et favoriser une activité plus mixte (tertiarisation).</p> <p>Les réflexions sur l'opportunité d'un TCSP sur cet axe devront être prises en compte.</p>		
<p>Eléments environnementaux à prendre en considération</p>	<p>Capacité de valorisation et de mutualisation de production énergétique alternative (géothermie, solaire, autres) à étudier.</p> <p>Prendre en compte les continuités écologiques</p>		
<p>Réponse aux objectifs du CDT</p>	<p>Amélioration de la qualité des espaces publics, accueil de nouvelles activités économiques, construction de nouveaux logements</p> <p>Renforcement de l'offre de formation et accompagnement des entreprises</p>		
<p>Porteur du Projet</p>	<p>Ville de Champigny-sur-Marne / Ville de Chennevières-sur-Marne / CAHVM / CG94</p>		
<p>Partenaires de la mise en œuvre</p>	<p>Etat, AFTRP</p>		
<p>Emplacement / périmètre envisagé</p>			
<p>Phasage proposé</p>	<p>2013-2017</p>	<p>Etudes préalables/choix des</p>	

		procédures Lancement des acquisitions foncières
	2018-2028	Prolongement du RD10 Livraison des programmes logements et activités Livraison de l'équipement structurant
	<ul style="list-style-type: none"> • Prolongement de l'avenue urbaine par le CG94 jusqu'à la RD4 d'ici 2020 • A plus long terme, achèvement du TCSP Altival jusqu'à la gare de RER A Sucy-Bonneuil 	
Evaluation du coût	<ul style="list-style-type: none"> - Etude urbaine d'entrées de villes Champigny-sur-Marne/Chennevières-sur-Marne : 131 000 euros. - Bilan financier global à définir. 	
Conditions générales de financement	Cession du foncier de la VDO pour l'Etat à des prix compatibles avec un développement mixte et qualitatif sur ce territoire	

Titre de l'action / du projet	11) EcoCentre de Chennevières-sur-Marne
Description du projet	<p>Réalisation d'un projet d'aménagement urbain sur 18 ha comprenant une partie du centre ville existant et des anciennes emprises VDO</p> <p>Les objectifs sont d'une part de recoudre le territoire, séparé par l'ex-VDO, grâce à un aménagement urbain équilibré dans un nouvel Ecoquartier, et d'autre part de redynamiser le centre-ville existant.</p> <p>La Ville travaille en partenariat avec la Centrale de Création Urbaine selon le principe de Projet Urbain Partenarial (article L332-11-3 du code de l'urbanisme) et de déclaration projet.</p> <p>Il s'agit d'assurer une mixité fonctionnelle entre commerces, équipements publics, habitat.</p> <p>La programmation prévisionnelle est de 1000 logements.</p> <p>De nombreux équipements publics sont programmés : groupe scolaire, crèche, halle de marché, équipement sportif.</p> <p>Le projet urbain sera soutenu par le Transport Commun en Site Propre ALTIVAL, en liaison avec le Grand Paris Express, qui le traversera du Nord au Sud. Plusieurs scénarios sont envisagés, avec une avenue urbaine associée ou non au TCSP Altival sur tout ou partie de l'itinéraire. La Ville de chennevières-sur-Marne privilégie le réaménagement des voiries existantes (RD233) afin de tenir compte des spécificités du tissu urbain, déjà scindé dans un axe nord/sud par la RD 4 (ex RN 4).</p> <p>Le projet EcoCentre est actuellement en concertation avec la population (réunion publique, ateliers thématiques)</p> <p>Afin de répondre aux enjeux du développement durable, la Ville élabore le projet EcoCentre selon une démarche d'Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU)</p>
Eléments environnementaux à prendre en considération	<p>L'Église Saint-Pierre, site classé au titre des monuments historiques, à proximité du projet, pourrait être valorisée.</p> <p>Produire et mutualiser des sources énergétiques locales</p> <p>Valoriser l'axe écologique Nord/Sud le long de l'Altival</p>
Réponse aux objectifs du CDT	Construction de nouveaux logements et équipements publics
Porteur du Projet	Ville de Chennevières-sur-Marne
Partenaires de la mise en œuvre	Conseil général

<p>Emplacement / périmètre envisagé</p>	
<p>Phasage proposé</p>	<p>2016-2018 : première phase en Centre Ville à l'Ouest : 200 logements 2020 : deuxième phase : 800 logements</p>
<p>Evaluation du coût</p>	<p>Non défini</p>
<p>Conditions générales de financement</p>	<p>- PUP</p>

Titre de l'action / du projet	12) Secteur de la Maillarde
Description du projet	<p>Le secteur de la Maillarde est constitué de terrains nus inscrits en emplacement réservé au profit de l'Etat d'une emprise totale d'environ 9 ha. Il est situé à l'Est de l'ECO-centre, au Sud de la Zone Industrielle de Chennevières et au nord du quartier pavillonnaire du Belvédère.</p> <p>Par une délibération du Conseil Municipal du 2 octobre 2013, la Ville de Chennevières a approuvé la création d'un périmètre d'étude, dit « La Maillarde », sur ce secteur.</p> <p>Il est identifié comme secteur de projet à l'horizon des 15 ans du CDT. Les orientations programmatiques sur ce secteur sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ au sud : prolongement du tissu pavillonnaire existant, ▪ au nord : création d'un front mixte le long de la zone industrielle associant logements et activités. Il s'agit d'assurer une transition entre les activités industrielles de la zone et le tissu urbain à créer, ▪ au sud-ouest : extension limitée de la zone d'activité existant le long de la rue du Belvédère, ▪ des équipements municipaux.
Eléments environnementaux à prendre en considération	Prendre en compte les continuités écologiques
Réponse aux objectifs du CDT	Dynamiser une économie présente diversifiée Contribuer à l'effort métropolitain de production de logements
Actions liées	Périmètre d'étude à créer afin de maîtriser le foncier en raison de la levée de l'emplacement réservé
Porteur du Projet	Chennevières-sur-Marne
Partenaires de la mise en œuvre	
Emplacement / périmètre envisagé	
Phasage proposé	Réalisation d'une étude de programmation en 2014 sur ce secteur
Evaluation du coût	Non connu
Conditions	À définir

générales de
financement

II) Développement économique

Titre de l'action / du projet	<p>13) Promotion du territoire et valorisation des filières économiques fortes – Pôles économiques, grappes et réseaux d'entreprises</p>
Description du projet	<p>Le projet de développement économique, articulé autour de la future gare du Grand Paris Express et du boulevard urbain, constituera un nouveau pôle économique fort dans l'est parisien. L'enjeu consiste à maintenir le tissu d'entreprises existant et à développer de nouvelles filières : éco-construction, image/multimédia, éco-mobilité...</p> <p>Cibles</p> <ul style="list-style-type: none"> - Image/multimédia : entreprises dans les domaines de la conservation, du traitement et la valorisation de l'image, en s'appuyant notamment sur la présence de l'INA et ses projets. - Eco mobilité : Entreprises sous traitante PCC et SMR + entreprises utilisant dans leur process l'éco mobilité ou qui en font la promotion. - Eco-construction : entreprises actives dans la filière (certification, bureaux d'études, bâtiment, ou résidant dans des locaux éco-construits). <p>Actions</p> <ul style="list-style-type: none"> > Développer un pôle image avec une thématique « stockage et traitement de données » + offre tertiaire attractive et vitrine en bordure d'A4 + étudier la faisabilité d'un lieu emblématique pouvant accueillir de jeunes entreprises, un atelier relais avec des services dédiés, un lieu d'animation, de formation/d'échange et intégrant une dimension grand public... > Eco Mobilité : proposer l'implantation d'activités complémentaires/définir le profil des sous-traitants potentiels, prévoir la relocalisation des entreprises situées sur l'espace qui sera dédié au SMR (ce point est traité directement par la SGP en association avec l'Agence de développement du Val-de-Marne), étudier la faisabilité d'un atelier relais, proposer des modalités d'accès et de desserte innovantes et performantes... > Eco construction : Favoriser le développement d'un immobilier innovant, compléter le parcours résidentiel des entreprises et étudier la faisabilité d'une pépinière d'entreprise, favoriser l'animation du tissu d'entreprises « éco-construction », mettre les pépinières et ateliers relais du territoire en réseau avec des structures similaires sur le périmètre du SDT, articuler ce pôle éco-construction avec le Cluster de la Ville Durable. Montée en compétences du tissu de PME existant sur le territoire et production d'une offre foncière et immobilière adaptée (locaux mixtes pour artisans alliant logement et activité). <p>Promotion</p>

	<ul style="list-style-type: none"> > Promouvoir le projet pour renforcer son attractivité auprès des décideurs, des leaders d'opinion et des acteurs économiques par des actions de marketing (participation à des salons et manifestations professionnelles, relations avec la presse...), > Prospector l'ensemble des agents économiques en faveur d'une implantation et/ou d'un développement. > Assurer la production d'une offre foncière compétitive et assurer sa commercialisation en direction des entreprises, des investisseurs et des professionnels de l'immobilier d'entreprise. <p>Contribuer, en lien direct avec les acteurs du territoire, au développement, à l'animation et à la promotion des filières.</p>
Réponse aux objectifs du CDT	Créer les conditions d'une croissance durable de l'activité économique, de la population et de l'emploi.
Porteur du Projet	EPAMARNE
Partenaires de la mise en œuvre	Bry-sur-Marne/Villiers-sur-Marne/Champigny-sur-Marne/Chennevières-sur-Marne/CAHVM + acteurs économiques du territoire (INA, SGP, futur gestionnaire du SMR, agence de développement économique du 94, Région, acteurs du cluster Descartes, aménageurs, etc.)
Emplacement / périmètre envisagé	Bry-sur-Marne/Villiers-sur-Marne/Champigny-sur-Marne/Chennevières-sur-Marne
Phasage proposé	<p>L'étude de l'EPAMARNE a montré un potentiel de programmation à 15 ans autour des emprises de l'ex-VDO élargies à la ZAC des Fontaines Giroux sur Bry-sur-Marne jusqu'au nord de Chennevières-sur-Marne</p> <p>Tertiaire : 150 000 m² Activités : 200 000 m² ⇒ 17 000 emplois environ</p> <p>L'étude complémentaire a montré sur Chennevières un potentiel d'implantation de 30 500 m² d'activités et de tertiaire pour 800 emplois nouveaux</p>
Evaluation du coût	En cours d'estimation/travail sur les bilans de ZAC + amorce de contacts pour le développement des filières.
Conditions générales de financement	Cession du foncier de la VDO à des prix compatibles avec un développement mixte et qualitatif de ce territoire.

Titre de l'action / du projet	14) Développement des activités touristiques et de loisirs
Description du projet	<p>Le concept de la ville rivière définie par le SDT permet d'ouvrir d'importantes perspectives pour la valorisation des atouts paysagers et culturels de l'est parisien en général et celui des Boucles de la Marne en particulier (Marne, bois, parcs, forts, musées etc.)</p> <p>Sur cette base, le Développement d'une politique touristique de la « destination Boucles de la Marne », s'inscrivant au sein de la métropole parisienne, participera au développement économique, créateur d'emploi ainsi qu'à l'aménagement urbain et plus largement à l'attractivité du territoire.</p> <p>Ce projet s'articulerait autour de trois axes :</p> <p><u>1/ Valoriser les patrimoines</u></p> <p>Le patrimoine naturel des Boucles de la Marne est riche et varié : vallée de la Marne, coteaux, sentiers, parcs, espaces forestiers. Il représente un réservoir de biodiversité remarquable.</p> <p>Le territoire présente également un riche patrimoine historique, bâti et culturel.</p> <p>La valorisation actuelle, partielle, nécessite le développement d'une politique globale d'interprétation et de médiation des patrimoines. Elle trouverait un point d'appui à travers la valorisation identitaire dans les deux gares autour du Musée de la Résistance nationale à Champigny Centre et autour de l'imagerie et de Daguerre à la gare Bry-Villiers-Champigny.</p> <p>Cet axe pourrait se matérialiser par l'homogénéisation des signalétiques des chemins de randonnée, des itinéraires cyclables voire équestres ainsi que la création de circuits thématiques de valorisation des patrimoines, créant des liens entre les villes et une cohésion de territoire (la biodiversité, la villégiature, 1870 jusqu'à la deuxième Guerre mondiale, par exemple).</p> <p><u>2/ Développement d'une économie touristique diversifiée</u></p> <p>Cette action pourrait s'appuyer sur la promotion du tourisme culturel et d'agrément porté par les équipements existants ou à venir, articulé autour de quelques centralités.</p> <p>En complément, le développement du tourisme fluvial reposerait sur l'intensification d'activités sportives et de loisirs liées à la Marne et sur le renforcement du volet événementiel à travers des rendez-vous de niveau régional voire national.</p> <p>Cet essor volontariste appelle à consolider la qualification de l'offre</p>

	<p>touristique et faire émerger des synergies entre les acteurs et prestataires, à l'échelle du territoire, en apportant conseils en ingénierie et animation de réseau, dans plusieurs domaines : hébergements, restauration, offre culturelle, patrimoniale et de loisirs.</p> <p>En ce sens, il apparaît notamment nécessaire d'évaluer les besoins d'une offre hôtelière ainsi que les différentes formes d'hébergements (camping, résidence, chambres d'hôtes...) pour définir un schéma de développement des infrastructures hôtelières (hébergement, restauration).</p> <p><u>3/ Une promotion globale</u></p> <p>Dans un premier temps, une coordination et une mutualisation de l'information de l'offre touristique et des actions de valorisation des richesses du territoire sont à entreprendre. Des outils renseignés collectivement permettront l'efficacité de l'action.</p> <p>Cette étape constitue un préalable à la définition concertée d'une stratégie de marketing territorial et d'une politique globale de développement touristique partagée, appuyées sur une logique de destination et de filières, qui pourra s'appuyer sur le comité départemental du tourisme.</p> <p>Une harmonisation à l'échelle du CDT assurera une meilleure visibilité de la destination, la présentation d'une offre cohérente pour les publics, la structuration de services de qualité à destination des professionnels.</p> <p>Par ailleurs, la question de l'information touristique des usagers au sein des gares pourrait s'appuyer sur la mise en place de bornes ou vitrines interactives, relais des offices de tourisme. La faisabilité de cette piste requiert une étude conjointe avec la SGP.</p>
<p>Réponse aux objectifs du CDT</p>	<p>Conforter la qualité environnementale, paysagère et culturelle du territoire pour renforcer son image</p> <p>Profiter du patrimoine naturel et culturel pour favoriser la filière tourisme et loisirs</p> <p>Participer à l'attractivité du territoire, au développement économique et de l'emploi</p>
<p>Porteur du Projet</p>	<p>Tous les partenaires (réunion collective à organiser)</p>
<p>Partenaires de la mise en œuvre</p>	<p>Les 2 Offices de tourisme, le CDT94, le CRT Pidf (gestionnaire du fonds de développement touristique régional) ; l'Etat (DRAC...), la Région, les CG (94,93,77)</p>

<p>Emplacement / périmètre envisagé</p>	 <p>The image shows two side-by-side screenshots of tourism websites. The left screenshot is for 'OFFICE DU TOURISME DE BRY SUR MARNE' and features a blue header with a logo, a navigation menu, and a main content area with a photo of a building and a map. The right screenshot is for 'Champigny-sur-Marne Tourisme' and has a green header, a navigation menu, and a main content area with a photo of a river and a sidebar with social media links.</p>
<p>Phasage proposé</p>	<p>A déterminer</p>
<p>Evaluation du coût</p>	<p>A déterminer</p>
<p>Conditions générales de financement</p>	<p>A définir</p>

<p style="text-align: center;">Titre de l'action / du projet</p>	<p style="text-align: center;">15) Création d'un pôle éco-construction, mise en valeur des matériaux bio-sourcés et constitution d'une vitrine de ces nouveaux matériaux et procédés constructifs</p>
<p style="text-align: center;">Description du projet</p>	<p>Une étude économique pour l'élaboration d'une stratégie opérationnelle de structuration et de développement des secteurs bâtiment, éco-construction et énergie en Val-de-Marne est actuellement lancée par le Conseil général.</p> <p>Elle aura pour objectifs de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • doter le Conseil général d'une stratégie opérationnelle de structuration et de développement des secteurs bâtiment, éco-construction et énergie (formation, emploi, recherche et développement, mobilisation d'outils financiers, etc.), • soutenir les projets du territoire et accompagner leur mise en complémentarité (parcours immobilier, mutualisation des ressources, etc.) des projets en cours ou à venir (10 porteurs de projet identifiés à ce jour sur l'ensemble du Val-de-Marne), • proposer des leviers d'action adaptés aux nouvelles réalités économiques telle que la reconversion écologique et industrielle afin de favoriser le développement et la structuration de ces secteurs en cohérence avec les différents dispositifs notamment régionaux. <p>Elle s'organisera en 3 phases :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Phase 1 : Diagnostic stratégique des secteurs bâtiment, éco-construction-énergie et des dynamiques existantes en Val-de-Marne, ainsi que des projets territoriaux existants et émergents • Phase 2 : Propositions et scénarii permettant la mise en œuvre opérationnelle d'une stratégie d'actions autour des secteurs bâtiment, éco-construction-énergie prenant en compte les acteurs et les projets val-de-marnais • Phase 3 optionnelle : Ancrage d'une action opérationnelle <p>Les matériaux bio-sourcés constituent un enjeu important au croisement des problématiques énergétiques et économiques. Ces matériaux renouvelables issus de filières de production localisées, (Bois, chanvre, paille, ...) sont incorporés de façon croissante dans la construction. Un label a été créé en 2012 pour assurer leur promotion et la valorisation de leurs performances.</p> <p>Les perspectives de développement d'emplois autour de ces filières sont importantes aussi bien du point de vue des aires de production que de ceux de leur industrialisation et de leur mise en œuvre dans la construction.</p> <p>Ces filières sont aujourd'hui dispersées et valorisées pour l'essentiel dans leurs aires de production. La création d'une vitrine de ces nouveaux matériaux et procédés constructifs peut constituer un véritable enjeu pour l'image économique et le positionnement du CDT des Boucles de la Marne</p>

	au sein du Cluster de la Ville Durable. La réflexion sur un pôle de formation des entreprises du BTP (environnement réglementaire, nouveaux matériaux, nouveaux procédés constructifs) doit être engagée et portée à son terme.
Réponse aux objectifs du CDT	Renforcer le développement économique Développer l'offre immobilière pour les entreprises Structurer les filières économiques
Actions liées	Promotion et valorisation des filières économiques fortes Schéma directeur d'aménagement de la VDO
Porteur du Projet	Conseil général du Val-de-Marne
Partenaires de la mise en œuvre	L'ensemble des porteurs de projets pré-identifiés (10 à ce jour) dont les villes de Champigny-sur-Marne, CA Haut-Val-de-Marne, Villiers-sur-Marne (pour ce CDT), le SEMIS (Rosny), etc.) seront associés aux comités techniques.
Emplacement / périmètre envisagé	Non défini
Phasage proposé	Durée de l'étude : 1 an hors période de validation. 1 ^{er} comité technique en septembre 2013.
Evaluation du coût	Non défini
Conditions générales de financement	Non défini

Titre de l'action / du projet	16) Création d'un pôle éco-mobilité
Description du projet	<p>Offre de services et de technologies de mobilité présentant des avantages aux plans énergétique et environnemental (notamment : optimisation du nombre et de la longueur des déplacements, recours à des modes de déplacement alternatifs à la route, utilisation de véhicules peu polluants et peu émetteurs de GES).</p> <p><i>Exemples de sous-domaines :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Services covoiturage, auto - partage, pôles - vélos, etc. - Agence d'éco-mobilité : Conseil en optimisation environnementale de la gestion de la mobilité à travers les plans de déplacements entreprise, zone d'activité, école, administration ; - Développement d'outils et de logiciels de gestion des services d'éco-mobilité. - Fabrication d'équipements dédiés (ex. boîtiers électroniques), de véhicules à faibles émissions polluantes ou décarbonés (hybrides, électriques, à hydrogène...) <p>Les projets d'éco-mobilité s'articulent avec les plans climat-énergie territoriaux du territoire (PCET).</p> <p>Le territoire du CDT pourrait envisager de créer une agence de mobilité autour des nouvelles gares et tester l'opportunité et la pertinence de centres bus sur la VDO.</p> <p>La fiche s'inscrit en lien avec le SMR</p> <p>Il pourra être envisagé de regrouper les concessionnaires automobiles présents de façon diffuse sur la partie canavéroise de la RD4 afin de créer un espace mutualisé de type retail-park (entrée en stationnements communs) afin de favoriser les synergies.</p>
Réponse aux objectifs du CDT	Développement des activités économiques en lien avec le Cluster de la ville durable
Porteur du Projet	Toutes les villes du CDT, SGP, RATP, STIF
Partenaires de la mise en œuvre	Toutes les villes du CDT ; CAHVM, opérateurs de transport, Région Ile de France, STIF
Emplacement / périmètre envisagé	A définir
Phasage proposé	Réunion collective des communes concernées à organiser.
Evaluation du coût	Non défini
Conditions générales de	Non défini

financement

Titre de l'action / du projet	17) Développement du numérique (THD)	
Description du projet	<p>Le projet THD du Conseil général du Val-de-Marne, couplé avec l'action des opérateurs notamment en zone très dense, permettra à l'ensemble de la population départementale d'accéder à des niveaux de services de 100 Mb et plus grâce à la technologie FTTH, voire FTTB pour les communes disposants de réseaux câblés.</p> <p>En outre, l'ensemble des zones d'activités du département et la très grande majorité des sites publics seront raccordés en fibre optique, avec un réseau sécurisé et de qualité professionnelle, grâce à l'action des opérateurs privés, des délégataires du SIPPEREC et au futur délégataire du Conseil général.</p>	
Réponse aux objectifs du CDT	<p>Hausser le niveau de services du territoire et augmenter son attractivité</p> <p>Permettre le maintien sur site des entreprises intégrant de façon croissante le recours au numérique.</p>	
Porteur du Projet	Conseil général du Val-de-Marne	
Partenaires de la mise en œuvre	Les Communes, la CA HVM	
Emplacement / périmètre envisagé		<p>Localisation des sites publics prioritaires et ZA non desservies en première phase par un RIP.</p> <p>Carte difficilement lisible (source ?)</p>
Phasage proposé	<p>Processus de modernisation et ouverture à la concurrence du réseau câblé</p> <ul style="list-style-type: none"> • Finalisation de la modernisation en 2014 <p>Procédure de DSP en cours</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avril 2012 dépôt dossier programme national Très Haut Débit auprès de l'Etat • Aout 2012 Avis Appel Public à la Concurrence • Novembre 2012 réception des candidatures • Décembre 2012 envoi cahier des charges • 28 mars 2013 réception des offres • Mi-mai 2013 rapport d'analyse des offres • Mai-Octobre 2013 négociation avec les candidats ayant déposés une offre • Fin 2013 choix du Délégataire de DSP, validation en CP • 2016 fin réalisations des travaux (mise en service progressive du réseau à partir de 2014-15) 	

Evaluation du coût	Le cout total du réseau concernant le périmètre de la DSP est estimé à 45M€
Conditions générales de financement	La participation publiques est estimée à hauteur de 60/80%.

