

ÉTABLISSEMENT
PUBLIC
D'AMÉNAGEMENT

**ORLY
RUNGIS**

**SEINE
AMONT**

ZAC GARE ARDOINES	DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE	NOVEMBRE 2016
-------------------	--	---------------

4. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

Table des matières

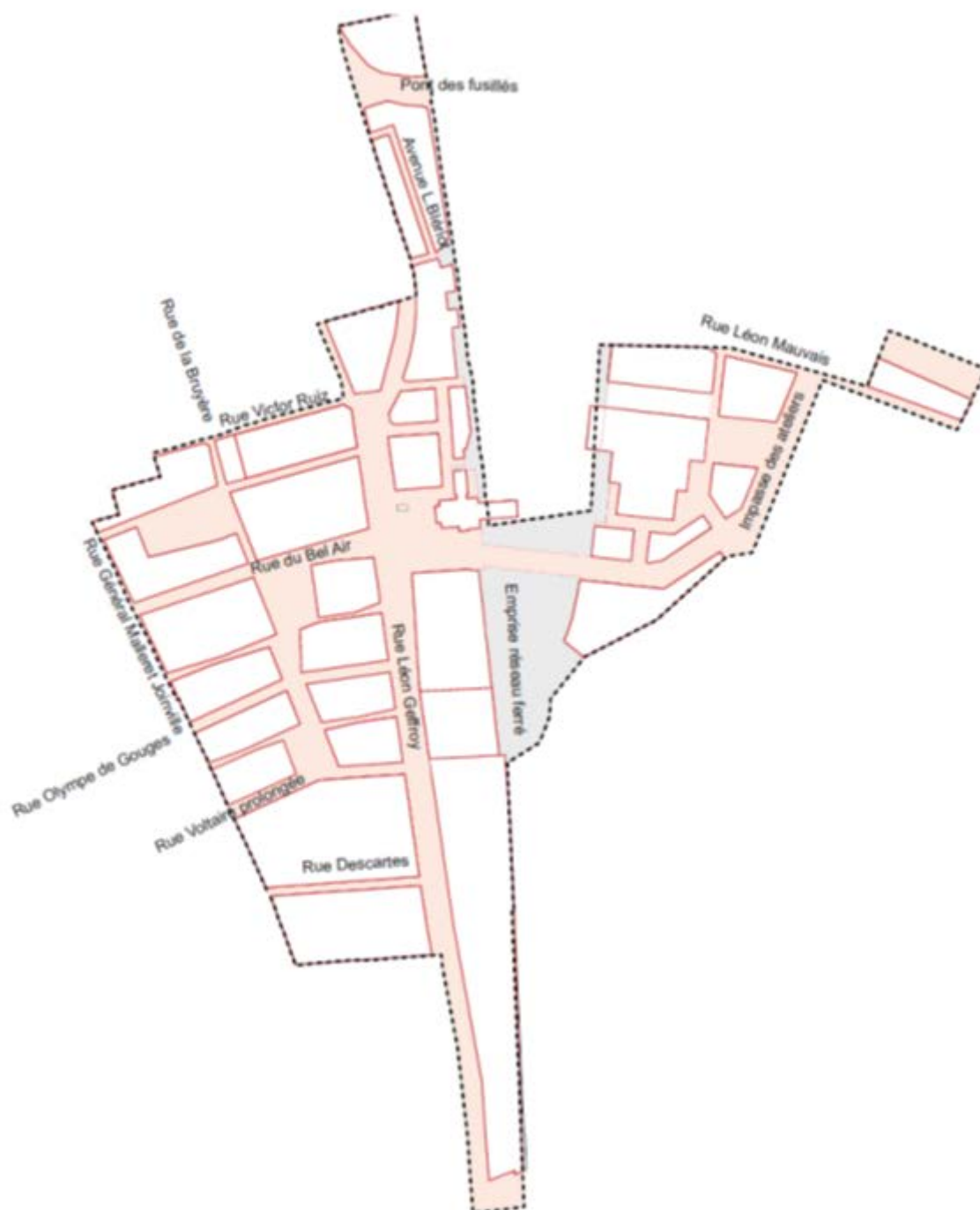
1. Les voies	3
La liaison Est-Ouest	4
La rue du Bel Air	6
L'avenue Léon Geffroy requalifiée : l'axe métropolitain en lien avec le parvis de la gare du Grand Paris Express	6
L'avenue de la Bruyère prolongée et la rue Olympe de Gouges : les rues jardin	7
La rue René Descartes	8
Les zones 30	8
Stationnement public	10
Réseau cycle	10
2. Les grands lieux publics	10
Les squares de proximité	10
Le parvis de la gare	11
3. Equipements	11
Evolution du groupe scolaire existant Blaise Pascal (Ecole 1)	11
Groupe scolaire et gymnase (Ecole 2)	12
Crèche	12
Grande Halle	12

