



Etablissement  
Public Territorial

Séance ordinaire du conseil territorial du 8 octobre 2019

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS  
DÉLIBÉRATION n°2019-10-08\_1574

Convention avec la Caisse des dépôts et consignations  
portant sur l'attribution d'une subvention pour la définition  
d'un schéma de développement et d'aménagement du site du  
Triage de Villeneuve-Saint-Georges

L'an deux mille dix-neuf, le 8 octobre à 19h15 les membres du Conseil de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre se sont réunis en Mairie de Vitry-sur-Seine, en séance plénière ouverte par son président, Monsieur Leprêtre, sur convocation individuelle en date du 2 octobre 2019

Ville	Titre	NOM	Prénom	Présent	A donné pouvoir à	Vote
Savigny-sur-Orge	Mme	ACHTERGAELE	Nadège	P		P
Vitry-sur-Seine	M.	AFFLATET	Alain	P		P
Villeneuve-St-Georges	Mme	ALEXANDRE	Stéphanie	Abs.		-
Villeneuve-St-Georges	Mme	ALTMAN	Sylvie	P		P
Ivry-sur-Seine	Mme	APPOLAIRE	Annie-Paule	P		P
Orly	M.	ATLAN	Thierry	Repr.	M. Sac	P
Valenton	Mme	BAUD	Françoise	Repr.	Mme Veyrunes	P
Vitry-sur-Seine	M.	BELL-LLOCH	Pierre	P		P
Le Kremlin-Bicêtre	Mme	BENBELKACEM	Sarah	Repr.	M. Noury	P
Savigny-sur-Orge	M.	BENETEAU	Sébastien	P		P
Viry-Châtillon	M.	BERENGER	Jérôme	Repr.	M. Sauerbach	P
Orly	Mme	BESNIET	Nathalie	P		P
Thiais	M.	BEUCHER	Daniel	P		P
Vitry-sur-Seine	M.	BOURJAC	Jean-Marc	P		P
Ivry-sur-Seine	M.	BOUYSSOU	Philippe	Repr.	M. Kennedy	P
Le Kremlin-Bicêtre	Mme	BOYAU	Lina	P		P
Villeneuve-St-Georges	M.	BOYER	Alexandre	P		P
Arcueil	M.	BREUILLER	Daniel	Repr.	M. Perreux	P
Villejuif	Mme	CASEL	Catherine	Abs.		-
Rungis	M.	CHARRESSON	Raymond	P		P
Fresnes	Mme	CHAVANON	Marie	P		P
Vitry-sur-Seine	M.	CHICOT	Rémi	P		P
Ivry-sur-Seine	M.	CHIESA	Pierre	P		P
Gentilly	M.	DAUDET	Patrick	P		P
Chevilly-Larue	Mme	DAUMIN	Stéphanie	P		P
Cachan	Mme	DE COMARMOND	Hélène	P		P
L'Haÿ-les-Roses	M.	DECROUY	Clément	P		P
Thiais	M.	DELL'AGNOLA	Richard	Repr.	M. Beucher	P
Chevilly-Larue	M.	DELUCHAT	André	P		P
Choisy-le-Roi	Mme	DESPRES	Catherine	Repr.	M. Diguët	P
Choisy-le-Roi	M.	DIGUËT	Patrice	P		P
Villeneuve-St-Georges	Mme	DINNER	Nathalie	Repr.	M. Deluchat	P
Fresnes	M.	DOMPS	Richard	P		P
Athis-Mons	M.	DUMAINE	Julien	P		P
Cachan	M.	FOULON	Jacques	Repr.	M. Perillat Bottonet	P
Villeneuve-le-Roi	M.	GAGNEPAIN	Pascal	Abs.		-
Villeneuve-St-Georges	M.	GAUDIN	Philippe	Repr.	M. Afflatet	P
Savigny-sur-Orge	Mme	GERARD	Anne-Marie	Repr.	M. Achtergaele	P
Arcueil	Mme	GILGER-TRIGON	Anne-Marie	Repr.	Mme Janodet	P
Villejuif	M.	GIRARD	Dominique	P		P
Villeneuve-le-Roi	M.	GONZALES	Didier	Abs.		-
Ablon-sur-Seine	M.	GRILLON	Eric	P		P
Villejuif	Mme	GRIVOT	Annie	Repr.	Mme Appolaire	P
Savigny-sur-Orge	M.	GUETTO	Daniel	P		P

Choisy-le-Roi	M.	GUILLAUME	Didier	P		P
Villeneuve-le-Roi	Mme	HAMID	Sakina	Abs.		-
Fresnes	M.	HELBLING	Denis	Repr.	Mme Chavanon	P
L'Haÿ-les-Roses	Mme	HUBERT	Laure	Repr.	Mme Sourd	P
Choisy-le-Roi	M.	ID ELOUALI	Ali	Abs.		-
Orly	Mme	JANODET	Christine	P		P
L'Haÿ-les-Roses	M.	JEANBRUN	Vincent	Repr.	M. Grillon	P
Vitry-sur-Seine	M.	KENNEDY	Jean-Claude	P		P
Paray-Vieille-Poste	Mme	LALLIER	Nathalie	P		P
le Kremlin-Bicêtre	M.	LAURENT	Jean-Luc	P <sup>(1)</sup>	M. Chicot <sup>(2)</sup>	P
Villejuif	M.	LE BOHELLEC	Franck	Repr.	M. Yebouet	P
Cachan	M.	LE BOUILLONNEC	Jean-Yves	Abs.		-
Vitry-sur-Seine	Mme	LEFEBVRE	Fabienne	P		P
Vitry-sur-Seine	M.	LEPRETRE	Michel	P		P
Ivry-sur-Seine	Mme	LESENS	Evelyne	Repr.	M. Lipietz	P
Villejuif	M.	LIPIETZ	Alain	P		P
Vitry-sur-Seine	Mme	LORAND	Isabelle	P		P
Ivry-sur-Seine	M.	MARCHAND	Romain	P		P
Thiais	Mme	MARCHEIX	Virginie	P		P
Savigny-sur-Orge	M.	MEHLHORN	Eric	P		P
Viry-Châtillon	Mme	MERRINA	Arielle	Repr	M. Guetto	P
Vitry-sur-Seine	Mme	MONTOIR	Sylvie	P		P
Fresnes	Mme	MOREIRA DA SILVA	Laurinda	Abs.		-
le Kremlin-Bicêtre	M.	NICOLLE	Jean-Marc	P		P
Morangis	M.	NOURY	Pascal	P		P
Choisy-le-Roi	M.	PANETTA	Tonino	P		P
Villejuif	M.	PERILLAT-BOTTONET	Franck	P		P
Vitry-sur-Seine	M.	PERREUX	Jacques	P		P
Juvisy-sur-Orge	M.	PERRIMOND	Michel	Repr.	M. Reda	P
Cachan	Mme	PESCHEUX	Edith	P		P
Athis-Mons	M.	PETETIN	Pascal	P		P
Ivry-sur-Seine	Mme	PIERON	Marie	P		P
Juvisy-sur-Orge	M.	REDA	Robin	P		P
Choisy-le-Roi	Mme	RIFFAUD	Isabelle	Abs.		-
Athis-Mons	Mme	RODIER	Christine	P		P
Athis-Mons	M.	SAC	Patrice	P		P
Viry-Châtillon	M.	SAUERBACH	Laurent	P		P
Thiais	M.	SEGURA	Pierre	P		P
L'Haÿ-les-Roses	Mme	SOURD	Françoise	P		P
Ivry-sur-Seine	M.	TAGZOUT	Mourad	Abs.		-
Vitry-sur-Seine	Mme	TAILLEBOIS	Sarah	Repr.	M. Bourjac	P
Vitry-sur-Seine	M.	TMIMI	Hocine	P		P
Gentilly	Mme	TORDJMAN	Patricia	P <sup>(3)</sup>	M. Daudet. <sup>(4)</sup>	P
Vitry-sur-Seine	Mme	VEYRUNES-LEGRAIN	Cécile	P		P
Villejuif	M.	VIDAL	Philippe	Repr.	M. Girard	P
Viry-Chatillon	M.	VILAIN	Jean-Marie	Repr.	M. Bénéteau	P
Ivry-sur-Seine	Mme	WOJCIECHOWSKI	Bozena	Repr.	M. Marchand	P
Villejuif	M.	YEBOUET	Elie	P		P

(1) Jusqu'à la délibération 1559  
(2) Jusqu'à la délibération 1585

(2) à partir de la délibération 1560  
(4) à partir de la délibération 1586

**Secrétaire de Séance : Monsieur Robin Reda**

Nombre de Conseillers en exercice composant le Conseil du territoire				92
N° de délibération	Présents	Absents	Absents représentés	Votants
1549 à 1559	57	10	25	82
1560 à 1585	56	10	26	82
1586 à 1622	55	10	27	82

## Exposé des motifs

Le 31 janvier 2018, l'Etablissement Public Territorial (EPT) Grand-Orly Seine Bièvre a signé, aux côtés du département du Val-de-Marne, de l'Etat, de l'Etablissement Public d'Aménagement Orly Rungis Seine Amont (EPA ORSA), des villes de Choisy-le-Roi, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, et de la SNCF, le Contrat d'Intérêt National du quartier du Triage ferroviaire.

Le site du Triage est en effet l'un des 5 périmètres stratégiques de régénération urbaine de l'OIN Orly Rungis Seine-Amont. Il est constitué du site ferroviaire, du quartier urbain de Triage de Villeneuve-Saint-Georges et de la ZA des Flandres.

La démarche partenariale du CIN entend favoriser l'émergence de projets générateurs d'investissements et d'emplois sur le site, et accompagner sa mutation urbaine. Ce secteur constitue en effet un territoire d'opportunités dont le développement harmonieux de ses composantes économiques et résidentielles pourra soutenir et amplifier les dynamiques territoriales, métropolitaines et régionales.

Les membres du comité de pilotage du CIN se sont accordés sur la nécessité d'engager une étude de définition d'un schéma de développement et d'aménagement du Site du Triage, pilotée par l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre et l'EPA ORSA dans le cadre d'un groupement de commandes. Le Conseil départemental du Val-de-Marne et la Caisse des dépôts et consignation en sont les co-financeurs.

La présente délibération a pour objet d'autoriser le Président de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre à signer la convention entre l'EPT et la Caisse des dépôts et consignations portant sur l'attribution par cette dernière d'une subvention de 30% du coût de réalisation de l'étude sur ses aspects économiques, dans la limite d'un montant maximum de 30 000 €.

## DELIBERATION

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L5211-9 et L5211-10 et L5219-2 et suivants ;

**Vu** le décret n°2015-1665 du 11 décembre 2015 relatif à la métropole du Grand Paris et fixant le périmètre de l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre dont le siège est à Vitry sur Seine ;

**Vu** l'avis de la commission permanente ;

**Vu** le Contrat d'Intérêt National (CIN) du quartier de Triage, approuvé en date du 31 janvier 2018 par l'Etat, le Conseil départemental du Val-de-Marne, les Villes de Choisy-le-Roi, Valenton, Villeneuve-Saint-Georges et l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre, en présence des partenaires SNCF Réseau, SNCF Mobilités et l'EPA ORSA ;

**Vu** la convention à intervenir entre l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre et la Caisse des dépôts et consignation ;

**Considérant** l'ensemble des réflexions et études lancées dans le cadre de la mise en œuvre du CIN et la nécessité d'élargir la réflexion à une approche globale qui mette en cohérence toutes les composantes du projet ;

**Considérant** que la Caisse des dépôts et consignations et ses filiales, constituent un groupe public au service de l'intérêt général et du développement économique, et qu'à ce titre la Caisse des dépôts et consignations assure ses missions d'intérêt général en appui des politiques nationales et locales, notamment au travers de sa direction Banque des Territoires ;

**Considérant** que la Banque des Territoires a pour mission de conseiller les collectivités pour accompagner leurs stratégies de développement et de financer leurs projets d'investissement, soit par des prêts de long-terme, soit par des prises de participation aux côtés de partenaires publics et/ou privés ;

**Entendu** le rapport de M. Alexandre Boyer ;

Sur proposition de Monsieur Le Président,

**Le Conseil territorial délibère et, à l'unanimité,**

1. Approuve la convention avec la Caisse des dépôts et consignations portant sur l'attribution d'une subvention pour la définition d'un schéma de développement et d'aménagement du site du Triage, annexée à la présente.
2. Autorise le Président ou son représentant à signer ladite convention et tout document afférent.
3. Charge le Président ou toute personne habilitée par lui, d'accomplir toutes les formalités nécessaires à l'exécution des présentes.

