

DEPARTEMENT
DU
VAL DE MARNE

COMMUNE DE BRY-SUR-MARNE

ARONDISSEMENT
DE NOGENT

EXTRAIT
du

Registre des Délibérations du Conseil Municipal

L'an deux mille vingt-quatre, le mardi 10 décembre, à 20h00, Mesdames et Messieurs les Membres du Conseil Municipal, légalement convoqués le mercredi 4 décembre 2024, se sont réunis au lieu ordinaire de leurs séances à la Mairie, sous la présidence de Monsieur Charles ASLANGUL, Maire.

Nombre de Conseillers en exercice : 33

Nombre de Conseillers présents : 27

Étaient Présents :

M. Charles ASLANGUL, Maire
Monsieur Rodolphe CAMBRESY, Madame Véronique CHEVILLARD,
Monsieur Bruno POIGNANT, Madame Sylvie ROBY, Monsieur Christophe ARZANO, Madame Béatrice MAZZOCCHI, Monsieur Olivier ZANINETTI, Madame Virginie PRADAL, Monsieur Pierre LECLERC, Adjoints au Maire.
Monsieur Etienne RENAULT, Monsieur Jean-Antoine GALLEGO, Madame Nicole BROCARD, Monsieur Didier SALAÛN, Madame Valérie RODD, Monsieur Laurent TUIL, Madame Chrystel DERAY, Madame Sandra CARVALHO, Madame Anne-Sophie DUGUAY, Madame Rosa SAADI, Monsieur Julien PARFOND, Monsieur Stefano TEILLET, Monsieur Serge GODARD, Monsieur Robin ONGHENA, Madame Marilyn LANTRAIN, Monsieur Augustin KUNGA, Madame Djedjiga ISSAD, Conseillers municipaux.

Ont donné pouvoir :

Mme Armelle CASSE à M. Charles ASLANGUL.
M. Didier KHOURY à M. Jean-Antoine GALLEGO.
Mme Sandrine LALANNE à M. Robin ONGHENA.

Absents excusés :

Absents :

M. BRAYARD Thierry, M. PINEL Vincent, M. MAINGE Pascal.

Secrétaire de séance : Jean-Antoine GALLEGO

2024DELIB0120 - PROJET PARTENARIAL D'AMÉNAGEMENT (PPA) - AUTORISATION DONNÉE À MONSIEUR LE MAIRE DE SIGNER LE CONTRAT

DELIBERATION

Le Conseil Municipal,

Vu l'article L.2241-1 du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu les articles L312-1 et suivants du Code de l'Urbanisme,

Vu le projet de contrat de préfiguration du PPA « Marne Est, la carte du périmètre et sa maquette financière validés en Comité de pilotage réuni le 13 novembre 2024,

Vu l'avis de la commission « Urbanisme, Sécurité, Démocratie Participative, Vie Administrative, Anciens Combattants et Commémorations, Juridique » en date du 05 décembre 2024.

Considérant les enjeux écologiques, économiques et urbains des secteurs proches de la gare Villiers-Champigny-Bry, et la complexité des opérations d'aménagement,
Considérant l'intérêt d'un PPA, objet de la présente délibération, afin d'asseoir la gouvernance et le co-financement des études et des actions liées à ces opérations,

Après en avoir délibéré, et par 30 voix pour

ARTICLE 1 : APPROUVE le projet de contrat de PPA de préfiguration « Marne Est », la carte du périmètre et la maquette financière.

ARTICLE 2 : AUTORISE Monsieur le maire à signer les documents relatifs à ce contrat.

ARTICLE 3 : DIT que les dépenses relatives au PPA seront inscrites au budget de l'exercice 2025.

La présente délibération pourra faire l'objet d'un recours en annulation devant le Tribunal Administratif de Melun dans un délai de deux mois à compter de son caractère exécutoire.

Publiée le : 16 décembre 2024

Secrétaire de séance
Jean-Antoine GALLEGO



Pour copie conforme,
Le Registre dûment signé,
Charles ASLANGUL,

Maire de Bry-Sur-Marne



Projet Partenarial d'Aménagement « MARNE-EST »

Aménagement du secteur de la gare VCB

13 novembre 2024



Table des matières

PREAMBULE	5
A. AMBITIONS ET OBJECTIFS DU PPA	8
A.1. Orientations stratégiques	8
A.2. Objectifs contractuels	12
B. LES SIGNATAIRES DU CONTRAT	14
C. LE PROJET « AMENAGER LE SECTEUR DE LA GARE VCB »	16
C.1. Périmètres du PPA	16
C.2. Présentation des projets déjà engagés et avancement	16
D. PRESENTATION DES ACTIONS ET ETUDES PREALABLES	24
D.1. D 2 ANALYSES PROGRAMMATIQUES A L'ECHELLE DU PPA	24
D.2. Montage des projets d'aménagement, bilans financiers et déroulé.	24
D.3 : Complément des études techniques (faisabilités techniques)	25
D.4 : Programme Stratégique d'Aménagement et de Développement (synthèse des opérations)	25
E. GOUVERNANCE DU CONTRAT	26
E.1. Pilotage et principes de conduite du projet	26
E.2. Organisation des instances de suivi	27
E.3. Les référents du PPA	28
F. ENGAGEMENT DES PARTIES	30
G. MISE EN ŒUVRE DU PPA	34
G.1. Communication autour du projet	34
G.2. Durée et actualisation du contrat.....	34
H. LISTE DES ANNEXES	35
I. SIGNATURES	36

PREAMBULE

Le secteur de la VDO (Voie de Desserte Orientale), ancien tracé autoroutier de l'est francilien a fait l'objet d'un travail partenarial depuis 2017. Il s'inscrit dans le Contrat d'Intérêt National signé le 03 mai 2018 par l'Etat, les Communes, le Département et la Région, l'EpaMarne assurant le secrétariat.

Des études transversales ont été menées en ateliers avec l'ensemble des participants et validées en COPIL sous l'égide du préfet du Val de Marne. Elles ont permis de définir les grands principes d'urbanisation de la VDO et d'orienter les réflexions, tant sur les projets urbains en cours de montage que sur ceux en phase opérationnelle. La ville de Bry-sur-Marne, non signataire à l'origine du CIN, a été invitée à rejoindre le COPIL à partir de janvier 2022.

Le CIN a eu comme objectif de coconstruire une identité urbaine d'ensemble, partagée entre les collectivités, autour de quatre axes principaux, à savoir :

- **la mobilité** avec l'articulation des grands réseaux de transport et desserte locale :
 - o Altival
 - o gare du Grand Paris Express
 - o requalification de la RD4
 - o mobilité douce et locale
- **l'attractivité résidentielle** :
 - o développement d'une offre adaptée de logements
 - o mixité sociale
 - o promotion de l'attractivité résidentielle et de la qualité de vie
 - o adaptation et financement des équipements publics
- **le développement économique** :
 - o création d'emploi grâce à la mutation du secteur du BTP vers la construction durable
 - o valorisation de la filière éco-mobilité
 - o développement des filières image, tourisme et culture
 - o création d'une stratégie de marketing territorial
- **l'environnement et l'animation** :
 - o création d'une trame verte et bleue sur le territoire
 - o mise en valeur des berges et des coteaux de la Marne
 - o préservation et développement de la biodiversité

Cette première étape a permis de lancer les études cadres nécessaires aux développements urbains en cours et à venir tout en garantissant une bonne interface et une vision territoriale croisée et cohérente. Elles ciblaient le paysage, l'eau, la biodiversité et les usages ainsi que la thématique de la mobilité et des transports en commun.

Le CIN a ainsi contribué au passage opérationnel des projets, en appuyant et confortant les différentes ambitions mises en œuvre (territoire de la santé, biodiversité, innovation urbaine).

L'ensemble de ce travail s'inscrit en cohérence avec les enjeux et les ambitions portées par la Métropole du Grand Paris, notamment à travers son SCoT. Sa déclinaison opérationnelle a permis de développer une approche de mixité fonctionnelle à différentes échelles en contribuant à une production équilibrée de logements, à inscrire les actions dans un objectif transversal « Zéro Artificialisation Nette », privilégiant la reconstruction de la ville sur la ville, à accompagner le développement lié aux nouvelles dessertes et à l'offre multimodale, dans une vision multifonctionnelle et durable des nouveaux pôles d'attractivité.

Un important travail reste à mener sur les liens et les transitions entre les projets et les espaces limitrophes. Il est également nécessaire d'accompagner l'adaptation aux enjeux de mixité urbaine et de report modal induits par les effets de la densification urbaine de la première couronne est-francilienne, dans un contexte foncier de plus en plus contraint.

Le site de l'ancienne friche autoroutière nécessite une approche environnementale adaptée aux enjeux et nécessitant des aménagements qualitatifs en faveur de l'amélioration du cadre de vie des habitants. Dans cette perspective, une démarche partenariale et contractuelle doit permettre de maintenir une cohérence globale en créant un cadre indispensable à la gestion des calendriers multiples des opérateurs, à la nécessaire coordination des acteurs, à l'articulation des opérations en cours avec des projets de moyen et long terme et à l'anticipation des conséquences des actions sur l'ensemble du tissu urbain diffus qui connaîtra aussi des changements de valeur et d'usage.