1. Les voies

La ZAC Gare Ardoines, d'environ 49 hectares, est découpée par seulement sept voies publiques qui forment huit ilots de tailles très variables (de 12 hectares pour le plus grand à un demi-hectare pour le plus petit).

A l'Est, le maillage est seulement amorcé par la rue Léon Mauvais et l'impasse des Ateliers (quasi privative pour Sanofi).

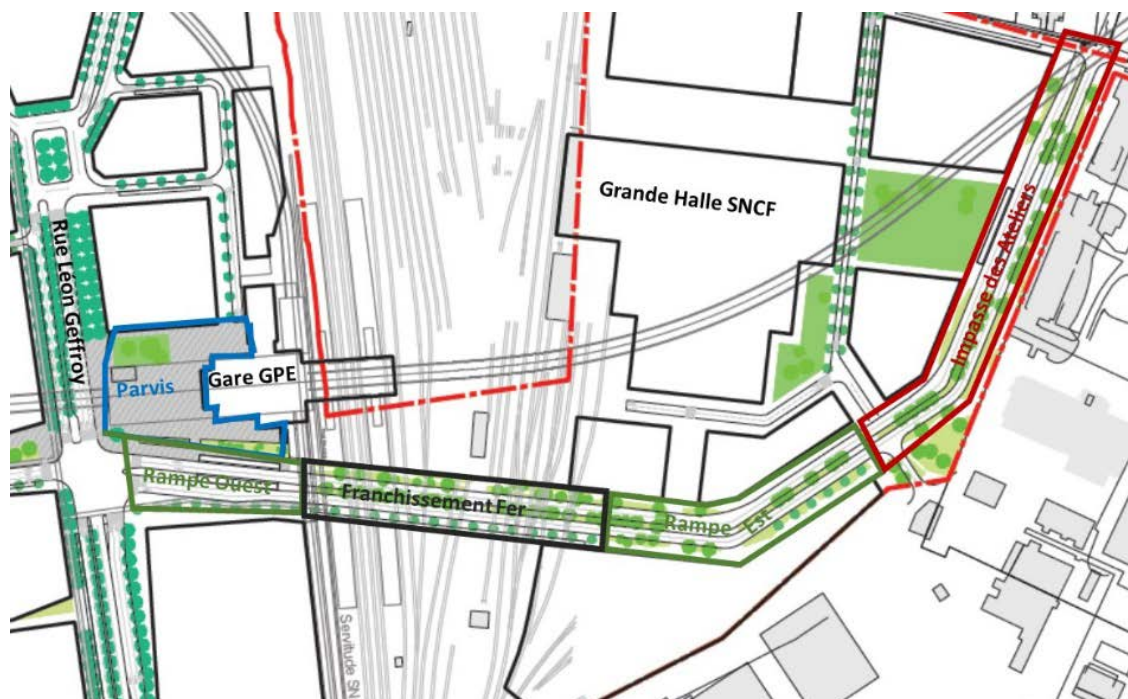
A l'Ouest, hormis l'avenue Louis Blériot, qui est en réalité une impasse, quatre rues découpent l'emprise de la ZAC : la rue Léon Geffroy, la rue du Bel Air, la rue Descartes et l'amorce de la rue des Fusillés (qui franchit les voies de chemin de fer) à l'extrême Nord de la ZAC. Le maillage est extrêmement faible sur l'ensemble du site.



Maillage projeté dans l'enceinte de la ZAC Gare Ardoines (TGTFP, août 2016)

La liaison Est-Ouest

Le premier complément à ce déficit sera la **liaison Est-Ouest**, véritable lien entre les deux territoires séparés pour l'instant par le faisceau ferré. Elle sera l'épine dorsale publique du projet. Elle permettra de relier le plus directement possible la future gare des Ardoines et la Grande Halle. Elle assurera, par ailleurs, la résilience du site des Ardoines.