**Vote : Pour 82**



A Vitry-sur Seine, le 14 octobre 2019

Le Président

Michel LEPRETRE

La présente délibération est certifiée exécutoire,  
étant transmise en préfecture le 15 octobre 2019  
ayant été publiée le 15 octobre 2019

*Le présent acte peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif compétent dans un délai de deux mois à compter de sa notification et/ou sa publication.*



## *CONVENTION DE COFINANCEMENT D'ETUDES*

**CAISSE DES DEPÔTS  
EPT GRAND-ORLY SEINE BIEVRE  
Affaire n° 85 137 – Contrat n°**

**Entre :**

La **Caisse des dépôts et consignations**, établissement spécial créé par la loi du 28 avril 1816 codifiée aux articles L.518-2 et suivants du code monétaire et financier, dont le siège est sis 56, rue de Lille 75007 Paris, représentée par Madame Marianne Louradour en sa qualité de Directrice Régionale Ile-de-France, dûment habilitée à l'effet des présentes en vertu d'un arrêté portant délégation de signature de Monsieur le Directeur Général en date du 08 juillet 2019.

ci-après indifféremment dénommée la «CDC» ou la « Caisse des dépôts » d'une part,

**et :**

**L'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre** ayant son siège à 11, avenue Henri Farman 94 398 Orly Aéroport Cedex, représenté par M. Michel Leprêtre, en sa qualité de Président, dûment habilité aux fins des présentes en vertu d'une délibération de Conseil Territorial en date du 25 juin 2019.

ci-après dénommée « le Bénéficiaire»

ci-après désignées ensemble les « **Parties** » et individuellement une « **Partie** ».

**IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :**

Le site du Triage est l'un des 5 périmètres stratégiques de régénération urbaine de l'OIN Orly Rungis Seine-Amont. Il est constitué du site ferroviaire, du quartier urbain de Triage de Villeneuve-Saint-Georges et de la ZA des Flandres. Afin de conforter la dynamique de projet déjà engagée sur le quartier du Triage, un Contrat d'Intérêt National (CIN) a été signé le 31 janvier 2018. Le CIN doit notamment permettre un développement mixte dans son périmètre intégrant une composante économique importante avec les activités ferroviaires, et une composante résidentielle.

Ce site fait face aujourd'hui à différentes contraintes : enclavement, traversée contraignante du pont Wilson, desserte insuffisante, exposition aux risques d'inondation, lignes à haute tension, zone de bruit important. Pour autant, ce site bénéficie d'un positionnement stratégique et est clairement identifié comme un site de développement majeur pour le territoire Grand Orly Seine Bièvre. Plusieurs atouts sont alors à mettre en valeur : proximité de la Seine, dimension du site ferroviaire et des fonciers mutables, patrimoine naturel et paysager du site, patrimoine architectural et industriel.

Le CIN a pour ambition de favoriser l'émergence de projets générateurs d'investissements et d'emplois sur le site du Triage, et d'accompagner sa mutation urbaine.

Quatre axes ont été identifiés par les membres du CIN :

- Conforter la dynamique économique, en permettant notamment le développement d'une plate-forme logistique rail-route ;
- Constituer un levier pour un développement urbain plus large ;
- Valoriser le patrimoine naturel et paysager des berges de Seine et du Parc Interdépartemental des Sports ;
- Renforcer la résilience du quartier au risque inondation.

Le développement de ces quatre axes est cependant conditionné par le désenclavement et l'amélioration de la desserte du site par tous les modes, notamment par la création d'une nouvelle voie en assurant la desserte.

Dans ce cadre, l'élaboration partenariale d'un schéma de développement et d'aménagement du Triage doit permettre d'envisager l'évolution du site dans une logique d'ensemble, et aboutir à un pré-projet de transformation du Triage et de plus forte intégration urbaine.

L'étude se décomposera en deux phases :

- Phase 1 : Compréhension du site et synthèse des enjeux
  - Compréhension globale du site et fonctionnement actuel
  - Intégration urbaine, économique, environnementale et paysagère du site
- Phase 2 : Définition du schéma de développement et d'aménagement durable
  - L'ambition du développement économique durable
  - Vers un projet urbain intégré et cohérent à l'échelle du périmètre du CIN

La Caisse des Dépôts et ses filiales constituent un groupe public au service de l'intérêt général et du développement économique du pays : la Caisse des Dépôts assure ses missions d'intérêt général en appui des politiques nationales et locales, notamment au travers de sa direction Banque des Territoires (ci-après "la Banque des Territoires").

La Banque des Territoires a pour mission de conseiller les collectivités pour accompagner leurs stratégies de développement et de financer leurs projets d'investissement, soit par des prêts de long-terme, soit par des prises de participation aux côtés de partenaires publics et/ou privés. La Banque des Territoires accompagne le Territoire Grand-Orly Seine Bièvre notamment dans le cadre de la Convention de Partenariat signée en novembre 2017 qui les lie. C'est dans ce contexte qu'elle souhaite participer au co-financement du schéma de développement et d'aménagement du Triage.

**CECI EXPOSE, IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :**

## **Article 1 : Objet de la Convention**

La présente convention et ses annexes (ci-après la « **Convention** »), a pour objet de définir les modalités pratiques et financières du partenariat entre la CDC et le Bénéficiaire pour la réalisation de l'étude Schéma de développement et d'aménagement du site du Triage, ci-après désignée l'« **Etude** », dont le projet de cahier des charges est porté en annexe 1.

## **Article 2 : Modalités de réalisation de l'Etude**

### **2.1 : Collaboration entre les Parties**

Le Bénéficiaire est le maître d'ouvrage et le seul responsable de la réalisation de l'Etude. Il prend à sa charge la relation avec un éventuel prestataire (ci-après, le « **Prestataire** ») et en informe la CDC dans le cadre d'un comité de suivi de l'Etude visé à l'article 2.2.1 (ci-après le « **Comité de Suivi** »).

Dans la mesure où la réalisation de l'Etude est confiée au Prestataire, celui-ci sera sélectionné par le Bénéficiaire dans le respect des dispositions légales et réglementaires applicables à la commande publique.

Pour la réalisation de l'Etude, les Prestataires sélectionnés sont :

#### **HDZ URBANISTES ARCHITECTES (MANDATAIRE)**

23 rue Duris – 75020 PARIS

Tél : 01 43 41 52 65 / Fax : 01 78 72 87 88

N° SIRET : 488 752 486 00024

#### **HANK**

200 avenue Jean Jaurès 69007 Lyon

Tel 04.78.92.81.87 – Fax 04.72.61.16.60

SIRET 513 081 117 000 22

Le Bénéficiaire s'engage à conclure toute convention utile pour la réalisation de l'Etude et l'obtention de la propriété intellectuelle de l'ensemble des droits qui y sont attachés, aux fins de leur cession, telle que prévue à l'article 6 [*Communication et Propriété intellectuelle*] ci-après.

A ce titre, le Bénéficiaire prend à sa charge le versement de la rémunération du Prestataire.

### **2.1.1 : Comité de Suivi**

Les Parties conviennent de réunir un Comité de Suivi dont le rôle est de s'assurer de l'état d'avancement des travaux de l'Etude.

Le Comité de Suivi, présidé par le représentant légal du Bénéficiaire, sera composé de représentants du Bénéficiaire et d'un ou plusieurs représentants de la CDC.

L'organisation et le secrétariat du Comité de Suivi sont réalisés par le Bénéficiaire.

Le Comité de Suivi se réunira selon le calendrier suivant :

- A la signature de la Convention pour approuver les orientations générales de l'Etude et le projet de cahier des charges joint en annexe 1,

- Dans les 4 mois après le démarrage de l'étude pour la remise des rapports intermédiaires, telle que visée à l'article 2.2 [*Résultats de l'Etude et Calendrier*] ci-après
- Dans l'année qui suit la remise du diagnostic pour la remise du rapport final constituant l'Etude, telle que visée à l'article 2.2 [*Résultats de l'Etude et Calendrier*] ci-après.
- À tout moment, dans les 30 jours d'une demande adressée par l'une des Parties.

### **2.1.2 : Suivi de l'Etude**

La CDC sera associée à la réalisation de l'Etude selon les modalités suivantes :

- le Bénéficiaire tient régulièrement informé la CDC de l'avancée des travaux de l'Etude et lui transmet pour information les travaux intermédiaires de l'Etude et le rapport final constituant l'Etude, tels que visés à l'article 2.2 ci-après,
- la CDC sera conviée à l'ensemble des réunions du Comité de Suivi aux fins de transmission des remarques et préparation de la validation, par le Bénéficiaire, des travaux intermédiaires et finaux de l'Etude précités.

En outre, le Bénéficiaire accepte que les modalités de réalisation de l'Etude puissent donner lieu à une évaluation par la CDC ou par tout organisme mandaté par elle.

## **2.2 : Résultats de l'Etude et Calendrier de réalisation**

Les résultats attendus et le calendrier de l'Etude sont précisés à l'annexe 1.

Outre ces résultats, l'Etude donnera lieu à la réalisation des travaux suivants :

- un premier rapport, réalisé par le Prestataire, qui sera remis à la CDC au plus tard 4 mois après le démarrage de l'étude ;
- le rapport final constituant l'Etude qui sera remis à la CDC au plus tard dans l'année qui suit la remise du premier rapport, et qui fera l'objet d'une présentation au Comité de Suivi par le Bénéficiaire.

L'ensemble des résultats de l'Etude, le ou les éventuels rapports intermédiaires et le rapport final sont ci-après désignés ensemble les « **Livrables** ».

Les Livrables devront être transmis à la Caisse des Dépôts à l'adresse suivante :

*Caisse des dépôts et consignations  
Direction Régionale Ile de France  
2 avenue Pierre Mendès France  
CS 41 342  
75 648 PARIS CEDEX 13  
A l'attention d'Anne-Laure CATTIN*

L'étude débutera en septembre 2019.

## **Article 3 : Responsabilité et assurances**

### **3.1 : Responsabilité**

L'ensemble des actions menées dans le cadre de l'Etude est initié, coordonné et mis en œuvre par le Bénéficiaire qui en assume l'entière responsabilité. De plus, les publications et bilans issus de l'Etude (notamment publication sur Internet et publication papier) seront effectués sous la responsabilité éditoriale du Bénéficiaire.

Il est expressément précisé, dans cette perspective, que la Caisse des Dépôts ne saurait assumer ou encourir aucune responsabilité dans le cadre de l'utilisation, par le Bénéficiaire, de son soutien dans le cadre de l'Etude, notamment pour ce qui concerne les éventuelles difficultés techniques, juridiques ou pratiques liées à l'activité du Bénéficiaire.

Le Bénéficiaire s'engage notamment à respecter l'ensemble des dispositions légales et réglementaires applicables aux actions qu'il entreprend et notamment procéder, le cas échéant, aux déclarations nécessaires auprès de la CNIL conformément à la loi n°78-17 du 6 janvier 1978.