Titre de l'action / du projet	<p align="center">18) Renforcement de l'économie résidentielle, notamment le commerce et l'artisanat de proximité et développement de l'offre commerciale sur le territoire</p>
Description du projet	<ul style="list-style-type: none"> - Poursuite de l'effort de soutien de l'appareil commercial et artisanal de proximité en organisant des complémentarités entre les différentes polarités commerciales. Le pôle gare Bry-Villiers-Champigny se développera à proximité du centre-ville de Villiers-sur-Marne. Des complémentarités et échanges seront à organiser, comme par exemple une conciergerie permettant à l'ensemble des commerçants du territoire de livrer leurs produits sur le pôle gare. - Projet de FISAC en cours sur Champigny-sur-Marne (phase de diagnostic territorial), Bry-sur-Marne (convention en cours avec une étude sur le tissu commercial réalisée en 2011, le programme de re-dynamisation du tissu commercial est acté mais non encore validé en Conseil municipal), Villiers-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne. - Exemple de Champigny-sur-Marne, où parallèlement au montage du dossier FISAC, la mesure des nuisances du chantier de la gare Champigny-Centre pour le commerce et les entreprises de proximité sera faite et des propositions d'accompagnement seront proposés pour limiter ces nuisances ainsi que les modalités d'indemnisation. - Disposer d'une connaissance fine du tissu économique local (population, pouvoir d'achat, CSP, activités économiques, activités artisanales et commerciales, etc.). - Comprendre l'organisation spatiale et structurelle de l'appareil commercial de chaque ville. - Disposer d'une présentation détaillée des différents pôles présents sur le territoire. - Analyser la concurrence exercée par les petites, moyennes et grandes surfaces sur les commerces de proximité. - Repenser le commerce de destination de demain (modèle de gouvernance public/privé ou éco-système d'acteurs) - Connaître les attentes et suggestions des acteurs économiques et des usagers des pôles commerciaux de proximité sur différentes thématiques (concurrence, stationnement, habitude de consommation, etc.). - Constituer un programme d'actions éligibles au titre du FISAC.

	<ul style="list-style-type: none"> - Créer de nouvelles polarités commerciales, comme par exemple la ZAC des Simonettes nord à Champigny <p>Au regard des différentes zones commerciales qui existent, en particulier le long de l'A4, ou en projet, notamment à proximité de la VDO, et des mutations commerciales actuelles (e-commerce, m-commerce, drive, circuits courts...) et futures, il semble nécessaire de veiller à la complémentarité et à l'adaptation de ces zones aux pratiques et besoins futurs. L'étude viserait à déterminer les forces et faiblesses des zones actuelles au regard de ces évolutions, développer une complémentarité des offres et ainsi éviter une cannibalisation des zones existantes, maintenir leur compétitivité et leur attractivité. Par ailleurs, les zones commerciales et le bâti obéissent à un aménagement spécifique. Ces espaces devront privilégier la réversibilité des activités hébergées dans une logique de développement durable (consommation du foncier, réutilisation et recyclage des matériaux...) de sorte que si ces activités sont appelées à muter, le foncier et le bâti puissent accueillir des activités d'une autre nature.</p>
Réponse aux objectifs du CDT	Cette action doit permettre de répondre à l'objectif du CDT relatif au soutien de la vie économique locale et à la promotion de l'attractivité du territoire.
Porteur du Projet	Les 4 villes (Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne) et CAHVM
Partenaires de la mise en œuvre	Les chambres consulaires du Val-de-Marne (Chambre de Commerce et d'Industrie Paris Val-de-Marne et Chambre de Métiers et de l'Artisanat), la DIRECCTE et les associations de commerçants.
Emplacement / périmètre envisagé	<p>Tous les pôles commerciaux du territoire.</p> <p>Pour Villiers-sur-Marne, il s'agit principalement du centre-ville historique, du pôle gare (existant), des Ponceaux, et du Bois de Gaumont.</p> <p>Pour Bry-sur-Marne: il s'agit en particulier du centre ville ancien et du pôle gare RER A</p>
Phasage proposé	<p>Pour Villiers-sur-Marne, le phasage suivant a été validé par le Comité de pilotage du projet « Redynamisation des commerces » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - octobre 2011 – septembre 2012 : réalisation du diagnostic et choix des futures actions éligibles au titre du FISAC - septembre 2012 – août 2013 : 1^{ère} tranche FISAC - septembre 2013 – août 2014 : 2^{ème} tranche FISAC - septembre 2014 – août 2015 : 3^{ème} tranche FISAC <p>Pour Bry-sur-Marne: dépôt du dossier prévu fin septembre 2013.</p> <p>Pour Champigny-sur-Marne, la phase de diagnostic est en voie d'achèvement</p>

	<p>et un plan d'actions concertées sera élaboré et présenté. Compte tenu des délais importants dans la gestion des demandes de financements FISAC (jusqu'à 2 ans) une anticipation des actions et des coûts est nécessaire.</p>
<p>Evaluation du coût</p>	<p>A évaluer par chacune des Villes en fonction du plan d'actions FISAC retenu.</p> <p>Pour Villiers-sur-Marne :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 34 000 € TTC (somme inscrite au BP 2012) pour la réalisation de l'étude et l'élaboration du plan d'actions. - 60 000 € TTC (somme inscrite au BP 2013) pour la mise en place du plan d'actions de la tranche 1 suivante : <ul style="list-style-type: none"> - amélioration de la signalétique commerciale - organisation de réunions d'information/débat sur les problématiques que rencontrent les commerçants - organisation d'animations commerciales - mise en place d'une charte esthétique des devantures commerciales <p>Pour Bry-sur-Marne: en cours de chiffrage</p>
<p>Conditions générales de financement</p>	<p>La réalisation des études et la mise en place des plans d'actions restent à la charge de chacune des villes avec la possibilité d'obtenir des subventions du FISAC à hauteur de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 50 % pour les dépenses de fonctionnement - 30% pour les dépenses d'investissement.

Titre de l'action / du projet	19) Plaine des Bordes
Description du projet	<p>Projet expérimental qui vise à co-construire autour d'une activité agricole des projets associatifs et entrepreneuriaux ayant une dimension d'insertion forte dans un esprit de développement durable.</p> <p>Le département adopte dans ce projet une posture originale. Il s'agit d'« inverser » le questionnement en utilisant les acteurs présents sur le site (associations, entrepreneurs) comme déclencheur de l'action. Le Conseil général reste décideur ultime pour les propositions, mais chaque action est partagée, coréalisée entre les acteurs institutionnels, les entrepreneurs et les associations.</p> <p>Aujourd'hui on a déjà sur le terrain quatre acteurs sur la partie sud du site : trois associations (de jardins partagés et d'apiculture) et un entrepreneur (un éleveur d'ânesses bio) qui organisent la vie du site. Au cours de l'année 2012, huit événements ont été organisés sur le site par ces acteurs. Concernant l'aménagement de la partie nord du site, celle-ci dépendra des décisions prises par l'exécutif départemental dans le courant de l'année 2013. Deux projets sont actuellement à l'étude : l'implantation d'un poney club sur 12 hectares et l'implantation d'une SIAE (Structure d'Insertion par l'Activité Economique) axée sur le maraîchage biologique sur 8 hectares.</p>
Éléments environnementaux à prendre en considération	Zone d'Intérêt Ecologique majeure dans la trame verte.
Réponse aux objectifs du CDT	<p>Ce projet vise plusieurs objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Offrir un lieu de détente et de promenade aux habitants, - Préserver ces terres agricoles et installer des activités agricoles de maraîchage sur le mode de circuits courts, - Offrir un support original aux parcours d'insertion, - Créer du lien social en s'appuyant sur la ressource habitant pour aboutir à une gouvernance partagée, - Préserver l'environnement et favoriser la biodiversité riche du site.
Porteur du Projet	Conseil général 94.
Partenaires de la mise en œuvre	Assistance de la Ferme du Parc des Meuniers (Espace Dynamique d'Insertion) sur le volet ingénierie sociale, ville de Chennevières-sur-Marne, CAHVM
Emplacement / périmètre envisagé	La Plaine des Bordes est un terrain départemental situé sur la commune de Chennevières-sur-Marne et qui s'étend sur 53 hectares (44 hectares de

	<p>friche agricole et 9 hectares de parc départemental).</p> <p>Située sur la commune de Chennevières-sur-Marne, la Plaine des Bordes fait partie du territoire communautaire du Haut Val-de-Marne.</p>
Phasage proposé	
Evaluation du coût	<p><u>Calendrier et coût indicatifs du projet (<i>en cours de validation</i>) :</u></p> <p>La construction des équipements du poney club ont été estimés à 1,3 millions d'euros (valeur 2012), ce qui comprend la construction des écuries, des logements, les carrières couvertes, le manège ainsi que les aménagements extérieurs. Ces aménagements extérieurs s'élèvent à 610 000€</p> <p>Deux possibilités peuvent être envisagées : soit le Conseil général construit l'ensemble de l'équipement et le loyer mensuel attendu serait alors de 3 500 euros, soit le Conseil général ne construit que la partie habitation et le loyer mensuel attendu serait de 1 200 euros.</p> <p>Concernant le projet de Structure d'Insertion par l'Activité Economique, un coût d'environ 2 millions d'euros serait nécessaire à son installation. Ce coût comprend l'aménagement du terrain (drainage, forage...) ainsi que la construction du bâtiment nécessaire à l'activité. Des co-financements avec la Région et le FEDER sont à rechercher afin de pouvoir mener ce projet à bien.</p>
Conditions générales de financement	<p>Le Département est le principal financeur de ce projet en termes d'investissement pour viabiliser et aménager le terrain.</p> <p>Concernant la construction des équipements du poney club et de la SIAE, des partenariats sont envisageables avec chacune de ces structures</p>

Titre de l'action / du projet	20) ZAC des Bords de Marne
Description du projet	<p>L'objectif de la ZAC est d'affirmer la vocation économique et culturelle des bords de Marne en développant un parc technologique d'activité associé à un pôle d'équipements publics (Maison des Arts Plastique, Musée de la Résistance Nationale, CDDP). Il s'agit en outre de pérenniser et développer l'entreprise Air Liquide sur son site historique.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programme <p>Dans la continuité des premières opérations réalisées à ce jour sur la ZAC des Bords de Marne, de nouveaux projets s'organisent autour de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un ouvrage anti-crue de rétention et de traitement des eaux, à réaliser par le Conseil général sur la partie Nord Est de la ZAC ; - une résidence hôtelière ; - l'extension du programme de bureaux (Air Liquide et IDF Habitat) ; - l'élargissement du carrefour Rue Mattéotti / rue Carnot. - Création d'espaces publics <p>Sur le reste des terrains, une réflexion est menée pour étudier une nouvelle programmation comprenant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une salle d'exposition du Musée de la Résistance Nationale ; - le prolongement de la rue Carnot et le percement du talus sous la voie ferrée jusqu'à la rue de la Plage
Eléments environnementaux à prendre en considération	La ZAC des Bords de Marne se situe sur une zone à risque d'inondation. La continuité de la trame bleue de la Marne devra être assurée.
Réponse aux objectifs du CDT	Accueillir de nouvelles entreprises et requalifier l'offre existante
Porteur du Projet	Ville de Champigny-sur-Marne
Partenaires de la mise en œuvre	Air Liquide, CG94, SADEV94

<p>Emplacement / périmètre envisagé</p>	<p>Schéma de référence ZAC des Bords de Marne Ville de Champigny-sur-Marne</p>
<p>Phasage proposé</p>	<p>2012-2017 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - programme de bureaux - résidence hôtelière - création d'espaces publics
<p>Evaluation du coût</p>	<p>Montant des dépenses inscrites au bilan : 22 195 200 € TTC</p>
<p>Conditions générales de financement</p>	<p>Les conditions de faisabilité du prolongement de la rue Carnot par le percement du talus SNCF sous la voie ferrée, sont à déterminer avec les différents partenaires SGP- STIF – RFF au titre des itinéraires de délestage pendant le chantier du Grand Paris Express</p>

Titre de l'action / du projet	<p align="center">21) Qualification du territoire au travers de la formation initiale et continue</p>
<p align="center">Description du projet</p>	<p>Il s'agit de profiter de l'arrivée du GPE pour accompagner la qualification de la population et son inscription dans l'emploi local au titre des métiers liés à l'implantation du SMR et des activités connexes qui y seront associées, en lien avec le tissu économique du CDT :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Filière des éco-mobilités • Filière des équipements électriques et frigorifiques • Filière maintenance des bâtiments industriels <p>L'ACTEP impulse un travail de mobilisation autour de cette thématique, concernant notamment les métiers liés aux transports urbains collectifs, afin de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Favoriser les transferts de compétences, la diffusion technologique • Participer à la révision du schéma des formations supérieures • Permettre la création d'équipements de formations continues et initiales en lien avec le cluster de la ville durable • Permettre la mise en réseau de ces centres sur l'ensemble des territoires quand cela est possible. <p>D'autre part, il s'agit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'amplifier et de renouveler les politiques locales d'accompagnement à la qualification au développement durable des entreprises de la filière BTP. • D'inscrire la filière BTP du territoire dans le travail mené sur plusieurs Communes avec la Maison de l'emploi et des entreprises depuis 2007 • D'inscrire les implications du Grenelle de l'environnement dans le tissu économique local, particulièrement les mutations technologiques et techniques dans les métiers du BTP. • S'appuyer sur le réseau de transport projeté pour construire une offre de formation initiale et continue dans ce secteur en s'appuyant sur le diagnostic partagé d'un manque de plateformes adaptées pour les professionnels, les salariés et les demandeurs d'emplois dans l'Est du département et globalement dans le VDM.

	<p>Ce besoin s'articule à l'importance du poids économique régional du département (<i>4^e en termes de création d'entreprises et 2^e en termes de salariés occupés dans le BTP</i>), de la Ville de Champigny-sur-Marne dans le VDM (<i>2^e ville en termes d'entreprises existantes au niveau départemental et 4^e zone d'emplois au plan régional</i>) et de son articulation avec le positionnement de territoire durable permis par le pôle de compétitivité Advancity.</p> <p>Le diagnostic doit être affiné avec l'aide d'une étude complémentaire à celles existantes objectivant les besoins du territoire en articulation avec les structures existantes (Saint Maur, Alfortville, Rosny-sous-Bois).</p>
Réponse aux objectifs du CDT	L'objectif est de favoriser le développement de filières de formation initiale et continue correspondant au tissu économique existant et à venir au titre des projets de territoire en cours.
Porteur du Projet	Non défini
Partenaires de la mise en œuvre	<p>Sur la filière éco-mobilité et activités connexes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pilotage Actep avec le soutien de la <u>Communauté d'Universités et d'Établissements (ex PRES)</u> - Mobilisation PRES Paris Est, les Universités du Val-de-Marne, le Conseil général, la ville de Champigny-sur-Marne et la RATP. <p>Sur l'engagement de la réflexion sur la filière de l'éco-construction et du recyclage</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conseil régional pour la formation professionnelle
Emplacement / périmètre envisagé	<p>Territoire du CDT visant un rayonnement départemental</p> <p>Plusieurs périmètres sont à l'étude sur la VDO pour la localisation des deux équipements :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Séquence Luats/Serpente/SMR/ZAE A3 • Séquence Entrée de villes Champigny-sur-Marne / Chennevières-sur-Marne
Phasage proposé	<p>2013 : Engagement du travail avec l'ACTEP et mise en place d'un observatoire.</p> <p>Consultation des porteurs projets intéressés par un co-pilotage et une participation au financement d'une étude complémentaire sur le thème de la formation initiale et continue dans le BTP.</p>
Evaluation du coût	
Conditions générales de financement	Il est envisagé de d'appuyer sur le programme d'investissement régional (2012/2022) afin de redéployer la cartographie des formations initiales.