Toponymie

Le franchissement ferroviaire, d'une longueur d'environ 160 mètres hors rampes, sera conçu comme une véritable continuité du parvis du pôle multimodal. Le point haut du tablier se situera à environ 44 mètres. La hauteur libre sous le tablier sera a minima de 6 mètres au-dessus des voies ferrées. Sur une largeur de 28 mètres, il proposera, côté nord, un parcours de déambulation, boisé et jalonné de banquettes. Au sud, la piste cyclable et le cheminement linéaire offriront une ambiance plus urbaine. Le franchissement des voies ferrées sera connecté à la rue Léon Geffroy et à l'impasse des Ateliers par des rampes.

La rampe Ouest (côté Léon Geffroy) sera conçue en ouvrage. De 32 mètres de large, la rampe disposera d'une longueur de 105 mètres et une pente à 4 % maximum. Il est envisagé d'utiliser ce vide sous la rampe pour réaliser un parking de deux niveaux. Elle se raccordera ensuite à la rue Léon Geffroy qui sera reconfigurée et rehaussée dans le cadre de la ZAC Gare Ardoines.

La rampe Est (côté impasse des Ateliers) du franchissement (32 mètres de large et 210 mètres de longueur) ne nécessitera pas de remblaiement dans la zone d'expansion des crues et n'aura donc pas d'impact sur la crue. Son prolongement pour rejoindre l'impasse des Ateliers sera rehaussé pour être hors d'eau. Ce jeu de nivellement créera un boulevard en pente douce, formant un balcon sur la Grande Halle qui s'aplanira ensuite vers l'entrée du site de la société Sanofi Aventis, offrant une traversée ouverte en connexion visuelle avec le parvis de la Grande Halle.

La liaison est-ouest distinguera plusieurs fonctions, qui font l'objet d'un traitement différencié selon leurs usages :

- les plateformes du T Zen 5 (site propre) et les quais des stations
- les aménagements de voirie dédiés à la circulation routière
- les aménagements urbains « qualitatifs » et les circulations douces (piétons et cycles)
- les emprises végétales et les plantations.



Coupe de principe sur l'ouvrage – Groupement de maîtrise d'œuvre Richez et Associés-Artelia-Lavigne et Cheron-Les Eclaireurs

En intégrant trois lanières plantées discontinues, le franchissement ferroviaire formera un ruban végétal.

Les plantations, d'abord émergeant du sol sur la rampe Ouest, puis s'élevant dans de larges jardinières aux lignes tantôt filantes, tantôt fragmentées, se déclineront ensuite sur la rampe Est et l'impasse des Ateliers en noues paysagères au centre et en massifs de part et d'autre des voies.

La conception du franchissement des voies ferrées répond à la logique de création d'un corridor écologique reliant le parc des Lilas à la Seine.

La végétation sera constituée de multiples essences aux couleurs changeantes. Les essences seront volontairement résistantes et plantées en nombre pour offrir une structure pérenne. Les surfaces seront couvertes d'un tapis de couvre-sols et de plantes vivaces aux feuillages et floraisons variés.

L'intégration d'une frange végétale au franchissement ferroviaire et dans son prolongement Est permettra de contrer le phénomène d'îlot de chaleur urbain, car l'emprise des voies ferrées constitue un espace particulièrement sensible à ce type de phénomène.



Perspective d'ambiance – Richez et Associés

La rue du Bel Air

La **rue du Bel Air**, attenante à l'avenue Léon Geffroy et placée dans le prolongement de la liaison Est-Ouest, sera remblayée à terme pour assurer la connexion résiliente avec le plateau de Vitry-sur-Seine.

Elle accueillera un trafic à double sens mais ne sera composée que de deux voies. Afin de faciliter la fluidité du carrefour « Parvis », une voie de tourner à droite, longue d'environ 90 mètres, est prévue dans le sens Ouest-Est sur l'avenue du Bel-Air.

L'avenue Léon Geffroy requalifiée : l'axe métropolitain en lien avec le parvis de la gare du Grand Paris Express

L'**avenue Léon Geffroy**, existante, est l'axe Nord-Sud majeur du site : elle constitue l'épine dorsale du système viaire de la ZAC.

