

Pour rappel les contrats de développement territorial (CDT), instaurés dans le cadre de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, sont signés entre l'Etat et les collectivités locales, pour prévoir la construction de nouveaux logements en parallèle de la construction des gares du Grand Paris Express (GPE) afin de contribuer à atteindre l'objectif de 70 000 nouveaux logements par an au niveau de la région parisienne. Au-delà de cet objectif, les CDT se projettent également en termes de développement urbain, écologique et économique. Les CDT ne sont signés que dans les territoires qui accueillent des gares du Grand Paris Express. Au départ au nombre de 17, ils sont désormais 21 (déjà signés ou en cours d'élaboration) autour de Paris. Certains ont en effet été rajoutés ensuite à la demande des territoires comme par exemple le Grand Orly. Ces CDT sont eux- même regroupés dans 10 territoires qui doivent être formalisés par des SDT (Schéma de développement territorial). Dans le Val de Marne, deux territoires, l'Est parisien (cluster de la ville durable) et la Vallée scientifique de la Bièvre se répartissent 8 CDT. Entre ces deux territoires, plusieurs communes (Charenton, Saint-Maur, Maison-Alfort, Créteil, Bonneuil, Sucy...) qui n'accueillent pas de gares du GPE ne font partie d'aucun CDT.

Deux gares du GPE sur le territoire



Le CDT des boucles de la Marne, qui comprend les villes de Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne, s'inscrit dans le cadre du futur SDT Est parisien du cluster ville durable qui couvre également 3 autres CDT : Descartes Nord (Chelles et Vaires-sur-Marne), Paris Est entre Marne et Bois (Fontenay-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Nogent-sur-Marne, le Perreux-sur-Marne) et Cœur Descartes (Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne). Deux gares de la future ligne 15 du GPE sont prévues dès 2020 : une à Champigny-Centre, interconnectée avec le tronçon de la ligne 15 orange remontant vers Rosny-Bois Perrier et l'autre à la frontière des communes de Bry, Champigny et Villiers, interconnectée avec la ligne de RER E. En plus de deux gares, ce territoire accueillera aussi un site de maintenance et de remisage (SMR) du matériel roulant de la future ligne 15 et un Poste de Commandement Centralisé (PCC), centre névralgique de la ligne 15 par lequel transiteront toutes les informations relatives à l'exploitation et à la supervision de la ligne.

Un secteur résidentiel entre proche couronne et Marne la Vallée

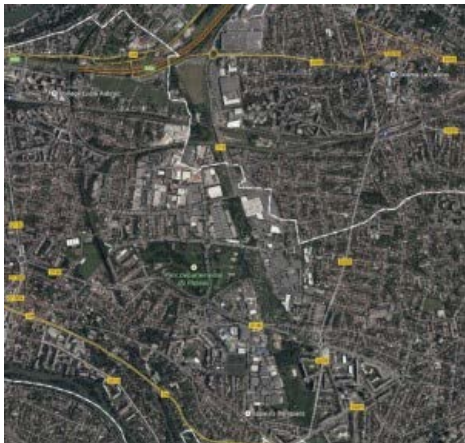
En poids démographique, le territoire des Boucles de la Marne compte près de 136 000 habitants (contre 210 000 pour Paris Est entre Marne et Bois, 87 000 pour Cœur Descartes et 65 000 pour Descartes Nord). Principalement résidentiel, ce territoire de l'Est parisien a globalement un rapport de 2 actifs résidents pour 1 emploi proposé, ce ratio variant d'une ville à l'autre (le taux d'emploi étant notamment plus important à Bry et Chennevières). Un enjeu important est donc de ne pas continuer à creuser le déséquilibre entre son développement résidentiel et l'insuffisance d'activité économique locale, même si quelques grandes entreprises comme Air Liquide y ont d'importants établissements et qu'il existe encore une activité de production à Chennevières-sur-Marne et Champigny-sur-Marne où respectivement 25% et 20% des emplois sont des postes d'ouvriers. Quelques pôles de compétitivité sont aussi présents (AsTech, Advancity, Optics Valley...) ainsi que des éco-activités (Ypréma, Téva, ...).