Les Parties conviennent que le Prestataire est entièrement responsable de l'exécution de l'Etude et de l'ensemble des travaux y afférent.

En conséquence, le Bénéficiaire ne pourra rechercher la responsabilité de la CDC en cas de mauvaise exécution de l'Etude.

Le Bénéficiaire s'engage à respecter, le cas échéant, les règles légales et réglementaires applicables à la commande publique.

### **3.2 : Assurances**

Le Bénéficiaire s'assure que le Prestataire bénéficie d'une assurance responsabilité civile générale couvrant de manière générale son activité pendant toute la durée de l'Etude. Le Bénéficiaire s'engage à ce que la Prestataire maintienne cette assurance et puisse en justifier à la Caisse des dépôts à première demande.

## **Article 4 : Modalités financières**

Le coût total de réalisation de l'Etude menée par le Bénéficiaire s'élève à 109 230€ TTC (pour la partie développement économique).

### **4.1 : Montant de la subvention de la Caisse des dépôts**

Au titre de la présente Convention, la CDC versera une subvention d'un montant maximum total de 30 000€.

### **4.2 : Modalités de versement**

La subvention sera versée selon les modalités suivantes :

- 30% à la signature de la présente Convention,
- 70% à la remise du Rapport final telle que visée à l'article 2.2 [*Résultats de l'Etude et Calendrier*] de la Convention,

Ce montant couvre l'intégralité de la subvention versée par la Caisse des Dépôts au titre de la présente Convention.

Ce montant est ferme et représente 27,5% CDC du coût total Toutes Taxes Comprises de l'Etude dont le budget total prévisionnel avec mention de tous les partenaires et de leur pourcentage de financement figure en annexe 3 de la présente Convention.

Il est expressément entendu entre les Parties que le solde du budget total prévisionnel de l'Etude est pris en charge par le Bénéficiaire ou par les autres partenaires éventuels du Bénéficiaire.

La Caisse des Dépôts versera au Bénéficiaire le montant de la subvention, après réception des appels de fonds, accompagnés d'un RIB du compte ouvert au nom du Bénéficiaire, envoyés par le représentant habilité du Bénéficiaire, et mentionnant en référence le numéro Lagon de la Convention, aux coordonnées suivantes : [factureelectronique@caissedesdepots.fr](mailto:factureelectronique@caissedesdepots.fr)

Une copie des appels de fonds sera adressée à la Direction Régionale à l'attention de Madame Anne-Laure Cattin.

Le règlement de la subvention sera effectué, par virement bancaire, sur le compte du Bénéficiaire dont les coordonnées bancaires devront avoir été préalablement transmises à la Caisse des dépôts.

### **4.3 : Utilisation de la subvention**

La subvention versée par la CDC, telle que visée ci-dessus, est strictement réservée à la réalisation de l'Etude, à l'exclusion de toute autre affectation.

En cas de non-respect de cette obligation, le montant de la subvention dont l'emploi n'aura pu être justifié, fera l'objet d'un reversement à la CDC sur simple demande de cette dernière.

### **Article 5 : Confidentialité**

Le Bénéficiaire s'engage à veiller au respect de la confidentialité des informations et documents concernant le groupe Caisse des Dépôts, de quelle que nature qu'ils soient et quels que soient leurs supports, qui lui auront été communiqués ou dont il aura eu connaissance lors de la négociation et de l'exécution de la Convention, sous réserve des informations et documents transmis par la Caisse des Dépôts aux fins expresses de leur divulgation dans le cadre de l'Etude.

L'ensemble de ces informations et documents est, sauf indication contraire, réputé confidentiel.

Le Bénéficiaire s'engage à veiller au respect par ses préposés et sous-traitants éventuels, de cet engagement de confidentialité.

Sont exclues de cet engagement :

- les informations et documents qui seraient déjà dans le domaine public ou celles notoirement connues au moment de leur communication,
- les informations et documents que la loi ou la réglementation obligent à divulguer, notamment à la demande de toute autorité administrative ou judiciaire compétente.

La présente obligation de confidentialité demeurera en vigueur pendant toute la durée de la Convention et pour une durée de deux (2) années à compter de la fin de la Convention, quelle que soit sa cause de terminaison.

### **Article 6 : Communication - Propriété intellectuelle**

## **Communication par le bénéficiaire**

Toute action de communication, écrite ou orale, menée par le Bénéficiaire et impliquant la Caisse des Dépôts fera l'objet d'un accord de principe par la Caisse des Dépôts. La demande sera soumise à la Caisse des Dépôts dans un délai de 15 jours ouvrés. La Caisse des Dépôts s'engage à répondre dans un délai de 3 jours ouvrés.

En cas d'accord de la Caisse des Dépôts, le Bénéficiaire s'engage à apposer ou à faire apposer en couleur, le logotype « Banque des Territoires » en version identitaire selon les modalités visées ci-après, et à faire mention du soutien de la Banque des Territoires de la Caisse des Dépôts à le bénéficiaire et lors de toutes les interventions ou présentations orales dans le cadre d'opérations de relations publiques et de relations presse, réalisées dans le cadre de la Convention, pendant toute la durée de la convention.

Le format, le contenu et l'emplacement de ces éléments seront déterminés d'un commun accord entre les Parties, en tout état de cause, leur format sera au moins aussi important que celui des mentions des éventuels autres partenaires du Bénéficiaire. De manière générale, le Bénéficiaire s'engage, dans l'ensemble de ses actions de communication, d'information et de promotion à ne pas porter atteinte à l'image ou à la renommée de la Caisse des Dépôts.

A ce titre, le Bénéficiaire s'oblige à soumettre, dans un délai minimal de quinze (15) jours ouvrés avant sa divulgation au public, à l'autorisation préalable et écrite de la Caisse des Dépôts, le contenu de toute publication ou communication écrite ou orale relative à sa prestation.

La Caisse des Dépôts pourra, pendant ce délai, demander des modifications ou s'opposer à toute communication qu'elle estimera de nature à porter atteinte à son image ou à sa renommée.

Toute utilisation, représentation ou reproduction des signes distinctifs de la Caisse des Dépôts par le Bénéficiaire non prévue par le présent article, est interdite.

Aux seules fins d'exécution et pour la durée des obligations susvisées, la Caisse des Dépôts autorise le Bénéficiaire dans le cadre de l'étude pour la définition d'un Schéma de Développement et d'Aménagement du Site du Triage, à utiliser la marque française semi-figurative « Banque des Territoires Groupe Caisse des Dépôts » n° 4.524.153 (version identitaire du logotype Banque des Territoires) et en cas de contraintes techniques, et dans ce seul cas, la version carrée du logotype Banque des Territoires à savoir la marque française semi-figurative « Banque des Territoires & logo » n° 18/4.456.087, conformément aux représentations jointes en annexe. La Caisse des Dépôts autorise ainsi en outre le Bénéficiaire à utiliser dans ce cadre, la marque française semi-figurative « Groupe Caisse des Dépôts » et logo N°19/4.519.996.

A l'extinction des obligations susvisées, le Bénéficiaire s'engage à cesser tout usage des marques susvisées et des signes distinctifs de la Caisse des Dépôts, sauf accord exprès contraire écrit.

## **Communication par la Caisse des Dépôts**

Toute action de communication, écrite ou orale, impliquant le Bénéficiaire fera l'objet d'un accord de principe par le Bénéficiaire. La demande sera soumise au Bénéficiaire dans un délai de 2 jours ouvrés. Le Bénéficiaire s'engage à répondre dans un délai de 2 jours ouvrés.

De manière générale, la Caisse des Dépôts s'engage, dans l'ensemble de ses actions de communication, d'information et de promotion, à ne pas porter atteinte à l'image ou à la renommée du Bénéficiaire.

Dans ce cadre, le Bénéficiaire autorise expressément la Caisse des Dépôts à utiliser la marque « Grand-Orly Seine Bièvre » du bénéficiaire telle/tels que reproduite(s) en annexe et désignée la « Marque Bénéficiaire ».

### **Propriété intellectuelle**

Dans le cadre de la Convention, le Bénéficiaire autorise expressément la Caisse des Dépôts à reproduire, représenter, adapter et diffuser les Livrables sur tous supports et par tous moyens, à titre non exclusif et gratuit, à des fins de communication interne pour la durée légale de protection des droits de propriété intellectuelle afférents à ces Livrables et pour une exploitation à titre gratuit.

En conséquence, le Bénéficiaire s'engage à obtenir la cession de l'ensemble des droits de propriété intellectuelle nécessaires à la présente autorisation et garantit la Caisse des Dépôts contre toute action, réclamation ou revendication intentée contre cette dernière, sur la base desdits droits de propriété intellectuelle. Le Bénéficiaire s'engage notamment à faire son affaire et à prendre à sa charge les frais, honoraires et éventuels dommages et intérêts qui découleraient de tous les troubles, actions, revendications et évictions engagés contre la Caisse des Dépôts au titre d'une exploitation desdits droits conforme aux stipulations du présent article.

### **Liens hypertextes**

Dans le cadre de la présente Convention, la Caisse des Dépôts autorise expressément le Bénéficiaire à établir un ou des liens hypertextes simples pointant vers son site situé à l'adresse Internet [www.banquedesterritoires.fr](http://www.banquedesterritoires.fr).

A ce titre, la Caisse des Dépôts garantit le Bénéficiaire contre toutes actions, réclamations ou revendications intentées par des tiers en raison des contenus figurant sur les sites Internet [www.banquedesterritoires.fr](http://www.banquedesterritoires.fr), et notamment les documents ou données disponibles sur le site objet des liens, ou de l'utilisation ou de la consultation de ce site Internet. Réciproquement, le Bénéficiaire autorise expressément la Caisse des Dépôts à établir un ou des liens hypertextes simples pointant vers son site situé à l'adresse <http://www.grandorlyseinebievre.fr/>.

A ce titre, le Bénéficiaire garantit la Caisse des Dépôts contre toutes actions, réclamations ou revendications intentées par des tiers en raison des contenus figurant sur son site Internet <http://www.grandorlyseinebievre.fr/> notamment les documents ou données disponibles sur le site objet des liens, ou de l'utilisation ou de la consultation de ce site Internet.

### **Article 7 : Durée de la Convention**

La Convention prend effet à compter de sa signature par les Parties et est conclue pour une durée déterminée, qui s'achèvera au plus tard le 30 juin 2021, sous réserve des articles 5 [*confidentialité*] et 6 [*Communication et propriété intellectuelle*] et 8.4 [*Restitution*], dont les stipulations resteront en vigueur pour la durée des droits et obligations respectives en cause.

## **Article 8 : Résiliation**

### **8.1 : Résiliation pour faute**

En cas de mauvaise exécution ou d'inexécution par une des Parties de ses obligations contractuelles, la Convention sera résiliée de plein droit par l'autre Partie, après une mise en demeure par lettre recommandée avec avis de réception, restée infructueuse après un délai de trente (30) jours calendaires à compter de son envoi, nonobstant tous dommages et intérêts auxquels elle pourrait prétendre du fait des manquements susvisés.

### **8.2 : Résiliation pour force majeure ou empêchement**

Si le Bénéficiaire se trouve empêché, par un évènement de force majeure, de faire réaliser l'Etude définie à l'article 1 de la présente Convention, celle-ci sera résiliée de plein droit, sans indemnité, trente (30) jours calendaires après notification à la CDC, par lettre recommandée avec avis de réception, de l'évènement rendant impossible l'exécution de la Convention.

Aucune des Parties ne sera responsable du manquement ou du non-respect de ses obligations dues à la force majeure. Sont considérés comme cas de force majeure ou cas fortuit, ceux habituellement retenus par la jurisprudence des cours et tribunaux français et communautaires.

De même, la Convention sera résiliée de plein droit en cas de dissolution du Bénéficiaire.