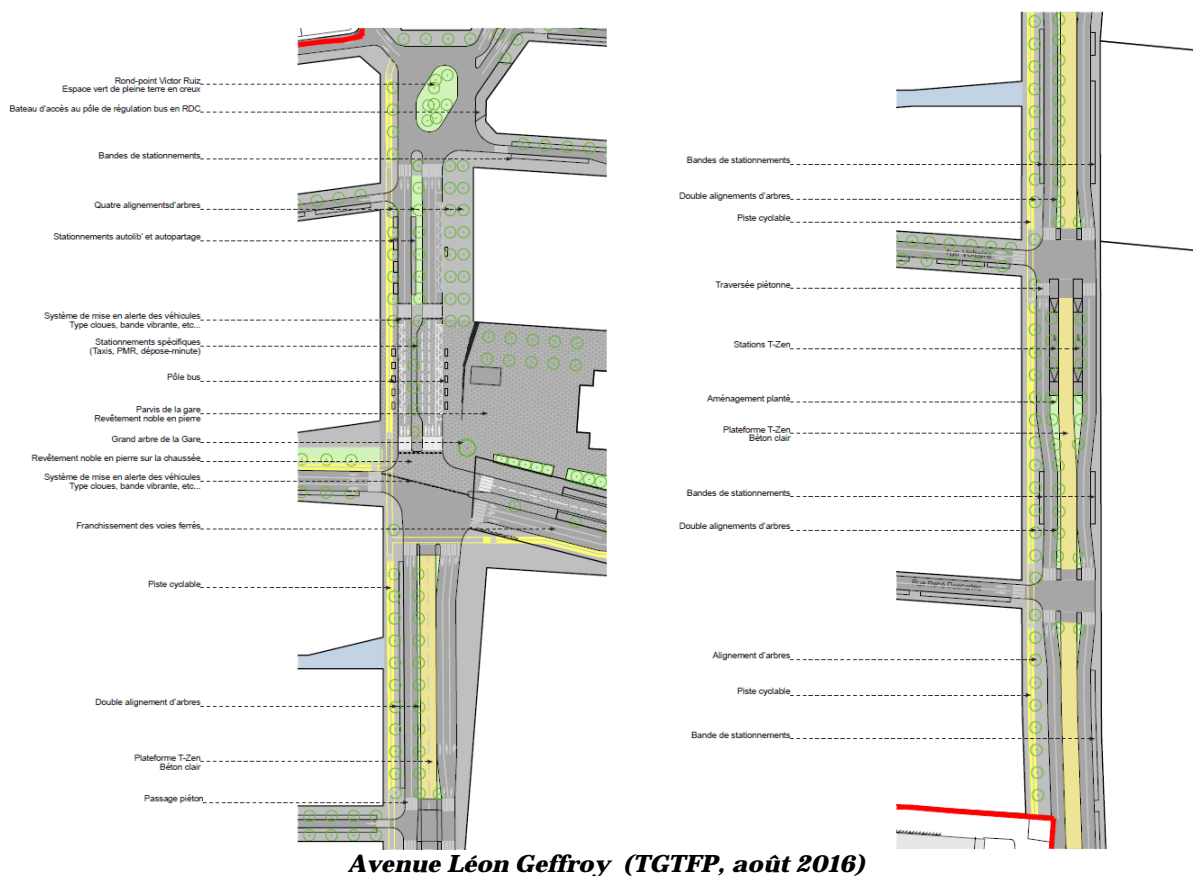
Voie départementale, cet axe structurant accueille deux fois deux voies. Son trafic routier, déjà important du fait de la proximité avec l'autoroute A86, sera renforcé par l'arrivée du franchissement.

Elle sera reconfigurée pour accueillir, au Sud, le Tzen5 et au Nord, le pôle bus. Dans la partie Sud, la plateforme du T Zen 5 s'implante en position centrale sur l'avenue. La section Nord reçoit une voie dédiée bus dans le sens Sud-Nord. Au droit du parvis de la gare, un terreplein central permet d'accueillir une zone de services pour les stationnements spécifiques (taxi, déposes minutes, et stationnements PMR). Une largeur suffisante est donc nécessaire à cette programmation, ce qui permet aussi aux traversées piétonnes de profiter d'un espace de refuge très confortable. Le terreplein permet l'implantation d'un alignement d'arbres.

Son gabarit actuel de 24.50 mètres est élargi à :

- 31.80 mètres en partie Sud (jusqu'au Nord de la parcelle de l'entreprise Datronic)
- 35 mètres au-delà de cette limite jusqu'au carrefour avec la rue du Bel Air ; la largeur de l'espace public demeure continue en section courante et en station,
- 42 mètres à partir de la place de la gare et jusqu'au rond-point Victor Ruiz.

Elle sera partiellement remblayée au croisement du parvis, élément majeur de la composition du quartier.