Le secteur de la gare de Villiers-Champigny-Bry (VCB) regroupe plusieurs secteurs à forts enjeux d'aménagement liés au redéploiement des transports en commun (Gare VCB, interconnexion RER E et ligne transilien P, réseau ALTIVAL) sur des sites jusqu'à présent peu accessibles. En outre, la proximité de l'autoroute A4 a favorisé depuis de nombreuses années l'émergence de zones d'activités et de pôles commerciaux monofonctionnels centrées sur l'usage de l'automobile.

Afin de mettre en cohérence les réflexions urbaines engagées et à venir, les villes, l'Etat, la Métropole du Grand Paris et l'EPT Paris Est Marne & Bois ont engagé en 2023 la mise en place d'un Projet Partenarial d'Aménagement (PPA). Cet outil doit permettre d'accélérer la définition et la mise en œuvre de projets d'aménagement complexes, à travers le partage des objectifs et des actions entre les partenaires publics et privés du territoire, l'organisation de la gouvernance et la mutualisation des financements.

La Région, le Département, la SGP, la SADEV, IDFM, la Banque des Territoires, l'EPFIF ont également manifesté leur intérêt pour ce PPA.

Le PPA de préfiguration comporte, dès à présent, un volet opérationnel compte tenu du fait qu'il intègre des ZAC en cours, comme celle de Marne Europe, et des actions déjà engagées, notamment l'aménagement de l'Ecostation de la gare SGP Villiers-Champigny-Bry et les évolutions de la ZAC des Boutareines à Villiers-sur-Marne. L'entrée en phase opérationnelle des autres opérations se fera au travers d'un avenant au présent contrat de PPA.

Dès lors, les enjeux des différentes partenaires se complètent :

- **Etat** : accompagner le développement lié aux nouvelles dessertes en transports et au développement de l'offre multimodale, via l'émergence d'un quartier de gare du Grand Paris Express promouvant la qualité urbaine, l'ambition environnementale et la résilience ; garantir le développement équilibré et durable du territoire et la mixité sociale et fonctionnelle en contribuant à une production équilibrée de logements et au dynamisme économique ; garantir la cohérence environnementale et programmatique à l'échelle du quartier de gare VCB dans une vision multifonctionnelle et durable de ce nouveau pôle d'attractivité.

- **EPT Paris Est Marne & Bois** : coordonner et s'assurer de la cohérence urbaine et réglementaire des projets urbains, réduire les effets de coupure de l'A4 entre les territoires et assurer la maîtrise d'ouvrage de l'Ecstasy de la gare VCB.

- **Métropole du Grand Paris** : conforter la vision stratégique portée par le SCoT métropolitain quant au développement urbain du secteur dit de « l'ex-VDO », notamment au regard des enjeux de limitation de la consommation d'ENAF et de préservation de la Trame Verte et Bleue, de développement de la mixité fonctionnelle et des nouvelles centralités, d'une offre de logements adaptée et d'une accessibilité pour tous. Le projet du secteur dit de "l'ex-VDO" porte les ambitions métropolitaines de rééquilibrage territoriale et de rayonnement, dans le respect, la préservation et la mise en valeur de son patrimoine naturel. La stratégie portée par ce PPA doit également permettre d'accompagner d'éventuelles opérations et projets d'intérêt métropolitain.

- **EpaMarne** : s'assurer de la cohérence environnementale et urbaine des projets ; accompagner les différents partenaires dans leurs missions pour répondre aux enjeux stratégiques, notamment concernant le rééquilibrage et le développement équilibré et durable du quartier de gare ; coordonner les réflexions à différentes échelles et accompagner les collectivités dans la réponse à leurs besoins spécifiques.

- **Villiers-sur-Marne** : constituer et faire rayonner le quartier de gare de Marne Europe en développant une offre tertiaire adaptée, restructurer les entrées de ville et accompagner les mutations et les opportunités de développement de part et d'autre de l'A4, faciliter le franchissement de l'A4 pour favoriser les opérations de coupures urbaines, favoriser l'exemplarité environnementale des projets urbains et inscrire la production de logements dans le parcours résidentiel villierain.

- **Champigny-sur-Marne** : réaliser un quartier urbain mixte autour des gares, maintenir le caractère végétal du territoire, compléter la trame viaire et requalifier les espaces publics, redéployer l'immobilier productif et densifier l'emploi dans les zones d'activités, recoudre les parties hétérogènes des tissus urbains des côteaux et du plateau, revaloriser l'activité commerciale et renforcer les équipements publics de proximité, en s'appuyant sur une offre de mobilité fortement accrue.

- **Bry-sur-Marne** : accompagner l'environnement du pôle image et ses éventuelles extensions dans l'ancienne zone d'activité des Fontaines Giroux en s'appuyant sur le projet en cours de développement, améliorer les franchissements autoroutiers en direction de la gare du Grand Paris.

A. AMBITIONS ET OBJECTIFS DU PPA

A.1. Orientations stratégiques

Les signataires du PPA s'entendent sur l'ambition globale de coordonner les opérations d'aménagement, de transport et de requalification des tissus existants dans le secteur de la gare VCB, ce en établissant un programme d'aménagement d'ensemble qui assurera une valorisation urbaine et économique et contribuera à la transition écologique du territoire par une approche environnementale durable.

Les orientations générales listées ci-dessous seront précisées en amont du lancement des études prévues par le PPA, via une étude stratégique préalable dont le contenu et le calendrier sont précisés au point D.1.

A.1.1. Structurer le pôle gare et organiser les mobilités à différentes échelles

L'interconnexion à terme des lignes 15 sud réalisée par la SGP, de l'arrêt sur les réseaux RER E et Transilien P réalisé par la SNCF et le réseau de transport en commun en site propre (TCSP), ALTIVAL, réalisé par le Département, constitueront à l'échelle métropolitaine et régionale un « hub » majeur de transport à l'est de Paris.

La fluidité des déplacements à l'échelle locale des gares et de leurs abords, intégrant le pôle de mobilité « Ecostation » permettant le lien entre les réseaux lourds (métro, RER) et les différentes formes de mobilité de proximité (bus, vélos, taxis, piétons...) constitue un enjeu majeur de l'attractivité du site.

Le développement du pôle implique également une structuration des mobilités à plus grande échelle facilitant les itinéraires de rabattement à partir de lieux actuellement mal desservis, comme le plateau de Champigny jusqu'à limite de la RD4 ou les abords du nord de l'Autoroute A4.

A.1.2. Articuler production de logement et développement de l'emploi

Les signataires partagent l'ambition d'articuler sur les sites concernés la production d'une offre diversifiée de logements et celle de la création d'emplois dans des secteurs de services tertiaires et d'activité productive en tenant compte de l'offre actuelle et future des services publics.

Les nouveaux développements viseront à conforter des emplois adaptés à la main d'œuvre locale, à créer des emplois tertiaires participants au rééquilibrage est/ouest et à limiter les déplacements pendulaires. Ils favoriseront la mixité fonctionnelle par la production de locaux d'activités.

Dans cet objectif, les opérations développeront une intensité urbaine avec une production de logements diversifiés favorisant une mixité sociale et des parcours résidentiels adaptés. Elles amèneront les services, commerces et équipements nécessaires à la vie quotidienne dans le respect du contexte local. Elles viseront à développer une haute qualité urbaine, architecturale et environnementale permettant des usages plus simples pour les habitants.

Conformément aux prescriptions du SCoT MGP, les projets devront être exemplaires au regard de leurs modes de construction, leur végétalisation et la part d'espaces de pleine terre, leur sobriété énergétique et la production d'Énergies Renouvelables et de Récupération (ENR&R), l'apport de services à la mobilité par la promotion de tous les modes actifs et écologiques de déplacements et la réduction de la place accordée au stationnement automobile.

En outre, les conséquences de la production de logements devront être confrontées à l'offre actuelle de service public et aux besoins éventuellement créés.

A.1.3. Requalifier les zones d'activités existantes

La VDO est un héritage des projets d'aménagement autoroutiers inachevés de l'Île-de-France des années 1970. Dans cette logique de desserte routière de l'est francilien, de nombreuses zones d'activité et commerciales se sont développées dans les abords du tracé depuis les abords de l'autoroute A4 jusqu'à la RD4.

Les secteurs d'activité sont multiples avec quelques dominantes autour du BTP, de la fourniture de matériaux pour le bâtiment, de la logistique liée à la grande distribution. Les études économiques ont permis de montrer une certaine résilience aux crises du tissu de PME-PMI implantées sur différents sites mais ont aussi indiqué un vieillissement des entreprises et une inadaptation des bâtiments et des infrastructures. Le développement par opportunités foncières successives et le manque de réseau viaire d'ensemble entraîne la saturation des voiries, l'impossibilité d'agrandissement et de modernisation des bâtiments. Le remplissage des parcelles provoque des effets négatifs sur les écoulements d'eau et ne tiennent pas compte des enjeux environnementaux actuels.