### **8.3 : Conséquences de la résiliation**

En cas de résiliation de la Convention, le Bénéficiaire est tenu de restituer à la Caisse des Dépôts, dans les trente (30) jours de la date d'effet de la résiliation, les sommes déjà versées, dont le Bénéficiaire ne pourrait pas justifier de l'utilisation. La ou les sommes qui n'auraient pas encore été versées ne seront plus dues au Bénéficiaire.

### **8.4 : Restitution**

Les sommes versées par la CDC conformément à l'article 4 ci-dessus, et pour lesquelles le Bénéficiaire ne pourra pas justifier d'une utilisation conforme aux objectifs définis dans le cadre de la présente Convention, sont restituées sans délai à la CDC, et ce, sur simple demande de cette dernière.

Dans tous les cas de cessation de la Convention, le Bénéficiaire devra remettre à la CDC, dans les trente (30) jours calendaires suivant la date d'effet de la cessation de la Convention et sans formalité particulière, tous les documents fournis par la Caisse des Dépôts et que le Bénéficiaire détiendrait au titre de la Convention.

## **Article 9 : Dispositions générales**

### **9.1 : Élection de domicile – Droit applicable - Litiges**

Les Parties élisent respectivement domicile en leur siège figurant en tête des présentes

La Convention est soumise au droit français. Tout litige concernant la validité, l'interprétation ou l'exécution de la Convention sera, à défaut d'accord amiable, soumis aux tribunaux compétents du

ressort de la juridiction de Paris.

## **9.2 : Intégralité de la Convention**

Les Parties reconnaissent que la Convention ainsi que ses annexes constituent l'intégralité de l'accord conclu entre elles et se substituent à tout accord antérieur, écrit ou verbal.

## **9.3 : Modification de la Convention**

Aucun document postérieur, ni aucune modification de la Convention, quelle qu'en soit la forme, ne produiront d'effet entre les Parties sans prendre la forme d'un avenant dûment daté et signé entre elles.

## **9.4 : Cession des droits et obligations**

La Convention est conclue *intuitu personae*, en conséquence le Bénéficiaire ne pourra transférer sous quelle que forme que ce soit, à titre onéreux ou gratuit, les droits ou obligations découlant de la Convention, sans l'accord exprès, préalable et écrit de la Caisse des Dépôts.

La Caisse des Dépôts pourra quant à elle librement transférer les droits et obligations visés par la Convention.

## **9.5 : Nullité**

Si l'une quelconque des stipulations de la Convention s'avérait nulle au regard d'une règle de droit en vigueur ou d'une décision judiciaire devenue définitive, elle serait alors réputée non écrite, sans pour autant entraîner la nullité de la Convention, ni altérer la validité des autres stipulations.

## **9.6 Renonciation**

Le fait que l'une ou l'autre des Parties ne revendique pas l'application d'une clause quelconque de la Convention ou acquiesce de son inexécution, que ce soit de manière permanente ou temporaire, ne pourra être interprété comme une renonciation par cette Partie aux droits qui découlent pour elle de ladite clause.

Fait en deux exemplaires,  
A....., le.....

Pour le Bénéficiaire

Pour la Caisse des dépôts et consignations

Le Président  
Michel Leprêtre

La Directrice Régionale  
Marianne Louradour

### **Annexe 1 : Cahier des Charges**



## DEFINITION D'UN SCHEMA DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT DU SITE DU TRIAGE

### Cahier des charges



## Table des matières

1. Objet du marché .....	13
2. Contexte du marché.....	13
2.1. Le territoire Grand-Orly Seine Bièvre .....	13
2.2. L'opération d'intérêt national Orly Rungis Seine Amont.....	14
2.3. Le site de Triage .....	15
2.3.1. Histoire.....	15
2.3.2. Les contraintes .....	16
2.3.3. Des atouts à révéler.....	18
2.3.4. Le CIN pour accélérer la mise en œuvre d'un projet complexe .....	19
2.3.5. Projets en cours.....	21
3. Contenu de la mission .....	22
3.1. Enjeux et orientations pour la définition d'un schéma de développement et d'aménagement du site de Triage.....	22
3.2. Phase 1 : Compréhension du site et synthèse des enjeux .....	23
3.3. Phase 2 : Définition du schéma de développement et d'aménagement durable .....	24
3.3.1. L'ambition du développement économique durable.....	24
3.3.2. Vers un projet urbain intégré et cohérent à l'échelle du périmètre du CIN.....	26
4. Dispositions générales.....	28
4.1. Livrables.....	28

## 1. Objet du marché

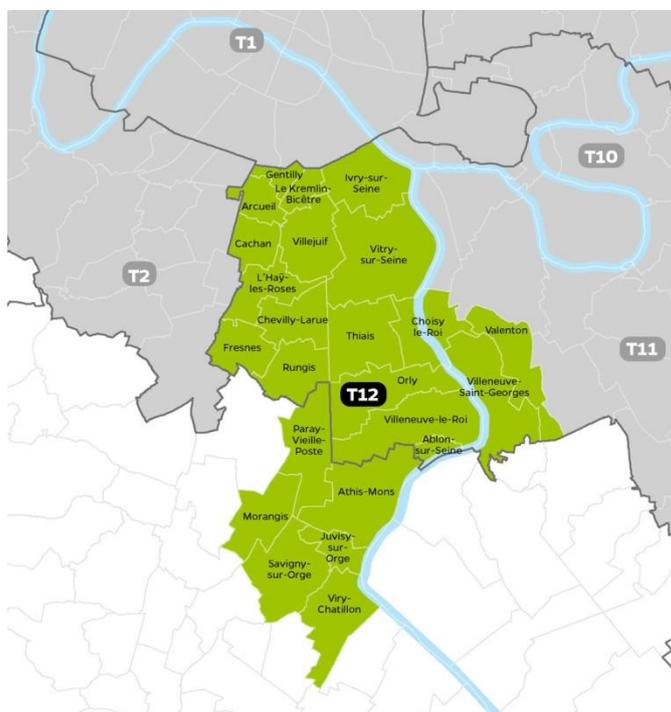
Les partenaires du Contrat d'Intérêt National s'accordent sur le lancement du présent marché qui a pour objet la définition d'un schéma global de développement économique et d'aménagement du secteur du Triage sur les communes de Villeneuve-Saint-Georges, Choisy-le-Roi et Valenton.

La mission est menée parallèlement et en lien avec les autres réflexions engagées (desserte/désenclavement du site et développement de la logistique rail-route). Le prestataire jouera un rôle d'ensemblier et mènera une réflexion stratégique et prospective.

## 2. Contexte du marché

### 2.1. Le territoire Grand-Orly Seine Bièvre

#### Un Établissement public territorial regroupant 24 communes



La création de la Métropole du Grand Paris au 1er janvier 2016 s'est accompagnée de la constitution de 12 établissements publics territoriaux. Toutes les intercommunalités qui existaient alors sur le territoire du Grand Paris ont disparu et leurs villes ont intégré l'un de ces territoires. L'Établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre remplace les Communautés d'agglomération préexistantes des Portes de l'Essonne, du Val-de-Bièvre, de la Seine-Amont, des Lacs de l'Essonne (ville de Viry-Chatillon), auxquelles s'associent 8 communes jusqu'alors membres d'aucune intercommunalité (Ablon-sur-Seine, Chevilly-Larue, Orly, Rungis, Thiais, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges).

#### Un territoire majeur de la métropole : chiffres clés

Le Grand-Orly Seine Bièvre est :

- le 1er territoire de la Métropole après Paris en nombre d'habitants (700 000),
- le territoire le plus grand de la Métropole par sa superficie (123,6 km<sup>2</sup>, 19 km du nord au sud, 12 km d'ouest en est) et son nombre de communes (24),
- un territoire étendu à deux départements (Val-de-Marne et Essonne) et sur les deux rives de la Seine,
- le 3e territoire de la Métropole en nombre d'emplois et établissements : près de 300 000 emplois & 35 000 entreprises,
- un lieu de vie privilégié pour ses habitants qui bénéficient de 770 hectares d'espaces verts publics.

### **Une position stratégique**

Connecté à l'international avec l'aéroport d'Orly, le territoire est irrigué par des axes routiers majeurs, notamment les autoroutes A6, A 106 et A86, les RD 920, 5 et 7. Il occupe une position charnière entre la grande et la petite couronne.

Son maillage en transports en commun (RER B, C et D, lignes 7 du métro et du tramway, Orlyval, TVM) et des pôles multimodaux (Choisy-le-Roi, Juvisy-sur-Orge, Villeneuve-Saint-Georges) le placent à quelques minutes du cœur de Paris. 6 gares de métro du Grand Paris Express seront mises en service à partir de 2024, puis 4 mi-2025.

### **Un territoire productif et innovant au fort potentiel de développement**

Le territoire maintient une part élevée d'emplois industriels et contribue à hauteur de 6% à la production de richesse métropolitaine (4<sup>ème</sup> position à l'échelle métropolitaine).

Il va connaître de fortes transformations urbaines à l'horizon 2024 et c'est ainsi près de 5 millions de m<sup>2</sup> dont la moitié dédiée à l'activité économique qui sont programmés dans diverses opérations d'aménagement. Ces mutations urbaines intégrées dans les stratégies développées sur le territoire, avec les villes, doivent favoriser le maintien et le développement des activités industrielles et productives de la zone urbaine dense. Cette ambition s'est matérialisée par la publication en juillet 2018 d'un « Manifeste pour un territoire industriel et productif », puis dans l'identification par l'Etat du Grand Orly comme territoire pilote des Territoires d'industrie, marquant la nécessité d'engager des politiques volontaristes et de nouveaux outils en faveur de l'activité industrielle, source de richesses et d'emplois.

Le territoire peut s'appuyer en outre sur des sites de rayonnement métropolitain tels que l'aéroport Paris-Orly et le Marché d'Intérêt National de Rungis, le plus grand marché de produits frais du monde, ou le pôle santé de Villejuif autour de l'IGR (Institut Gustave Roussy), 1<sup>er</sup> centre européen de lutte contre le cancer.

Il compte des grandes entreprises et centres de Recherche & Développement, des établissements d'enseignement supérieur, plusieurs grandes écoles, notamment dans le secteur du numérique, des centres hospitaliers universitaires et établissements de santé. Et grâce à un éco-système riche en pôles de compétitivité, clusters, associations dédiées à l'innovation, il développe une politique ambitieuse de soutien à l'innovation.

Enfin, des structures d'accompagnement (incubateurs, pépinière d'entreprises, plateforme d'accompagnement, hôtels d'entreprises) contribuent à concrétiser le fort potentiel de création d'activités du territoire.