Titre de l'action / du projet	22) Charte pour l'emploi
Description du projet	<p>Champigny-sur-Marne a engagé dès novembre 2012 une consultation des villes partenaires du CDT sur l'intérêt de porter un projet commun de charte pour l'emploi. 2 documents ont été proposés pour enrichir cette réflexion.</p> <p>Le premier est une charte ciblant les entreprises qui seront impliquées dans la construction du réseau de transports et de ses équipements.</p> <p>Le second est une charte adaptée aux entreprises s'implantant par la suite.</p> <p>Ce travail reste d'actualité et peut servir de base de travail pour l'élaboration d'une démarche collective.</p> <p>L'objet de la charte est d'associer tous les partenaires de l'emploi et de la formation à un plan d'actions dynamique dont les objectifs sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Répondre aux besoins en main d'œuvre des entreprises par une meilleure anticipation des mutations ; - Favoriser une intégration durable dans l'emploi ; - Mieux faire connaître et valoriser auprès des publics, les métiers en développement, et notamment ceux des secteurs du bâtiment et des travaux publics ; - Favoriser le développement d'une offre de formation adaptée. <p>Dans un premier temps, un groupe pourrait être constitué pour :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Evaluer l'impact de la réalisation du GPE et des projets d'aménagement</u> <ul style="list-style-type: none"> - Evaluer l'impact des chantiers futurs en termes d'emplois dans le secteur du BTP ; - Evaluer l'impact en termes d'insertion par l'activité économique dans le cadre de la mise en œuvre de clauses d'insertion ; - Evaluer l'impact en termes de développement d'activités et d'évolution des emplois sur le territoire. 2. <u>Elaborer la charte « emploi » et le plan d'actions</u> <p>La charte pour l'emploi engagera chacun des acteurs (acteurs locaux de l'emploi, de la formation et les entreprises) dans une démarche en faveur de l'accès à l'emploi durable des habitants du territoire, particulièrement les jeunes.</p> <p>Chacun pourrait, en fonction de ses compétences, s'inscrire dans une ou plusieurs actions du plan d'actions.</p> <p>Le plan d'actions pourra notamment comprendre les axes suivants :</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibilisation des demandeurs d'emploi aux opportunités d'emploi ; - Développement d'actions de formation ; - Inclusion de clauses d'insertion ; - Accompagnement de l'entreprise dans la mise en œuvre des clauses ; - Suivi des personnes en emploi ; - Soutien au développement de l'alternance... <p>3. Définition des modalités opérationnelles et du pilotage de l'action</p>
Réponse aux objectifs du CDT	Améliorer l'employabilité des habitants
Porteur du Projet	A définir
Partenaires de la mise en œuvre	Les signataires du CDT, Pôle Emploi, l'ACTEP, PRES, les Universités, Région Ile-de-France, Etat (Préfecture d'Ile-de-France, UTEA 94 et DIRECCTE), Education Nationale, Chambres consulaires, Cité Descartes, fédérations professionnelles, entreprises, donneurs d'ordre, entreprises d'insertion par l'activité économique. Conseil général 94, Mission locale des Bords de Marne
Emplacement / périmètre envisagé	Tout le territoire
Phasage proposé	2013 : mise en place d'un groupe du projet 2014 : élaboration de la charte 2015 : mise en œuvre
Evaluation du coût	Budget d'ingénierie d'accompagnement et d'une structure porteuse.
Conditions générales de financement	N/A

Titre de l'action / du projet	23) Création d'un équipement d'envergure métropolitaine
Description du projet	<p>Le territoire s'inscrit dans la dynamique métropolitaine et a vocation à accueillir un équipement emblématique au nord de la VDO. Cet équipement devra être envisagé en complémentarité avec les projets similaires ainsi qu'avec les structures existantes sur le territoire sud-est métropolitain (Cité de la gastronomie, Disneyland, etc....).</p> <p>Les partenaires du projet devront préciser les usages de ce bâtiment</p> <ul style="list-style-type: none"> - Salle de congrès - Maison du développement durable - Auditorium - Salle de spectacle - Salle d'exposition - Hôtel
Réponse aux objectifs du CDT	L'objectif du CDT est de créer les conditions d'une croissance durable de l'activité économique, de la population et de l'emploi. En développant un site visible à l'échelle de la future région-capitale, c'est l'attractivité du territoire qui augmente.
Porteur du Projet	A définir
Partenaires de la mise en œuvre	Toutes les Collectivités du territoire
Emplacement / périmètre envisagé	Proche de la gare, sur les emprises de Villiers-sur-Marne
Phasage proposé	Non défini
Evaluation du coût	Non défini
Conditions générales de financement	Non défini

III) Attractivité résidentielle et qualité de vie

Titre de l'action / du projet	24) Elaboration des schémas de services et équipements
Description du projet	<p>Enjeux :</p> <p>Le développement économique et urbain des Boucles de la Marne envisagé dans le CDT induit des évolutions économiques, sociales et urbaines importantes du territoire. Plus particulièrement, la construction de logements et la création d'emplois amèneront de nouveaux habitants et de nouveaux usagers sur le territoire.</p> <p>Le travail partenarial engagé autour du CDT doit permettre d'identifier les besoins nouveaux en termes de services et d'équipements de proximité générés par cette dynamique démographique.</p> <p>Description de l'action</p> <p>L'action vise à élaborer des Schémas de services et d'équipements de proximité pour le territoire du CDT Boucles de la Marne pour répondre aux besoins induits par l'évolution territoriale.</p> <p>L'élaboration de ces Schémas se fera à travers une étude d'analyse et de prospective qui se déroulera en trois temps :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un recensement et une cartographie des équipements présents sur le territoire et des services délivrés (écoles, centres de formations, équipements sportifs et culturels, santé...). - Une étude d'anticipation des évolutions démographiques en fonction des objectifs de développement urbain (construction de logements, ...) et économique à l'échelle du territoire du CDT. - La mise en place de groupes de travail par thématiques, regroupant les administrations concernées des communes, l'Etat, Conseil général, Conseil Régional, ACTEP dont le but est de formaliser les Schémas de développement et d'implantation de services sur le territoire. Une attention particulière sera portée aux quartiers situés en géographie prioritaire de la politique de la ville. <p>Ces travaux concerneront plusieurs enjeux de service publics :</p> <p>L'enseignement et la formation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ecoles élémentaires et maternelles - Collèges - Lycées - Enseignement supérieur - Centres de formation (initiale et continue) <p>Les équipements de proximité :</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastructures sportives et culturelles, - Equipements petite enfance, santé
Réponse aux objectifs du CDT	Renforcer l'offre d'équipements publics Améliorer la qualité de vie
Porteur du Projet	A déterminer
Partenaires de la mise en œuvre	Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne, CAHVM, Conseil général du Val-de-Marne, Conseil régional, EPAMARNE, UTEA94
Emplacement / périmètre envisagé	Le périmètre de réflexion est prioritairement celui du CDT des Boucles de la Marne, cependant les enjeux de présence d'équipements et de services doivent être regardés à une échelle plus large pour prendre en compte les complémentarités entre communes et territoires voisins.
Phasage proposé	A déterminer
Evaluation du coût	A déterminer
Conditions générales de financement	A déterminer

Titre de l'action / du projet	25) Création d'une offre de logements étudiants
Description du projet	<p>La proximité du CDT des Boucles de la Marne avec la Cité Descartes et notamment ces structures de formations génère un besoin en logements spécifiques notamment pour les étudiants. Plusieurs opérations sont prévues sur le territoire des villes signataires du CDT : Dans le cas de la ville de Villiers-sur-Marne :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'une opération d'environ 165 logements sur l'avenue Auguste Rodin dans la période 2013/2015 ; • Réalisation d'une opération d'environ 120 logements étudiants sur la ZAC Marne Europe, dont la livraison est prévue pour 2018 ; <p>Dans le cas de la ville de Champigny-sur-Marne :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'une résidence pour étudiants et jeunes actifs, de 142 logements (77 étudiants et 65 jeunes actifs), avec des locaux collectifs, selon un financement social, à proximité de la gare de RER E des Boullereaux ; • Réalisation d'une résidence pour jeunes actifs de 65 logements à proximité de la nouvelle gare Bry-Villiers-Champigny ; <p>Dans le cas de la ville de Bry-sur-Marne :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'une résidence pour étudiants, de 200 studios, avec des locaux collectifs, selon un financement social au sein de la ZAC des fontaines Giroux. <p>Plus largement, une offre de logements étudiants pourrait être développée plus au Sud sur les emprises de l'ex-VDO en lien avec le futur centre de formation. Ce point sera notamment analysé dans le cadre de l'étude en cours sur les entrées de villes de Chennevières-sur-Marne et Champigny-sur-Marne.</p> <p>A Chennevières-sur-Marne, une offre complémentaire sera à étudier sur le en lien avec les nouvelles infrastructures de transport.</p>
Réponse aux objectifs du CDT	<p>Recherche d'une mixité sociale et fonctionnelle.</p> <p>Dans le cadre du développement durable, l'idée est de pouvoir rapprocher les étudiants de la Cité Descartes qui porte ces valeurs, grâce à un réseau de transport efficace et situé à proximité.</p>
Porteur du Projet	Selon la localisation : EPAMARNE ou SGP, Villes
Partenaires de la mise en œuvre	Selon la localisation : Etat, EPAMARNE, SGP, Conseil général (pour les

	financements), Espaceil, Arcade, Coallia EPAMARNE,
Emplacement / périmètre envisagé	<p>Au sein de la ZAC Marne Europe, du nouveau pôle multimodal de Bry-sur-Marne/Villiers-sur-Marne/Champigny-sur-Marne</p> <p>Entrées de villes Champigny-sur-Marne/Chennevières-sur-Marne en lien avec le centre de formation sur Champigny-sur-Marne (étude en cours)</p> <p>Au sein de la ZAC des Fontaines Giroux à Bry-sur-Marne</p> <p>Rue Adamov à proximité de la gare RER E des Boullereaux ;</p> <p>Aux Simonettes sud à proximité de la future gare Bry-Villiers-Champigny</p>
Phasage proposé	<p>Pour l'opération située sur la ZAC Marne Europe, l'objectif est d'avoir une livraison des logements dans une temporalité compatible avec la mise en service de la gare GPE (prévue à horizon 2020).</p> <p>Pour les opérations de Champigny :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Résidence jeunes actifs aux Simonettes sud : livraison 2015 • Résidence étudiants et jeunes actifs rue Adamov : livraison 2015
Evaluation du coût	Non défini
Conditions générales de financement	<p>Selon la réglementation en vigueur relative à la création de résidences sociales pour étudiants.</p> <p>Villiers-sur-Marne privilégie une résidence étudiante à financement social.</p>

Titre de l'action / du projet	<p align="center">26) Etudes sur les formes urbaines pour limiter le bruit généré par les infrastructures existantes et à venir</p>
Description du projet	<p>Le territoire du CDT est fortement impacté par les infrastructures existantes et en projet. Il doit devenir un lieu d'échanges et de vie apaisé en termes de nuisances sonores. Il s'agit donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de proposer une conception des espaces publics et privés permettant de limiter la propagation du bruit et de protéger les espaces résidentiels. - d'intervenir auprès des maîtres d'œuvre, à travers notamment les cahiers des charges de cessions de terrains pour une prise en considération de la dimension « bruit » dans la conception des bâtiments. - d'appréhender la configuration des voies, le choix des revêtements et les vitesses de circulation dans une démarche de diminution du bruit à la source. <p>Contenu des études :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nécessité d'une évaluation initiale du bruit, tenant compte de toutes les infrastructures de transport et de la topographie ; - Simulation de l'Environnement sonore à la source pour les infrastructures à créer, combinées avec les infrastructures existantes, tenant compte des évolutions du projet (voies RFF, dévoiement Jean Monnet, options de tracés du TCSP...); - Simulation des effets du bâti sur la propagation du bruit (effets écran) ; - Définition des secteurs à enjeux, fortement exposés et présentant une forte porosité sonore. Propositions d'interventions sur le bâti (diminution des façades exposées, traitement des façades etc.) ; - Définition des secteurs calmes à préserver ; - Proposition de modulation des fonctions urbaines en lien avec l'exposition au bruit.
Eléments environnementaux à prendre en considération	<p>Ces études contribuent directement à la réduction des nuisances sonores sur le territoire du CDT. Rechercher une cohérence entre enjeux sonore et énergétique en matière de formes urbaines.</p>

Réponse aux objectifs du CDT	L'objectif du CDT est de créer les conditions d'une croissance durable de l'activité économique, de la population et de l'emploi.
Actions liées	<ul style="list-style-type: none"> - Travail de composition urbaine à faire valider par un acousticien ou bureau d'études en acoustique. - Elaboration d'un Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) par la collectivité compétente
Porteur du Projet	Non défini
Partenaires de la mise en œuvre	Les 4 communes, CAHVM, Bruitparif, CRIF pour le traitement des points noirs de bruit
Emplacement / périmètre envisagé	Zones de bruit du périmètre du CDT (proximité de la gare, voies RER ...).
Phasage proposé	Non défini
Evaluation du coût	Non défini
Conditions générales de financement	Non défini

Titre de l'action / du projet	27) Développement des abords du boulevard de Stalingrad
Description du projet	<p>L'objectif est de requalifier le tissu urbain le long de l'axe structurant du boulevard de Stalingrad, en lien avec la desserte du centre ouest par une station du métro GPE.</p> <p>Il s'agit notamment de construire une offre nouvelle de logements, de commerces, d'espaces publics et d'équipements publics (école, crèche, collège) en résorbant les espaces de friches situés en plein cœur de ville (ancienne gare du Plant, Courtille,...).</p> <p>Par ailleurs, le projet s'inscrit dans une démarche d'approche environnementale de l'urbanisme et une réflexion est engagée sur la réalisation d'un nouveau puits de géothermie.</p>
Éléments environnementaux à prendre en considération	Les aménagements doivent prendre en compte les nuisances sonores liées aux voies ferrées notamment pour la construction de logements
Réponse aux objectifs du CDT	<p>Développement de l'offre de logements à proximité des axes de transports en commun</p> <p>Développement de la géothermie</p>
Porteur du Projet	Ville de Champigny-sur-Marne
Partenaires de la mise en œuvre	Conseil général 94, SAF, SNCF/RFF
Emplacement / périmètre envisagé	Abords du Boulevard Stalingrad
Phasage proposé	Etudes urbaines préalables à la mise en œuvre du projet à lancer en 2013
Evaluation du coût	A définir
Conditions générales de financement	<p>Cession des terrains de la friche de l'ancienne gare du Plant par la SNCF au profit de l'opération.</p> <p><u>Les conditions de faisabilité financière pour les réalisations des équipements publics induits par la construction de logements seront à débattre avec tous les partenaires.</u></p>

Titre de l'action / du projet	28) Aménagements des abords de la gare de Champigny-Centre	
Description du projet	<p>L'objectif de cette opération est de créer une polarité nouvelle en centre-ville au niveau de la gare de métro Champigny-Centre.</p> <p>La mixité de la programmation, l'aménagement urbain le long de l'axe de la RD4 prochainement requalifié par le CG94, la création de nouveaux espaces publics de qualité (place de la gare, liaison verte le long du talus notamment), la création d'un pôle multimodal au droit de la station de métro et la construction d'un bâtiment gare intégré dans une opération mixte de logements et commerces sont au centre de la stratégie de redynamisation de ce quartier.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programme prévisionnel des constructions : <ul style="list-style-type: none"> - logements - commerces - équipements • Programme prévisionnel des infrastructures <ul style="list-style-type: none"> - Elargissement de la rue du cimetière - Création de la liaison verte le long du talus SNCF - Réaménagement de la rue de la plage - Création d'un espace public au droit de la gare et d'un pôle multimodal - Réaménagement de la place JB Clément 	
Eléments environnementaux à prendre en considération	Les aménagements doivent prendre en compte les nuisances sonores liées aux voies ferrées, notamment pour la construction de logements et la zone de prévention des risques d'inondation.	
Réponse aux objectifs du CDT	Participer à l'effort de production de logements Renforcer le maillage et les modes doux	
Porteur du Projet	Ville de Champigny-sur-Marne et Société du Grand Paris (gare du Grand Paris Express et valorisation du foncier acquis pour la gare).	
Partenaires de la mise en œuvre	Non défini	
Emplacement / périmètre envisagé		
Phasage proposé	2012-2017	Livraison des constructions sur la Boulonnerie (rue du cimetière) Début des travaux de la gare Libération du terrain du CTB
	2020-2028	Mise en service de la gare GPE et livraison des programmes complémentaires

Evaluation du coût	Non défini
Conditions générales de financement	Non défini

Titre de l'action / du projet	29) Elaboration d'un projet de renouvellement urbain sur le quartier de Bois l'Abbé Champigny-sur-Marne - Chennevières-sur-Marne.
Description du projet	<p>Objectif : poursuivre le programme de rénovation urbaine pour faire bénéficier l'ensemble des habitants de Bois l'Abbé, campinois et canavérois, de la requalification des logements des équipements publics et des espaces extérieurs.</p> <p>Un projet urbain a été élaboré en 2009 sur la partie campinoise du quartier, dont une première tranche a été conventionnée avec l'ANRU et est actuellement en cours de réalisation.</p> <p>Une étude a été lancée par la Ville de Chennevières-sur-Marne et la Communauté d'agglomération du Haut Val-de-Marne, en vue de définir les objectifs et le programme d'action sur la partie canavéroise du quartier.</p> <p>Le projet porté conjointement par les 2 villes et la CAHVM sera présenté à l'ANRU dans le cadre du PNRU2. Pour faire l'objet de financements dans le cadre du second volet de l'ANRU, ce projet devra être retenu au titre de la liste prioritaire de la rénovation urbaine.</p> <p>Objectifs du PRU :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réhabiliter les logements - Ouvrir le quartier et requalifier les espaces publics - Diversifier et améliorer l'offre de logements - Moderniser les équipements publics
Eléments environnementaux à prendre en considération	<p>La réhabilitation du bâti doit intégrer un objectif énergétique ainsi qu'une réflexion sur les modes de production du chauffage (géothermie et réseau de chaleur)</p> <p>La création et le réaménagement d'espaces verts doit intégrer l'opportunité de continuités écologiques.</p>
Réponse aux objectifs du CDT	Poursuivre les efforts de rénovation urbaine et hausser la qualité de vie
Porteur du Projet	Ville de Champigny-sur-Marne / Ville de Chennevières-sur-Marne / CAHVM
Partenaires de la mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> - Etat (ANRU) - Conseil général - Conseil Régional - Bailleurs sociaux et copropriétés privées

	- Autres opérateurs de logement	
Emplacement / périmètre envisagé	Quartier du Bois l'Abbé	
Phasage proposé	2013-2014	Etudes et instruction du dossier
	2015-2020	Mise en œuvre du projet (à approfondir en fonction du calendrier opérationnel qui sera défini dans le cadre des études)
Evaluation du coût	<ul style="list-style-type: none"> - Montant du projet sur la partie campinoise actuellement conventionné avec l'ANRU : 180 M€ HT - Etude d'élaboration du PRU sur Chennevières-sur-Marne menée par les collectivités: 59 825 € HT - si le projet est retenu au titre de la liste prioritaire de la rénovation urbaine, il conviendra d'établir un plan de financement avec l'ensemble des partenaires institutionnels en cohérence avec les éléments de programmes et les éléments de phasage préalablement partagés. 	
Conditions générales de financement	Plan de financement du projet sur la partie campinoise : <ul style="list-style-type: none"> - ANRU : 78,7 M€ - Bailleurs (Paris Habitat OPH et I3F) : 60,6 M€ - Ville de Champigny-sur-Marne : 29,2 M€ - Conseil Régional : 5,4 M€ - Conseil général : 4,7 M€ - Autres : 1,4 M€ 	

Titre de l'action / du projet	30) Requalification de la Place Lénine
Description du projet	<p>Le projet vise à la requalification de la place du marché, aujourd'hui caractérisée par la présence d'un vaste parking en surface et par un tissu urbain de faible qualité et peu dense. L'Église St Saturnin pourrait constituer le point de départ d'un circuit thématique de valorisation du patrimoine « centre ancien.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création de logements • Création et restructuration de commerces en rez-de-chaussée • Création d'un parking public en ouvrage • Réaménagement de la place • Réaménagement de la rue Dimitrov • Réaménagement du carrefour rue Joséphine de Beauharnais/rue de Verdun • Création de cheminement doux (piéton et cycle) vers la Marne <p><u>Objectifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Requalification de la place, création d'un espace public convivial et de qualité • Restructuration des îlots adjacents • Modernisation du marché • Pacification de la circulation automobile • Redynamisation des commerces du centre-ville
Éléments environnementaux à prendre en considération	<p>L'église Saint-Saturnin à proximité directe de la place Lénine sera valorisée dans le cadre du projet.</p> <p>La place Lénine est située dans un périmètre de risque d'inondation.</p>
Réponse aux objectifs du CDT	<p>Améliorer les conditions de déplacements Améliorer les espaces publics Participer à l'effort de production de logements Dynamiser le pôle commercial du centre-ville</p>
Porteur du Projet	Ville de Champigny-sur-Marne
Partenaires de la mise en œuvre	CG94
Emplacement / périmètre envisagé	
Phasage proposé	Non défini
Evaluation du coût	Non défini
Conditions générales de financement	A définir