La localisation de ces zones d'activité en première couronne est un atout ; leur mauvais état et leur faible évolutivité est un risque dans un contexte de saturation de la circulation et des contraintes. Certaines entreprises risquent de quitter les lieux à la recherche de locaux ou de fonciers plus adaptés, dans des zones d'activités plus récentes, aux abords de la francilienne par exemple.

Le PPA a pour objectif de garantir niveau d'ambition élevé dans la requalification et la modernisation de ces zones d'activités en visant une densification de leurs parcelles, une amélioration de la qualité environnementale et du cadre de vie pour les salariés et les usagers. S'appuyant sur le secteur de Champigny, il proposera une déclinaison appropriée par secteur d'intervention ainsi que des pistes d'expérimentations et d'innovations.

Par ailleurs, le PPA étudiera les synergies possibles entre les différentes communes afin de mettre en place une stratégie optimum de mutation de ces zones.

A.1.4. Accompagner les évolutions de l'offre commerciale

Les abords de la VDO constituent une importante concentration d'activités commerciales caractéristiques des pourtours de la première couronne parisienne : grandes implantations de commerces de la grande distribution, quasiment exclusivement desservis par la voiture, coupées de leur environnement urbain. L'arrivée d'infrastructures lourdes de transport, du développement d'un urbanisme de centre-ville et le développement d'espaces publics mixtes et partagés, disqualifient l'offre actuelle de commerces et pose la question de l'importante mobilisation de fonciers stratégiques sur lesquelles sont implantés ces grands magasins. L'accompagnement des évolutions du tissu commercial devra s'articuler avec les actions des communes en matière de revitalisation et de développement de leurs centres-villes historiques afin de préserver leur dynamisme et de garantir une complémentarité de l'offre entre ces différentes polarités.

A.1.5. Coordonner l'approche environnementale des projets

Les sites concernés par les nouveaux développements urbains représentent des enjeux environnementaux importants, cohérents avec les secteurs stratégiques identifiés par le SCoT métropolitain : corridors écologiques (inscrits à l'échelle régionale et au SCoT), zones humides, espaces à enjeux forts de biodiversité, alignements d'arbres, trames vertes et bleues, ou encore espaces agricoles, naturels et forestiers, dont la consommation est encadrée par la prescription P33 du Document d'Orientations et d'Objectifs.

Ces éléments deviennent « la colonne vertébrale » du secteur permettant de créer un socle commun répondant aux quatre axes du CIN et créant un cadre de vie agréable apaisé.

Par ailleurs, les évolutions de l'approche juridique et administrative des enjeux environnementaux des projets ne permettent plus de mener séparément les procédures par secteurs. Les notions d'effets cumulés et l'importance de mettre en priorité des propositions d'évitement ou de réduction plutôt que de compensation plaident pour la mise en place d'une approche environnementale coordonnée entre maîtres d'ouvrage.

De la même façon, et compte tenu de l'importance de la réalisation de l'infrastructure de transport en site propre et de la voirie associée sur l'ensemble du site, le PPA veillera à étudier et mettre en œuvre l'articulation des mesures environnementales liées au projet ALTIVAL et aux opérations d'aménagement.

Le PPA cherchera également à mettre en œuvre les actions départementales en faveur de la gestion des eaux pluviales (zéro rejet), la végétalisation des opérations (objectif 50 000 arbres) et à conforter les initiatives des communes en faveur de la décarbonation de l'énergie.

Enfin, les objectifs de réduction des nuisances devront être pris en compte dans l'élaboration des aménagements, de manière à limiter l'exposition des populations au bruit et à la pollution atmosphérique notamment.

Cette approche globale permettra de rendre lisible les mesures qui seront adoptées dans l'espace (les périmètres d'intervention) et dans le temps (le projet d'aménagement).

A.1.6. Anticiper les évolutions foncières à grande échelle

La maîtrise foncière publique des secteurs à enjeux n'est que partielle à l'échelle de la VDO. Les montages opérationnels montrent souvent la nécessité d'une approche large des terrains et des zones mutables autour des infrastructures et leur maîtrise anticipée pour favoriser la qualité urbaine des projets et anticiper les équilibres financiers des opérations, incluant des besoins en Evitement/Réduction/Compensation des dossiers environnementaux.

Une lecture d'ensemble est donc nécessaire ; un dispositif coordonné de maîtrise foncière mérite d'être mis en place.

A.2. Objectifs contractuels

A.2.1. Engager les partenaires dans un PPA de préfiguration intégrant des actions opérationnelles

A travers le présent contrat PPA, les signataires contractualisent :

- Le partage des mêmes ambitions stratégiques et l'engagement dans une réflexion commune pour le devenir du secteur de la gare VBC ;
- La bonne coordination des projets en cours et à venir en veillant au partage des informations et à la concertation des signataires préalablement aux décisions déterminantes ;
- La mise en place d'une gouvernance partagée pour la mise en œuvre d'un projet complexe ;
- La mutualisation des outils et des moyens financiers dont ils disposent pour accompagner la réalisation des différentes actions du PPA.

A.2.2. Garantir la cohérence des projets

La multiplicité des projets en cours sur le secteur de la gare Villiers-Champigny-Bry et les territoires voisins pose la question de la cohérence globale et des connexions à assurer entre les projets, d'un point de vue à la fois programmatique (offre tertiaire et commerciale, volumes des constructions, identité et écosystème d'acteurs recherchés...), opérationnel (superposition des plannings, articulation des chantiers, gestion des nuisances...) et urbain (continuités d'espaces publics, adaptations du réseau viaire aux nouveaux trafics générés...).

Le présent PPA de préfiguration doit constituer un cadre afin de :

- **Identifier, au sein du périmètre d'intervention, dans les projets en phase opérationnels des éventuelles adaptations à la marge permettant une meilleure insertion urbaine** pour :
 - Les ZAC en cours de réalisation ;
 - Les développements d'équipements ou immobiliers autour du pôle image ;
 - Les opérations immobilières dans le secteur diffus ;
 - Les opérations publiques en urbanisme négocié.
- **Encadrer et accompagner la définition programmatique des opérations en cours d'études**, à savoir :
 - Les ZAC en cours de concertation ;
 - Les grands fonciers détenus par des propriétaires uniques ;
 - Le devenir des abords de l'autoroute A4.
- **Définir et organiser les opérations à venir dans le cadre du Programme Stratégique d'Aménagement et de Développement (synthèse des opérations) à établir dans le cadre du présent contrat**

A.2.3. Engager les actions préalables pour aboutir à un Programme Stratégique d'Aménagement et de Développement

Le PPA de préfiguration et d'action aboutira à la définition d'un Programme Stratégique d'Aménagement et de Développement qui décline, dans le respect des objectifs définis, les programmes opérationnels engagés et à engager suivant un calendrier, une spatialisation et des coûts financiers précis.

Pour y parvenir, les signataires du contrat de préfiguration s'engagent à :

- **enclencher les actions et les études indispensables pour préciser les axes stratégiques du PPA :**
 - o réaliser la synthèse des projets contenus dans le Programme Stratégique d'Aménagement et de Développement
 - o approfondir le suivi et la coordination de l'analyse programmatique à l'échelle du territoire
 - o apporter les compléments d'études techniques des projets d'infrastructures
 - o préciser l'approche financière et le déroulé des projets d'aménagement opérationnels à venir

Les études de positionnement du territoire, au sein de la Métropole, sur le plan économique, sur les opportunités de développement d'emplois et de logements et sur l'attractivité territoriale, s'appuieront sur la synthèse des études déjà réalisés dans le CIN, les contributions des projets des communes et les éléments apportés par les bureaux d'études ;

- **identifier les enjeux fonciers majeurs** en anticipation des projets et mutations futures ;
- **identifier les actions opérationnelles indispensables** à la réalisation du PPA à engager ;
- **porter l'animation, le marketing et la communication** nécessaires à l'accompagnement des opérations dans le temps, et éventuellement la mise en place d'actions d'urbanisme transitoire.

A.2.4. Projeter la signature d'un PPA opérationnel

A l'issue du PPA de préfiguration et d'actions et de la validation du Programme Stratégique d'Aménagement et de développement par l'ensemble des signataires, les partenaires impliqués dans la poursuite du projet s'accorderont sur la mise en place d'un PPA opérationnel afin de préciser les modalités de mise en œuvre des opérations qui n'auront pas été réalisées dans la première phase : coût global, financements, planning, mode opératoire...

B. LES SIGNATAIRES DU CONTRAT

Le présent contrat de PPA de préfiguration rassemble dans un premiers temps les partenaires institutionnels initiateurs des projets en montage ou des projets en cours sur l'ensemble du site. Conformément à la décision du COPIL du 18 mars 2024, la signature du PPA pourra s'effectuer en deux temps.