Comme toute la banlieue, ce périmètre souffre aussi de coupures liées à l'autoroute A4 ou la RN4. L'emplacement de la future gare de Bry-Villiers-Champigny est ainsi inaccessible, à ce jour, depuis le nord de l'A4 et l'un des projets du CDT est de trouver une solution de franchissement d'ici son ouverture en 2020. L'enjeu de la densification proposée par le CDT est donc d'urbaniser en recousant la ville et en tentant au passage de rééquilibrer la donne entre activité et résidence avec des projets de pôles de compétence autour de l'éco-construction, l'éco-mobilité, l'image et le stockage des données, le développement du tourisme (grâce aux bords de Marne) et la relocalisation-extension d'entreprises déjà présentes sur le secteur.

Environ 840 logements par an

Concernant les objectifs de logement, quelques 838 nouveaux logements par an sont attendus dans ce périmètre, dont 428 à Champigny-sur-Marne, 183 à Chennevières-sur-Marne et 160 à Villiers-sur-Marne. Parmi les sites cibles, les abords de la gare de Champigny centre devraient faire l'objet de constructions de logements, de commerces et d'équipements publics dans le cadre de la requalification des quartiers du Maroc/Fourchette/Polangis, du Plant/Tremblay, des 4 cités et Simonettes, du Centre-ville/Côteaux. Mais le principal enjeu de densification concerne l'ex-Voie de desserte orientale (Vdo).

Ex-Vdo : le joker de la densification



Aux portes de Paris et de sa couronne hyper dense, le territoire des boucles de la Marne présente en effet une singularité qui constitue l'enjeu principal de son contrat de développement territorial. Il accueille un projet abandonné de rocade autoroutière (A87) qui devait relier l'autoroute A4 à la RD4 puis la RD19. Cette rocade, baptisée Voie de desserte orientale (Vdo), a fait l'objet d'une réserve foncière de plus de 100 hectares qui traverse sur 15 km de long et 80 m de large les communes de Champigny, Villiers, Chennevières, Ormesson et Sucy. 70% de ces emprises appartiennent à l'Etat dont 40 hectares sur le territoire des Boucles de la Marne. Cet emplacement réservé qui n'a fait l'objet d'aucune urbanisation constitue donc un gisement de densification urbaine, pointé comme tel dans le schéma directeur régional (Sdrif), alors qu'il est situé à seulement 15 km de Paris et à équidistance des aéroports d'Orly et de Roissy. Au programme donc : logements, entreprises, commerces, transports, équipements... Pour acquérir ces terrains de l'Etat, le CDT préconise le recours à 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. D'autres outils départementaux (SAF) et régionaux (EPFIF) sont également envisagés.

Un nouveau boulevard urbain dans le prolongement de la RN10

Pour structurer cette longue bande de terrain, est prévu une nouvelle avenue dans le prolongement de la RD10, qui doit accueillir le projet de bus en site propre Altival pour relier Sucy-Bonneuil à Noisy le Grand ([voir article à ce sujet](#)). A ce stade toutefois, toutes les communes ne sont pas d'accord pour accueillir un nouvel axe automobile dans leur commune. Chennevières, déjà coupée par la RN4, ne veut pas de nouvelle route accessible aux automobiles sur cet axe et suggère la RD 233 comme itinéraire automobile alternatif.

Preuve de l'enjeu majeur de cette urbanisation de l'ex-Vdo, le CDT qui se compose, après un exposé des objectifs, de 52 fiches action, en consacre 12 aux ex-Vdo.

En bref : les principaux pôles de développement prévus autour de la Vdo

Au nord de la Vdo et de l'A4, plusieurs Zac sont vouées à être développées (ZAE des Fontaines Giroux/INA-SFP, secteur Marais-De Gaulle). Est notamment prévu de constituer un pôle image avec une thématique «stockage et traitement de données» autour de l'INA. Du côté Marais-De Gaulle, est envisagé un parc d'activité avec des PME-PMI.

Du côté sud de l'A4, dans le prolongement de la zone commerciale de Armoiries, d'Ikea et du Bricorama, la zac des Boutareines et la zac Marne Europe devraient poursuivre leur développement.

Le long de la RD10 et du chemin des Boutareines, se tiendra la future gare de Bry-Villiers-Champigny. Le quartier de la gare doit accueillir notamment une résidence de 120 logements étudiants, une offre hôtelière, des commerces, de l'activité et des logements.