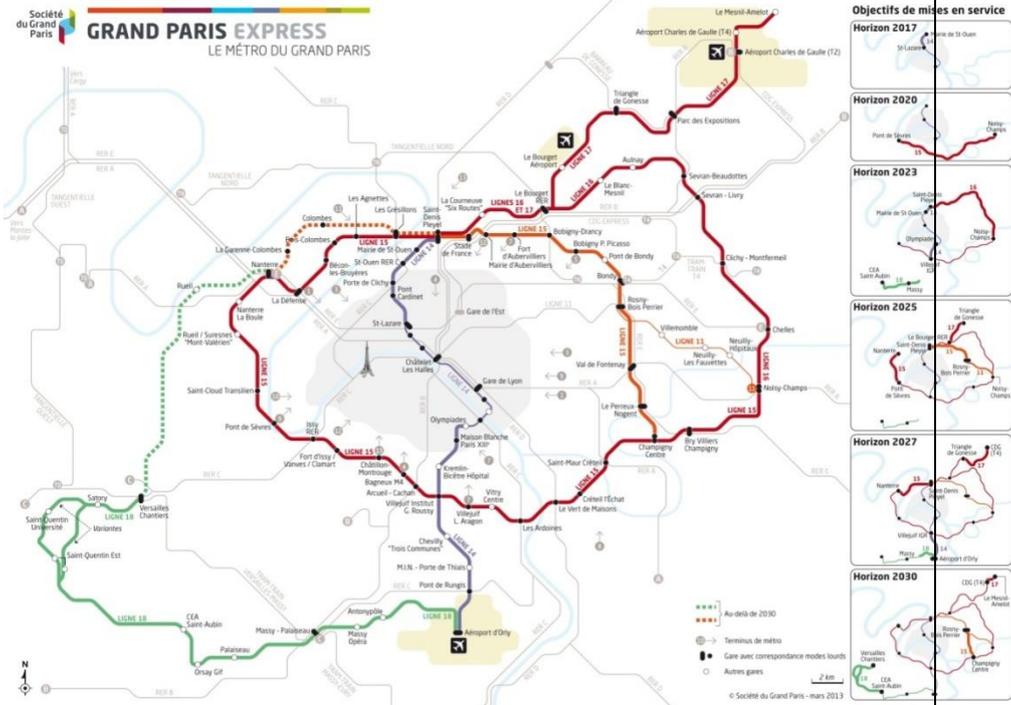
Titre de l'action / du projet	31) Création d'un Lycée International
Description du projet	<p>Le programme prévisionnel d'investissement (PPI) 2005-2011 de la région Ile-de-France prévoit la réalisation d'un lycée international en deux tranches pour une capacité à terme de 1200 élèves et un internat de 300 places sur les communes de Bry-sur-Marne et Noisy-le-Grand (l'assiette du terrain est sur ces 2 communes)</p> <p>La première tranche est prévue pour un effectif de 800 élèves répartis sur 23 divisions. Les enseignements seront ouverts à l'ensemble des filières y compris le post bac.</p> <p>L'établissement bénéficiera, dès son ouverture, d'un internat de 150 places.</p> <p>La deuxième tranche complètera les différents niveaux et l'offre en langues.</p> <p>A terme l'établissement offrira 1215 places pour 35 divisions.</p> <p><u>Équipements sportifs</u></p> <p>Deux espaces sportifs « d'appoint » sont prévus par le programme technique du lycée : une salle multisports de 200m² et un espace sportif extérieur, bâti sur des espaces de cour.</p> <p>Une étude est en cours de réalisation par la MEEF sur les équipements restant à prévoir pour le collège et le lycée international, et leur prise en charge.</p> <p>La région Ile de France peut éventuellement participer au financement des équipements sportifs à hauteur de 50% de la dépense dans la limite d'un montant maximum de 1M€.</p> <p>Le lycée vise également l'exigeante certification HQE (haute qualité environnementale), avec un objectif particulièrement ambitieux : atteindre le « zéro énergie » avec un bâtiment autonome et économe grâce à des panneaux photovoltaïques, à la récupération des eaux de pluie, à la géothermie. Le programme pédagogique n'est pas arrêté à l'heure de la rédaction de cette fiche et devra être complété.</p> <p>L'Actep et la ville de Bry-sur-Marne ont toujours plaidé pour l'utilisation de cet équipement comme moteur du développement économique du territoire. L'utilisation de la structure 365 jours par an pour la formation continue des entreprises devrait être envisagée.</p> <p>La Ville de Bry-sur-Marne a proposé qu'une convention soit établie et signée avec la Région Ile-de-France pour l'utilisation du Parc des Sports situé non loin du site du Lycée International.</p>

Éléments environnementaux à prendre en considération	Une partie du site est exposée aux nuisances sonores liées à l'A4.
Réponse aux objectifs du CDT	Renforcement du réseau d'équipements publics, attractivité du territoire
Porteur du Projet	Région Ile-de-France
Partenaires de la mise en œuvre	Ville de Bry-sur-Marne
Emplacement / périmètre envisagé	 <p><u>Le lycée et son parc</u> Lycée Neuf International - Noisy le Grand 93 / Bry sur Marne 94 / Construction de la 1^{ère} tranche</p>
Phasage proposé	Livraison pour la rentrée 2015 Début des travaux : 2013
Evaluation du coût	Entre 70 et 80 Millions d'euros
Conditions générales de financement	Non défini

Titre de l'action / du projet	32) Réflexion sur la création d'un réseau de chaleur et géothermie
Description du projet	Création d'un nouveau réseau de chaleur et des ouvrages de géothermie associés pour accompagner le développement urbain du territoire du CDT. Le réseau existant à Chennevières-sur-Marne sera amélioré et étendu. Cette réflexion pourrait s'inscrire dans le cadre de l'élaboration d'un schéma directeur de raccordement des réseaux de chaleur.
Réponse aux objectifs du CDT	<ul style="list-style-type: none"> - Objectifs de la Ville durable, - Maitrise des dépenses liées au logement, - le chauffage d'environ 10 000 équivalents logements.
Porteur du Projet	Villes, EPA, CG, Région
Partenaires de la mise en œuvre	Etat (ADEME), Région, SGP
Emplacement / périmètre envisagé	A définir
Phasage proposé	<ul style="list-style-type: none"> - Etude de faisabilité : en 2014 - Phasage des travaux à caler selon les séquences des aménagements à l'horizon 2020
Evaluation du coût	A définir
Conditions générales de financement	<ul style="list-style-type: none"> - Financement à définir - Inscription au CPRD 2014-2020

IV) Maillage et mobilités

Titre de l'action / du projet	33) Réseau GPE, gares et SMR
Description du projet	<p>Le réseau du Grand Paris Express est un projet stratégique pour le devenir de l'Île-de-France : la construction de 205 km de lignes de métro automatique pour relier les territoires de la Région et faciliter la vie quotidienne des franciliens. Le réseau de transport du Grand Paris Express vise à raccorder des secteurs denses de proche couronne, permettre le désenclavement de territoires isolés et relier des bassins d'emploi d'échelle métropolitaine. Il permettra également de dé-saturer les transports existants, de favoriser le développement économique de la Région Île-de-France, et de contribuer par effet d'entraînement à la compétitivité de la France dans son ensemble.</p> <p>Le territoire du CDT sera desservi par la ligne 15 (tronçon Noisy-Champs/Pont-de-Sèvre et tronçon Champigny-Centre/Rosny-Bois Perrier) du réseau GPE et bénéficiera de l'implantation de 2 nouvelles gares : Champigny-Centre et Bry-Villiers-Champigny. Le nom définitif de la gare fera l'objet de discussions approfondies entre l'Etat, la SGP et les Collectivités.</p> <p>Le territoire bénéficiera également de l'implantation du poste de commande et de contrôle (PCC) de la ligne 15 et d'un site de maintenance et de remisage (SMR).</p>
Éléments environnementaux à prendre en considération	Pris en compte dans le cadre des études d'impact du réseau Grand Paris Express
Réponse aux objectifs du CDT	<p>La ligne 15, telle que définie lors de l'allocution du Premier Ministre du 6 mars 2013, est une ligne de métro enterrée d'une fréquence équivalente à celle du métro parisien, en rocade autour de Paris.</p> <p>La gare «Bry-Villiers-Champigny» est située aux limites de ces trois communes, dans une zone à fort potentiel de développement, du fait des emprises disponibles (terrains réservés pour la construction du projet d'autoroute abandonné « Voie de Desserte Orientale »). La ligne 15 (ex ligne rouge) y sera en correspondance avec le RER E et la ligne P ainsi qu'avec le TCSP Altival.</p> <p>La gare « Champigny-Centre », au Sud du quartier du Plant à Champigny-sur-Marne dessert le centre-ville de Champigny-sur-Marne et des secteurs</p>

	<p>de développement urbain. Elle connecte les deux tronçons de la ligne 15 Noisy-Champs/Pont-de-Sèvre et Champigny-Centre/Rosny-Bois Perrier. Enfin, un site de maintenance et de remisage des trains (SMR) sera implanté sur la commune de Champigny-sur-Marne, à proximité de la gare Bry-Villiers-Champigny : ce site assurera la maintenance en atelier du parc de matériel roulant (dépannage, entretien courant, remplacement d'organes) ainsi que le lavage et le remisage des trains. Sera également localisé le poste de contrôle et de commandement de la ligne 15.</p> <p>La Société du Grand Paris a en charge la réalisation de ce site industriel, ainsi que son insertion urbaine.</p>
<p>Porteur du Projet</p>	<p>Société du Grand Paris, STIF</p>
<p>Partenaires de la mise en œuvre</p>	<p>Etat, Collectivités, Conseil général, RFF</p>
<p>Emplacement / périmètre envisagé</p>	
<p>Phasage proposé</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tronçon Noisy-Champs/Pont-de-Sèvres de la ligne 15 (ex ligne rouge) : L'enquête publique est prévue au cours de l'année 2013, le début des travaux en 2014 pour une mise en service avant 2020. • Tronçon Champigny-Centre/Rosny-Bois-Perrier de la ligne 15 (ex ligne orange) : DOCP et concertation réalisés, mise en service prévue à l'horizon 2030 lors de l'allocation du 1^{ier} ministre le 6 mars 2013. Le Conseil général souhaite que cette mise en service soit rapprochée au regard des enjeux :

	<ul style="list-style-type: none"> - de bouclage de la rocade ; - de désaturation du RER E à l'horizon de son prolongement à l'Ouest ; - de lien entre Val-de-Fontenay et le reste du Val-de-Marne ; - de développement urbain. <p>C'est pourquoi il souhaite que le tronçon Champigny-Centre/Rosny-Bois-Perrier soit mis en service à l'horizon du prolongement du RER E à l'Ouest.</p>
<p>Evaluation du coût</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tronçon Noisy-Champs/Pont-de-Sèvres de la ligne 15 (ex ligne rouge) : Le coût de la réalisation des infrastructures du projet de métro automatique, inscrit au dossier d'enquête publique, s'élève, hors matériel roulant et acquisitions foncières, à 5,025 Md€ HT (CE janvier 2010). • Tronçon Champigny-Centre/Rosny-Bois Perrier de la ligne 15 (ex ligne orange) : au stade du DOCP, le coût de la ligne orange était estimé à 5,4 Mds€ HT. Ce coût est à réévalué au regard des propositions du Nouveau Grand Paris (en particulier de prolongement de la ligne 11 à Noisy-Champs) et des études en cours, en déterminant notamment le coût du tronçon Champigny-Centre/Rosny-Bois-Perrier.
<p>Conditions générales de financement</p>	<p>Le financement du réseau GPE a été défini par les annonces du Premier Ministre le 6 mars 2013. Il est assuré en particulier par les ressources propres de la SGP (taxe locale sur les bureaux, taxe spéciale d'équipement, IFER) et sur sa capacité d'emprunt.</p>

Titre de l'action / du projet	34) Schéma de secteur du RER E à l'est et de la ligne P
Description du projet	<p>Le territoire des Boucles de la Marne est desservi par la branche Tournan du RER E, avec les gares de Champigny – Les Boullereaux et de Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Trévis. La réalisation d'une nouvelle gare du RER E dite Bry-Villiers-Champigny en correspondance avec le Grand Paris Express et le futur TCSP Altival va renforcer cette desserte par le RER E.</p> <p>Dernière ligne RER du réseau francilien à avoir été mise en service, le RER E avec ses 342 000 voyageurs par jour (comptage septembre 2012), affiche un indicateur de ponctualité de 95,1% sur l'ensemble de la ligne pour l'année 2012, ce qui est conforme à l'objectif contractuel entre le STIF et la SNCF de 95%, ce qui en fait la ligne de RER la plus régulière l'Ile-de-France. L'analyse de la charge de la ligne montre sur la branche Tournan un taux d'occupation des places assises supérieur à 90% et une charge globale importante entre Villiers-sur-Marne et Val de Fontenay. La fréquentation de la ligne a augmenté de 11% de 2008 à 2012 et la charge des trains s'est accentuée. Par ailleurs, cette ligne souffre de contraintes d'exploitation importantes (infrastructure partagée, viaduc de Nogent, ...). L'évolution des taux de charge amènent donc les opérateurs à rester vigilant sur les évolutions de la ligne pour éviter que cette augmentation de fréquentation ne se traduise par une baisse de la qualité de service, d'autant que les prévisions d'évolution de trafic figurant dans le schéma de secteur démontrent que cette tendance à la hausse va se poursuivre et être amplifiée par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le développement urbain qui se poursuit dans l'est de l'agglomération, - la mise en service de la gare de Rosa Parks en 2015 (34 100 entrants par jour prévus), - le prolongement du RER à l'ouest via La Défense, qui va fortement renforcer son attractivité. <p>En outre, le niveau de desserte de certaines gares de la zone dense reste trop faible, avec 1 train par quart d'heure.</p> <p>L'objectif du schéma de secteur est de disposer, à terme, d'un schéma directeur qui permettra de définir les améliorations nécessaires. Le programme d'investissement, lié à ces améliorations, sera défini dans le cadre de ce schéma directeur. Le Conseil d'Administration du STIF du 17 avril 2013 a adopté le schéma de secteur du RER E à l'est et de la ligne P élaboré avec RFF et la SNCF. Les prescriptions de cette action sont pour partie issues du schéma de secteur du RER E à l'est et de la ligne P en cours d'élaboration.</p> <p><u>A moyen terme :</u></p> <p>Les opérations du schéma de secteur du RER E à l'est et de la ligne P</p>

	<p>comprennent pour le territoire des Boucles de la Marne :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La création d'une nouvelle gare du RER E et de la ligne P à Bry-Villiers-Champigny - Le prolongement des missions Villiers-sur-Marne jusqu'à Roissy-en-Brie, en créant une troisième voie entre Villiers-sur-Marne et Emerainville, en aménageant le terminus à Roissy-en-Brie et en renforçant l'alimentation électrique. Cela permettra de renforcer la desserte en Seine-et-Marne et de mieux répartir la charge entre les trains ; <p>Le Schéma Directeur précisera les dates de mise en service des différentes opérations du schéma de secteur.</p> <p>En parallèle, le déploiement de la Commande Centralisée du Réseau (CCR Paris Champagne) permettra d'améliorer la régularité et la gestion des situations perturbées.</p> <p>Le calendrier de réalisation du réseau du Grand Paris Express a été annoncé, lors de la présentation du Nouveau Grand Paris, par le 1^{er} ministre, le 6 mars 2013. Ce calendrier prévoit une réalisation du tronçon Champigny centre/Rosny-Bois Perrier à l'horizon 2030.</p> <p>Le Conseil général du Val-de-Marne estime toutefois que les aménagements prévus à moyen terme permettent de prendre en charge l'augmentation constante de la fréquentation de la ligne de RER E et la mise en service de la gare Rosa Parks. Mais selon lui, à l'horizon du prolongement du RER E à l'ouest (prévu à l'horizon 2020), l'attractivité de la ligne sera fortement renforcée par l'augmentation sensible de la fréquentation par la création d'un lien direct et attractif vers La Défense.</p> <p>Pour le Conseil général, la charge du RER E sera alors très forte, alors que les gares du territoire ne seront desservies que par 1 ou 2 trains par quart d'heure, avec une saturation plus importante qu'à l'heure actuelle et des risques de dégradation de la qualité de service.</p> <p>C'est pourquoi, pour le Conseil général du Val-de-Marne, il est nécessaire que le tronçon Champigny-Rosny de la ligne 15 soit mis en service à l'horizon du prolongement du RER E à l'ouest, pour que le RER E puisse fonctionner.</p>
Réponse aux objectifs du CDT	Améliorer la desserte du territoire
Porteur du Projet	STIF, RFF, SNCF, Etat, Région
Partenaires de la mise en	CG94, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, SGP

œuvre	
Emplacement / périmètre envisagé	Ligne de RER E et ligne P
Phasage proposé	<p>A moyen terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création de la gare RER E et ligne P à Bry-Villiers-Champigny - Prolongement des missions Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie <p>A horizon 2030 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation du tronçon Rosny-Bois-Perrier – Champigny-Centre de la ligne 15 (ex ligne orange) à l'horizon du prolongement du RER E à l'ouest - Déploiement de la CCR Champagne
Evaluation du coût	<p>Le coût des opérations précédemment citées est :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 300 M€ pour le prolongement des missions Villiers à Roissy-en-Brie (3è voie, renforcement de l'alimentation électrique, aménagement du terminus) - estimé entre 100 et 200 M€ pour l'adaptation de l'infrastructure liée à la création de la gare de Bry-Villiers-Champigny (hors bâtiment voyageurs). Des études complémentaires plus approfondies concernant la création de cette gare et les aménagements associés sont engagées, financées par la SGP, l'Etat et l'EPA MARNE. Ces études permettront d'approfondir le coût et l'aménagement nécessaires à la réalisation de cette gare.
Conditions générales de financement	<p>Dans le cadre du Grand Paris Express, l'Etat et la Région se sont à nouveau engagés à financer les opérations inscrites au Plan de Mobilisation pour les transports, avec la participation des Collectivités et des opérateurs. Outre les financements CPER et CPRD, la Société du Grand Paris apportera une contribution de 2 Mds€ pour certains opérations du Plan de Mobilisation. Le schéma de secteur du RER E à l'est et de la ligne P n'est pas inscrit au plan de mobilisation. Néanmoins, afin de préciser les besoins et les coûts de ce schéma de secteur, l'Etat et la Région financeront les études de schéma directeur.</p> <p>Le financement des infrastructures doit être sécurisé pour permettre la réalisation de l'ensemble du projet.</p>

Titre de l'action / du projet	35) TCSP Altival et avenue urbaine associée
Description du projet	<p>Le projet consiste à créer une ligne de TCSP associée à une avenue urbaine structurante en rocade de 10 km entre Noisy-le-Grand et Sucy-en-Brie. Il relie les territoires du Haut Val-de-Marne et de l'est de l'ACTEP au pôle métropolitain de Marne La Vallée et dessert plus largement le secteur de l'Est parisien aujourd'hui enclavé. Il permet un rabattement sur le Grand Paris Express et le RER E en gare de Bry-Villiers-Champigny, ainsi que sur deux branches du RER A. Il complète le maillage viaire aujourd'hui faible de l'est du Val-de-Marne et favorise les déplacements des modes actifs.</p> <p>Cette ligne de TCSP associée à une avenue urbaine constitue un cordon de liaison et la condition indispensable à la réalisation d'un projet économique et urbain à l'échelle métropolitaine sur l'ex-VDO. Plusieurs scénarii sont envisagés à Chennevières-sur-Marne, avec une avenue urbaine associée ou non au TCSP Altival, sur tout ou partie de l'itinéraire. La Ville privilégie le réaménagement des voiries existantes (RD233) afin de tenir compte des spécificités du tissu urbain, déjà scindé dans un axe nord-sud par la RD4 (ex RN4).</p> <p>Le projet vise à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Créer un TCSP associé, sur toute ou partie de son linéaire, à une avenue urbaine entre Noisy-le-Grand et Sucy-en-Brie - Desservir plus largement le secteur de l'Est de l'agglomération francilienne aujourd'hui enclavé - Accompagner le développement du projet économique et urbain à l'échelle métropolitaine sur l'ex-VDO - Accompagner la mise en service de la gare de Bry-Villiers-Champigny (ligne 15 et RER E) - Organiser le rabattement d'un vaste territoire (sud-est du Val-de-Marne et une partie de la Seine-et-Marne venant par la RD4) vers le réseau lourd (ligne 15, 2 branches du RER A et RER E), en ouvrant le site propre d'Altival à plusieurs lignes de bus, - S'inscrire dans le système de TCSP départemental (Est-TVM et 393) - Favoriser le report modal de la voiture vers les transports collectifs - Compléter le maillage viaire aujourd'hui assez faible dans l'est du Val-de-Marne - Améliorer les déplacements des modes doux <p>Les caractéristiques techniques du projet de TCSP et son avenue urbaine associée, retenues à ce jour, sont les suivantes :</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Une avenue urbaine associée à 2x1 voie et limitée à 50km/h, - une bande de stationnement de part et d'autre de la chaussée à conserver ou non en fonction des zones urbaines traversées et des besoins, - un site propre bus ouvert à la circulation d'autre bus avec des stations tous les 500m en moyenne, - des pistes cyclables et cheminements piétons confortables, avec des aménagements spécifiques au droit des carrefours. <p>Le STIF réalise en 2013 ses études préparatoires au DOCP sur le TCSP Altival. Le Conseil général lance, lui, une étude préliminaire sur la première section du TCSP et de son avenue urbaine associée.</p> <p>Cette première section doit permettre en particulier de prolonger la RD10 jusqu'à la RD4. Il s'agit donc de réaliser le TCSP Altival et son avenue urbaine associée au moins entre la rue Benoit Frachon prolongée et la RD4 à l'horizon 2020 pour accompagner la mise en service de la gare de Bry-Villiers-Champigny et du SMR de la ligne 15.</p> <p>Le projet s'insère sur les emprises de l'ex-VDO dont l'Etat maîtrise la plupart du foncier (environ 70%) en raison de l'emplacement réservé à son bénéfice pour le projet d'A87 aujourd'hui abandonné.</p> <p>Le foncier Etat nécessaire à la réalisation du TCSP Altival et de son avenue urbaine associée sera cédé au département. Dans ce cadre, le Conseil général, précisera aux services de l'Etat les emprises nécessaires à la réalisation de l'infrastructure suite aux études techniques dont les résultats sont attendus pour le début de l'année 2014. Le Préfet de département, sur la base de ce tracé, saisira la Direction Nationale d'Interventions Domaniales pour définir les modalités de cession.</p> <p>Le Conseil général du Val-de-Marne inscrira des emplacements réservés à son bénéfice dans les POS et PLU des Villes pour la réalisation du TCSP Altival et de son avenue urbaine associée lorsque les contours du projet seront définis par des études.</p>
Eléments environnementaux à prendre en considération	Assurer par la création de la ligne de TCSP la fonctionnalité écologique à l'échelle locale et régionale (Nord/Sud).
Réponse aux objectifs du CDT	Améliorer la desserte du territoire Participer à la couture urbaine
Porteur du Projet	STIF, Conseil général du Val-de-Marne, Région