Les signataires du comité restreint signeront dans un premier temps. Ce comité restreint est composé de :

- **L'Etat**, représenté par le préfet du Val de Marne M. Etienne STOSKOPF ;
- **La Métropole du Grand Paris**, représentée par son président M. Patrick OLLIER ;
- **L'EPT Paris Est Marne & Bois** représenté par son président M. Olivier CAPITANIO ;
- **La Ville de Bry-sur-Marne**, représentée par son maire, M. Charles ASLANGUL ;
- **La Ville de Villiers-sur-Marne**, représentée par son Maire M. Jacques-Alain BENISTTI ;
- **La ville de Champigny-sur-Marne**, représentée par son maire, M. Laurent JEANNE
- **EpaMarne**, représenté par son directeur général M. Laurent GIROMETTI ;

Les cosignataires, dont la liste pourra être élargie par voie d'avenant afin d'associer largement toutes les parties prenantes du projet en fonction l'avancement des études et de la stratégie d'intervention :

- **Le Département du Val de Marne**, représenté par son Président M. Olivier CAPITANIO
- **L'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France**, représenté par son directeur général, M. Gilles BOUVELOT ;
- **La Banque des Territoires**, représentée par le directeur régional Ile-de-France M. Richard CURNIER ;
- **La Région Ile de France**, représentée par sa présidente Mme Valérie PECRESSE ;

L'ensemble des signataires du comité restreints et des cosignataires sont membres de droit des instances de gouvernance du PPA.

Par ailleurs, le PPA pourra associer dans ses instances de gouvernance, des partenaires non-signataires, dont une liste (non exhaustive et soumise à évolution) est présentée ci-après :

- La SADEV en tant que propriétaire des terrains des Simonettes ;
- La Société des Grands Projets, maître d'ouvrage de la gare VCB ;
- Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des mobilités ;
- La SNCF, en charge de la gare d'interconnexion RER ;
- Le SAF ;
- L'APUR/ Institut Paris Région ;
- SCADIF / Leclerc ;

- Club des entreprises de Champigny - Villiers ;
- La Chambre de Commerce et d'Industrie ;
- Les opérateurs de logements...

C. LE PROJET « AMENAGER LE SECTEUR DE LA GARE VCB »

C.1. Périmètres du PPA

Se référer au plan en annexe.

C.1.1. Périmètre de réflexion élargi

Le projet s'inscrit dans un périmètre de réflexion élargi incluant les différents projets urbains et économiques menés sur :

- L'ensemble du territoire de Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne ;
- Les communes limitrophes, dont Noisy-le-Grand et Chennevières ;
- Les pôles économiques à l'échelle du territoire métropolitain liées aux nouvelles dynamiques associées au développement du Grand Paris Express.

C.1.2. Périmètres d'intervention opérationnel

Le périmètre est défini dans le plan ci-annexé.

Ce périmètre pourra, selon les scénarios et les plans d'aménagements à définir dans le périmètre de réflexion élargi, s'étendre ponctuellement au-delà du périmètre opérationnel ou sur des parcelles voisines, présentant un intérêt à s'intégrer aux interventions projetées.

C.2. Présentation des projets déjà engagés et avancement

Plusieurs projets sont en cours, à des stades d'avancement opérationnel différents.

C.2.1. Gare SGP de Villiers-Champigny-Bry et Ecostation

La gare de la ligne 15 sud de Villiers/Champigny/Bry sera mise en service autour du dernier trimestre 2025.

Le projet intègre le développement des mobilités douces (réseau de pistes cyclables) et la gestion du stationnement intermédiaire le long du parcours d'ALTIVAL (gare VBC sans parking).

L'Ecostation est le projet d'aménagement de la gare de bus indispensable au fonctionnement du pôle multimodal Villiers-Champigny-Bry. Son emprise, à cheval sur les communes de Champigny et de Villiers, s'inscrit au cœur de multiples projets et ZAC tels que Marne Europe, les Boutareines, les secteurs des Simonettes Nord et Sud... Le champ d'aménagement urbain dans lequel il s'inscrit, a donc permis d'orienter sa maîtrise d'ouvrage vers le Territoire.

Afin de permettre le développement des futures opérations prévues dans le PPA, les parties reconnaissent la nécessité de mettre en œuvre immédiatement la réalisation de l'Ecostation, selon le schéma de référence validé en Comité de Pôle le 12 septembre 2024.

Il est précisé que l'estimation du montant des financements fléchés dans le PPA sur cette opération dépendra :

- Du résultat de l'appel d'offres entreprises ;
- De l'obtention de différentes subventions sollicitée sur l'opération

Au stade de la signature du présent contrat, cette opération est donc indiquée pour mémoire dans le tableau des financements prévisionnels présenté en Annexe.

Une sollicitation des fonds de financement de l'Etat sera entreprise pour financer les coûts fonciers inhérents à cette opération ainsi que pour le reste à charge du coût d'investissement non pris en charge par IDFM

En parallèle de la mise en service de la gare SGP, un projet de nouvelle gare SNCF Villiers-Champigny-Bry est en cours de réalisation. Cette gare d'interconnexion, comprenant la ligne E du RER et la ligne P du Transilien, constitue une action de restructuration urbaine d'intérêt métropolitain. La Métropole du Grand Paris participe au financement de ce projet à hauteur de 4 510 221,16 € au titre du Fonds Métropolitain des Equipements Structurants.

C.2.2. Projet de Bus en Site Propre ALTIVAL

Le faisceau de transport alliant un site propre et la voirie associée (RD10 prolongée) sera réalisée entre la période 2024 et 2030 pour relier la RD4, la gare VCB et la gare RER de Noisy-le-Grand, sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental du Val de Marne avec des financements intégrés dans les prochains CPER transport. Le financement du projet ALTIVAL comporte également un engagement financier de la Métropole du Grand Paris à hauteur de 6 000 000 € contractualisé dans une Convention de partenariat stratégique et financier entre la Métropole et le CD94 signée le 17 janvier 2023.

La réalisation de cette infrastructure de transport forme l'axe structurant du territoire concerné par le PPA. Elle se réalisera en plusieurs phases.

C.2.3. Franchissement et traitement des bords de l'Autoroute A4

A proximité immédiate de l'autoroute A4 qui traverse les trois communes, le développement des projets du secteur doit intégrer la question du rapport aussi bien urbains que fonctionnels avec cette infrastructure majeure en Ile de France.

Une étude a été menée en 2023. L'objectif était de présenter des premières faisabilités technico-financières, pour choisir un scénario à la fois utile, réaliste, soutenable financièrement et compatible avec les projets en cours de réflexion. La maîtrise d'œuvre a donc étudié plusieurs hypothèses de création et/ou de modification des infrastructures permettant l'amélioration des circulations et des cheminements de part et d'autre de l'autoroute.

Associés en tant que partenaires de l'étude, les trois communes ainsi que l'EPT Paris Est Marne & Bois, le Département 94 et la DIRIF, ont pu enrichir les études menées par le groupement Egis Villes & Transport et l'agence Hamelin.

L'hypothèse retenue privilégiait un pont-dalle piéton et cyclable afin de résorber la coupure urbaine imposée par l'autoroute intégrant une accroche à la future station Altival et à la zone commerciale des Armoiries. Cette plateforme relierait également le parvis de la ZAC Marne Europe, en cours de développement par EpaMarne, au boulevard Georges Méliès au Nord de l'autoroute et améliorerait l'accessibilité du pôle VCB, favorisant ainsi le report modal dans un rayon élargi autour de la gare. A l'ouest l'élargissement du franchissement existant du pont des Ratraits a été proposé afin d'offrir un accès multimodal et sécurisé au nouveau quartier des Simonettes – Hauts Bonne Eau et aux gares GPE/SNCF et à l'Ecystation.

Un affinement des études des deux projets ainsi qu'un approfondissement sur l'action foncière et les modalités de financement nécessaires à la réalisation de ces infrastructures doivent être menées.

C.2.4. Aménagement de la ZAC Marne Europe à Villiers-sur-Marne

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Marne Europe a été créée par l'arrêté préfectoral n°2016/264 du 4 février 2016. La politique de l'Etat au travers du projet du Grand Paris, traduite par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 vise à renforcer les polarités autour des futures gares du Grand Paris.

Afin d'assurer une cohérence et une continuité urbanistique au sein de la zone à aménager, cinq objectifs majeurs sont assignés à la ZAC :

- Tirer parti de l'amélioration programmée de la desserte en transports en commun ferrés et routiers ;
- Aménager l'un des derniers secteurs d'offre foncière de Villiers-sur-Marne, en lien avec la ZAC des Boutareines, et les projets en cours de réflexion sur les communes voisines, en veillant à une bonne insertion des futurs aménagements dans leur environnement bâti et non bâti et les projets limitrophes ;
- Permettre la création d'emplois supplémentaires et assurer des recettes fiscales supplémentaires à la commune ;
- Accueillir un quartier mixte où entreprises, logements, services, équipements et commerces se complètent et apportent une animation quotidienne ;
- Veiller à la qualité environnementale de l'aménagement et des futures constructions.

Le Dossier de Création positionne Marne Europe comme un quartier mixte comprenant :

- Des logements (logements classiques et unités de résidences) ;
- Des équipements commerciaux et d'activités (bureaux, commerces, hôtel et un centre des congrès) ;

- Des équipements publics et des espaces verts ;
 - un groupe scolaire ;
 - un gymnase ;
 - des locaux municipaux ;
 - des équipements d'infrastructure d'accompagnement.