L'avenue de la Bruyère prolongée et la rue Olympe de Gougès : les rues jardin

L'avenue de la Bruyère est une voie structurante qui dessert le quartier de la Ferme selon un axe Nord-Sud. Le projet prolongera cette voie au sein de la ZAC Gare Ardoines. La rue Olympe de Gougès qui dessert notamment le quartier Balzac a fait l'objet d'une opération de requalification récente. Cette voie dessert des équipements importants pour la ville de Vitry tels que le centre social Balzac, la crèche multi-accueil Elsa Triolet. La rue Olympe de Gougès est aussi prolongée au-delà du périmètre de la ZAC.

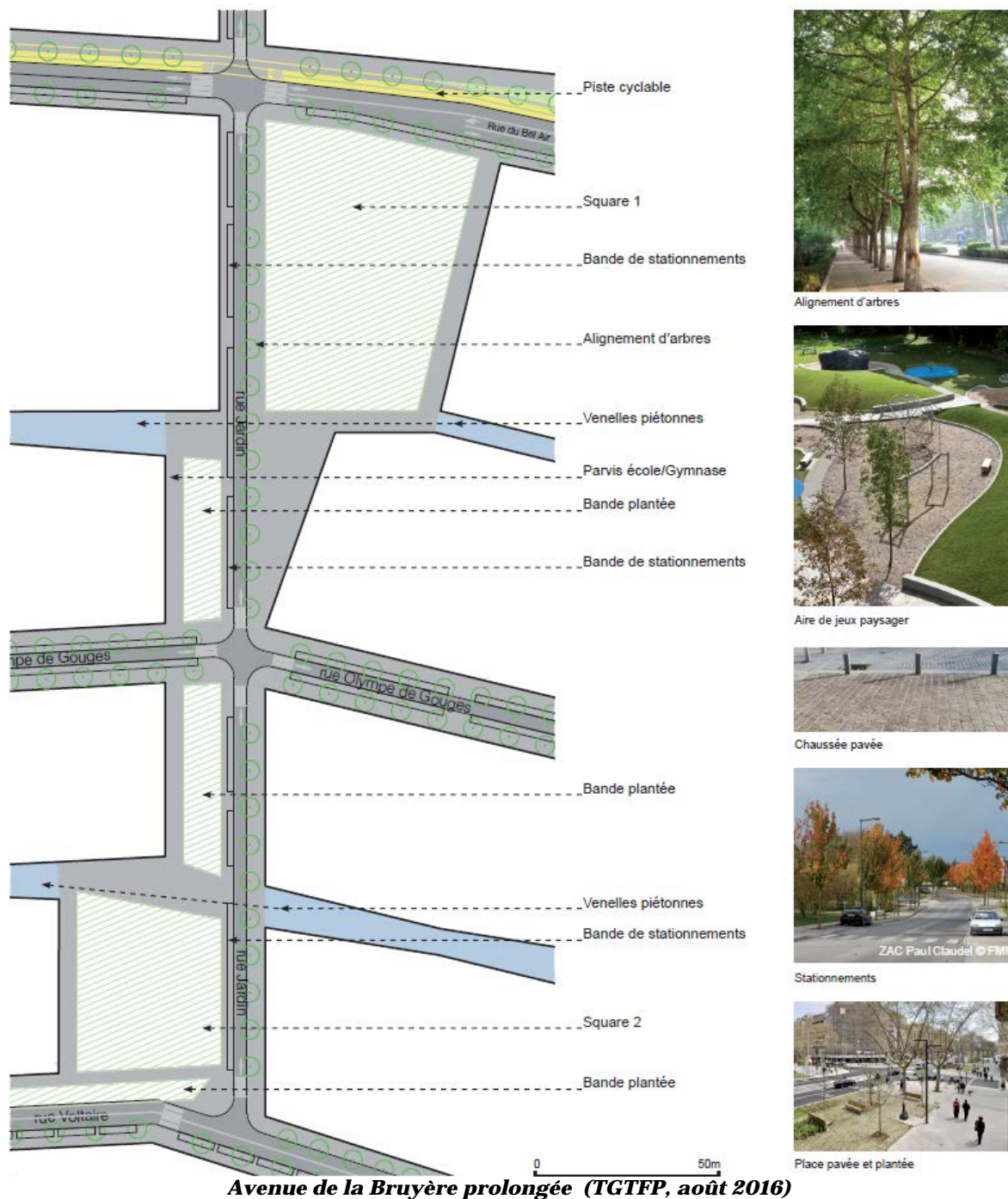
Le cheminement que forme la jonction de ces deux voies constituera le support privilégié des circulations douces. L'avenue de la Bruyère prolongée reliera un chapelet d'espaces publics et de centralités de proximité. Cet axe sera l'espace public privilégié pour desservir les équipements et les commerces de proximité.