Partenaires de la mise en œuvre	Villes de Bonneuil-sur-Marne, Sucy-en-Brie, Ormesson-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Noisy-le-Grand ; la Société du Grand Paris, le Port de Bonneuil ; la Communauté d'Agglomération du Haut - Val-de-Marne ; l'EPAMARNE ; l'ACTEP, l'Etat, le Département de la Seine-Saint-Denis.
Emplacement / périmètre envisagé	Le projet de TCSP et d'avenue urbaine associée concerne le territoire des villes de Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne, Ormesson-sur-Marne, Bonneuil-sur-Marne et Sucy-en-Brie.
Phasage proposé	<p>La première section du TCSP Altival et de son avenue urbaine associée doit être mise en service à l'horizon 2020. Le calendrier de réalisation de cette section pourrait être le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2013 : Etudes préliminaires de niveau Avant-Projet-Sommaire ; • De début 2014 à mi-2015 : concertation préalable, établissement dossier d'enquête publique et DUP ; • De mi-2015 à début 2017 : Etudes de maîtrise d'œuvre jusqu'au choix des entreprises ; • Début 2017-fin 2019 : travaux ; • Début 2020 : mise en service. ; <p>Les études du Conseil général et du STIF permettront de préciser les échéances de réalisation des autres sections d'Altival.</p>
Evaluation du coût	<p>Le coût global du projet a fait l'objet d'une première estimation en 2008 s'élevant à environ 160 M€ HT pour la liaison complète de Sucy-Bonneuil à Noisy-le-Grand – Mont d'est, intégrant le système de transport et les aménagements de voirie, les ouvrages d'art, <u>hors foncier et assainissement</u>.</p> <p>Ce coût global ainsi que le coût de la première section doivent être réévalués dans le cadre des études en cours.</p> <p>Le financement de cette opération relève du CPRD :</p> <p>CPRD 2007-2013 : 5M€,</p> <p>CPRD 2014-2020 : prévoir l'inscription de la réalisation de la première section (fin des études et travaux) et des études pour les autres sections.</p>
Conditions générales de financement	<p>1°) Inscrire le projet dans la nouvelle contractualisation du CPRD 2014-2020 du Département du Val-de-Marne,</p> <p>2°) Cession au Département du foncier Etat nécessaire à la réalisation du TCSP Altival et de son avenue urbaine associée.</p>

Titre de l'action / du projet	36) Amélioration du RER A
Description du projet	<p>Le Cluster de la Ville Durable et en particulier le territoire des Boucles de la Marne sont desservis par les deux branches est du RER A, que ce soit directement avec la gare de Bry-sur-Marne sur la branche Marne la Vallée, ou en frange par la branche Boissy-Saint-Léger.</p> <p>Première ligne du réseau francilien avec plus de 1 million de voyageurs par jour en semaine, la ligne A du RER est confrontée à un phénomène de saturation toujours croissant et une forte irrégularité. D'importants investissements sur la ligne sont nécessaires, faisant l'objet du schéma directeur du RER A adopté par le STIF le 06/06/2012. Les caractéristiques techniques de cette action sont issues du Schéma directeur du RER A adopté au Conseil d'Administration du STIF du 6 juin 2012.</p> <p>Les investissements de modernisation et de mise à niveau du RER A en faveur du bon fonctionnement de la ligne et d'une bonne qualité de service offerte aux voyageurs à mettre en œuvre concernent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les rames : le remplacement des rames à 1 niveau MI84 (jusqu'en 2014) puis MS61 (jusqu'en 2017) par 130 rames MI09 à 2 niveaux permettra de bénéficier d'un parc de matériel roulant 100% 2 niveaux à l'horizon 2017. Comme indiqué dans le schéma directeur, la flotte sera complétée suivant les renforts d'offre décidés par le conseil du STIF. - le prolongement du système SACEM jusqu'à Noisy-Champs : ce système aujourd'hui déployé dans le tronçon central devra être étendu jusqu'à la gare de correspondance avec le Grand Paris Express à Noisy-Champs sur la branche la plus chargée de la ligne : celle de Marne la Vallée. Ainsi, l'enchaînement des trains sera amélioré et la desserte des gares concernées sera renforcée. Dans ce cadre, les collectivités réclament en particulier un renforcement de la desserte de la gare de Bry-sur-Marne. - la création d'installations de retournement à Val de Fontenay pour la gestion des situations perturbées : cet aménagement permettra de faire circuler des trains de la branche Marne la Vallée jusqu'à la gare de Val de Fontenay en cas de difficultés de circulation localisées au-delà. Les voyageurs pourront ainsi emprunter les correspondances offertes avec le RER E (correspondance à améliorer à Val de Fontenay), le Grand Paris Express et le prolongement de la ligne 1 du métro. <p>Compte tenu des forts besoins actuels observés en Val-de-Marne, la desserte du Val-de-Marne par le RER A doit être renforcée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les Collectivités demandent que sur la branche Marne la Vallée la

	<p>gare de Bry-sur-Marne, aujourd'hui desservie par 1 train sur 4 alors qu'elle compte plus de 6 700 entrants par jour (chiffres 2009) voit sa desserte renforcée par l'arrêt de tous les trains de la branche Marne la Vallée. Ce renforcement de desserte est rendu possible par le prolongement du SACEM jusqu'à Noisy-Champs.</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur la branche Boissy-Saint-Léger : le lien entre le nord et le sud du Val-de-Marne doit être renforcé pour améliorer l'accessibilité au secteur de développement du cluster de la Ville Durable. Le RER A, connecté à la ligne 393 en site propre et à terme au tram Sucy-Orly, à Altival et au TCSP de la RN19/RD19, constitue un maillon essentiel pour relier le bassin de population du sud du Val-de-Marne. Une desserte omnibus de bout en bout par tous les trains doit être mise en place sur la branche Boissy-Saint-Léger du RER A, en prolongeant notamment les missions La Varenne jusqu'à Boissy-Saint-Léger. Ce renforcement de desserte sera permis par la réalisation d'un aménagement de garage/dégarage à la Varenne et l'acquisition de 4 rames MI09. - Toutefois, ce programme d'investissements et d'amélioration de la ligne A du RER n'aura un effet réel que s'il est associé à une action volontariste afin de rééquilibrer le développement de la région, et en particulier pour que les activités économiques soient localisées en priorité à l'est de la région. En effet, le déséquilibre structurel entre l'est et l'ouest de l'Ile-de-France est responsable d'une partie importante des problèmes sur le RER A.. <p>La mise en œuvre de ces améliorations passe en premier lieu par la réalisation des études d'avant-projet et de schéma de principe relatives à ces opérations.</p>
Réponse aux objectifs du CDT	Améliorer la desserte du territoire
Porteur du Projet	STIF, RATP, SNCF, RFF, Région Ile de France et Etat
Partenaires de la mise en œuvre	Conseil général du Val-de-Marne, Villes de Bry-sur-Marne et Champigny-sur-Marne

Emplacement / périmètre envisagé	Même si la gare de Bry-sur-Marne est la seule située dans le territoire des Boucles de la Marne, cette action concerne l'ensemble de la ligne A du RER, et en particulier les branches Marne-la-Vallée et Boissy-Saint-Léger à l'est.
Phasage proposé	<p>Le schéma directeur du RER A fixe plusieurs grandes échéances :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2014 - 2017 : Remplacement des rames à 1 niveau MI84 (jusqu'en 2014) puis MS61 (jusqu'en 2017) par 130 rames MI09 à 2 niveaux - 2017 : prolongement des missions La Varenne à Boissy-Saint-Léger - 2018 : création d'installation de retournement à Val de Fontenay pour la gestion des situations perturbées - 2019 : Prolongement du SACEM jusqu'à Noisy-Champs permettant d'augmenter la desserte de la gare de Bry-sur-Marne <p>Au regard des attentes et des besoins importants des territoires desservis, ces dates constituent les échéances maximales de réalisation de ces opérations qui doivent être mises en œuvre dans les plus brefs délais.</p>
Evaluation du coût	<p>Le programme complet d'investissements décliné dans le schéma directeur du RER A s'élève à 630 M€ d'investissement en infrastructure et 240 M€ d'investissement en matériel roulant (renforcement d'offre).</p> <p>S'agissant plus particulièrement de la présente fiche action, les investissements suivants sont concernés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 82 M€ pour le prolongement du SACEM jusqu'à Noisy-Champs, - 39 M€ pour la création d'installation de retournement à Val de Fontenay pour la gestion des situations perturbées ; - 7 M€ pour le prolongement des missions La Varenne jusqu'à Boissy-Saint-Léger (garage/dégarage à La Varenne) et 64 M€ pour les 4 rames MI09 nécessaires à ce renforcement de l'offre. <p>Concernant le matériel roulant, le programme de remplacement des rames actuelles à 1 niveau (MI84 et MS61) par 130 rames à 2 niveaux MI09, d'un coût total s'élevant à 2 Mds€, est financé par la RATP (1,350 Md€) et par le STIF (650 M€). A cela s'ajoute le coût d'acquisition du matériel roulant, permettant de déployer les trains supplémentaires nécessaires à la mise en œuvre des nouvelles dessertes.</p>
Conditions générales de financement	<p>Dans le cadre du Nouveau Grand Paris, l'Etat et la Région se sont à nouveau engagés à financer les opérations inscrites au Plan de Mobilisation pour les transports, avec une participation attendue des Collectivités et des opérateurs.</p> <p>Outre les financements CPER et CPRD la Société du Grand Paris apportera une contribution de 2 Mds€ pour certains opérations du Plan de Mobilisation. Le Schéma directeur du RER A sera financé dans ce cadre.</p>

Titre de l'action / du projet	37) Est TVM
Description du projet	<p>Le projet consiste à créer une ligne de bus nouvelle de 15 km en rocade, majoritairement en site propre, reliant Créteil à Noisy-le-Grand.</p> <p>Est TVM assurera la desserte d'importants pôles d'emplois et administratifs, notamment ceux de la ville préfecture de Créteil (CHU, université, Préfecture, Hôtel du département, Centre commercial régional) depuis les communes situées à l'est de la Marne.</p> <p>Cette nouvelle liaison assurera également un meilleur maillage avec le réseau lourd, notamment les 2 branches du RER A et le RER E.</p> <p>Le projet permettra également un rabattement via une ligne de transport structurante vers le réseau du GPE en gare de Saint-Maur Créteil et améliorera la desserte des secteurs en développement situés autour de la future gare Bry-Villiers-Champigny. La ligne EST TVM apparaît donc aujourd'hui, au regard de l'arrivée du projet Grand Paris comme une ligne complémentaire s'intégrant dans un système de déplacement global.</p> <p>Cette ligne participera au développement du CDT des Boucles de la Marne et contribue à la solidarité des territoires du Val-de-Marne.</p> <p>Le projet est inscrit au CPRD 2007-2013 pour la totalité des études et une première partie des travaux.</p> <p>Les objectifs du projet sont:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le rabattement vers les gares du Grand Paris Express ; - La desserte des pôles générateurs de trafic et les grands équipements départementaux par le réseau structurant de surface ; - L'amélioration des liaisons de rocade entre l'est et l'ouest du Val-de-Marne et vers Marne-la-Vallée, en assurant une desserte fine et complémentaire de la desserte assurée par le réseau lourd régional actuel et à venir ; - La requalification des espaces publics concernés au profit des transports collectifs et des circulations douces. - Créer un itinéraire cyclable de Créteil à Noisy le Grand complétant le maillage en cours de développement sur les routes départementales. <p>Les études de schéma de Principe ont abouti aux caractéristiques techniques d'insertion du projet suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelques couloirs bus d'approche dans Créteil - Un terminus à Place de l'Abbaye à Créteil. - Un tronç commun avec la ligne TVM existante depuis Créteil université à Saint-Maur/ Créteil RER A. - Aucun aménagement bus dans la traversée de Saint-Maur

	<ul style="list-style-type: none"> - Couloirs bus sur l'avenue Charles Floquet à Champigny-sur-Marne et Joinville le Pont - Site propre intégral depuis la Fourchette de Champigny-sur-Marne au terminus de Noisy-le-Grand sauf dans la zone INA/SFP. - Un itinéraire cyclable est créé de Créteil à Noisy le Grand en parallèle du tracé de la ligne bus. <p>Au vu des projets de transports étudiés sur le secteur de la gare Bry-Villiers-Champigny et autour de celle-ci, il conviendra de réaliser des études spécifiques traitant des correspondances entre les différents modes. (GPE/Altival/EST TVM...).</p> <p>A noter que le projet ne prévoit pas d'aménagements à Saint-Maur-des-Fossés.</p>
Eléments environnementaux à prendre en considération	Assurer par la prolongation du TVM à l'Est, la fonctionnalité des continuités écologiques à l'échelle locale.
Réponse aux objectifs du CDT	Améliorer la desserte en transports en commun
Porteur du Projet	<p>STIF, Conseil général du Val-de-Marne, Conseil général de Seine-Saint-Denis et Ville de Créteil.</p> <p>Une maîtrise d'ouvrage unique a été déléguée au Département du Val-de-Marne par le STIF pour les études préalables à l'enquête publique dans un premier temps, puis pour les études détaillées et les travaux dans un second temps.</p>
Partenaires de la mise en œuvre	Conseil Régional d'Ile-de-France, STIF, Villes de Créteil, Joinville-le-Pont, Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Noisy-le-Grand, Conseil général de Seine-Saint-Denis, EPAMARNE, RATP et DIRIF.
Emplacement / périmètre envisagé	Le projet Est TVM traverse les communes de Créteil, Saint-Maur-des-Fossés, Joinville-le-Pont, Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Noisy-le-Grand.

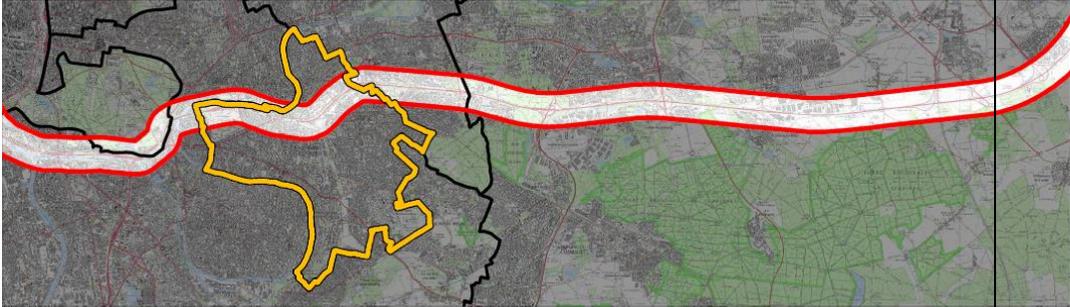
<p>Phasage proposé</p>	<p>Le projet est inscrit au CPRD 2007-2013 pour la totalité des études et une première partie des travaux.</p> <p>Les travaux seront réalisés par sections fonctionnelles suivant les contraintes techniques et les calendriers d'opérations connexes.</p> <p>La mise en service du projet est prévue en 2017/2018.</p>
<p>Evaluation du coût</p>	<p>Le coût global du projet (en attente actualisation) est estimé à 68 M€ HT CE 2012, de Créteil à Noisy-le-Grand – Mont d'est, intégrant le système de transport et les aménagements de voirie, l'ouvrage d'art de franchissement des voies ferrées de grande ceinture à Champigny-sur-Marne et le foncier.</p>
<p>Conditions générales de financement</p>	<p>CPRD 2007-2013 : inscription de 20M€ pour la réalisation des études et premiers travaux, après la revoyure du CPRD (juin 2012)</p> <p>Futur CPRD 2014-2020 : proposition d'inscription de 57M€ pour la réalisation des travaux.</p>

Titre de l'action / du projet	38) Devenir de la RD4
Description du projet	<p>La RD4 est une voirie structurante de l'est de l'Ile-de-France et du Val-de-Marne. Elle présente toutefois des spécificités et caractéristiques très différentes selon les secteurs. Depuis la RN104, elle traverse les franges de La Queue-en-Brie, Noisieu, Ormesson et Chennevières-sur-Marne, avec d'importantes zones d'activités et plusieurs centres commerciaux. Elle reste une voie rapide sur une partie de son linéaire. A Champigny-sur-Marne et Joinville, la RD4 traverse des zones très urbanisées, dont les centres-villes. Une partie de son linéaire a fait l'objet d'une requalification.</p> <p>La RD4 reste aujourd'hui très routière, en ne laissant que peu de place pour les autres modes de transport. Elle présente des difficultés de circulation aux heures de pointe dans certains secteurs.</p> <p>La vocation de la RD4 est amenée à évoluer fortement avec les projets à venir dans l'est francilien. La réalisation du Grand Paris Express et en particulier l'implantation de la gare de Champigny-Centre sous la RD4, l'arrivée d'Est-TVM et la réalisation du TCSP Altival et de son avenue urbaine associée vont en effet profondément changer l'organisation des déplacements et les besoins en rabattement. La RD4 constituera un axe majeur de rabattement de tous les modes de transport.</p> <p>L'évolution de la RD4 en axe pacifié est inscrite au projet de SDRIF et au PDUIF. A l'est du Val-de-Marne, la RD4 va constituer un projet fort en tant qu'axe support de rabattement principalement vers la gare Bry-Villiers-Champigny du Grand Paris Express, notamment en provenance de la Seine-et-Marne et afin d'éviter l'engorgement du centre-ville de Champigny-sur-Marne.</p> <p>Les enjeux du devenir de la RD4 concernent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'amélioration et le développement de la circulation des bus par des aménagements spécifiques, et de manière générale l'amélioration des conditions de rabattement de tous les modes de transport depuis un large territoire du sud-est du Val-de-Marne et d'une partie de la Seine-et-Marne, pour accompagner l'arrivée du GPE, d'Est-TVM et d'Altival ; - L'accompagnement des mutations urbaines et économiques situées sur les rives de cet axe, en particulier en organisant et en faisant évoluer les activités commerciales existantes : la RD4 a vocation à devenir un axe plus urbain ; - La requalification des espaces publics dans une logique de valorisation de l'axe et de l'entrée du Val-de-Marne en intégrant des itinéraires cyclables et des aménagements pour les bus dans les sections concernées par ces problématiques. La section gare de Champigny-centre – fourchette de Champigny est particulièrement concernée. Des aménagements bus, vélos, piétons seront étudiés, dans une logique de rabattement vers la gare.