Le Dossier de Réalisation a été approuvé en CA d'EpaMarne du 30/11/2022 et le Programme des Equipements Publics par arrêté préfectoral du 8 décembre 2023.

L'arrêté n° 2016/2822 en date du 9 septembre 2016, a déclaré d'utilité publique les travaux et les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de la ZAC Marne Europe, valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Villiers-sur-Marne. L'essentiel du parcellaire foncier est maîtrisé à ce jour par l'Etablissement Public d'Aménagement.

En septembre 2016 le site de Marne Europe a été inscrit à l'appel à projet Inventons la Métropole du Grand Paris (IMGP), avec la volonté de réaliser un démonstrateur de la qualité urbaine, faisant émerger des concepts innovants au cœur des territoires de la métropole.

Suite aux difficultés rencontrées par le lauréat, le contrat a été rompu, générant une nouvelle dynamique de réflexion.

Le projet validé par l'ensemble des partenaires, s'articule autour d'un jardin métropolitain desservant, du nord au sud, des programmes mixtes.

Les premières livraisons de logements, dont une résidence sociale, d'un hôtel et de commerces autour de la gare sont prévus pour 2027/2028.

C.2.5. Projets d'aménagement de Villiers-sur-Marne : quartier de gare et rayonnement métropolitain

Les trois secteurs d'aménagement : ZAC des Boutareines, Luats-Entre-deux ferroviaire et Porte de Villiers constituent pour la commune de Villiers-sur-Marne un enjeu de développement urbain stratégique et complexe qui pourrait être analysé par le prisme de l'intérêt métropolitain :

- Importante capacité de mutations et de transformations foncières, en milieu urbain peu dense et peu qualitatif, hérités des usages antérieurs du foncier (abords d'équipements autoroutiers existants ou projetés) ;
- Attractivité intercommunale des tissus urbains renforcée à la frontière des communes de Noisy-le-Grand au nord et de Champigny-sur-Marne au sud ;
- Cohérence à grande échelle de la connexion avec l'autoroute A4 en lien avec le développement du réseau de transport bus en site propre ALTIVAL ;
- Intensification urbaine autour du pôle gare : développement d'équipements publics, attractivité économique et commerciale ;
- Enjeux à développer des ambitions environnementales exemplaires à l'image du projet Marne Europe (Importantes interventions foncières, travaux d'infrastructure, mesures environnementales et traitements de pollution).

Sur l'ensemble de ces secteurs, la Métropole du Grand Paris va conduire des études d'opportunité, portées par ce contrat de PPA, afin de préciser les enjeux opérationnels et programmatiques ainsi que le périmètre opérationnel d'une éventuelle future opération d'aménagement d'intérêt métropolitain.

La ZAC des Boutareines à Villiers-sur-Marne

La ZAC des Boutareines est située à Villiers-sur-Marne et a été créée le 17 août 1972 par décret n°72-770. Le dossier de réalisation a été rédigé en octobre 1998 et prévoyait environ 60 400 m² SDP d'activités économiques et de bureaux.

Au-delà de la programmation initiale, le projet doit désormais se construire en cohérence avec la ZAC Marne Europe et permettre d'affirmer le lien entre le quartier de gare à rayonnement métropolitain, la réalisation du projet de transport intercommunal ALTIVAL et le tissu existant du quartier des Boutareines constitué de logements et d'équipements publics. En outre, le secteur est bordé au sud par la voie ferrée empruntée par le RER E et dont les travaux d'amélioration VCB/Est+ invitent à préparer une bonne intégration au sein du futur quartier des Boutareines.

Les synergies sont donc à étudier, notamment en termes d'équipements publics. Le dossier de réalisation devra pouvoir être mis à jour en ce sens.

Devenir de la ZAC « Les portes de Villiers » / secteur Portes de l'Europe

La ZAC des Portes de Villiers a été créée le 4 février 1993 sur une superficie de 13 ha environ. C'est une ZAC multisite en frange nord du territoire communal de Villiers-sur-Marne. Elle a fait l'objet d'une modification des Dossiers de Création et de Réalisation approuvée par arrêté préfectoral le 25 janvier 1999. Cette modification a réduit la superficie de la ZAC, les trois îlots constitutifs de la ZAC en vigueur totalisent 7,95 ha.

Les lots de la ZAC sont aujourd'hui tous cédés et construits mais l'obsolescence des espaces publics et de certaines constructions entraînent des dysfonctionnements multiples en particulier des difficultés croissantes de déplacements, tous modes confondus. Par ailleurs, la saturation sur l'A4 accentue l'effet de shunt par Noisy-Le-Grand et Villiers-sur-Marne vers Paris, les dysfonctionnements de l'entrée de Villiers-sur-Marne sur la RD231 (boulevard de Friedberg) et la saturation des carrefours sur le Bd Jean Monnet.

L'expérience de l'utilisateur automobile comme piéton lors du parcours d'entrée nord sont dégradés et sont discordantes avec le reste de la ville. Cette situation soulève également un enjeu de réduction de la vulnérabilité et de la limitation de l'exposition de la population aux nuisances sonores et de pollution de l'air.

Malgré ce contexte, les opportunités immobilières se multiplient. Elles pourraient porter des évolutions ponctuelles sur des espaces restreints, mais ne permettront pas d'envisager des actions larges, ni des améliorations des conditions de vie des habitants et des usagers sur la frange nord de la Commune.

L'attention est attirée sur le fort dynamisme de renouvellement urbain que connaît Villiers depuis dix ans, la population restant toutefois constante pendant cette période. La zone va

connaître une mutation importante sur son flanc ouest à travers la construction du réseau Altival ainsi que le rayonnement du quartier Marne Europe. Son positionnement tampon entre l'A4 et le QPV des Hautes-Noues en fait un secteur stratégique avec un potentiel de mutation foncière importante qu'il convient d'accompagner pour le développement économique de la Commune, en lien avec les activités déjà implantées.

Il est envisagé de :

- Opérer dans les 3 secteurs actuels de la ZAC des Portes de Villiers une démarche de renouvellement urbain ;
- Introduire un quatrième secteur dans la ZAC, au nord de l'autoroute A4 présentant une vocation économique.

Les deux démarches convergeront vers une refonte de cette partie de la commune en cohérence avec les ambitions sociétales, environnementales, et économiques envisagées dans le PLUI en cours d'élaboration de l'Etablissement Public Territorial Paris Est Marne & Bois, et les orientations identifiées dans le SCoT Métropolitain et dans le projet de SDRIFe arrêté en septembre 2024.

Dans une perspective de sobriété foncière accrue, la ZAC modifiée devra répondre aux besoins de la Ville et de son développement en mobilisant des espaces fortement artificialisés qui présentent une densité faible et des leviers socioéconomiques obsolètes.

Le développement urbain du secteur des Portes de Villiers doit être imaginé en cohérence avec l'entrée de ville de Noisy-le-Grand d'une part et le pôle image de Bry-sur-Marne d'autre part. A plus grande échelle, cette opération doit être réalisée en connexion avec l'Autoroute A4 et le réseau de transport intercommunal ALTIVAL.

Le secteur des Luats et de l'entre-deux ferroviaire à Villiers-sur Marne

Le secteur des Luats présente des enjeux importants de maîtrise et de mutations foncières avec d'une part l'entre-deux ferroviaires, où la Métropole a déjà étudié l'opportunité foncière logistique, à proximité du pôle gare de Villiers-Champigny-Bry et d'autre part l'ancienne zone d'activité des Luats, frontalière avec la ville de Champigny-sur-Marne.

Le tissu économique de cette zone, constituée essentiellement de PME propose un paysage urbain et parcellaire fragmenté. Le secteur se situe en décalage avec le tissu urbain d'habitation au nord comme à l'est.

L'importante capacité de mutations et de transformations foncière rend ce secteur stratégique pour le développement urbain de l'entrée de Ville Villiers-sur-Marne / Champigny-sur-Marne.

C.2.6. Secteur du Bassin Environnemental et Economique de Champigny-sur-Marne

Ce bassin correspond à un tissu économique principalement matérialisé par ensemble de zones d'activité économiques, autour de la friche de l'ex-VDO située sur la commune de Champigny-sur-Marne, secteur identifié également comme une liaison d'intérêt écologique par le Schéma Régional de Cohérence Ecologique. Ces emprises constituent en outre le socle

des projets infrastructures de transport majeures que sont le pôle gare BVC, le centre d'exploitation et de maintenance du métro (CEM) et l'infrastructure de site propre pour bus dit Altival. Dans un périmètre élargi de la friche et au sein de ce bassin économique, la Ville concentre une pluralité de projets, et un potentiel de développement portés et soutenus par une multitude d'acteurs.

L'objectif de l'étude BEE, engagée depuis 2022 et confiée au groupement Devillers et Associés/Guam/Urbaneco/Creospace/E.co, est de concevoir et de partager une ligne directrice cohérente qui permette d'articuler l'ensemble des dynamiques territoriales existantes ou à venir.