## **2.2. L'opération d'intérêt national Orly Rungis Seine Amont**

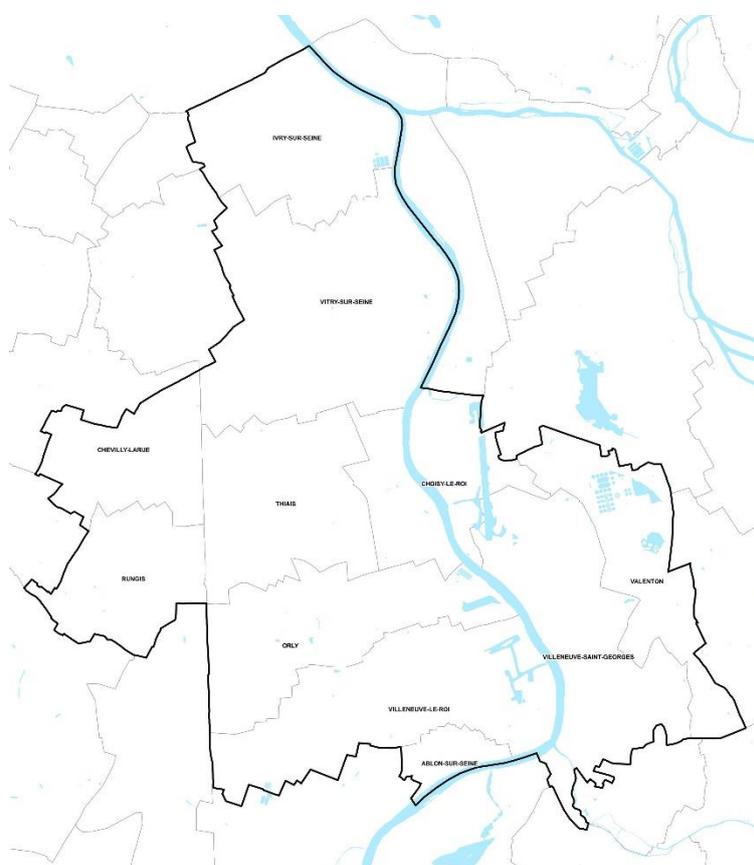
L'Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine-Amont, créée en 2007, est une grande opération d'urbanisme qui s'étend sur 71km<sup>2</sup> et concerne 12 communes du Val-de-Marne : Ablon-sur-Seine, Alfortville, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Orly, Rungis, Thiais, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Vitry-sur-Seine ; un territoire qui représente 337 747 habitants, 153 789 logements, 176 000 emplois.

Créé en 2007, l'Établissement Public d'Aménagement Orly Rungis Seine-Amont est une structure partenariale associant l'État, la Région Ile-de-France, le Département du Val-de-Marne, les douze communes concernées, l'EPT Grand Orly Seine Bièvre et la Métropole.

En 2017, l'EPAORSA s'est fédéré avec Grand Paris Aménagement tout en permettant le maintien d'une gouvernance spécifique.

L'EPA ORSA assure deux missions fondamentales :

- Le pilotage stratégique de la grande opération d'urbanisme afin de garantir la cohérence du développement du territoire (développement de l'offre résidentielle, renforcement de l'attractivité économique, développement durable). Cette mission, qui concerne l'ensemble du territoire Orly Rungis Seine-Amont, s'appuie sur une vision de long terme partagée par les membres de la gouvernance.
- La mise en œuvre d'opérations d'aménagement qui viennent directement contribuer à l'offre de logements, de bureaux, de locaux d'activités et de commerces sur le territoire.



### 2.3. Le site de Triage

Le site du Triage, considéré pour le présent marché, est l'un des 5 périmètres stratégiques de régénération urbaine de l'OIN Orly Rungis Seine-Amont. Il est constitué du site ferroviaire, du quartier urbain de Triage de Villeneuve-Saint-Georges et de la ZA des Flandres.

#### 2.3.1. Histoire

Au 19<sup>ème</sup> siècle, période de grands bouleversements urbains, Paris s'entoure d'une banlieue ouvrière et le pays s'unifie grâce au chemin de fer. Les vallées liées aux fleuves et au développement des axes de

communication deviennent des espaces consacrés à l'industrie. La première ligne de chemin de fer Paris-Saint Germain est inaugurée en 1837, le Paris-Lyon, via Melun est ouvert en 1849. L'importance de l'agglomération parisienne, de ses besoins, constituent très vite un volume de trafic de marchandises considérable amenant les Compagnies à construire des réseaux ferrés convergents vers Paris. L'activité de triage et des ateliers de maintenance fixent très tôt une importante population cheminote sur ce territoire à partir de 1882 et marquera son histoire jusqu'à aujourd'hui, notamment pour le quartier habité, dit « de triage » dont le développement et le fonctionnement sont très liés au site ferroviaire.

Dès 1900, le réseau ferré du Triage, résultat de l'industrialisation de la seconde moitié du XIXème siècle, marque déjà le territoire de son empreinte indélébile.

Par la suite, devant un accroissement continu du trafic, l'histoire de la gare de Triage de Villeneuve-Saint-Georges est une série d'agrandissements successifs permettant à chaque fois une rénovation des installations. Au plus fort de son activité, le site emploiera plus de 600 cheminots, habitant pour la plupart les communes de Villeneuve-Saint-Georges et Choisy-le-Roi.

En 2006, la chute de l'activité Fret de la SNCF entraîne la fermeture de l'activité de triage des trains de marchandises, et de fait la perte de dynamisme du quartier habité.

Aujourd'hui, l'emprise ferroviaire du Triage s'étend sur près de 200 ha et permet d'accéder sans difficultés aux radiales Sud-Est, Sud-Ouest et Nord. Sa connexion à la grande ceinture ferroviaire permet de rejoindre les sites ferroviaires de Rungis, de Valenton et de Bonneuil-sur-Marne et, au-delà, l'ensemble des infrastructures logistiques de l'axe Seine.

Longtemps resté le plus important triage de France, le site accueille de nombreuses installations et des bâtiments techniques liés à l'activité de la SNCF. Par ailleurs, le réseau Paris Sud Est passe par le site du Triage, en particulier, pour ce qui concerne les liaisons franciliennes, le RER D et le Transilien R. Deux gares fonctionnent à proximité ou dans le périmètre du Triage : le pôle multimodal de Créteil Pompadour au Nord et la gare de Villeneuve Triage au Sud.

### 2.3.2. Les contraintes

#### - L'enclavement

Le site constitue une enclave du fait de son fonctionnement centré sur l'activité ferroviaire hyper spécialisée, de sa quasi mono-propriété et de sa fermeture physique sur l'extérieur. Les projets urbains engagés à proximité tournent eux-mêmes le dos au Triage ferroviaire. La voie du RER D, la RN6 et la Seine constituent des frontières physiques.

L'emprise du Triage constitue une rupture spatiale très forte du fait du manque de franchissement actuel des voies ferrées. Seules la RD 86 au nord du site et la RD 138 au sud, permettent un franchissement des voies ferrées. Enfin, une passerelle piétonne étroite, d'une longueur de plus de 400m, se poursuit à l'intérieur des emprises SNCF et relie le reste de la ville de Villeneuve-Saint-Georges à la gare RER D de Villeneuve-Triage.

#### - Le pont Wilson

La traversée du pont Wilson étant limitée aux véhicules de + de 3.5T, les poids Lourds arrivent par le nord de la RD138 et doivent repartir par le même chemin. Ils empruntent la route du chenal Muzey pour se rendre à la déchetterie ou sur le site de la SNCF.

Le secteur de Grand Mâts doit permettre aux Poids Lourds de faire demi-tour (étude en cours par le CD94 avec des travaux prévus à l'automne 2019). L'essentiel des poids lourds qui entrent dans le quartier du Triage par le nord de la RD138, empruntent la route du chenal Muzey pour se rendre à la déchetterie ou sur le site de la SNCF.

#### - La desserte

Contraint physiquement par la Seine, à l'ouest, les deux grandes emprises que sont le Parc Interdépartemental des Sports et les voies ferrées, et enfin par les structures mêmes des ouvrages de franchissement au nord et au sud du site, le secteur du Triage est uniquement desservi par la RD138, seul point d'entrée et de sortie de tout le secteur. La RD 138 supporte une fréquentation actuellement de 9000 v/j dont plus de 800 PL/j (2016), tout à fait inadaptée au profil de la voie (1 file par sens et des trottoirs étroits) et cette tendance tend à s'accroître. La partie septentrionale de la RD38 est inscrite en zone 30, avec présence d'un radar, afin de limiter la vitesse des véhicules et poids lourds traversant la RD38 en secteur pavillonnaire. En outre, située en zone inondable elle est rapidement hors d'usage lorsque la Seine déborde.

Enfin, les transports en commun sont également difficilement accessibles malgré une desserte efficace aux abords du secteur :

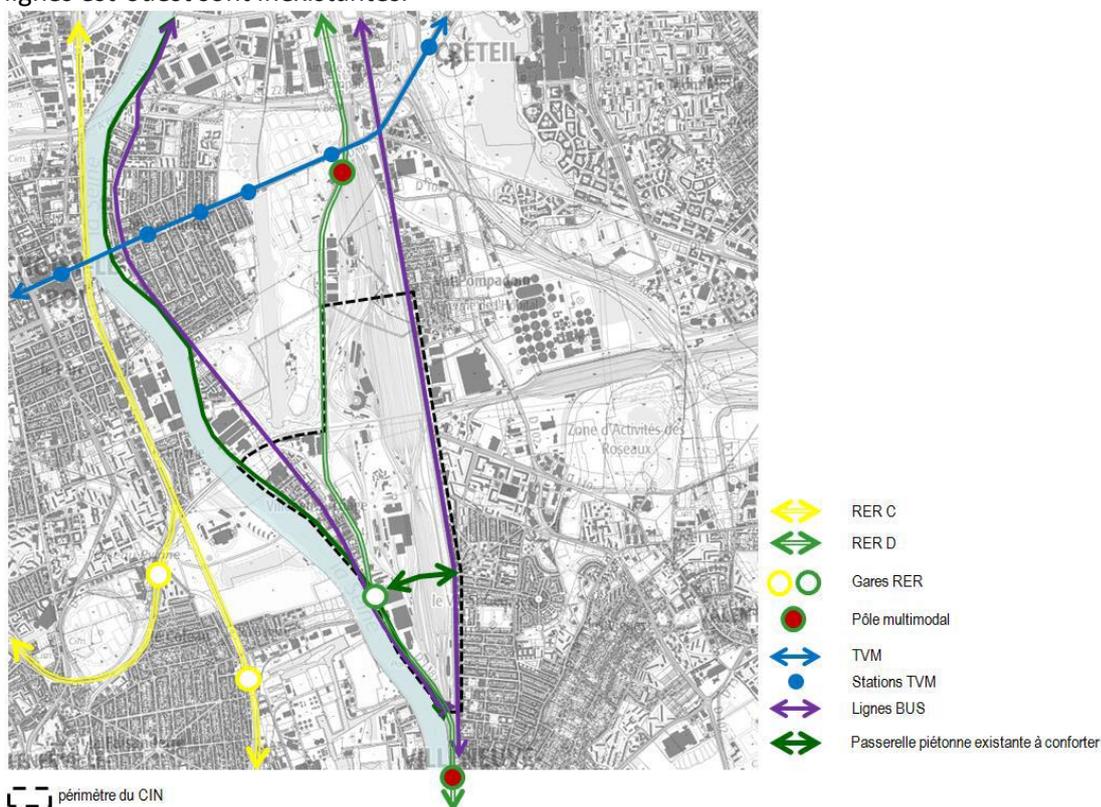
2 gares RER D : pôle multimodal Créteil-Pompadour à l'extrémité nord du site et Villeneuve Triage à l'extrémité sud

Ligne de bus (B) sur la RN6

TVM au nord du site, sur la RD 186, difficilement accessible depuis le site du Triage.

RER C au droit du site, mais sur l'autre berge de Seine, non accessible depuis le Triage

Le site est desservi par les lignes de bus A et 182 qui circulent sur la RD 138. Hormis le TVM au nord, les lignes est-ouest sont inexistantes.



Transports en commun desservant le site \_ source : EPAORSA

Enfin, compte tenu de l'étroitesse de voies et trottoirs de la RD 138, l'axe est inadapté à la circulation des vélos, au cheminement des piétons, et au stationnement.

#### - Le risque inondation

Le site est fortement exposé aux risques d'inondation, en raison de la proximité de la Seine. Il est situé en zone orange (autres espaces urbanisés en aléas forts et très forts) du plan de prévention des risques d'inondation de la Marne et de la Seine (PPRI), approuvé par arrêté préfectoral en novembre 2007.

#### - Les lignes à haute tension

Le quartier du Triage est traversé par le réseau électrique 225kV non-stratégique de RTE reliant les postes de Chevilly-Larue et Villeneuve-Saint-Georges. Aujourd'hui en aérien, ce réseau contraint les aménagements de franchissement de la voie ferrée, ainsi que l'urbanisation.