	<ul style="list-style-type: none"> - Le traitement des échanges avec l'A4 à Joinville-le-Pont et avec le TCSP Altival et son avenue urbaine associée dans le secteur d'entrées de Villes Champigny-sur-Marne-Chennevières-sur-Marne ; - La cohérence d'ensemble et la lisibilité de l'axe de la RD4 en Val-de-Marne <p>Sur la RD4 entre Pontault-Combault et Champigny-sur-Marne, des études seront menées à partir de 2013, notamment sur la mise en œuvre de transports collectifs et de modes de déplacement innovants, adaptés au caractère urbain ou périurbain des territoires traversés. Dans ce cadre, l'opportunité et la faisabilité d'un TCSP sur tout ou partie de l'itinéraire, sera étudiée. Des aménagements provisoires en faveur des bus pour accompagner la phase travaux du GPE seront étudiés.</p> <p>Par ailleurs, un travail partenarial sera réalisé avec les acteurs du territoire. L'objectif est de travailler en particulier avec les villes sur une vision partagée de l'aménagement des abords de la nouvelle RD4 en lien avec ces nouvelles fonctions (coordination/accompagnement avec les villes pour bien prendre en compte l'impact urbain possible de ce nouvel axe et sa nouvelle place pour les territoires – attractivité, structuration, urbanité ; impact possible sur les PLU pour l'aménagement des abords de la RD4 ; vision projet partagée par section en fonction de son aménagement).</p>
Réponse aux objectifs du CDT	Réduire les coupures urbaines Améliorer les conditions de circulation
Porteur du Projet	Conseil général du 94, Villes de Champigny-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne, Ormesson-sur-Marne, La Queue-en-Brie, Pontault-Combault, Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne (CA HVM), Région, STIF, Société du Grand Paris
Partenaires de la mise en œuvre	Conseil général de Seine-et-Marne Collectivités
Emplacement / périmètre envisagé	La réflexion sur le projet concerne les communes de Champigny-sur-Marne (ACTEP) Chennevières-sur-Marne, Ormesson-sur-Marne, La Queue en Brie (Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne (CAHVM) et de l'ACTEP. Il se situe en partie sur le périmètre du SDT du Cluster Descartes et le CDT des Boucles de la Marne.
Phasage proposé	A définir.
Evaluation du coût	Les aménagements potentiels et leurs coûts seront définis au cours des

	études à venir.
Conditions générales de financement	<p>Le financement des réaménagements pourra provenir du CPRD, de la Société du Grand Paris (aménagement au niveau de la gare de Champigny-Centre).</p> <p>CPRD 2007-2013 : Inscription d'1M€ HT pour la réalisation d'études sur de nouveaux TCSP en Val-de-Marne dont la RD4 (avec RD19, RD 920 et ex RN34)</p> <p>D'autres ressources pourront être mobilisées en fonction des aménagements à réaliser.</p>

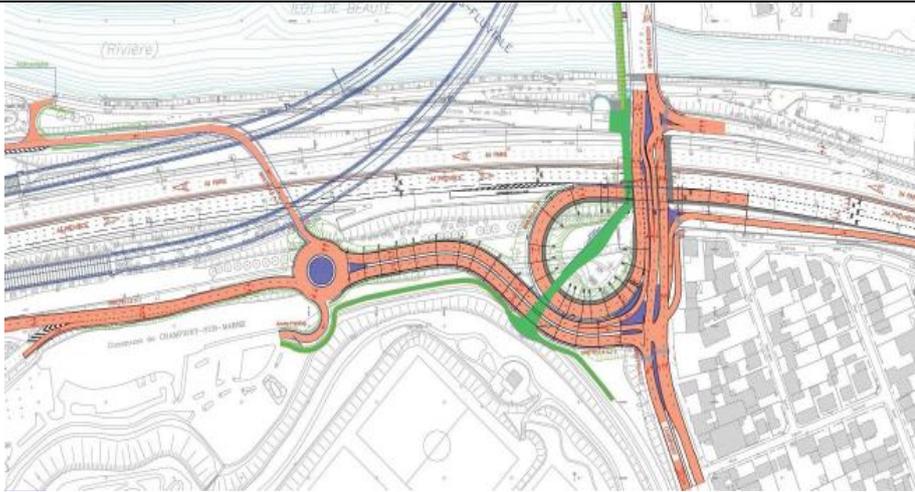
Titre de l'action / du projet	39) Etude de transformation de l'A4 et de création d'un TCSP
Description du projet	<p>Le territoire du CDT Boucles de la Marne est traversé d'Est en Ouest par l'autoroute radiale A4. Cette autoroute assure à la fois une fonction de desserte « longue distance » (de niveau national), des usages franciliens et une desserte plus locale de l'Est Parisien. Son fonctionnement routier est, par ailleurs, totalement dissocié du fonctionnement des territoires qu'elle traverse. Les problématiques de densification, notamment en cœur d'agglomération, et d'optimisation des moyens de déplacement en Ile-de-France ont amené les collectivités, l'Etat et le STIF à conduire, de manière partenariale, une réflexion visant à réconcilier mobilité et urbanité avec comme terrain de recherche expérimental l'autoroute A4 entre le péage de Coutevroult et son entrée dans Paris.</p> <p>Cette réflexion interroge :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'insertion urbaine de l'infrastructure via ses caractéristiques techniques, la composition de ses rives tant sur le plan urbain que paysager ; - l'amélioration des conditions de circulation sur le territoire du CDT notamment sur l'A4 qui suppose un accroissement de la capacité de l'infrastructure de transport dont le fonctionnement de l'infrastructure de transport notamment par l'association de modes TC innovants aux déplacements individuels motorisés peut être une des solutions; - La mise en valeur paysagère de l'A4 tant au niveau de sa fonction de « vitrine » du territoire que de l'amélioration de son impact environnemental ; <p>Cette étude en cours permettra notamment d'analyser la pertinence et la faisabilité technique de mettre en œuvre des lignes de bus empruntant des tronçons de l'autoroute A4. Les itinéraires de ces lignes, la pertinence de prévoir des infrastructures dédiées et leur impact sur le fonctionnement de l'infrastructure routière (qui doit conserver sa fonction de transit) seront également étudiés.</p>
Réponse aux objectifs du CDT	<ul style="list-style-type: none"> - Développer une offre d'immobilier tertiaire sur les rives de l'A4 - Compléter le maillage en transport en commun du territoire par la création de nouvelles lignes de TCSP - Réduire les coupures urbaines - Améliorer les conditions de circulation sur le territoire du

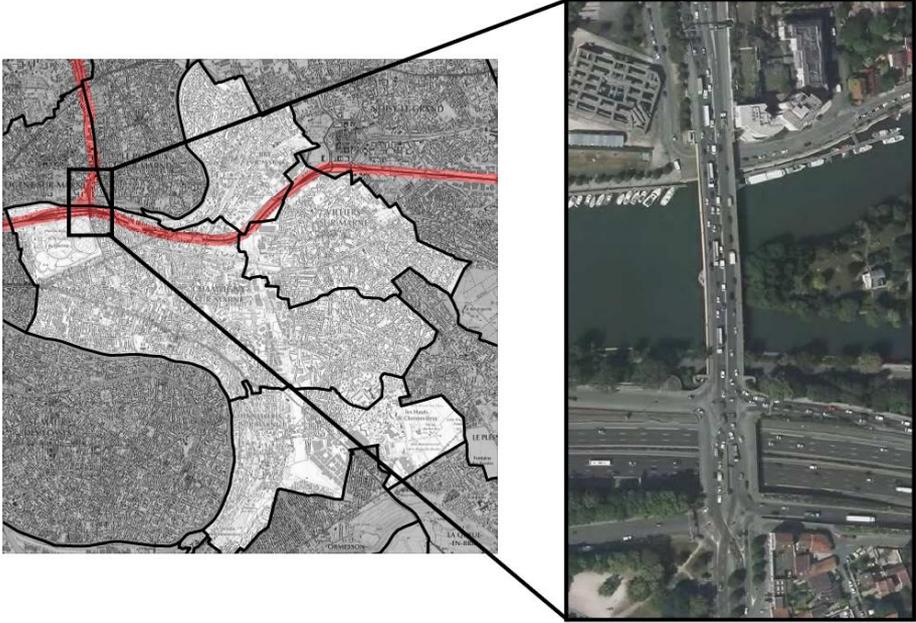
	CDT, notamment sur l'A4
Actions liées	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement du secteur Nord de l'ex-VDO (secteur Confluence de l'étude 5+1AA) - Réorganisation du maillage bus
Porteur du Projet	Conseils généraux, Ville de Paris, Conseil régional, Etat (DRIEA) et ACTEP
Partenaires de la mise en œuvre	ACTEP – Villes – CG94 – CG77 – CG93 – Région Ile-de-France – STIF – Etat
Emplacement / périmètre envisagé	
Phasage proposé	<p>L'étude en cours depuis février 2012 devrait s'achever au cours du second semestre 2013.</p> <p>Le phasage de cette action sera à définir à la suite de l'étude. Deux horizons sont actuellement étudiés : moyen (2015-2020) et long (2025-2030) termes. Ces horizons permettront de prendre en compte l'évolution du réseau de transport en commun en Ile-de-France (notamment la mise en œuvre progressive du réseau Grand Paris Express) ainsi que l'évolution du trafic routier sur les différents tronçons de l'A4.</p>
Evaluation du coût	<p>L'étude actuellement en cours depuis février 2012, d'un montant de 799,76 k€, est financée par l'Etat (30%), la Région Ile-de-France (30%), l'ACTEP (20%) et les Conseils généraux du Val-de-Marne, de Seine-Saint-Denis, de Seine et Marne ainsi que par la ville de Paris (20%).</p> <p>Le coût des opérations à mettre en œuvre sera défini à la suite de l'étude.</p>

Titre de l'action / du projet	40) Redéfinition du réseau de déplacements du Val-de-Marne
Description du projet	<p>Les années à venir seront marquées par une refonte en profondeur du système de transports lourds du Val-de-Marne avec l'arrivée du réseau Grand Paris Express et de plusieurs tramways et TCSP ensemble. Parallèlement, le Val-de-Marne verra émerger des secteurs de développement urbain comportant des logements, activités économiques, commerces et équipements publics structurants. Les bouleversements engendrés par ces nombreux projets, en cours de réalisation ou à l'étude, créeront, d'une part, de nouvelles polarités qu'il convient d'intégrer au réseau et, d'autre part, de nouveaux besoins en déplacement sur le territoire.</p> <p>Fort de sa compétence sur le réseau viaire départemental, il apparaît incontournable que le Conseil général réfléchisse aux incidences sur son réseau, aux besoins de mailles générées, à une optimisation de l'efficacité du futur réseau de transport lourd que sera le GPE par une réorganisation en profondeur du réseau de surface prenant en compte les besoins des val-de-marnais.</p> <p>Les grands enjeux de cette démarche sont donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de favoriser l'inter-modalité et le rabattement vers les gares du Grand Paris Express mais aussi vers les autres pôles d'échanges du Département, • de faire bénéficier au plus grand nombre des nouvelles infrastructures en optimisant la couverture du territoire desservi et en améliorant les liaisons entre ses polarités actuelles et futures ; • d'anticiper l'évolution des usages ; • de favoriser le transfert modal des véhicules particuliers vers les transports collectifs et l'inter-modalité à tous les points de maillage ; • d'encourager les modes actifs comme exprimé dans le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF) et le Plan de Déplacement du Val-de-Marne (PDVM) ; • de prévoir les espaces nécessaires aux aménagements autour des gares actuelles et futures et sur la voirie départementale. <p>Les objectifs de la démarche prospective et partenariale à engager et visant à redéfinir le réseau de déplacements du Val-de-Marne impacté par l'arrivée du GPE sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des propositions de redéfinition du réseau de transport en commun routier (bus) des territoires impactés par le Grand Paris Express. Le Département jouera un rôle de « revendicateur » auprès des maîtres d'ouvrage compétents afin d'être associé aux démarches initiées. En effet, les démarches, qui seront menées par le STIF et certaines collectivités territoriales en matière d'inter-modalité autour des nouvelles gares GPE, ont vocation à rester très locales et ne devraient pas prendre en compte les enjeux métropolitains ; • l'adaptation du Schéma départemental des itinéraires cyclables du

	<p>Val-de-Marne en lien avec cette nouvelle ligne de transport structurante ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • la mise en place d'une nouvelle trame viaire hiérarchisée et multifonctionnelle, en lien avec les rabattements sur les gares GPE par les modes motorisés (véhicules légers et deux-roues motorisés) ; • la détermination des fonctionnalités de l'ensemble des axes d'infrastructures à développer au regard des futures fonctions urbaines du CDT desservies ; • l'optimisation du stationnement dans les gares GPE pour les vélos, véhicules légers, deux-roues motorisés et bus (gares routières).
Réponse aux objectifs du CDT	<p>Réduire les coupures urbaines</p> <p>Améliorer la desserte en transports en commun</p>
Porteur du Projet	Conseil général 94
Partenaires e la mise en œuvre	STIF, CAHVM, Communes
Emplacement / périmètre envisagé	(insertion possible de visuels/cartes)
Phasage proposé	<p>Définition d'une méthode de travail : 2013</p> <p>Déclinaison et mise en œuvre de la méthode : 2014 et après (en fonction de la méthode)</p> <p>Etude pour la définition d'une méthode engagée en janvier 2013</p> <p>Prestataire : VTIF</p> <p>Durée de la mission : 8 mois</p>
Evaluation du coût	Non défini
Conditions générales de financement	Non défini

Titre de l'action / du projet	41) Aménagement du pont de Nogent-sur-Marne
Description du projet	<p><i>Le contexte de l'opération</i></p> <p>Le pont de Nogent est un franchissement routier situé à cheval sur les villes de Nogent-sur-Marne et de Champigny-sur-Marne. Il est formé d'un pont métallique à cinq voies franchissant la Marne et d'un pont en béton à sept voies franchissant l'autoroute A4, appelé pont du diffuseur. Il assure plusieurs fonctions : le passage de la circulation locale (flux entre les deux villes...), un rôle d'échangeur entre la RN486 et l'autoroute A4 (échangeur en losange permettant l'intégralité des mouvements) et un rôle d'échangeur entre l'A86 Nord et l'A4 en direction de la province. Compte tenu de l'importance du trafic entre l'A86 Nord et l'A4 en direction de la province, la circulation est inversée sur le pont du diffuseur (circulation à l'indonésienne).</p> <p>Fréquenté par plus de 80 000 véhicules par jour, le pont de Nogent n'assure plus de manière satisfaisante ses différentes fonctions et constitue le plus important point noir de l'Est parisien en matière de circulation routière. La circulation locale est en particulier paralysée par les échanges autoroutiers. Cette dégradation de la circulation automobile impacte le bon fonctionnement du réseau de transports en commun (bus 116 et 317) et génère une coupure pour les mobilités actives (piétons et cyclistes) en raison de l'aménagement non sécurisé du franchissement. Plus largement, la densité de circulation et le niveau d'engorgement génèrent, pour les riverains, un environnement dégradé notamment par des niveaux sonores élevés.</p> <p>Compte tenu de ces difficultés, la Direction des Routes d'Ile-de-France a élaboré un projet de réaménagement du pont de Nogent dont les objectifs sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'amélioration de l'insertion du pont de Nogent dans le site des bords de Marne, la réduction des nuisances et l'amélioration de la qualité de vie des populations ; - l'amélioration des mobilités locales ; - l'amélioration des circulations de transit entre les autoroutes A86 Nord et A4 en direction de la province. <p>Ce projet s'apparente donc davantage à une opération de requalification qu'à un aménagement permettant une augmentation de capacité pour les trafics régionaux.</p> <p><i>Les principales caractéristiques du projet</i></p> <p>Le projet d'aménagement du pont de Nogent consiste notamment à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - supprimer la circulation à l'indonésienne sur le pont franchissant l'A4 ; - aménager la bretelle de sortie de l'A4 vers la province, avec la suppression d'une voie, la création d'un giratoire, et la requalification de la fin de la bretelle en boulevard urbain ; - supprimer le tourne-à-gauche pour les usagers de l'A86 Nord

	 <p>rejoignant l'A4 province et rétablir ce mouvement par la création d'une bretelle en boucle dans le quart Sud-Ouest de l'échangeur ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - supprimer l'actuelle bretelle d'accès à l'A4 Paris et rétablir ce mouvement par le Sud via un nouveau franchissement de l'A4 à l'Ouest du pont ; - créer un cheminement piétons-cycles continu entre Nogent-sur-Marne et le parc du Tremblay empruntant une nouvelle passerelle longeant le pont de Nogent ; - réaliser des écrans antibruit le long de l'A4 et du boulevard Albert 1^{er} à Nogent-sur-Marne ; - remettre aux normes l'assainissement de l'autoroute A4.
<p>Eléments environnementaux à prendre en considération</p>	<p>Pris en compte dans de cadre de l'étude d'impacts</p>
<p>Réponse aux objectifs du CDT</p>	<p>Le réaménagement du pont de Nogent-sur-Marne s'inscrit dans plusieurs objectifs du CDT Boucles de la Marne :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Renforcer l'accessibilité des Boucles de la Marne à l'échelle locale et à l'échelle métropolitaine, tous modes confondus : <ul style="list-style-type: none"> ▪ par la mise en place d'une meilleure hiérarchisation du réseau routier en articulant mieux réseau principal et réseau complémentaire ; ▪ par la définition d'un projet intégrant la circulation automobile, le réseau TC et les circulations douces ; ▪ Valoriser le patrimoine naturel et paysager et préserver la qualité de vie sur le territoire : <ul style="list-style-type: none"> ▪ par la suppression d'une coupure urbaine entre les deux villes ; ▪ par la réalisation d'aménagements annexes (écrans antibruit, système d'assainissement...) permettant la meilleure intégration de l'infrastructure au sein du territoire.

Porteurs du Projet	État (DRIEA – DiRIF)
Partenaires de la mise en œuvre	État (DRIEA – DiRIF) – Région Ile-de-France – Conseil général du Val-de-Marne – Collectivités
Emplacement / périmètre envisagé	
Phasage proposé	<p>Le dossier d'enquête publique a été finalisé à la fin de l'année 2012. L'avis de l'Autorité environnementale a été rendu en février 2013. L'enquête d'utilité publique est prévue en septembre 2013, les travaux devant se dérouler de 2016 à 2018.</p>
Évaluation du coût	<p>Le projet de réaménagement du pont de Nogent est estimé à 45 millions d'euros TTC au stade de l'avant-projet sommaire. La clef de répartition pour le financement du projet sera discutée au terme de l'enquête publique.</p>

Titre de l'action / du projet	42) Développement des mobilités innovantes
Description du projet	<p>Pour accompagner l'inscription du CDT dans la filière de l'écomobilité, l'objectif est de favoriser les pratiques de mobilités « durables » à l'échelle du CDT et en particulier des emprises de la VDO.</p> <p>Cela passe par des transports en commun performants, mais également par l'offre de « nouveaux services à la mobilité », tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • information sur les déplacements tous modes • aide à la réalisation de plans de déplacement d'entreprise et inter-entreprises (PDE et PDIE) • actions de sensibilisation, de formation, de communication • aide à la réalisation de plans de déplacement d'établissement scolaire (PDES) • « mobilités solidaires » : offrir des solutions de mobilités pour permettre le retour vers l'emploi de personnes en situation d'exclusion (aide au permis, prêt de véhicules...) • Location de vélos à assistance électrique • Atelier de réparation de vélos (avec une dimension « insertion ») • Plate-forme de co-voiturage • Service de vélos en libre service • Gestion de parcs de stationnement vélo sécurisés • ... <p>Ces services pourraient être groupés au sein d'une « agence de la mobilité ». Une étude spécifique sera nécessaire pour définir précisément les services qui pourraient être offerts et le statut de la structure porteuse.</p> <p>L'article 57 de la Loi Grenelle 2 indique que les Communes ou leur EPCI peuvent, en cas d'offre privée insuffisante, créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou mettre en place un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ». En fonction du développement ou non d'une offre privée, l'agence de la mobilité pourrait participer au déploiement de bornes de chargement électrique ou au déploiement de système de location courte durée de type « Autolib ».</p> <p>Cette structure pourrait s'intégrer dans un bâtiment innovant rassemblant un centre de remisage bus et un programme de logements</p>
Réponse aux objectifs du	Accompagnement de la filière « écomobilités »

CDT		
Porteur du Projet	CAHVM	
Partenaires de la mise en œuvre	A définir : Communes, CG94, Conseil Régional, STIF	
Emplacement / périmètre envisagé	Secteur "Entrées de villes" VDO/RD4	
Phasage proposé	2013-2014	Etudes préalables/choix de la structure
	2015-2016	Implantation de la structure de soutien à l'écomobilité dans un bâtiment intégrant un centre de remisage des bus et du logement
Evaluation du coût	Non connu	
Conditions générales de financement	Action subventionnable par la Région Île-de-France : « politique régionale d'écomobilités » et « politique régionale en faveur de l'innovation et des actions pilotes »	

V) Environnement et animation

Titre de l'action / du projet	43) Constitution du groupe-projet culture des Boucles de la Marne
Description du projet	<p>Le groupe projet culture des Boucles de la Marne réunit les personnes ressources du territoire en matière de culture, de loisir, et de tourisme. Les missions du groupe-projet culture sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser le fonctionnement en réseau des acteurs de la culture et du loisir, et de leurs équipements - Coordonner l'offre culturelle sur le territoire du CDT et la valoriser - Favoriser les retombées économiques locales des activités culturelles et de loisir <p>Le groupe-projet culture mettra en place les actions suivantes</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réaliser un état des lieux et un diagnostic de l'offre culturelle et de loisir sur le territoire - Participer activement, avec la Société du Grand Paris, au volet culturel de l'édification des deux nouvelles gares de la ligne 15 du Grand Paris Express - Etudier l'opportunité de mettre une médiation artistique et culturelle lors des nouveaux aménagements (en lien avec les promenades urbaines) - Ouvrir une réflexion sur la valorisation de la Marne, identité du territoire : Patrimoine et pratiques touristique, sportive et de loisir.
Réponse aux objectifs du CDT	<ul style="list-style-type: none"> - Révéler le patrimoine historique et culturel - Coordonner la promotion touristique - Meilleure identification du territoire de projets des Boucles de la Marne à l'échelle du Grand Paris - Priorité donnée au développement économique
Actions liées	<p>Action du comité départemental du tourisme</p> <p>Appels à projets de la DRAC Ile-de-France</p>
Porteur du	Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Chennevières-