Par ailleurs et tenant des évolutions législatives récentes, la préservation, la gestion et le déploiement de la biodiversité ont fait partie intégrante de l'approche conceptuelle. Les principes d'équivalence écologique, suivant la doctrine Eviter/Réduire/Compenser (ERC) et portés par l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN), ont été appréhendés pour alimenter la phase opérationnelle des projets.

Au regard du contexte et des éléments évoqués, la mission permettra de concevoir un dispositif juridique, économique et financier, capable de soutenir, dans le temps, un projet économique et urbain, équilibré sur les aspects programmatiques et environnementaux.

Le résultat, formalisé par un plan guide, a été validé par le COPIL de mars 2024. Il s'agit à présent, en fonction des besoins et des sous-secteurs identifiés, de réaliser des études de faisabilité pré-opérationnelles.

C.2.7. La ZAC Champigny-Paris Est, à Champigny-sur-Marne

Le projet de ZAC Champigny Paris-Est se situe sur des anciens terrains de l'Etat. Ce dernier les avait acquis en vue de la réalisation d'un projet routier de voie de desserte orientale (VDO) reliant les communes de Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne, Ormesson-sur-Marne et Sucy-en-Brie.

Ce secteur représente une véritable opportunité foncière pour Champigny-sur-Marne de désenclaver et redynamiser les zones d'activités économiques existantes, de valoriser le corridor écologique inscrit au Schéma Régional de Cohérence Environnementale (SRCE) et de réduire les coupures urbaines, la friche constituant le support du projet de transport en commun en site propre, Altival, et de l'extension de la RD10.

Un premier accord-cadre de maîtrise d'œuvre urbaine ainsi que le lancement d'une concertation préalable ont été lancés en 2019. Le changement de municipalité et l'intensification des enjeux environnementaux ont imposé la relance d'un travail de co-construction entre les différents partenaires afin de redéfinir un projet commun, dans la continuité de l'étude BEE.

Les enjeux environnementaux sur ce secteur sont multiples et nécessitent une prise en compte fine de leurs spécificités et caractéristiques. Les enjeux liés à la préservation de la trame verte et bleue, à la protection des alignements d'arbres et la préservation des ENAF sont traduits dans le DOO du SCoT ainsi que dans les cartes qui l'accompagnent. En effet, une partie de secteur est couverte par le croisement de corridors écologiques, des alignements d'arbres et des espaces agricoles et naturels identifiés dans la carte TVB du SCoT métropolitain.

Une première approche sur le bilan présente une faisabilité sur une opération mixte activités, logements et commerces/services.

C.2.8. Le secteur des Simonettes à Champigny-sur-Marne

Sur le secteur nord des Simonettes dans le périmètre de terrains propriétés de la SADEV, un projet d'aménagement conçu par l'atelier d'architecture F. Leclercq avec une programmation mixte autour d'une cité artisanale afin d'accueillir PMI et PME a fait l'objet en 2018 d'une consultation de promoteurs. Altarea-Cogedim avec Pitch promotion ont remporté la consultation en proposant 28 000 m² de logements, 12 000 m² de tertiaire et 16 000 m² d'activités dont presque 15 000 m² destinés à accueillir l'antenne francilienne de la fédération des compagnons du tour de France. Cependant le projet, situé en partie sur un périmètre caractérisé par la présence d'une zone humide doit être entièrement revu pour se conformer à l'avis du C.S.R.P.N. de 2020. De plus, le SCoT métropolitain identifie un corridor écologique à préserver et à renforcer sur ce secteur.

La ville de Champigny a depuis élargi le périmètre de réflexion pour englober la frange nord de la rue des hauts bonne eau, jusqu'au franchissement de l'A4, et l'a intégré dans l'étude élargie du BEE. Un secteur du plan guide a ainsi été redessiné par l'urbaniste Devillers et associés, et a établi une faisabilité plafond d'environ 48 000 m² de logement et 10 000 m² d'activité. Ce volume de constructibilité potentiel va servir de socle de discussions avec les propriétaires fonciers et l'autorité environnementale.

Nota : la ville de Champigny-sur-Marne est attributaire d'une subvention de 318 k€ du fonds de soutien des quartiers de gare marquant le soutien de l'État au financement de 3 voiries permettant la desserte intermodale du pôle. Cette subvention est à considérer hors enveloppe PPA.

C.2.9. Le secteur du Leclerc à Champigny-sur-Marne

Le centre commercial LECLERC représente une implantation de grande taille en bordure de la VDO et du passage du réseau ALTIVAL. Cette grande surface bénéficie d'une importante clientèle liée à l'absence de polarité urbaine sur une grande partie du plateau de Champigny. Son accessibilité est essentiellement liée à la voiture par un réseau de voirie de faible capacité.

Le développement des nouveaux projets autour de la gare SGP et le passage de la RD10 rendent en grande partie obsolète l'offre actuelle. Autour du magasin LECLERC se développent deux types d'activités différentes : une zone d'activité vieillissante mais toujours active, la ZAC des Luats, et un pôle commercial de type « retail park ».

Situé au cœur d'un des secteurs d'étude du BEE, ce périmètre fait l'objet de discussions entre l'exploitant, la société SCADIF Expansion et la Ville de Champigny.

Seule une réflexion d'ensemble, intégrant le principal propriétaire foncier, peut permettre de recomposer un nouveau quartier autour d'un centre commercial reconstruit.

D. PRESENTATION DES ACTIONS ET ETUDES PREALABLES A LA SIGNATURE DU PPA

D.1. D 2 ANALYSES PROGRAMMATIQUES A L'ECHELLE DU PPA

Au vu de la complexité du site, plusieurs études seront nécessaires afin de constituer la « boîte à outils » consolidée sur les dimensions foncières, tertiaires, urbaines, patrimoniales et environnementales.

Le contenu et les modalités de pilotages de ces études sont décrites dans la maquette financière, en annexe 2.

- **Etude de stratégie économique**, intégrant un volet stratégie économique territoriale/locaux économiques, un volet renforcement de l'armature commerciale du territoire et un volet études prospectives fiscales et financières ;
- **Etude de stratégie environnementale**
- **Etude de stratégie habitat et logements** intégrant un volet « étude de besoins » et un volet « programmation des équipements publics » ;

D.2. Montage des projets d'aménagement, bilans financiers et déroulé.

Les signataires partagent la nécessité d'une coordination des différents projets d'aménagement en cours ou à venir. L'analyse de la programmation à l'échelle territoriale permettra la mise en cohérence des périmètres et la programmations par opération et des calendriers opérationnels des projets. Ces opérations présentent des degrés d'avancement variés. Dans ce contexte, les pilotes et les partenaires associés à cette action préciseront dans le cahier des charges des études quelles sont celles dont la programmation peut être redéfinie.

Chaque opération devra définir son calendrier et ses procédures de réalisation ainsi que le bilan financier incluant les besoins de subventions ou participations.

- Entrées de Villiers (Portes de Villiers/Portes de l'Europe) à Villiers-sur-Marne ;
- ZAC Champigny – Paris Est à Champigny-sur-Marne ;
- Secteur Frachon/Fourny (ZAC A3) à Champigny-sur-Marne ;
- Secteurs Leclerc à Champigny-sur-Marne ;
- Secteur Luats & entre-deux ferroviaires à Villiers-sur-Marne ;
- Secteur des Simonettes à Champigny-sur-Marne ;
- ZAC des Boutareines à Villiers-sur-Marne

D.3 : Complément des études techniques (faisabilités techniques)

Les études lancées avant la signature du PPA ne peuvent pas bénéficier de subventions rétroactives. Au stade de la signature du présent contrat, certaines études sont donc indiquées pour mémoire dans le tableau des financements prévisionnels présenté en Annexe 2.

D.4 : Programme Stratégique d'Aménagement et de Développement (synthèse des opérations)

Le programme stratégique d'aménagement et de développement fait la synthèse des opérations. Il permet de définir une programmation opérationnelle globale pour l'aménagement du secteur de la gare Villiers-Champigny-Bry répondant aux objectifs de recomposition urbaine, de redynamisation économique, de production du logement et de qualité environnementale.

- Il propose un ordonnancement des différents programmes, dans l'objectif de limiter le risque de concurrence dans la commercialisation des différents produits et de faciliter la coordination des chantiers (phasage) ;
- Il identifie les opérations pour lesquelles une temporisation des actions et/ou un ajustement de la programmation s'avère nécessaire pour garantir la cohérence du projet final ;
- Il fait la synthèse de l'ensemble des besoins financiers nécessaires au développement opérationnel (pré-bilans financiers).

E. GOUVERNANCE DU CONTRAT

E.1. Pilotage et principes de conduite du projet

E.1.1. Organisation des maîtrises d'ouvrage

Les maitrise d'ouvrage des différentes études et actions à mener sont indiquées dans l'annexe 2.

E.1.2. Désignation d'un opérateur commun

En vue d'assurer la coordination administrative et technique du PPA, les maîtres d'ouvrage signataires s'accordent à désigner EpaMarne comme opérateur commun du PPA.