- Le bruit

Outre le bruit généré par le trafic sur les voies ferrées, l'extrémité sud du site ferroviaire du Triage et du quartier habité jouxtent la limite de l'ex zone C du PEB d'Orly.

### 2.3.3. Des atouts à révéler

- Le positionnement stratégique du site

D'une part, le site est identifié aujourd'hui comme un site de développement majeur pour le territoire Grand-Orly Seine Bièvre.

D'autre part, sa position et sa fonction dans l'armature logistique nationale et francilienne (voire européenne) permettent de rejoindre les plus grands sites et infrastructures ferroviaires logistiques de l'axe Seine, et en font l'un des sites franciliens présentant un grand potentiel de développement d'activités liées au fer.

- La proximité de la Seine

C'est aussi l'opportunité d'envisager un pôle de transports de marchandises durables, associant le fer et la voie d'eau. Cette nouvelle porte fluviale pourrait être constituée par un réaménagement des emprises de Port de Paris dans l'optique d'un port fluvial logistique, ou l'aménagement d'un port de plaisance complémentaire à la base nautique et au réaménagement des berges de Seine par le Département. Elle constituerait un élément moteur de revitalisation et de redynamisation globale du quartier de Triage et du Triage ferroviaire.

- La dimension du site ferroviaire et des fonciers mutables

Si les 200 hectares ne peuvent être considérés pour la réalisation d'un projet de redéveloppement, une vingtaine d'hectares sont potentiellement mutables (à affiner dans le cadre de la mission), le reste du site étant occupé par les installations répondant à la fonction ferroviaire qu'il convient de préserver. Sur le site ferroviaire, la SNCF mène une démarche de rationalisation du site qui va accroître significativement le niveau d'activité permettre de libérer des emprises foncières, ouvrant la possibilité d'y installer de nouvelles activités ou fonctions urbaines.

- Le patrimoine naturel et paysager du site

La Seine et ses berges jouent à la fois le rôle de réservoir de biodiversité et de corridor écologique au titre du Schéma Régional de Cohérence Écologique. Ainsi, le projet de requalification du quartier de Triage, porté par la ville de Villeneuve-Saint-Georges, prévoit la création de cheminements doux autour du quartier qui s'inscrivent dans des continuités écologiques à conforter et à poursuivre dans les relations avec les berges de la Seine et le Parc Interdépartemental des Sports, et à plus large échelle avec Créteil et Valenton.

En effet, le Parc Interdépartemental des Sports, situé à proximité immédiate, est un espace vert et de loisirs majeur dans le département et, de surcroît, un milieu ouvert et végétalisé.

A noter, à l'Est du Triage, la présence de la Tégéval, coulée verte qui relie le parc de loisirs du lac de Créteil au parc de la plage bleue à Valenton.

Enfin, les grands axes ferroviaires sont souvent les supports d'une trame verte qu'il conviendra d'identifier le cas échéant.

- Le patrimoine architectural et industriel

L'activité ferroviaire fait partie de l'histoire du territoire et particulièrement de la Ville de Villeneuve-Saint-Georges. Des témoins de ce passé sont toujours présents localement.

La forte proportion de cheminots travaillant sur le site ferroviaire a engendré le développement d'un tissu pavillonnaire et d'immeubles d'habitat collectifs caractéristiques du début du 20ème siècle, notamment sur le quartier habité de Triage. De nombreux jardins ouvriers ont aussi été créés sur le plateau.

A partir de 1944, le site accueille la plus grande rotonde ferroviaire de France. Ce bâtiment, de forme semi-concentrique, abritait, sous son toit, les locomotives nécessitant des réparations. Celles-ci pouvaient bénéficier de grosses réparations sur des fosses d'entretien, tout en bénéficiant d'un bon éclairage naturel grâce aux larges verrières. Un pont tournant équipé d'un rail assurait la distribution des locomotives en fonction des places disponibles. Aujourd'hui, l'édifice a été reconverti en atelier d'entretien de locomotives électriques.

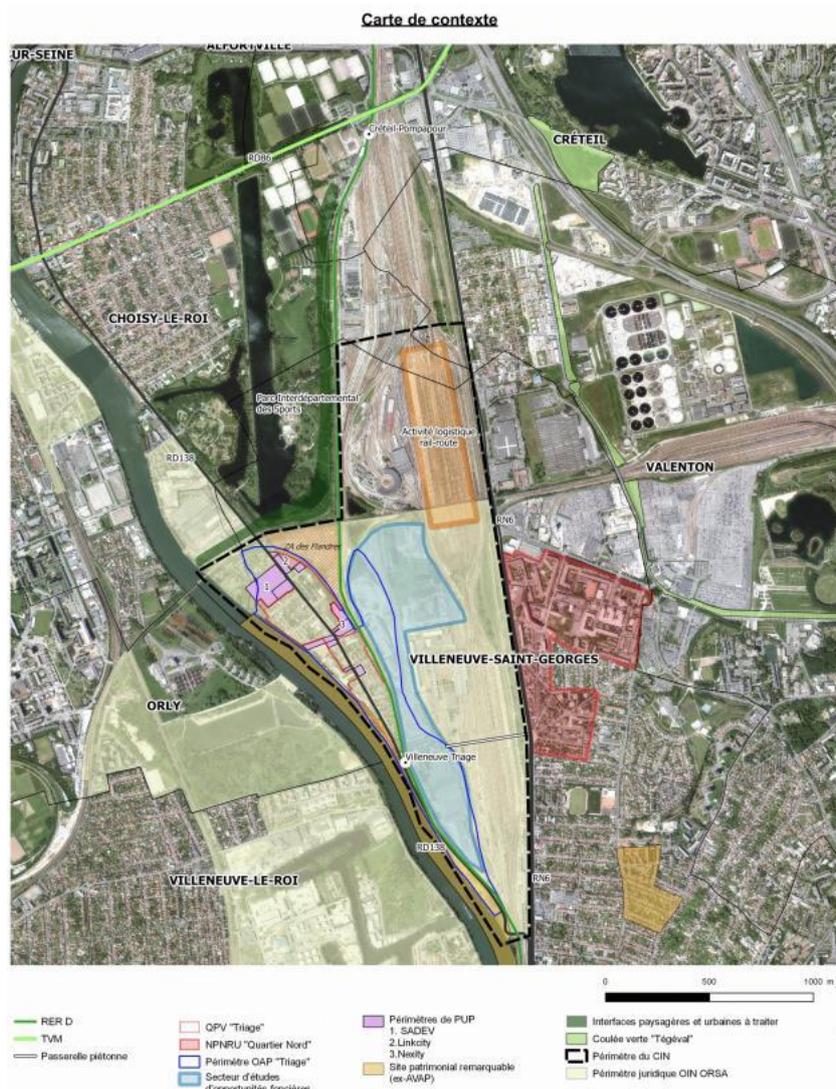
Enfin, la partie sud du site ferroviaire accueille un entrepôt de 11 000m<sup>2</sup> permettant de conserver et entretenir une centaine de métros, bus, trains et trams de la RATP ayant traversé le XXe siècle, dont les tous premiers wagons du métro parisien. Ce site est ponctuellement ouvert au grand public dans le cadre de visites découverte.

#### 2.3.4. Le CIN pour accélérer la mise en œuvre d'un projet complexe

En 2015, le Comité interministériel du Grand Paris (CIM) a décidé la mise au point de contrats d'intérêt national (CIN) pour faciliter la réalisation de grands projets d'aménagement et amplifier la mise en œuvre du Grand Paris. Il s'agit de répondre à la complexité de certains projets par un partenariat renforcé entre pouvoirs publics, acteurs économiques publics et privés.

Afin de conforter la dynamique de projet déjà engagée sur le quartier du Triage, un CIN a été signé le 31 janvier 2018. Cet engagement constitue la base pour la définition d'une stratégie coordonnée et partagée par l'ensemble des parties prenantes et d'une articulation programmatique des opérations.

Ce contrat doit notamment permettre un développement mixte dans son périmètre intégrant une composante économique importante avec les activités ferroviaires, et une composante résidentielle.



Réalisation : DRIEA – UD94 – SPAD, février 2017

### Gouvernance du CIN Villeneuve-Triage

Le CIN réunit d'une part, les signataires que sont l'État, les collectivités locales (Choisy-le-Roi, Valenton, Villeneuve-Saint-Georges, EPT Grand-Orly Seine Bièvre, Département du Val-de-Marne) et, d'autre part, les partenaires que sont l'EPA-ORSA, SNCF Réseau, SNCF Mobilités ainsi que l'ANRU. Un comité de pilotage permet de valider les étapes du CIN et de définir des orientations formulées par un comité technique qui réunit les services de l'Etat, des villes, du département, de l'EPT, et de l'EPA ORSA, et la SNCF.

### Les ambitions du CIN Villeneuve-Triage

Le CIN a pour ambition de favoriser l'émergence de projets générateurs d'investissements et d'emplois sur le site du Triage, et d'accompagner sa mutation urbaine.

Quatre axes ont été identifiés par les membres du CIN :

- Conforter la dynamique économique, en permettant notamment le développement d'une plateforme logistique rail-route
- Constituer un levier pour un développement urbain plus large,

- Valoriser le patrimoine naturel et paysager des berges de Seine et du Parc Interdépartemental des Sports
- Renforcer la résilience du quartier au risque inondation

Le développement de ces quatre axes est cependant conditionné par le désenclavement et l'amélioration de la desserte du site par tous les modes, notamment par la création d'une nouvelle voie assurant la desserte des projets de développement économique logistique, qui éviterait les quartiers d'habitation.

Les partenaires du CIN ont mis en place pendant l'année 2018, quatre ateliers de travail sur les thématiques de l'amélioration de la desserte, de la logistique rail-route, du développement économique, du projet urbain.

Le premier atelier a permis de lancer **une étude pour la desserte et le désenclavement du secteur du Triage** qui a pour objet d'identifier la faisabilité de scénarios d'aménagement viaires pour permettre l'amélioration de la desserte et le désenclavement du secteur du Triage. A l'issue de ces études, les signataires et partenaires du CIN Villeneuve Triage disposeront d'une vision comparative de différents scénarios et seront en mesure de retenir un scénario à approfondir en vue de sa réalisation.

### 2.3.5. Projets en cours

#### Projet de rationalisation du site ferroviaire

La SNCF mène une démarche de rationalisation du site pour faire face aux demandes croissantes d'implantation liées au Schéma Directeur du Matériel Roulant Ferroviaire et à l'effort sans précédent de modernisation du réseau. Le site de Villeneuve-Saint-Georges est concerné par ce plan compte-tenu de son positionnement stratégique. Il s'agit d'optimiser son fonctionnement.

Les principaux projets recensés portent aujourd'hui sur une relocalisation sur site et un développement des activités de Maintenance & Travaux SNCF RESEAU liés à la régénération du réseau ferré sur la région de Paris Sud Est et le développement de sites de maintenance clés pour SNCF Mobilités afin de répondre à la demande croissante de voyageurs sur le RER D et la ligne R du Transilien. Ces projets accroîtront significativement le niveau d'activité du site.

#### Projet urbain du quartier du Triage

Situé entre les voies ferrées et la Seine, le quartier de Triage est enclavé et isolé du reste de la commune de Villeneuve-Saint-Georges. Il constitue un « village » de 1900 habitants, composé d'un tissu diversifié de pavillons et de petits immeubles dont l'état général est contrasté.

Le quartier est desservi par la gare de RER D Villeneuve Triage située à 15 minutes à pied.

Inscrit dans le périmètre d'un des cinq quartiers prioritaires de la politique de la Ville de Villeneuve-Saint-Georges, le quartier présente une population souvent fragile.