Ce parcours paysagé constituera une alternative à l'axe métropolitain de l'avenue Léon Geffroy pour se rendre au pôle d'échange multimodal. Elle se caractérisera par ses usages ludiques, sportifs et la priorité donnée aux espaces verts et plantés. Ce sera un parcours calme, apaisé qui traversera un cœur de quartier composé majoritairement d'habitation et de petites activités.

Le tracé de la chaussée de la rue de la Bruyère prolongée sera relativement rectiligne mais les espaces dédiés au piéton se dilateront de manière significative à plusieurs reprises pour former des squares dans lesquels s'inséreront différents usages.

Cette « rue jardin » sera généreusement plantée. Un alignement d'arbres est prévu sur l'accotement Est.

La chaussée accueillera une circulation automobile à sens unique en zone 30, ce qui garantira le confort des piétons mais également des habitations et des équipements implantés à proximité de la voie. Une bande de stationnement longitudinale occupera l'accotement Ouest de la rue.



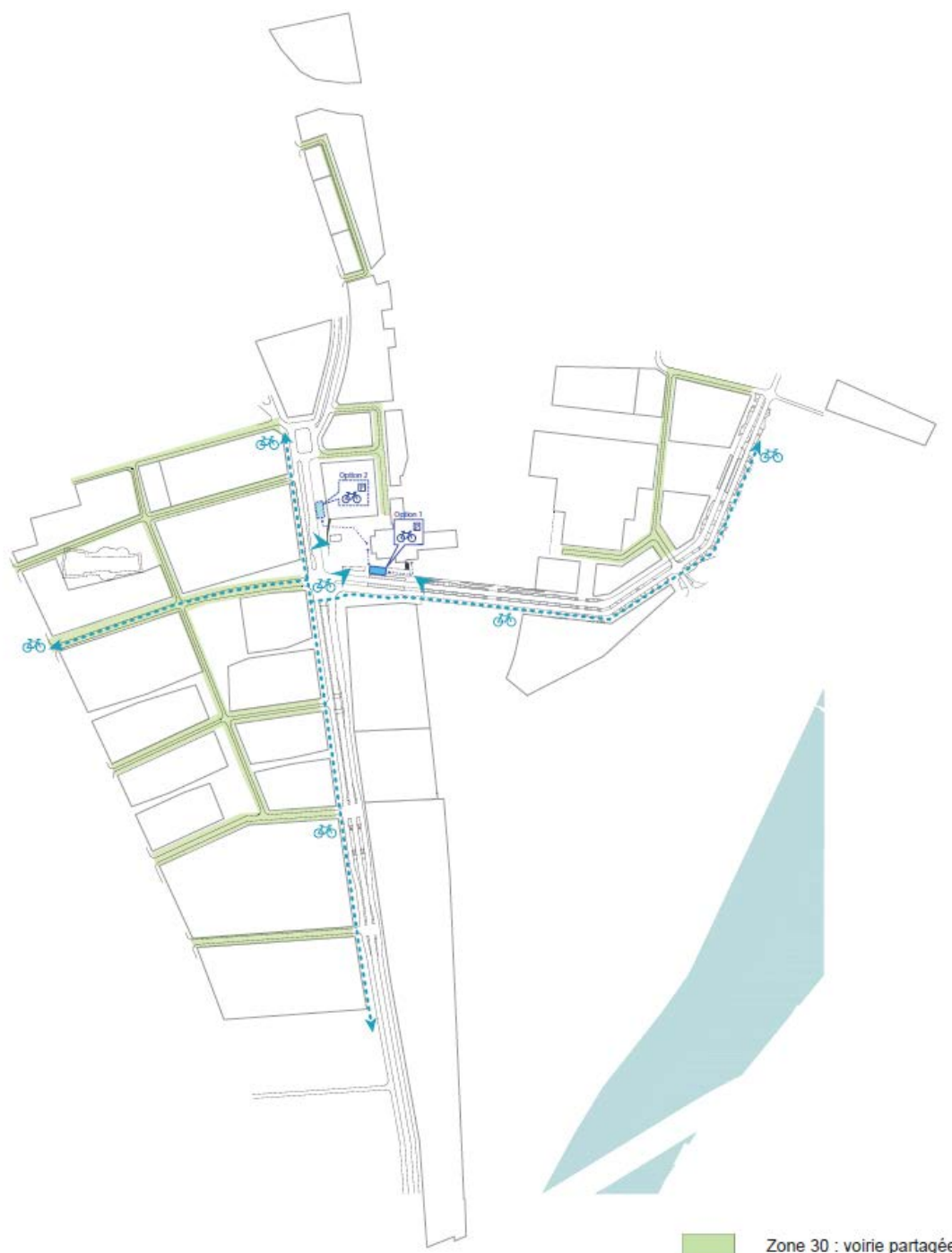
La rue René Descartes

La **rue René Descartes** existante sera requalifiée et conservera son caractère à double sens. Cette voie desservira des lots d'activités et la parcelle du démonstrateur.

Les zones 30

Pour créer un cœur de quartier apaisé et améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, dont celle des piétons, les voiries, excepté l'avenue Léon Geffroy et le franchissement des voies ferrées, seront réglementées en

zone 30. Les piétons n'auront pas de priorité particulière et seront tenus d'utiliser les trottoirs, toutefois, la vitesse réduite des véhicules rendra compatible la traversée des piétons dans de bonnes conditions de sécurité en tout point de la chaussée. En l'absence de passages piétons, les traversées resteront libres dans la mesure d'une certaine vigilance. Leurs cheminements s'en trouveront donc facilités. L'homogénéisation des vitesses pratiquées - moins de 30 km/h pour tous les usagers – permettra aux vélos et aux véhicules motorisés de partager la chaussée, sans nécessairement recourir à des bandes ou des pistes cyclables.



Zone 30 : voirie partagée

Voiries partagées (TGTFP, août 2016)

Secteur Grande Halle

A l'Est, le remaillage sera principalement réalisé autour de la Grande Halle avec une connexion au franchissement.

Stationnement public