La coordination administrative permet d'assurer l'ordonnancement général du projet, c'est-à-dire l'organisation transversale et l'animation : comitologie, montage et suivi de la maquette financière, suivi du planning général de l'opération,

La coordination technique permet d'assurer le rôle d'ensemblier du PPA. Elle consiste à mettre en cohérence les différentes études et actions et à organiser le reporting régulier de ces études lors des différentes instances de gouvernance.

Dans tous les cas, les modalités de contractualisation et les conditions de suivi des missions seront établies dans le cadre des instances de gouvernance du PPA.

La maquette fixe les conditions de rémunération de l'opérateur commun.

Prestation de service : l'opérateur commun mènera, dans le cadre fixé par la maquette financière, des missions de prestation de service (MOD) pour le pilotage et le suivi des études (ligne prestation de service »).

Ces missions consisteront à :

- Rédiger les cahiers des charges des études à engager, en partenariat avec chaque MOA ;
- Accompagner les consultations et la désignation des prestataires ;
- Assurer le pilotage et le suivi des études ;
- Assurer la coordination technique à l'échelle du PPA ;
- Assurer la coordination technique à l'échelle de chaque périmètre des MOA

La contractualisation de chacune de ces missions passera par :

- la SPLAin Noisy Est pour la MGP et la commune de Villiers-sur-Marne
- une SPLAin dédiée, à créer, pour les autres maîtres d'ouvrage

NOTA : les passations de marchés et les appels de fonds restent à la charge de chacune des maîtrises d'ouvrage.

La coordination technique du PPA est intégrée dans la mission « prestation de service ». Elle sera assurée par l'EpaMarne.

E.1.3. Points d'étapes

La gouvernance du contrat prévoit des points d'étapes permettant aux partenaires de décider des modalités de révision ou d'ajustement des étapes restant à engager et de la mise en œuvre du contrat PPA.

Ces points s'organiseront durant les COPIL suivant chaque rendu d'études tel que figurant en Annexe.

E.2. Organisation des instances de suivi

Le contrat PPA permet de fixer la gouvernance autour du projet en instaurant les instances chargées du suivi.

E.2.1. Le comité de pilotage (COPIL)

Les comités de pilotage seront co-présidés par la Préfète du Val de Marne et le Président de Paris Est Marne et Bois. Il réunira également les autres partenaires signataires du contrat.

L'EPT assurera l'organisation administrative de l'instance (convocation et compte-rendu). Il en assurera également la préparation et l'animation en étroite collaboration avec le comité restreint et les communes.

Ces comités de pilotage se réuniront à minima 2 fois par an.

Ils auront pour mission d'assurer le suivi stratégique de l'exécution du contrat PPA, en particulier pour :

- Piloter l'ensemble des actions et s'assurer de la cohérence globale du projet ;
- Prendre les décisions nécessaires suite aux propositions d'arbitrages et d'orientations nouvelles formulées par le comité technique ;
- Acter le déclenchement des phases successives d'études suite aux points d'étapes prévus ;
- Décider de la mise en place d'avenants éventuels au présent contrat, notamment pour mettre en œuvre les orientations et actions nouvelles, intégrer de nouveaux signataires ou partenaires, ou revoir les modalités de gouvernance.

E.2.2. Le comité technique (COTECH)

Les comités techniques seront composés des référents PPA des signataires du contrat, de leurs collaborateurs jugés utiles en fonction de l'ordre du jour et, au besoin, d'autres acteurs non-signataires.

EpaMarne assurera l'organisation administrative de l'instance (convocation et compte-rendu). Il en assurera également la préparation et l'animation en étroite collaboration avec l'EPT.

Ces comités techniques se réuniront à minima 4 fois par an.

Ils auront pour mission d'assurer le suivi de l'exécution du contrat PPA, en particulier pour :

- Préparer les COPIL ;
- Assurer le suivi du projet et son bon déroulement ;
- Tirer le bilan des études engagées et s'assurer la cohérence globale ;
- Rechercher les solutions et propositions nécessaires en vue de la bonne poursuite du projet ;
- Proposer en ce sens les arbitrages nécessaires à soumettre en COPIL ;
- S'accorder sur les modalités de mise en œuvre des études et actions à engager (maîtrise d'ouvrage, financements) dans le respect des engagements pris au titre du présent contrat.

E.2.3. Le comité restreint

Les comités restreints réuniront les partenaires signataires et seront responsables de l'animation du PPA et de la coordination opérationnelle de l'ensemble des actions nécessaires.

Ils se réuniront autant que nécessaire et seront chargés de suivre l'avancement et le bon déroulement des actions prévues par le PPA.

E.2.4. Suivi et évaluation

Les modalités seront à définir dans la période de mise en œuvre de premières actions du PPA : indicateurs de suivi à identifier, outils de pilotage à établir, groupe de travail dédié à mettre en place...

E.3. Les référents du PPA

Chaque signataire du contrat PPA désigne au sein de ses services un référent PPA dont le rôle est notamment de mobiliser les expertises et ressources de sa structure selon les besoins du projet.

Les référents désignés sont :

- Pour l'Etat : le service Planification et Aménagement du Territoire (DRIEAT – UD94) la

- Pour l'EPT Paris Est Marne & Bois, la Direction de l'Aménagement
- Pour la Ville de Bry-sur-Marne :
- Pour la Ville de Villiers-sur-Marne : la Direction des Projets Grand Paris
- Pour la Ville de Champigny-sur-Marne :
- Pour la MGP : la Direction de l'Aménagement Métropolitain
- Pour la Région Ile de France : la Direction de l'aménagement durable des territoires
- Pour EPAMARNE : la Direction de Projet
- Pour la Banque des Territoires : le Service de Développement Territorial Val de Marne de la Direction Régionale Ile de France
- Pour l'EPFIF : la Direction Stratégie, Partenariats et Expertises

F. ENGAGEMENTS DES PARTIES

L'ensemble des signataires s'engage à :

- Participer à la gouvernance du PPA ;
- Elaborer et mettre en œuvre la stratégie définie dans le cadre du PPA ;
- Mettre en commun les données à leur disposition concernant les sujets traités dans le cadre du PPA ;
- Partager les conclusions des études et des démarches sur des sujets liés au PPA, que celles-ci soient réalisées ou à mener et qu'elles soient menées dans le cadre du PPA ou en dehors ;
- Accompagner le financement des actions pour lesquelles ils sont identifiés comme financeurs dans le tableau présenté en annexe.

L'Etat s'engage à :

- Assurer avec les signataires l'animation du dispositif de gouvernance du PPA (comités de pilotages, comités techniques) ;
- Contribuer au financement des actions et études décrites en annexe et sur lesquelles sa participation ne pourra excéder 50% pour les études. Des financements complémentaires pourront être décidés par voie d'avenant. Les financements feront l'objet de décisions attributives de subvention au fur et à mesure de l'avancement des actions, considérant que le présent contrat constitue une convention-cadre valant demande de subvention.
- Apporter son concours technique aux actions et études prévues dans le présent PPA sur tout sujet nécessaire ;
- De manière générale, veiller au respect des orientations communes énoncées dans le présent contrat et au fait qu'elles s'inscrivent bien dans les orientations stratégiques de l'État qui guident le pilotage du CPER1.
- Contribuer à la communication commune.

L'EPT Paris Est Marne & Bois s'engage à :

- Assurer avec les signataires l'animation du dispositif de gouvernance du PPA (comités de pilotages, comités techniques) et l'association des différents partenaires financeurs à toutes les étapes des études ;
 - Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue en annexe et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
 - Apporter son concours technique aux actions et études prévues dans le présent PPA sur tout sujet nécessaire ;
-

- De manière générale, veiller au respect des orientations communes énoncées dans le présent contrat.

La Métropole du Grand Paris s'engage à :

- Assurer avec les signataires l'animation du dispositif de gouvernance du PPA (comités de pilotages, comités techniques) ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue en annexe 1 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Apporter son concours technique aux actions et études prévues dans le présent PPA sur tout sujet nécessaire ;
- De manière générale, veiller au respect des orientations communes énoncées dans le présent contrat.

EpaMarne :

- Participer aux comités de pilotage ;
- Participer aux comités techniques, ainsi qu'aux réunions de conduite des différentes études prévues au PPA qui correspondent à ses domaines d'intervention ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue en annexe 1 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Apporter son concours technique aux actions et études prévues dans le présent PPA sur tout sujet nécessaire ;
- De manière générale, veiller au respect des orientations communes énoncées dans le présent contrat.

La Ville de Bry-sur-Marne s'engage à :

- Assurer avec les signataires l'animation du dispositif de gouvernance du PPA (comités de pilotages, comités techniques, comités restreints) et l'association des différents partenaires financeurs à toutes les étapes des études ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue en annexe 1 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Apporter son concours technique aux actions et études prévues dans le présent PPA sur tout sujet nécessaire ;
- Organiser la concertation des usagers tout au long du projet ;
- De manière générale, veiller au respect des orientations communes énoncées dans le présent contrat.