La ville de Villeneuve-Saint-Georges a engagé un projet de requalification urbaine sur le quartier de Triage. Le développement de ce secteur est encadré par une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) dans le plan local d'urbanisme (PLU), approuvé le 28 août 2016, dont les principaux enjeux sont :

- proposer de nouveaux logements (potentiel estimé sur le secteur de 800 nouveaux logements, dont 40% de logements sociaux) avec des typologies variées qui permettent un parcours résidentiel complet ;
- revaloriser le rapport avec la Seine, tout en prenant en compte les risques d'inondation. Aux côtés de la ville, le Département du Val de Marne a engagé un certain nombre de projets et déjà réalisé l'aménagement des berges de Seine et d'une piste cyclable ;
- requalifier et apaiser la RD 138 et intégrer les nouvelles voies des programmes immobilier à l'étude ;
- aménager une crèche intercommunale de 90 berceaux à destination des habitants de VSG et Choisy ;

- conforter l'activité ferroviaire et la compléter par le développement de « village d'activité » (PME, TPE, artisanat).

86 logements seront livrés au premier semestre 2019, un permis pour la construction de 310 logements et 2500m<sup>2</sup> d'activités a été déposé en septembre 2018, et un second est attendu courant 2019 pour 300 autres logements.

Par ailleurs, la commune de Villeneuve-Saint-Georges, à la demande de l'ANRU et de l'État, a élaboré et stabilise actuellement une stratégie pluriannuelle de développement de l'offre de logements sociaux à l'échelle du territoire communal. Cette stratégie doit permettre d'inscrire les quartiers les plus fortement dotés sur une trajectoire de rééquilibrage. Le développement du quartier du Triage pourrait contribuer fortement à cette stratégie de rééquilibrage en accueillant notamment une part importante de la reconstitution de l'offre du programme de rénovation urbaine des quartiers nord.

### **Le quartier des Gondoles à Choisy-le-Roi,**

Quartier pavillonnaire comprenant environ 9 000 habitants et bénéficiant de nombreux espaces publics partagés, en proximité immédiate avec la Seine et le Parc Interdépartemental des Sports, le quartier des Gondoles présente néanmoins des problématiques de logements insalubres et vétustes. Il est connecté aux axes majeurs de circulation par une unique voie, la RD138, saturée aux heures de pointe et support à une circulation de poids lourds. Le projet urbain en cours sur ce quartier entend favoriser un nouveau schéma de mobilités autour des enjeux de 5 ambitions (améliorer l'état des voies et trottoirs, créer des continuités de réseaux cyclables, faciliter et impulser des déplacements doux, dissuader les automobilistes en transit de traverser le quartier et rationaliser et améliorer le stationnement), le développement d'une offre mixte de logements, une offre de commerces et services nouveaux (notamment un centre pluridisciplinaire de santé et le collège intercommunal).

Le projet de collège à vocation intercommunale (d'une capacité d'accueil de 700 places) est en cours de réflexion sur le territoire de Choisy-le-Roi, qui accueillerait les collégiens de Choisy-le-Roi et du quartier de Triage de Villeneuve Saint Georges.

## **3. Contenu de la mission**

### **3.1. Enjeux et orientations pour la définition d'un schéma de développement et d'aménagement du site de Triage**

L'élaboration partenariale d'un schéma de développement et d'aménagement du Triage doit permettre d'envisager l'évolution du site dans une logique d'ensemble, et aboutir à un pré-projet de transformation du Triage et de plus forte intégration urbaine. Il ne doit pas remettre en cause les projets déjà engagés et prendre en compte les conclusions de l'étude sur la desserte et le désenclavement du site et la mise en place d'une activité de logistique rail-route.

Les enjeux identifiés par les partenaires du CIN pour la conception du schéma d'un futur projet d'aménagement sont les suivants :

- Disposer d'un état des lieux clair, consolidé et actualisé du site (occupation des sols, réseau routier, fonctionnement actuel du site)
- Mettre en cohérence les approches, thématiques de travail et projets en cours
- Prendre en compte les contraintes à l'échelle du site et du futur projet
- Tirer profit des atouts du secteur.
- Définir une stratégie de développement économique, priorité portée par les partenaires du CIN

- Proposer un projet urbain intégrant notamment les activités économiques dans le développement urbain du quartier
- Développer et optimiser le rapport du quartier avec la Seine.

Ces enjeux pourront être réinterrogés et/ou complétés en fonction de l'avancée de la présente étude.

**Le périmètre de l'étude correspond au périmètre du CIN étendu au nord jusqu'à la RN 186.** Il s'agit de l'échelle sur laquelle les partenaires du contrat s'entendent pour envisager le redéveloppement économique et urbain du Triage. Il intègre le quartier habité de Triage à Villeneuve-Saint-Georges, les rives de la Seine et le Port Bergeron, la ZA des Flandres, et le secteur d'habitation du Grand Mât.

**Un secteur élargi** permet d'intégrer le site dans un environnement plus large. Il intègre, pour le moins, le quartier des Gondoles à Choisy-le-Roi, le parc interdépartemental, le carrefour Pompadour au nord, le secteur des vœux à Orly, et peut s'étendre pour ce qui concerne la réflexion sur la stratégie de développement économique, jusqu'à Valenton à l'est, au Port de Bonneuil, et à Orly à l'ouest.

**Un secteur d'études d'opportunités foncières** (périmètre bleu sur la carte du CIN) a été fixé a priori. La mission doit permettre de le conforter ou le modifier.

### 3.2. Phase 1 : Compréhension du site et synthèse des enjeux

L'objectif de cette mission est de fournir à la maîtrise d'ouvrage et aux partenaires une compréhension fine des caractéristiques du périmètre de l'étude, de son fonctionnement et des enjeux de sa transformation.

#### Compréhension globale du site et fonctionnement actuel

Une réunion de lancement et une visite du secteur permettront un exposé préalable par les membres du comité technique de la genèse du CIN, des projets déjà engagés, des contraintes et des orientations. Elle sera l'occasion d'échanger sur les attentes de chacun.

#### Identification détaillée des risques, nuisances et servitudes

Il s'agit d'identifier les freins à la mutation du site pour de nouvelles activités économiques ou pour un projet urbain plus global (logements, équipements et espaces de loisirs). En matière de risques, nuisances et servitudes, la maîtrise d'ouvrage a identifié, a priori, le risque inondations (annexe 1), les lignes à haute tension, le plan d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly, les servitudes liées aux activités ferroviaires, le niveau de trafic routier. Le sujet de la pollution du site sera regardé sur la base des éléments qui seront fournis par la maîtrise d'ouvrage.

Concernant le risque inondations, la DRIEE a élaboré une Charte d'engagement pour concevoir des quartiers résilients au risque inondations (annexe 2) qui mentionne notamment que : « *L'intégration du risque en phase amont dans les projets d'aménagement doit s'envisager comme un levier de développement durable permettant de faire converger les enjeux environnementaux, sociaux et économiques de la gestion du risque. En effet, la lente montée des eaux de la crue dans la majeure partie de l'Île-de-France et la durée de l'inondation de plusieurs semaines obligent à trouver des solutions techniques et architecturales innovantes pour limiter les dommages durables aux biens et activités* ».

A ce titre, la compréhension du site en période d'inondation, en s'appuyant sur les retours d'expérience de la SNCF et de la Ville permettra d'éclairer la démarche et d'adapter le développement du site à ce risque spécifique.

#### Mise en exergue des atouts à toutes les échelles (pour l'échelle régionale, territoriale et locale)

Comme précisé précédemment le site présente un caractère très contraint. Mais dans le cadre d'une ambition forte de transformation et d'intégration urbaine portée par les partenaires du CIN, il est nécessaire d'identifier ses atouts.

### Intégration urbaine, économique, environnementale et paysagère du site

Le site doit être regardé dans son environnement et le projet doit être défini en fonction des mutations en cours ou à venir du secteur élargi, voire un périmètre plus large en matière d'enjeux économiques.

### Réponse aux enjeux environnementaux et de lutte contre le changement climatique

Il s'agit d'avoir un projet urbain et économique qui prend en compte la réduction des émissions de GES, le développement des énergies renouvelable, la résilience du secteur face au risque inondation, l'économie des ressources, et la lutte contre les îlots de chaleurs urbains.

**Concernant le foncier et immobilier du secteur d'opportunités foncières**, un diagnostic précis sera établi par Grand Paris Aménagement, en collaboration avec la Direction de l'immobilier de la SNCF. Il sera communiqué au prestataire au démarrage de la mission et permettra de délimiter précisément chacune des parcelles, d'identifier les activités et installations techniques présentes, leur fonctionnement et rattachement au sein de l'organisation de l'opérateur ferroviaire, l'état du bâti, les espaces et installations inoccupés. En s'appropriant ce travail, le prestataire pourra comprendre le degré d'utilisation du site, identifier les emprises foncières libérables et le calendrier associé, ainsi que les points de blocage.

### **Livrables**

Cette étape de la mission donnera lieu à la production :

- d'un rapport d'analyse du fonctionnement et des conditions de transformation
- d'un jeu de cartographies faisant apparaître les enjeux aux différentes échelles

## 3.3.Phase 2 : Définition du schéma de développement et d'aménagement durable

Il s'agit de sortir de la réalité hyper-contrainte du site qui a lui aussi contribué à la juxtaposition dans le temps et dans l'espace de logiques indépendantes les unes des autres, chacune tournée vers ses exigences de fonctionnement ; mais bien de porter un nouveau regard sur le site et son environnement.

Le schéma doit répondre à l'ambition forte de redéveloppement économique du site du Triage, en ouvrant le champ des possibles d'un projet urbain mixte, dans une logique de construction de la ville de demain. Il doit permettre aux membres du CIN d'imaginer le devenir de ce site, à la fois stratégique sur le territoire, et aussi inséré dans un secteur urbain habité.

Le désenclavement et l'amélioration de la desserte du site, en protégeant les quartiers habités existants est un préalable nécessaire sans lequel un projet, quel qu'il soit ne peut être développé sur le site. Ce sujet a été approfondi dans le cadre de l'étude pilotée par l'EPA ORSA et dont les conclusions sont livrées au prestataire de la présente mission.

### 3.3.1. L'ambition du développement économique durable

Les emprises ferroviaires, dont la situation et l'étendue continuent d'être des facteurs lourds de coupure urbaines, doivent faire l'objet d'une réflexion en vue de leur redynamisation à partir de nouvelles fonctions urbaines métropolitaines, de leur pérennisation et valorisation comme patrimoine social, économique et culturel vivant sur le territoire, de leur optimisation fonctionnelle permettant des aménagements urbains et/ou paysagers, particulièrement sur leurs rives, redéfinissant leur insertion qualitative sur la ville.

Ces nouvelles fonctions urbaines et économiques doivent s'inscrire dans les orientations prises par le territoire Grand Orly Seine Bièvre dans le cadre du dispositif gouvernemental « Territoires d'industrie » qui permet d'accélérer les projets dans des territoires reconnus pour leur identité industrielle, et où l'ensemble des acteurs sont mobilisés pour le développement de l'industrie. Sept engagements y sont pris pour agir

ensemble et apporter des réponses concrètes favorisant le développement industriel et tenant compte des contraintes spécifiques des zones urbaines denses.

Le site du Triage doit être identifié comme un espace porteur de cet objectif en intégrant un futur projet industriel. L'étude objet du présent cahier des charges fait partie du plan d'actions Territoire d'industrie du territoire Grand Orly Seine Bièvre.