Afin de répondre aux besoins existants et projetés au regard de la programmation de la ZAC, l'ensemble des nouvelles voiries accueilleront systématiquement une à deux bandes de stationnements longitudinaux selon leur gabarit. Urbainement, ces bandes de stationnement assureront une transition entre la chaussée circulée et les trottoirs.

Réseau cycle

L'enjeu du projet urbain est de prévoir des aménagements qualitatifs et sécurisés qui incitent les utilisateurs du pôle multimodal à emprunter des circulations douces.

A l'échelle de la ZAC, l'avenue Léon Geffroy, la rue du Bel Air et le franchissement accueilleront des pistes cyclables dédiées. L'ensemble des autres voies de la ZAC, étant règlementées en zones 30, les vélos cohabiteront sur la chaussée avec les automobiles.

Afin de favoriser ce mode de déplacement, des stationnements vélos sont prévus sur le domaine public. Ainsi, des accroches vélos seront positionnées sur les espaces publics de la ZAC. Un abri vélos d'une capacité d'une centaine de places (véligo et consignes) sera aménagé sur un espace du parvis de la gare, dans le «Trapèze». Cet emplacement se situe entre l'arrivée haute du franchissement et du niveau en contre-bas du parvis de la Gare. Des stationnements vélos complémentaires sont prévus à proximité de l'entrée haute de la gare RER et sur le trottoir Est de l'avenue Léon Geffroy, au Nord du parvis. L'abri devra être simple et s'intégrer subtilement dans l'espace public. Les accroches vélos seront simples.

Avec le rehaussement du terrain naturel au droit du franchissement, l'avenue Léon Geffroy et la rue du Bel Air seront en pente. Des déclivités de 4% seront aménagées et relieront ainsi le parvis de la gare au niveau du reste de la ZAC.

2. Les grands lieux publics

Les squares de proximité

Un certain nombre de square de proximité s'inséreront le long de l'avenue de la Bruyère prolongée. Chacun d'entre eux se verra attribuer des usages spécifiques en lien avec la programmation des bâtiments attenants.

Square Nord

Le Square Nord avec sa proximité au groupe scolaire Blaise Pascal et de la Ludothèque Les P'tits Loups rue Victor Ruiz, le square sera caractérisé par plusieurs activités, en particulier par la présence de terrains multisports, d'aires de jeux et d'un skate-park. Situé sur la boîte de débranchement, ce square intègre de nombreuses émergences techniques. Le choix d'un caractère urbain fort et d'activités sportives accompagne cette contrainte pour faciliter son intégration.