Projet	sur-Marne, la communauté d'agglomération du Haut-Val-de-Marne et le Conseil général du Val-de-Marne
Partenaires de la mise en œuvre	DRAC Ile de France Comité départemental du tourisme ACTEP Office de Tourisme de Champigny-sur-Marne
Emplacement / périmètre envisagé	Périmètre du CDT et extension possible de la démarche aux autres territoires concernés par la Marne
Phasage proposé	Calendrier d'ensemble à définir Le groupe projet culture se réunira en septembre pour partager un état des lieux de l'offre culturelle sur l'ensemble du territoire
Evaluation du coût	NP
Conditions générales de financement	NP

A) Equipements culturels et sportifs

Titre de l'action / du projet	44) Projet Daguerre
Description du projet	<p>Développement d'un pôle touristique, culturel et économique autour des inventions de Louis Daguerre,</p> <p>En créant différents pôles au sein de la propriété Daguerre acquise par la commune de Bry-sur-Marne en 2010, le projet doit permettre la mise en valeur des inventions scientifiques de Louis Daguerre.</p> <p>Les pôles seront :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le musée Adrien Mentienne, musée de France, des lieux d'expositions temporaires • Un atelier photographique destiné à initier et former aux techniques photographiques historiques • Un laboratoire de restauration de photographies anciennes destiné aux particuliers et géré par des professionnels ayant l'agrément de l'Etat. <p>Cette propriété sera également un lieu de formation et de recherche sur la question de la conservation des images et données numériques en lien avec l'INA. Il comprendra un incubateur pour des porteurs de projets économiques dans ce domaine.</p> <p>Cet incubateur sera le premier lieu d'un parcours résidentiel de nouvelles entreprises susceptibles par la suite de rejoindre la ZAC des Fontaines Giroux où l'INA est implanté.</p>
Réponse aux objectifs du CDT	<p>Participe à la mise en place de lieu touristique et culturel phare à l'échelle métropolitaine</p> <p>En lien avec le développement économique et stratégique de la ZAC des Fontaines Giroux et du pôle archivage autour de l'Ina.</p>
Porteur du Projet	Ville de Bry-sur-Marne, Comité départemental du Tourisme, Région Ile-de-France (CRT)
Partenaires de la mise en œuvre	Au niveau touristique et culturel : Conseil général du Val-de-Marne, Région Ile-de-France, Ministère de la Culture, Mécènes privés, Partenaires internationaux dans la domaine de la Photographie, Ina, Offices de tourisme de Bry-sur-Marne et Champigny-sur-Marne

Emplacement / périmètre envisagé	Propriété Daguerre (Centre Ville de Bry-sur-Marne) Zac des Fontaines Giroux pour l'essaimage économique
Phasage proposé	En attente de validation
Evaluation du coût	En attente de validation
Conditions générales de financement	En cours de réflexion

Titre de l'action / du projet	45) Extension du musée de la résistance, musée de France
Description du projet	<p>La collection actuelle du Musée de la Résistance Nationale constitue un témoignage considérable de la résistance au plan national et particulièrement au niveau régional. Le musée de la Résistance nationale est une fédération d'associations dont le musée, situé à Champigny-sur-Marne, constitue la tête de réseau. La valorisation de cette collection exceptionnelle de plus de 500 000 pièces sur la Résistance intérieure française (objets, archives...) constitue un point d'appui important pour le travail de mémoire, l'action éducative, culturelle et de recherche historique dans toute la région.</p> <p>Afin de trouver de nouvelles formes de mise en valeur de son fonds et d'accueillir un public toujours plus large et renouvelé, le Musée doit s'agrandir.</p> <p>Le terrain actuel ne permettant pas l'agrandissement du musée, la construction d'une extension s'impose sur un autre site et ainsi, le Musée serait structuré en deux pôles :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un pôle de conservation et de recherche autour de la collection nationale - Un pôle grand public présentant des collections nationales sur la 2ème Guerre Mondiale en valorisant la Résistance en Ile de France. <p>La gare de Champigny-Centre pourra contribuer à signaler sa présence en favorisant sa visibilité et sa reconnaissance par une action au plus près des publics.</p> <p>Le projet consiste à construire l'extension grand public sur le site de la Z.A.C. des Bords de Marne à Champigny-sur-Marne, sur un terrain mis à disposition par le CG94.</p> <p>Il offrirait de nouvelles possibilités en bord de Marne, au centre de la ville et dans un quartier que les habitants traversent et fréquentent. C'est donc un objectif d'implantation clairement orienté vers un rapprochement des flux de visiteurs avec une accessibilité renforcée. Les perspectives de desserte proche par la future ligne du Grand Paris Express devraient encore densifier les flux et rendre ce futur quartier très attractif.</p> <p>Cette extension se trouvera dans une zone urbaine centrale, permettant une plus grande interaction avec les équipements présents sur le territoire. Par exemple, la présence du Centre départemental de documentation pédagogique à 200m pourra permettre d'envisager un partenariat resserré autour de publics communs, scolaires et enseignants, avec une</p>

	<p>mutualisation des espaces comme l'amphithéâtre du CDDP.</p> <p>Cette gare favorisera les allers et venues des Campinois qui sont nombreux à travailler hors de la ville. Elle rend aussi possible les visites des Franciliens ainsi que des touristes français et internationaux. Elle allie ainsi une logique de déplacements quotidiens à une dimension touristique.</p> <p>Au sein de ce nouvel environnement, le Musée pourra conforter une assise métropolitaine, légitime au regard de son fonds.</p>
Eléments environnementaux à prendre en considération	<p>Le projet se situe sur le secteur de la ZAC des Bords de Marne sur une zone à risque d'inondation</p> <p>Valoriser les bords de Marne dans sa continuité hydro-écologique.</p>
Réponse aux objectifs du CDT	Valoriser le patrimoine naturel culturel et paysager, renforcer les continuités écologiques et préserver la qualité de vie caractéristique du territoire des Boucles de la Marne
Porteur du Projet	Musée de la Résistance Nationale
Partenaires de la mise en œuvre	Ville de Champigny-sur-Marne, Conseil général du Val-de-Marne, SGP
Emplacement / périmètre envisagé	<p>Le projet consiste à construire l'extension grand public sur le site de la Z.A.C. des Bords de Marne à Champigny-sur-Marne</p> <p>Cette extension sera conçue en lien avec la nouvelle station de Champigny-Centre du métro Grand Paris Express, qui pourrait constituer une gare dite d'appel vers le Musée.</p>
Phasage proposé	<p>2013 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Finalisation du projet scientifique et culturel, soumis à validation de la DRAC - Inscription du projet au CPER - Etudes de viabilisation du terrain portées par le Département, propriétaire du terrain. <p>2014 – 2015 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etudes techniques MO : APS, APD, Projet, Dossier DCE - 2015 - 2016 - - Réalisation de l'opération
Evaluation du coût	Les études déjà réalisées ont estimé le projet à 6 450 000 € TTC. Ce coût sera à affiner dans le cadre des prochaines études.
Conditions générales de financement	<p>Au delà de la Ville et du Département, le financement de ce projet a été discuté avec la Région Ile de France, qui s'est engagée à financer 20 % du projet.</p> <p>Une demande d'inscription au CPER a été faite et un fond de dotation</p>

	ouvert.
--	---------

Titre de l'action / du projet	46) Observatoire de la Biodiversité sur l'esplanade Bazin
Description du projet	Projet de création d'un observatoire de la biodiversité en milieu urbain sur le site de l'esplanade Bazin, couverture de l'autoroute A4 (espace dédié à la recherche, lieu d'expérimentation et d'observation : espace pédagogique à destination des écoles et de la population, installation de ruches, revalorisation du chemin de grande randonnée...)
Eléments environnementaux à prendre en considération	Enjeu pédagogique fort en matière de biodiversité et de valorisation de la flore et de la faune locale.
Réponse aux objectifs du CDT	Contribution à la création de la trame verte et bleue régionale, maintien des continuités écologiques et de la biodiversité de territoires pour les générations futures, création d'espaces de respiration en milieu urbain
Porteur du Projet	Ville de Champigny-sur-Marne
Partenaires de la mise en œuvre	Partenaires potentiels du projet : Conseil Régional, Natureparif, Vigienature, SGP ...
Emplacement / périmètre envisagé	
Phasage proposé	Etude de maîtrise d'œuvre en 2013, travaux en 2014-2015
Evaluation du coût	Le projet global de réaménagement de l'esplanade, maîtrise d'œuvre comprise, s'élève à 820 000€ HT, dont une partie encore non arrêtée sera consacrée au volet biodiversité (étude en cours).
Conditions générales de financement	Le Conseil Régional est susceptible de subventionner partiellement le projet au titre de la biodiversité.

Titre de l'action / du projet	47) Création d'un équipement sportif aquatique de dimension intercommunale
Description du projet	<p>La piscine des Bordes est un équipement communautaire situé à proximité du secteur d'habitat du Bois l'Abbé, implantée sur une vaste parcelle de 11,4ha. Datant de 1968, cet équipement, considéré à l'époque comme un équipement de « prestige », est aujourd'hui vieillissant.</p> <p>De plus, l'offre existante sur le territoire est aujourd'hui insuffisante pour mettre en œuvre les recommandations de l'Education Nationale en matière d'enseignement de la natation de façon satisfaisante et pour permettre l'accueil du public de manière tant quantitative que qualitative.</p> <p>D'autres équipements, dans le quartier du Bois l'Abbé, sont aujourd'hui obsolètes, ne permettant plus d'offrir aux habitants du quartier une offre satisfaisante.</p> <p>Il est donc envisagé de reconstruire un nouvel équipement aquatique sur le site des Bordes, accompagné de 2 terrains de grands jeux en pelouse synthétique et d'une halle sportive. Ce nouvel équipement, porté par la CAHVM, pourrait avoir une dimension intercommunale forte, à l'échelle du CDT.</p>
Réponse aux objectifs du CDT	Améliorer le dialogue entre les quartiers et développer la qualité du cadre de vie
Actions liées	ANRU2 Bois l'Abbé
Porteur du Projet	CAHVM
Partenaires de la mise en œuvre	Chennevières-sur-Marne, Champigny-sur-Marne
Emplacement / périmètre envisagé	Plaine des Bordes à Champigny-sur-Marne
Phasage proposé	À définir
Evaluation du coût	À définir
Conditions générales de financement	À définir

B) Valorisation du paysage

Titre de l'action / du projet	48) Parc départemental du Plateau
Description du projet	<p>Le contexte urbain à proximité du parc est en pleine mutation. Plusieurs projets d'aménagement à venir vont impacter le fonctionnement de ce parc (Altival, Grand Paris express, urbanisation sur l'axe de l'ex VDO...). Ces évolutions urbaines invitent à réinterroger le fonctionnement du parc et ses aménagements. Il a ainsi été proposé d'engager un programme de réhabilitation plus conséquent selon un programme pluriannuel de 5 ans en vue de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • assurer le fonctionnement du parc pendant la phase chantier du SMR de Champigny-sur-Marne : l'emprise concernée est d'environ 1,65 ha mais c'est l'ensemble de cette tranche de parc qui sera impactée dans son fonctionnement pendant plusieurs années, notamment avec la suppression d'une aire de jeux et la condamnation de plusieurs entrées (déplacement d'une aire de jeu, réparation de la passerelle à envisager...) • assurer la remise en état du parc suite à la phase chantier du SMR de Champigny-sur-Marne : la SGP prévoit la remise en place des terres jusqu'au niveau de l'ancien terrain naturel, ainsi qu'une contribution au futur projet paysager dont le montant fera l'objet d'échanges entre la SGP et le CG. • prendre en compte le projet Altival et les projets d'urbanisation à venir le long de l'ex-VDO : viser une amélioration de l'accessibilité du parc et de son rayonnement en direction des usagers des secteurs d'habitat et des usagers des secteurs d'activités économiques (création de nouvelles entrées de parc,...) • poursuivre les réaménagements visant à améliorer la qualité du parc : aires de jeu, collections de bambous, belvédère, allées... • poursuivre les actions de sécurisation du parc : des problèmes de sécurité se posent dans le parc du Plateau, notamment au regard de l'intrusion de véhicules motorisés dangereux pour les usagers. Ce parc est cependant difficile à sécuriser contre l'intrusion des deux-roues car il est largement ouvert.
Eléments environnementaux à prendre en considération	Le risque inhérent aux périodes de travaux pourra être compensé par une valorisation écologique des espaces végétalisés et le développement

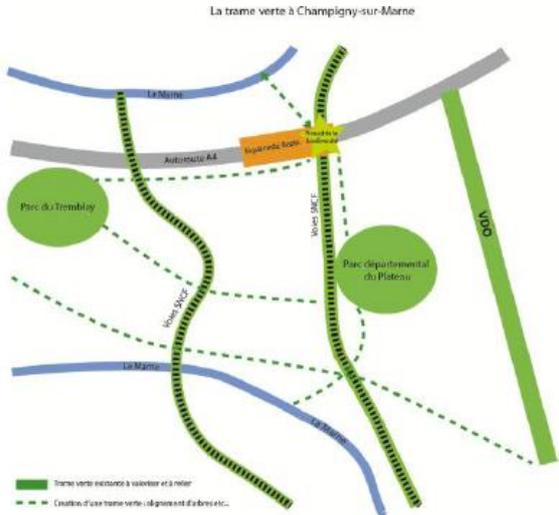
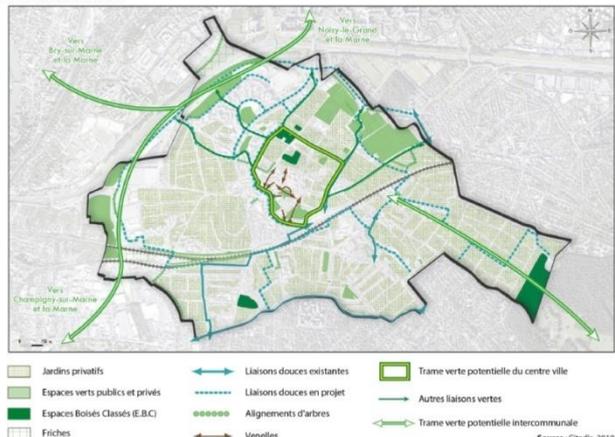
	des noyaux de biodiversité en cohérence avec l'accueil du public.																					
Réponse aux objectifs du CDT	Développer et préserver les espaces verts et naturels du territoire																					
Porteur du Projet	Conseil général du Val-de-Marne																					
Partenaires de la mise en œuvre	SGP																					
Emplacement / périmètre envisagé	Champigny-sur-Marne. Il est situé au cœur de la ville, sur une surface de 18,7 ha.																					
Phasage proposé	<u>Calendrier prévisionnel et coûts détaillés du projet :</u>																					
Evaluation du coût	Opérations programmées :																					
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Années</th> <th>Opérations envisagées</th> <th>Montants</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2013</td> <td>Amélioration 2ème tranche (aire de jeux, bassins...)</td> <td>300 000,00 €</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>Amélioration 3ème tranche (belvédère, passerelle)</td> <td>360 000,00 €</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>Amélioration liaison tranches 1, 2 et 3</td> <td>200 000,00 €</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>Jardins de bambou</td> <td>400 000,00 €</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>Entrées</td> <td>280 000,00 €</td> </tr> <tr> <td colspan="2">soit un total de.....</td> <td>1 540 000,00 €</td> </tr> </tbody> </table>	Années	Opérations envisagées	Montants	2013	Amélioration 2ème tranche (aire de jeux, bassins...)	300 000,00 €	2014	Amélioration 3ème tranche (belvédère, passerelle)	360 000,00 €	2015	Amélioration liaison tranches 1, 2 et 3	200 000,00 €	2016	Jardins de bambou	400 000,00 €	2017	Entrées	280 000,00 €	soit un total de.....		1 540 000,00 €
	Années	Opérations envisagées	Montants																			
	2013	Amélioration 2ème tranche (aire de jeux, bassins...)	300 000,00 €																			
	2014	Amélioration 3ème tranche (belvédère, passerelle)	360 000,00 €																			
	2015	Amélioration liaison tranches 1, 2 et 3	200 000,00 €																			
2016	Jardins de bambou	400 000,00 €																				
2017	Entrées	280 000,00 €																				
soit un total de.....		1 540 000,00 €																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Opérations envisagées</th> <th>Montants minimum estimés</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Réfection de la passerelle</td> <td>181 000,00 €</td> </tr> <tr> <td>Remise en état du parc suite au chantier SMR</td> <td>2 000 000,00 €</td> </tr> </tbody> </table>	Opérations envisagées	Montants minimum estimés	Réfection de la passerelle	181 000,00 €	Remise en état du parc suite au chantier SMR	2 000 000,00 €																
Opérations envisagées	Montants minimum estimés																					
Réfection de la passerelle	181 000,00 €																					
Remise en état du parc suite au chantier SMR	2 000 000,00 €																					
Conditions générales de financement	Financement de la remise en état du parc suite aux travaux du SMR par la SGP (à confirmer, en cours de négociation).																					

Titre de l'action / du projet	<p align="center">49) Valorisation paysagère et naturelle par la création d'une liaison verte sur les emprises de l'ex VDO.</p>
<p align="center">Description du projet</p>	<p>Localisation / Contexte</p> <p>La levée des 100 ha d'emprises, réservées au bénéfice de l'Etat depuis de nombreuses années en vue de la réalisation du projet autoroutier de la Voie de desserte orientale (VDO), représente dans le contexte urbain dense de la première couronne parisienne, une opportunité exceptionnelle pour la réalisation de multiples projets afin de répondre à plusieurs enjeux de territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - désenclaver et desservir le territoire par une liaison Nord/Sud, par moyen de projets de transports comme Altival (TCSP) ; - développer l'urbanisation (programmes de logements, zone d'activités économiques...); - renforcer la trame paysagère et naturelle et l'offre en espaces verts du secteur. <p>Le Plan vert départemental, adopté en 2006, a souligné l'opportunité d'étudier la création d'une coulée verte sur ces emprises de l'ex-VDO. Cette continuité verte, inscrite au SDRIF 2008, a été de nouveau inscrite dans le projet de SDRIF adopté par le Conseil régional le 18 octobre 2013.</p> <p>Objectifs de la trame verte.</p> <p>1. Contribuer à développer une image de qualité pour le territoire</p> <p>L'aménagement des emprises doit assurer un travail de suture, en développant les liens transversaux, à travers les liaisons vertes paysagères s'étirant vers les parcs, la Marne, les centralités et les zones d'habitat peu pourvues en espaces verts, constituant ainsi une trame verte irriguant le territoire.</p> <p>La conception d'un axe structurant de qualité comme peut l'être une avenue urbaine associée à une liaison verte et aux espaces publics majeurs des projets urbains devra permettre d'opérer un réel « retournement du tissu urbain ». La visibilité du territoire ainsi que son image pourront en être profondément transformés.</p> <p>2. Ouvrir les quartiers sur leur environnement naturel et répondre aux besoins d'espaces ouverts dans le tissu urbain</p> <p>La réalisation d'une trame verte participera à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>désenclaver les quartiers</i> en créant un nouvel axe de liaisons douces à