La Ville de Villiers-sur-Marne s'engage à :

- Assurer avec les signataires l'animation du dispositif de gouvernance du PPA (comités de pilotages, comités techniques, comités restreints) et l'association des différents partenaires financeurs à toutes les étapes des études ;

- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue en annexe 1 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Apporter son concours technique aux actions et études prévues dans le présent PPA sur tout sujet nécessaire ;
- Organiser la concertation des usagers tout au long du projet ;
- De manière générale, veiller au respect des orientations communes énoncées dans le présent contrat.

La Ville de Champigny-sur-Marne s'engage à :

- Assurer avec les signataires l'animation du dispositif de gouvernance du PPA (comités de pilotages, comités techniques, comités restreints) et l'association des différents partenaires financeurs à toutes les étapes des études ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue en annexe 1 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences ;
- Apporter son concours technique aux actions et études prévues dans le présent PPA sur tout sujet nécessaire ;
- Organiser la concertation des usagers tout au long du projet ;
- De manière générale, veiller au respect des orientations communes énoncées dans le présent contrat.

Le Conseil Départemental du Val de Marne s'engage à :

- Participer aux comités de pilotage ;
- Participer aux comités techniques, ainsi qu'aux réunions de conduite des différentes études prévues au PPA qui correspondent à ses domaines d'intervention ;
- Apporter son concours technique aux actions et études prévues dans le présent PPA sur tout sujet nécessaire ;
- De manière générale, veiller au respect des orientations communes énoncées dans le présent contrat.

La Région Ile de France s'engage à :

- Participer aux comités de pilotage ;
- Participer aux comités techniques, ainsi qu'aux réunions de conduite des différentes études prévues au PPA qui correspondent à ses domaines d'intervention ;
- Apporter son concours technique aux actions et études prévues dans le présent PPA sur tout sujet nécessaire ;
- De manière générale, veiller au respect des orientations communes énoncées dans le présent contrat.

La Banque des Territoires s'engage à :

- Participer au comité de pilotage et comité technique du PPA
- Etudier une contribution financière selon les différentes formes d'intervention qu'elle peut mettre en œuvre (ingénierie, prêt ; investissements en fonds propres). Ces contributions seront soumises à l'approbation des comités d'engagement compétents de la Banque des Territoires et en ce qui concerne l'ingénierie, sur la base de cahiers des charges.

L'EPFIF s'engage à :

- Participer aux comités de pilotage ;
- Participer aux comités techniques, ainsi qu'aux réunions de conduite des différentes études prévues au PPA qui correspondent à ses domaines d'intervention ;
- Appuyer la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation des actions et des études selon la répartition prévue en annexe 1 et contribuer à leur financement selon ses domaines de compétences et règles internes de financement ;
- Apporter son concours technique aux actions et études prévues dans le présent PPA sur tout sujet nécessaire ;
- De manière générale, veiller au respect des orientations communes énoncées dans le présent contrat.

G. MISE EN ŒUVRE DU PPA

G.1. Communication autour du projet

Les signataires s'entendent sur les principes de communication suivants à mettre en œuvre dans le cadre du PPA :

- Une communication commune sous forme de communiqués de presse sera mise en place lors des principales étapes du projet.

Cette communication sera pilotée par l'EPT PEMB ;

- L'affichage des logos des autres partenaires dans toute parution ou communication ayant attrait au présent PPA

G.2. Durée et actualisation du contrat

La durée de validité du présent contrat de PPA de préfiguration et d'action est fixée à 2 ans à compter de sa signature. Celle-ci correspond à la durée estimée de réalisation des montages en vue d'aboutir à l'établissement du Programme Stratégique d'Aménagement et de Développement qui permettra d'enclencher la signature d'un PPA opérationnel au présent contrat.

A l'issue de ces deux ans, sans objections de l'ensemble des partenaires signataires, une reconduction tacite du contrat sera possible.

Le présent PPA pourra être modifié par voie d'avenant. Tout avenant devra être présenté en comité de pilotage et validé par l'ensemble des signataires.

Sont notamment considérées comme substantielles et devront faire l'objet d'un tel avenant les modifications portant sur :

- L'ajout d'un nouveau partenaire et/ou signataire ;
- L'ajustement substantiel des concours financiers des études et actions prévus dans le présent contrat ;
- La modification des engagements pris par les signataires ;
- L'intégration de nouvelles études et/ou actions, notamment à la suite des points d'étapes ;
- Toute modification du périmètre initial.

H. LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : périmètre opérationnel du PPA

ANNEXE 2 : maquette financière

I. SIGNATURES

Etienne STOSKOPF, Préfet du Val de Marne	
Olivier CAPITANIO Président de Paris Est Marne et Bois	
Patrick OLLIER, Président de la Métropole du Grand Paris	
Laurent GIROMETTI, Directeur Général EPA Marne	
Charles ASLANGUL, Maire de Bry-sur-Marne	
Jacques Alain BENISTTI, Maire de Villiers sur Marne	
Laurent JEANNE, Maire de Champigny-sur-Marne	
Valérie PECRESSE, Présidente de la Région Ile-de-France	
M. Olivier Capitanio Président du Conseil Départemental du Val de Marne	
M. Richard Curnier Directeur régional Ile de France de la Banque des Territoires	
M. Gilles Bouvelot Directeur Général de l'EPFIF	

Partenaires signataires	Etudes & actions sous maîtrise d'ouvrage dans le cadre du PPA* <i>dont prestation de service incluse dans enveloppe PPA (15%)</i>	Etudes & actions sous maîtrise d'ouvrage dans le cadre du PPA* <i>hors prestation de service dans l'enveloppe PPA</i>	Financements apportés/reste à charge après subventions prévisionnelles, dans le cadre du PPA* <i>hors prestation de service</i>
Etat <i>Accord officiel le 8/11/24</i>	0,00 €	0,00 €	1 243 200,00 €
EPT PEMB	1 144 250,00 €	995 000,00 €	301 000,00 €
MGP	793 500,00 €	690 000,00 €	428 000,00 €
EpaMarne	710 000,00 €	710 000,00 €	331 500,00 €
Champigny-sur-Marne	89 700,00 €	78 000,00 €	160 500,00 €
Villiers-sur-Marne	55 200,00 €	48 000,00 €	62 500,00 €
Bry-sur-Marne	27 600,00 €	24 000,00 €	38 500,00 €
Banque des territoires <i>cofinancements possibles sur base CCTP</i>	0,00 €	0,00 €	0,00 €
EPFIF <i>Enveloppe max confirmée</i>	0,00 €	0,00 €	49 800,00 €
Département	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Région	0,00 €	0,00 €	0,00 €

	Intitulé	MOA
P.0 Phase études préalables à la signature du PPA	Etude de stratégie territoriale	EpaMarne
	Etude de stratégie foncière	EpaMarne
P.2 Montage des projets d'aménagement, bilans financiers et déroulé	ZAC Champigny Paris Est: études	EpaMarne
	ZAC Champigny Paris Est: montage	EpaMarne
P.4 Programme stratégique d'ensemble	Expertise juridico-financière	EpaMarne
	Programme Stratégique d'Aménagement et de Développement	EpaMarne

	Intitulé
P.1 Analyses programmatisques à l'échelle du PPA	Stratégie économique A. Armature commerciale
	Stratégie économique B. Locaux économiques
	Stratégie économique C. Etudes prospectives fiscale & financière
	Etude de stratégie environnementale
	Stratégie Habitat & logements Etude de besoins
	Stratégie Habitat & logements Programmation des équipements publics
P.2 Montage des projets d'aménagement, bilans financiers et déroulé	Secteur Frachon/Fourny (ZAC A3) Champigny
	Secteur Leclerc Champigny
	Secteur Simonettes
P.3 Complément des études techniques (Faisabilité technique)	Etude technique de franchissement/abords de l'autoroute A4 et maillage viaire
	Etude de consolidation des réseaux d'assainissement
Projets opérationnels à engager dès la phase de préfiguration	Ecostation phase 1
	Ecostation phase 2

	Intitulé	MOA	Estimatif des études/actions (dans l'enveloppe PPA)
P.2 Montage des projets d'aménagement, bilans financiers et déroulé	Entrée de ville Villiers: Etude urbaine / étude d'opportunité	MGP	150 000 €
	Entrée de ville Villiers : montage	MGP (hypothèse sous réserve des conclusions de l'étude d'opportunité IMP)	100 000 €
	#NOM ?	MGP	90 000 €
	ZAC des Boutareines: étude urbaine /étude d'opportunité	MGP	100 000 €
	ZAC des Boutareines: montage	MGP (hypothèse sous réserve des conclusions de l'étude d'opportunité IMP)	250 000 €
P.3 Complément des études techniques	#NOM ?	MGP	0 €

	Intitulé	MOA
P. 1 Analyses programmatisques à l'échelle du PPA	#NOM ?	Champigny-sur-Marne
Projets opérationnels à engager dès la phase de préfiguration	Barreau nord/sud	Champigny

Intitulé

MOA
Scénario A

Intitulé

MOA