Square 1

Le square 1, situé au carrefour entre l'avenue de la Bruyère prolongée et la rue du Bel Air, formera un triangle d'environ 5 200 m². Implanté au pied de la crèche, ce square, composé essentiellement d'espaces verts de pleine terre, sera également équipé d'aires de jeux pour les jeunes enfants.

La qualité de l'espace sera aussi donnée par la présence d'une grande pelouse entourée d'une large variété des plantations : les arbres (de grande taille et disposés en bosquets) seront accompagnés par des strates des cépées et arbustes de hauteur variable, tout en créant une ambiance très agréable avec des point de lumière et des cheminements plus sombres en dessous des arbres.

Square 2

Le square 2, situé au Sud du square 1, mêlera espaces enherbés plantés et espaces minéraux. Cet espace, pourra prévoir une surface en creux permettant la gestion des eaux et le développement d'espèces végétales adaptées aux milieux humides.

Le long de la rue Jardin sera rythmé par une alternance de bandes plantées et espaces minéralisés. Particulière importance aura le parvis pour l'école et le gymnase. Cet espace, fortement fréquenté, sera équipé d'assises pour permettre l'attente. Il disposera d'arbres qui participeront au paysage mais également au confort d'été. Le dallage sera en pierres naturelles et un soin particulier sera apporté au calepinage.

Square Grande Halle

Le Square Grande Halle est un espace en creux bordé par la Halle SNCF, deux nouveaux îlots de logements et de bureaux et la future station TZen5. Il permet de dégager une vue lointaine de la façade « majestueuse » de la Grande Halle depuis l'arrêt de T Zen 5. Cet espace devra être aménagé en deux parties : un grand square planté en pleine terre et une placette qui fait face à la façade principale de la Grande Halle. Un deuxième square plus petit s'insère entre la Grande Halle et la Petite Halle Nord.

Le parvis de la gare

Le parvis de la gare sera l'espace public majeur de la ZAC et une place publique d'envergure métropolitaine. Son aménagement n'est pas compris dans le périmètre de maîtrise d'œuvre de la première phase de travaux. Cependant les espaces publics attenants à ce parvis doivent assurer une continuité tant dans le nivellement que dans les revêtements de sol.

Le parvis sera un espace d'environ 110 mètres par 90 mètres. La montée des rues Léon Geffroy et Bel Air au niveau de la gare créera une butte à la cote 38.50. Les continuités piétonnes seront assurées par un carrefour à feu et des passages classiques. Il pourra également être planté des arbres à hautes tiges en lien avec les usages du parvis.

Pour créer une urbanité maximale au niveau de cette grande place, les pentes sont limitées à 2% pour que les façades puissent présenter des commerces en rez-de-chaussée. Les aménagements du parvis seront conçus comme des espaces de partage avec priorité aux piétons : continuité des sols, mobiliers de protection, traitements des éléments techniques intégrés.

L'impact des autobus sur la voirie sera réduit au maximum par la création d'un espace de régulation des lignes terminus en rez-de-chaussée.

Dans sa configuration actuelle, l'avenue Léon Geffroy crée une véritable coupure pour les piétons. Afin de réaliser un parvis de la gare, aux dimensions et au nivellement confortables pour le piéton, les 2*2 voies de l'avenue Léon Geffroy seront décalées vers l'Ouest au droit du parvis de la gare.

Ce décalage des voies de circulation permet d'offrir l'espace du terre-plein central utilisé dans la partie Sud de la rue par le T Zen 5 au parvis de la gare et de limiter ainsi les traversées piétonnes de la rue Léon Geffroy pour les usagers du pôle multimodal et de faciliter les accès aux arrêts des bus.

3. Equipements

Evolution du groupe scolaire existant Blaise Pascal (Ecole 1)

Le groupe scolaire existant Blaise Pascal (1) sera agrandi pour proposer environ 11 classes supplémentaires et un gymnase ou une salle de motricité.

Groupe scolaire et gymnase (Ecole 2)

Le groupe scolaire 2 regroupera entre 23 et 28 classes. Il intégrera également un équipement sportif.

Crèche

La crèche pourra accueillir environ 60 berceaux.

Grande Halle

La Grande Halle est destinée à accueillir un grand équipement métropolitain. C'est l'un des sites retenus dans l'appel à projet « Inventons la Métropole du Grand Paris ».