	<p>forte valeur paysagère et en favorisant les liaisons transversales, les relations locales. Nous constatons des lacunes dans la continuité nord-sud sur le plateau de Chennevières-sur-Marne, de Bry-sur-Marne à Sucy-en-Brie. Les emprises VDO sont une opportunité pour établir cette liaison.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>développer l'accessibilité aux espaces naturels et protéger ceux-ci</i>, véritables lieux de ressourcement et de contact avec la nature, - <i>développer des circulations douces en lien avec l'avenue urbaine</i> - <i>réduire les zones de carence en espaces verts ou naturels</i>. C'est un enjeu fort du projet urbain notamment dans les secteurs denses en habitat. <p>3. S'inscrire dans la Trame verte et bleue départementale</p> <p>La réalisation de la trame verte VDO peut être mise en perspective à l'échelle départementale où elle constitue un maillon d'une boucle verte au sein du tissu urbain dense du Val-de-Marne, allant de la Vallée de la Bièvre à la Boucle du Perreux, en passant par la Seine, le Parc Interdépartemental des Sports de Choisy et le site du Bec de canard (à Sucy-en-Brie), et trouve des prolongements vers les départements voisins. La création et le maintien de cette continuité est un enjeu majeur pour le Département, dans le cadre de la constitution d'une trame verte et bleue forte.</p> <p><u>Il s'agit dans un premier temps d'étudier la faisabilité de ce projet de liaison verte sur les emprises de l'ex-VDO en articulation avec l'ensemble des projets d'aménagement urbain et de transports à l'étude sur ce secteur.</u></p> <p>L'objectif de cette étude est de pouvoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • définir des emprises qui pourront être réservées à ce projet de liaison verte et identifier les maîtres d'ouvrages potentiels. • programmer, phaser et chiffrer sa réalisation.
Réponse aux objectifs du CDT	Développer et préserver les espaces verts et naturels du territoire
Porteur du Projet	Co-pilotage par les partenaires du CDT
Partenaires de la mise en œuvre	Champigny sur Marne, Villiers sur Marne, Chennevières sur Marne
Emplacement / périmètre envisagé	Champigny-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne
Phasage proposé	Non défini

Evaluation du coût	Non défini
Conditions générales de financement	Cofinancement par les partenaires du CDT

Titre de l'action / du projet	50) Création d'une trame verte territoriale
Description du projet	<p>Le but est de créer une trame verte sur tout le territoire des Boucles de la Marne en reliant les trames vertes communales.</p> <p>Sur Champigny-sur-Marne, plusieurs réservoirs de biodiversité existent au sein de la commune : la Marne, le Parc du Tremblay, le Parc du Plateau, les talus des voies SNCF, la VDO (voie de desserte orientale) et les talus de l'autoroute A4. L'objectif est de relier ces espaces à travers une trame verte sur l'ensemble du territoire. La création de liaison verte entre la Marne au nord et la Marne au sud et le long de la VDO font partis du programme.</p> <p>A Chennevières-sur-Marne : espaces boisés du Fort éventuellement à ouvrir (étude en cours dans le cadre de l'étude entrées de villes). Le parc de la plaine des Bordes, les coteaux et la Marne seront intégrés dans la trame verte et bleue de la Commune.</p> <p>Afin de créer des liaisons entre les quartiers résidentiels et les parcs de la Ville de Villiers-sur-Marne, une trame verte est instituée dans le PLU.</p> <p>Outre le projet de trame verte intercommunal permettant de relier les espaces naturels ou semi naturels sur l'axe de la VDO, il est possible d'identifier d'autres corridors écologiques sur l'ensemble du territoire communal. La présence de la ZNIEFF de type II du Bois St Martin et du Bois de Celie, l'existence de multiples parcs et jardins publics ou encore les nombreux jardins privatifs constituent autant de réservoirs de biodiversité. Sur les 430 ha de la commune, 87 sont dédiés aux espaces verts.</p> <p>Afin d'identifier l'imbrication possible entre les différents espaces verts, un travail de terrain et de hiérarchisation de la couverture végétale a été réalisé à Villiers-sur-Marne. Un certain nombre de tracés préférentiels ont pu ainsi être identifiés. Pour parvenir aux objectifs, certains jardins privatifs ont ainsi été préservés de l'urbanisation, sous la forme d'inscriptions graphiques au PLU de Villiers-sur-Marne. En plus des Espaces boisés classés, le PLU distingue ainsi les secteurs parcs, secteurs jardin et espaces paysagers prévus par le code de l'urbanisme.</p> <p>Outre le fait de maintenir les corridors écologiques existants, cette mesure favorise la gestion des eaux pluviales.</p>
Réponse aux objectifs du CDT	Valoriser le patrimoine naturel culturel et paysager et préserver la qualité de vie caractéristique du territoire des Boucles de la Marne.
Porteur du Projet	Les 4 villes (Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne), le Conseil général
Partenaires de la mise en	Région Ile de France

œuvre	
<p style="text-align: center;">Emplacement / périmètre envisagé</p>	<p>Traversée de l'ensemble du territoire.</p> <p>Ci contre la trame verte campinoise</p>  <p style="text-align: right;">Ci contre la trame verte villériaine.</p> 
	<p>Phasage proposé</p> <p>A déterminer</p>
	<p>Evaluation du coût</p> <p>A déterminer</p>
<p>Conditions générales de financement</p>	<p>Chaque Commune dans le cadre de ses opérations d'aménagement.</p>

C) Environnement

Titre de l'action / du projet	51) Aménagement du Bassin Versant du Ru de la Lande				
Description du projet	<p>Programme de construction d'une chaîne de bassins de rétention (volume total 50°000 m3 environ, répartis sur 3 sites de ce bassin versant de 2000 ha) alimentant une station de dépollution des eaux pluviales. Utilisation d'un bassin pour lutter contre les inondations. Gestion centralisée de la chaîne de bassins et de la dépollution des eaux pluviales. Renforcement de la protection du bas de Champigny-sur-Marne contre les crues de Marne par une station de crue redimensionnée pour cela.</p> <p>Ce programme a pour ambition d'abattre la pollution déversée au milieu naturel via les eaux pluviales. Réduire le risque d'inondation par ruissellement urbain et par les crues de Marne. Il s'inscrit dans le schéma directeur d'assainissement du SIAAP pour 2007-2021.</p>				
Eléments environnementaux à prendre en considération	<p>Cet aménagement contribue à la prévention des inondations par ruissellement urbain et par les crues de la Marne. Il participe également à la dépollution des eaux pluviales dans un objectif de préservation du milieu naturel.</p> <p>Intérêt de création de zones humides en forte régression.</p>				
Réponse aux objectifs du CDT	Prendre en compte le risque d'inondation				
Porteur du Projet	CG94.				
Partenaires de la mise en œuvre	Non défini				
Emplacement / périmètre envisagé	<p>Les 3 sites retenus sont pour deux d'entre eux des friches industrielles (l'une à équiper située en Bord de Marne à Champigny-sur-Marne, l'autre aménagée en 2009 sur le site de la Laiterie à Villiers-sur-Marne) Pour le dernier, il se situe dans l'entre-deux ferroviaire sur la commune de Villiers-sur-Marne.</p>				
Phasage proposé	Echéance 2020				
	Phases *	Durée (en mois)	Démarrage des travaux	Montant (en M€ HT)	Finalisation des travaux
	Laiterie	24	2007	25	2009 ; en service
Station anti-crue	24	2009	10	2011 ; en service	

	Bonne Eau	24	2014	23	Etudes opérationnelles en cours
	SDEP	36	2016	38,8	Etudes opérationnelles en cours
	Liaison Lénine SDEP	18	2019	4,2	APS
	Ouvrages annexes	12	2019	2	APS
	La réalisation du SMR dans le cadre du GPE nécessite la mise en service du bassin de la Bonne Eau à l'horizon 2016 : cela implique donc sa réalisation préalablement à celle de la SDEP.				
Evaluation du coût	coût global estimé : 100 M€ H.T.				
Conditions générales de financement	<p>Un cofinancement est acté avec le SIAAP pour la réalisation de la SDEP (50%).</p> <p>Un financement de l'Agence de l'Eau Seine Normandie et de la Région de l'ordre de 10% est attendu, même si pour cette dernière, cela est plus hypothétique.</p>				

Titre de l'action / du projet	52) Promouvoir le patrimoine naturel des Boucles de la Marne
Description du projet	<p>Aujourd'hui, nous constatons la seule promotion du patrimoine naturel des îles de la Marne alors que le territoire des boucles de la Marne regorge d'atouts à valoriser.</p> <p>La vallée de la Marne constitue avec d'autres espaces, notamment forestiers, l'un des principaux réservoirs de biodiversité et de poumon vert pour les habitants. Comme l'expose le Plan Vert départemental (2006-2016), un enjeu réel existe sur l'ensemble des boucles. La Marne, continuité majeure du territoire et support de cadre de vie, relie d'amont en aval des chapelets d'îles et d'îlots, en passant par une des ultimes zones riveraines naturelles, le Bec de Canard.</p> <p>Au regard des préoccupations actuelles, il s'agirait donc d'étendre les réflexions menées sur une portion du territoire, à tout ou partie des boucles de la Marne. L'action à mener pourrait donc consister, dans un premier temps, dans la réalisation d'une étude globale, avec pour objectif de rechercher les outils adaptés à la préservation et la valorisation du site.</p>
Éléments environnementaux à prendre en considération	Très forte opportunité d'une trame bleue qualitative à l'échelle de ce territoire en connexion avec les zones Natura 2000 amont et intérêt pédagogique.
Réponse aux objectifs du CDT	Renforcer la visibilité et l'attractivité du territoire
Porteur du Projet	Conseil général du Val-de-Marne
Partenaires de la mise en œuvre	Selon les opérations envisagées, notamment de réhabilitation des berges, la Région Ile-de-France et l'Agence de l'Eau peuvent être sollicitées, notamment dans le cadre du contrat Marne.
Emplacement / périmètre envisagé	La Marne
Phasage proposé	Le calendrier et le budget concernant l'étude sur les Boucles de la Marne restent à définir.
Evaluation du coût	Le calendrier et le budget concernant l'étude sur les Boucles de la Marne restent à définir.
Conditions générales de	- Selon les opérations envisagées, notamment de réhabilitation des

financement	berges, la Région Ile-de-France et l'Agence de l'Eau peuvent être sollicitées, notamment dans le cadre du contrat Marne, <ul style="list-style-type: none">- Le calendrier et le budget concernant l'étude sur les Boucles de la Marne restent à définir.
--------------------	--

Titre IV Conditions de mise en œuvre du CDT Boucle de la Marne

La mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation d'un document de planification sur 15 ans est peu commune. Si le contrat de développement territorial formalise les grandes orientations stratégiques et identifie les principaux projets qui permettent de répondre aux objectifs, il constitue aussi le support d'un processus de travail dont la dynamique doit pouvoir se poursuivre au-delà de la validation initiale du document.

Le dispositif de suivi du CDT s'attachera aussi, au-delà d'indicateurs mesurant sa mise en œuvre, à donner une lecture des évolutions du territoire au regard des objectifs du projet. Il s'agit ainsi de garantir la progressivité de la démarche au travers d'une instance rassemblant régulièrement les signataires.

Pour les Boucles de la Marne, trois grands enjeux de développement ont été identifiés (cf. titre I) :

- un enjeu économique et social de rééquilibrage emploi/habitat, à la fois global et au niveau de la répartition territoriale,
- un enjeu de positionnement stratégique dans le cluster de la ville durable,
- un enjeu d'image et d'identité commune du territoire.

Les objectifs et projets du CDT (titres II et III) visent à répondre à ces grands enjeux de diverses manières :

- stimuler le développement économique pour augmenter les emplois du territoire, faciliter l'accès des habitants aux emplois du territoire (transports, formations),
- repenser la répartition géographique des fonctions,
- s'inscrire dans une logique de complémentarité avec les territoires du cluster en participant à la production d'une ville plus durable, porteuse d'une nouvelle urbanité,
- révéler la Marne et ses paysages pour qu'elle puisse devenir le dénominateur commun des quatre communes et qu'elle soit le support d'une offre de loisirs attractive (nature, sport, culture).

Les conditions de mise en œuvre du CDT définies au présent chapitre tiennent compte des spécificités du territoire :

- le CDT des Boucles de la Marne a la particularité de s'articuler autour d'un projet d'aménagement de grande ampleur : la reconfiguration de l'ex-VDO et de ses abords. Les opérations d'aménagement de ce secteur sont structurantes pour toutes les communes du CDT et la réussite de la mutation de cette partie du territoire est déterminante pour entraîner la stratégie globale de développement. A ce titre, il apparaît indispensable d'assurer un suivi propre de ce projet d'aménagement complexe.
- Le territoire des Boucles de la Marne s'insère dans le cluster de la ville durable appelé à se constituer autour du cœur formé par la cité Descartes. Des complémentarités et synergies sont recherchées entre les différents projets de territoire pour développer un ensemble

cohérent à l'échelle francilienne. Le Schéma de Développement Territorial (SDT) définit le cadre général pour les développements à l'échelle du cluster. La méthode de suivi et d'évaluation du CDT des Boucles de la Marne devra, dès lors, permettre de mesurer la participation du territoire à la logique d'ensemble.

I) Les outils et indicateurs de suivi du CDT : vers un observatoire territorial

Pour assurer le suivi du CDT trois types d'indicateurs seront examinés :

- ceux qui traduisent l'avancement opérationnel (temporels, physiques ou financiers),
- ceux qui permettent d'attester de l'atteinte des objectifs stratégiques, et d'observer les tendances du développement territorial,
- ceux qui relèvent de l'évaluation environnementale du présent CDT.

En ce qui concerne le suivi opérationnel, les porteurs de projets seront tenus de reporter dans un tableau de bord des indicateurs d'avancement génériques tels que : nombre de m² en études, travaux ou livrés par fonction (logement, activités, bureaux, espaces publics), % des budgets études et travaux engagés et dépensés, niveau de maîtrise foncière, nombre de logements construits ou réhabilités, nombre d'entreprises accueillies par type (taille, secteur d'activité...), planning prévisionnel et explication de l'écart par rapport au planning initial.

En ce qui concerne les indicateurs de développement territorial, il ne s'agit pas de produire des nouveaux indicateurs mais de rassembler les plus pertinents parmi ceux qui sont déjà suivis par différents acteurs. Ci-après une liste indicative :

- cartographie des emplois sur le territoire,
- qualification des emplois créés et nombre total d'emplois,
- nombre de nouveaux habitants,
- part du solde migratoire et du solde naturel dans les variations de population,
- évolution de la population stable (travaillant et résidant sur le territoire du CDT), évolution de la sociologie de cette population,
- nombre de logements créés/réhabilités,
- niveaux de services/équipements par rapport à la population,
- taux de couverture du territoire par le maillage de transports en commun,
- linéaire d'aménagements le long de la Marne,
- taux de fréquentation des sites patrimoniaux et culturels,
- promotion du territoire : démarches engagées et résultats
- etc.

A ces indicateurs s'ajouteront ceux découlant du positionnement stratégique dans le cluster de la Ville durable et définis dans le cadre de l'évaluation environnementale : émissions de GES, proportion d'énergies renouvelables, taux de rénovation énergétique du parc de logements (nombre de logements et m² tertiaires faisant l'objet d'une rénovation thermique, nombre de logements et m² tertiaires faisant l'objet d'un raccordement aux réseaux de chaleur...), labellisations des constructions neuves, part modale des TC, surface d'espaces verts par habitant, réduction des déchets, amélioration de la qualité de l'eau, etc.

L'ensemble des indicateurs de suivi (avancement opérationnel, développement territorial, respect de l'environnement) seront compilés par le comité technique dont le rôle est explicité ci-après.

II) Le comité de pilotage et les comités techniques

Le comité de pilotage qui réunit l'ensemble des signataires a un rôle central dans le dispositif de suivi du CDT. Pour qu'il soit en mesure d'assurer pleinement sa mission il s'appuiera sur des instances de préparation (comités techniques).

A) Comité de pilotage

Le comité de pilotage est une instance stratégique décisionnaire. Il analyse les indicateurs relevés par le comité technique pour vérifier l'atteinte des objectifs du titre II, passe en revue l'état d'avancement des actions et projets inscrits au titre III du CDT, propose le cas échéant des réajustements de plusieurs ordres : préconisations méthodologiques, nouvelles orientations stratégiques, plan de financement... Il est également garant de l'articulation du CDT avec le SDT du Cluster de la ville durable.

Le comité de pilotage évaluera également la pertinence :

- de lancer des études complémentaires sur certains projets,
- de mobiliser les conférences de financeurs en fonction du niveau de maturité atteint,
- d'actualiser les engagements programmatiques, calendaires et budgétaires des opérations,
- d'ouvrir de nouvelles réflexions
- d'entreprendre la modification ou la révision le Contrat de Développement Territorial.

Le comité de pilotage aura en outre la responsabilité de valider les éventuels projets d'avenants au CDT qui seront préparés par les comités techniques pour tenir compte des évolutions enregistrées.

Le comité de pilotage du CDT des Boucles de la Marne se réunira au minimum deux fois par an pendant les 5 premières années de mise en œuvre du CDT. Les communes et l'Etat sont chargés tour à tour de son organisation (convocation, saisine du comité technique pour préparer la séance, accueil et animation, rédaction du compte-rendu).

Seront représentés dans cette instance, l'Etat (Préfecture de Région Ile-de-France), les collectivités territoriales signataires du document (communes de Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne et Villiers-sur-Marne, Communauté d'agglomération du Haut Val-de-Marne, Conseil général du Val-de-Marne) ainsi que l'EPAMARNE.

Au-delà des comptes-rendus qui seront produits à l'issue des comités de pilotage et qui permettront de partager avec les autres partenaires l'état général d'avancement du CDT, un rapport d'évaluation formel sera établi tous les trois ans conformément aux dispositions prévues dans le décret n°2011-724 du 24 juin 2011. Ce rapport sera rendu public après validation par le comité de pilotage.

Il est par ailleurs prévu de réunir les membres des comités de pilotage des différents CDT du cluster de la ville durable dans le cadre de conférences territoriales annuelles. Ces dernières seront l'occasion de partager une information générale sur l'état d'avancement des différents CDT, analyser les effets cumulés des développements, creuser des thématiques qui relèvent d'une plus grande échelle comme par exemple la formation.

B) Comité technique

Le comité technique assure l'accompagnement opérationnel du CDT, et ses missions sont multiples :

- assurer un suivi opérationnel des projets du CDT qui sont actifs et rassembler les indicateurs d'avancement,
- dresser un état des réflexions sur les projets encore en gestation,
- compiler les grands indicateurs de développement du territoire qui témoignent de l'atteinte des objectifs du titre II et constituer ainsi un observatoire à l'échelle des quatre communes,
- préparer les comités de pilotage (ordres du jour, dossiers de synthèse),
- rédiger les projets d'avenant au CDT,
- piloter la production de l'évaluation triennale.

Le comité technique se réunira tous les trimestres pendant les 5 premières années. Il rassemble les représentants techniques des différents cocontractants et membres du comité de pilotage ; il peut inviter différents partenaires (CCI, CMA, Agence de Développement du Val-de-Marne, ACTEP, Comité départemental du tourisme, associations, Advancity, etc....) et thématiser si nécessaire certaines séances. Les séances thématiques pourront concerner des sujets transversaux (transports, développement économique et tourisme, habitat, environnement...) ou être centrées sur des secteurs de projets à forts enjeux comme la VDO.

Annexes

I) Liste des études

A) Etudes achevées

Evaluation environnementale du CDT des Boucles de la Marne. Rapport n° Mai 2013. SAFEGE Carnets. Etude urbaine. 5+1 AA – Dialogue Urbain.

Etude de Préfiguration du schéma de mobilité des CDT Noisy/Champs et Bry-sur-Marne/Villiers-sur-Marne/Champigny-sur-Marne/Chennevières-sur-Marne. ARCADIS, Rapport final, 2012

Etude de Rabattement sur les gares de Bry-Villiers-Champigny et Champigny-Centre (document de travail décembre 2012)

CDT DES BOUCLES DE LA MARNE ET DE NOISY/CHAMPS. *Simulations de trafic – Fil de l'eau aux horizons 2020, 2030 et à terme. CDVLA, décembre 2012*

Contrat de Développement Territorial des Boucles de la Marne. Programmation et modes de promotion économique. Intervenance, SETEC, 2012

Etude Pré-opérationnelle pour le Franchissement de l'Autoroute A4. Rapport final. Décembre 2012, SETEC

Etudes urbaines et de programmation VDO

Etude de stratégie de développement économique sur la commune de Chennevières-sur-Marne dans le cadre de l'élaboration du CDT – septembre 2013, TERRIDEV

Diagnostic logement réalisé par l'UTEA 94

B) Etudes à lancer ou en cours

Etude « tripartite » Agence de développement éco 94, INA et EPA sur projet de Pôle Image (ZA des Fontaines Giroux) - à lancer en 2013

Etude économique pour l'élaboration d'une stratégie opérationnelle de structuration et de développement des secteurs bâtiment, éco-construction et énergie en Val-de-Marne – à lancer en 2013

Etude urbaine des entrées de ville de Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne, lancée en 2013.

Etude de requalification et de restructuration urbaine du secteur Luats-SMR de la ville de Champigny-sur-Marne. A lancer en 2013

Etude urbaine sur le secteur du boulevard de Stalingrad. A lancer en 2013

Etude d'insertion urbaine du centre technique municipal de la ville de Champigny-sur-Marne, lancée en 2013

C) Autres travaux

Etude portant sur la reconfiguration des circulations sur l'A4

Etude portant sur le développement du haut débit (CDC).