A proximité, un centre commercial de 35 000 m2 devrait voir le jour au nord de la zac des Simonettes et 192 logements au sud. Au niveau de l'entre-deux voies ferroviaire de Villiers-sur-Marne, est envisagé la création d'un «hôtel Logistique Urbain», concept immobilier qui permet une interface entre le ferroviaire et la desserte du dernier kilomètre logistique (via des véhicules au gaz naturel ou électriques).



Au sud de la gare, le site de maintenance et de remisage (SMR) du matériel roulant de la future ligne 15 et le Poste de Commandement Centralisé (PCC) seront déployés sur 9 hectares à Champigny, le long de la RD10. Ces infrastructures du Grand Paris Express devraient à terme générer 450 emplois sur place. Des locaux d'activité et de bureaux jouxteront ces installations, dans la zac des Luats et accueilleront une structure de formation dans le domaine des éco-mobilités. Il est également prévu de restructurer le centre-commercial Leclerc.

Plus au sud, est prévu le prolongement de la RD 10 pour structurer la desserte de l'ex Vdo, en parallèle de la construction de logements. En poursuivant vers le sud, aux entrées de ville de Chennevières et Champigny, à proximité du fort de Champigny, sont aussi prévus logements, locaux d'activités, campus d'entreprises autour du BTP durable, bâtiment mixte lié à l'éco-mobilité, marqueur des entrées de ville : dépôt bus, commerces...



Au niveau de Chennevières, le CDT indique le projet de nouveau quartier urbain Ecocentre, qui prévoit à terme d'accueillir 1000 logements, mais aussi un groupe scolaire, une crèche, une halle de marché, un équipement sportif, des commerces. Initié par l'ancien maire UMP Bernard Haemmerlé, ce projet sis sur une vingtaine d'hectares n'est en revanche pas plébiscité par le nouvel édile Modem Jean-Pierre Barnaud.

Enfin, un dernier secteur de projet lié aux emprises de l'ex-Vdo est mentionné dans le CDT, qui concerne le secteur de la Maillarde, sis sur 9 hectares à l'est de l'écocentre. Un périmètre d'étude a été créé par la ville de Chennevière fin 2013 pour y étudier la création de logements et activités.

Au total, le CDT ambitionne la création de 10 000 emplois sur 15 ans dans ce secteur ex-Vdo, en construisant 157 000 m² de bureaux, 65 000 m² de commerces et 105 000 m² d'activités de production. Au sud de la Vdo, le CDT estime également possible de créer 800 emplois en développant 30 500 m² d'activités économiques.

Un tiers d'espaces vert en moins en 20 ans

Au-delà de la Vdo, le CDT embrasse les grandes problématiques urbaines du territoire sans toutefois toujours en avoir la maîtrise, citant ainsi [la nécessité de restructurer le pont de Nogent](#) ou le projet de requalification urbaine de l'A4 vers Paris. La dimension écologique est également abordée, le CDT rappelant que la place des espaces ouverts et végétalisés a diminué de près de 30% en 20 ans sur ce territoire, au profit d'espaces artificialisés et de zones de friches. L'enjeu est donc réel, malgré les parcs et espaces ouverts comme le Tremblay et le parc du Plateau à Champigny-sur-Marne, la plaine des Bordes à Chennevières-sur-Marne ou encore les îles de la Marne. Parmi les propositions : un réseau de liaisons douces reliant l'ensemble du territoire aux espaces naturels, en particulier les berges de la Marne, à travers des cheminements protégés des circulations automobiles. Une trame verte sur les emprises de l'ex-VDO doit aussi être étudiée en lien avec le TCSP Altival. Côté écologie, est aussi envisagé de développer la géothermie, avec le développement d'un réseau de chauffage urbain de géothermie au centre-ville de Champigny et des 4 cités, en complément du réseau existant sur les quartiers des Mordacs et du Bois l'Abbé. Le réseau de chaleur existant à l'est de Chennevières-sur-Marne pourrait aussi être développé. Le Cdt pointe le fait que 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.

Finalisé fin 2013, le CDT des boucles de la Marne a reçu des avis de l'Autorité environnementale qui préconise une plus grande prise en compte des aspects environnementaux, notamment de mieux décrire du point de vue écologique les zones actuellement non artificialisées (comme le site de l'ex-Vdo). L'Atelier international du Grand Paris suggère en revanche d'être plus volontariste en matière de construction de logement, constatant que la principale offre de logements du secteur émane de Champigny.