En ce sens, il est proposé dans le cadre de la présente mission, d'étudier l'hypothèse du développement sur le site d'un cluster des métiers du transport par fer des biens et des personnes. Ce cluster s'entend à la fois pour des fonctions économiques (formation, d'innovation, d'incubation, de pépinière, d'accueil d'entreprises, et de valorisation du patrimoine ferroviaire), et pour des activités : transport de biens, de personnes, recherche et développement, valorisation du patrimoine,... et n'exclut pas d'autres types d'activité permettant d'atteindre l'objectif de redéveloppement du Triage. Ce cluster doit se traduire par une implantation physique d'activités et de fonctions économiques et non comme un concept dans traduction sur site. Il doit être bien entendu étudié en lien avec les activités actuelles de la SNCF et sa stratégie de développement. Il sera également étudié en lien avec les axes définis dans la stratégie économique portée par le Territoire Grand Orly Seine Bièvre : à savoir notamment l'implantation/développement d'activités économiques permettant de maintenir et développer la vocation productive et l'innovation tout en agissant pour l'emploi et la formation des personnes résidant sur le territoire.

#### Diagnostic socio-économique :

Le prestataire s'attachera à réaliser une analyse dynamique du site et de son territoire d'implantation : évolution socio-économique, localisation et fonctionnement des activités, forces et faiblesses et ainsi qualifier les potentialités.

Il s'appuiera sur les données économiques recensées par les partenaires du CIN, notamment l'EPT Grand Orly Seine Bièvre (recensement des entreprises et acteurs en présence, demandes de locaux,...). Il approfondira les axes identifiés par les membres du CIN lors de l'atelier sur le développement économique, à savoir :

- Offrir des locaux d'activités pour les TPE/PME/PMI en lien avec les besoins recensés non satisfaits (locaux de moins de 100m<sup>2</sup> / et locaux de plus grande surface entre 1 000 et 5 000m<sup>2</sup>. Une attention particulière (sans toutefois être exclusive) sera portée sur les activités pouvant utiliser la voie d'eau et/ou le fer.
- Travailler à la création d'un cluster des métiers du transport du fer (cf ci-dessous) favorisant l'innovation et l'emploi.
- Développer une logistique durable et génératrice d'emplois.

Concernant l'immobilier tertiaire, les partenaires du CIN semblent s'accorder sur le déficit de marché dans le secteur du CIN ou à proximité immédiate.

Concernant particulièrement le transport de marchandises, ce secteur géographique est considéré comme pôle logistique régional dans les différents documents cadre ou de programmation d'échelle métropolitaine. Il est donc indispensable, dans le cadre de la présente mission, de s'interroger sur la nature de cette activité, dite logistique, et de son échelle :

- Dans une logique de rayonnement métropolitain, national comportant un risque de spécialisation territoriale au détriment d'autres activités et générant des nuisances accrues ?
- Dans une logique d'échelle maîtrisée, additionnant les avantages de l'existant (emprises et réseaux disponibles, proximité immédiate avec la Seine) avec d'autres à venir permettant le développement d'un nouveau concept de logistique urbaine et durable à plus faibles nuisances et à plus forte potentialité de développement local de proximité.

A noter qu'un Appel à Manifestation d'Intérêt pour la mise en place d'une activité la logistique rail-route, a été lancé par les membres du CIN en mai 2018. Cet AMI avait pour objet d'identifier les propositions et attentes des différentes parties intéressées par la mise en place d'une activité logistique rail-route au nord-est du site. Il devait éclairer les membres du CIN en recueillant les propositions d'activité et d'aménagement

de candidats potentiellement intéressés, tenant compte des attentes des partenaires et des contraintes du site. Cet AMI s'est révélé infructueux.

Suite à un retour d'expérience de cet AMI mené par la DRIEA, il est apparu que le projet présenté dans l'AMI manquait de maturité et que la programmation du CIN était difficilement compatible avec la vision à court terme des acteurs privés. Néanmoins, l'ensemble des acteurs contactés dans le cadre de ce retour d'expérience s'accorde sur le potentiel du site pour ce type d'activité et reste très intéressé par le projet une fois que celui-ci sera plus avancé. Les résultats de l'étude objet de ce cahier des charges ainsi que ceux de l'étude de desserte et désenclavement permettront de présenter un projet plus mature pour la mise en place de ce type d'activité.

Une démarche particulière devra être menée auprès de certains opérateurs de la logistique, intéressés au projet à travers un travail d'animation de co-construction.

Ainsi, le prestataire organisera des rencontres individuelles avec chaque opérateur, en présence des services de l'EPT compétents sur ce sujet, en vue de la concrétisation d'un ou plusieurs projets logistiques sur site.

#### Positionnement économique : le cluster des métiers du transport par fer

Le prestataire disposera d'une expertise ferroviaire permettant à la maîtrise d'ouvrage de comprendre les évolutions techniques et technologiques des métiers du transport par fer. Il identifiera les activités et secteurs porteurs, qualifiera les formations et les emplois potentiels.

Il apportera une analyse des besoins des entreprises des secteurs d'activité identifiés en termes de localisation, d'immobilier.

Enfin, il identifiera les acteurs clés du système et les conditions nécessaires à leur mobilisation sur le projet.

#### Le marketing territorial

Il s'agit de construire la stratégie d'accompagnement des membres du CIN nécessaire à la mise en œuvre du projet de cluster. Cette étape comprendra la construction du discours et des outils de communication, la rencontre des acteurs clés, ... en lien avec la stratégie de marketing territorial en cours d'élaboration par le territoire avec les acteurs économiques.

Les hypothèses proposées devront être testées lors de tables-rondes réunissant les acteurs économiques de la filière (logistique, transport ferroviaire, activités productives, innovantes,...). La composition de ces réunions sera validée par les membres du comité technique.

Le prestataire pourra éventuellement proposer une alternative si l'hypothèse de développement sur le site d'un cluster des métiers du transport par fer des biens et des personnes ne présentait pas de conclusions positives suffisantes.

#### **Livrables :**

Cette étape de la mission donnera lieu à la production :

- D'un diagnostic analytique en matière de développement économique
- D'une analyse du potentiel de développement d'un cluster des métiers du transport par fer et les conditions de sa réalisation, en détaillant l'articulation possible avec une activité de logistique rail-route.
- D'une proposition d'activités économiques à développer sur le site dans le cas où le cluster des transports du fer n'apparaît pas adapté.
- Une méthodologie opérationnelle pour valoriser et communiquer sur le cluster auprès des professionnels.

### 3.3.2. Vers un projet urbain intégré et cohérent à l'échelle du périmètre du CIN

Les périmètres à considérer pour la présente étape de la mission sont, d'une part, les périmètres du CIN et des emprises mutables pour une approche détaillée et, d'autre part, le secteur élargi dans une logique d'intégration urbaine et de conception d'ensemble.

Le prestataire devra proposer un scénario d'organisation et de pré-programmation du site, avec variantes le cas échéant, constituant une aide à la décision pour les partenaires dans les suites à donner au Contrat d'Intérêt National de Villeneuve-Triage. Il définira les options d'organisation et de composition du site dans ses différentes dimensions : espaces d'activités, espaces d'habitat, espaces d'équipements, espaces verts, cheminements..., en identifiant les conditions de cohabitation des différentes fonctions ; le maintien et développement de l'activité économique devant rester l'orientation prioritaire donnée au projet.

Les intentions de conception urbaine devront :

- Traduire physiquement la stratégie de développement économique,
- Ouvrir le projet à d'autres fonctions urbaines (logements, équipements, loisirs, déplacements,...) et favoriser la mixité.
- Positionner les projets déjà engagés et les résultats de l'étude desserte désenclavement.
- Porter l'ambition de qualité urbaine pour des espaces aujourd'hui peu qualitatifs.
- Porter l'ambition de répondre aux enjeux environnementaux et de lutte contre le changement climatique
- Inscrire la reconversion du site dans le respect de son identité
- Développer un travail sur les espaces d'interface : recréer du lien et une transition avec le tissu urbain voisin.
- Prendre en compte des éléments existants, porteurs d'identité (éléments de paysage, éléments de bâti remarquable, patrimoine industriel).
- Proposer un scénario réaliste du point de vue des contraintes du site, notamment son inondabilité, à prendre en compte dans l'élaboration du schéma.
- Estimer les impacts routiers du scénario par rapport à la situation existante.
- Proposer une ébauche financière du projet.

**Des plans masses** du périmètre du CIN de ses secteurs mutables identifieront les emprises construites et leur fonction (activités économiques, cluster et ses composantes le cas échéant, logements, équipements), voies de circulation, modes doux, paysage et trame verte, espaces publics. Il proposera pour les emprises bâties, des formes et gabarits.

Ces plans seront proposés par le prestataire à des **échelles jugées pertinentes** en fonction du périmètre et des enjeux qu'ils doivent faire apparaître.

Les espaces d'interface (« zones de frottement ») entre le pré-projet et les quartiers existants pourront faire l'objet de zooms du scénario proposé. Il pourrait s'agir par exemple : des lisières entre le pré-projet et les emprises ferrées, les quartiers existants, le parc interdépartemental, le secteur de la gare,... ; cette liste n'étant pas exclusive.

La question de la desserte et de la perméabilité du site tous modes reste une question essentielle, qu'il s'agisse des besoins des futurs salariés ou des futurs habitants, ou de leurs usages : travail, logements, loisirs, services, commerces,... La gare du RER D Villeneuve-Triage est un sujet en soi et peut être un élément de structuration du schéma. Elle est aujourd'hui située dans un secteur très contraint du quartier, loin du centre vivant de Triage porteur lui-même du projet urbain engagé par la ville. Une partie des emprises potentiellement mutables du site ferroviaire se situe à proximité.

**Un schéma global du secteur élargi**, moins précis, positionnera les enjeux d'aménagement du site inscrit dans le territoire.

**Livrables :**

- Le schéma global
- Un jeu de plans masse

- Le (ou les) zoom(s) sur les espaces d'interface
- Un cahier synthétique présentant les arguments retenus par le prestataire pour la conception du pré-projet, les conditions nécessaires à sa réussite, ainsi que l'articulation entre les différentes fonctions.
- Un bilan financier des dépenses et recettes estimées pour mettre en place le projet.

## 4. Dispositions générales

La prestation comprend de manière générale :

- des visites de sites à définir avec les services des collectivités et du groupe SNCF
- les réunions et entretiens nécessaires à la réalisation des missions décrites ci-dessus et leur compte-rendu
- les réunions de restitutions en comités techniques, comités de pilotage
- la préparation de l'ensemble des supports de présentation nécessaires à la validation des documents proposés, à envoyer à minima 1 semaine avant présentation pour validation et éventuellement modification des maîtres d'ouvrage de la mission.
- la production des rapports intermédiaires et définitifs rédigés en langue française et intégrant tableaux, cartographies et illustrations diverses

L'ensemble de la prestation implique la participation aux réunions suivantes :

- > pour le lancement la mission, avec une réunion qui sera fixée la semaine du 26 aout
- > rencontre avec chacun des acteurs identifiés comme devant être interrogés dans le cadre du marché
- > pour des rendus techniques intermédiaires
- > pour une présentation finale de l'étude en comité de pilotage aux maitres d'ouvrage et aux membres du CIN (avec projection d'une synthèse de l'étude)

### 4.1. Livrables

Chacune des phases fera l'objet d'un rapport et d'une présentation intermédiaires présentés et validés par les maîtres d'ouvrage.

Les rapports intermédiaires et définitifs seront transmis systématiquement sous format .pdf accompagnés d'une présentation .ppt.

Le résultat définitif de cette étude fera l'objet d'un rapport général final rédigé et illustré (photographies, cartographies, images,...) fourni en version informatique et deux exemplaires papier, version word notamment.

Le titulaire est tenu de fournir à aux maîtres d'ouvrage la copie de tous les courriers, comptes rendus et rapports qu'il émet en rapport avec sa mission.

#### **Annexe :**

- Contrat d'Intérêt National (CIN) Triage

## Annexe 2 : Logotype de la Banque des territoires groupe Caisse des Dépôts

- Le logo identitaire est le bloc-marque



Sa hauteur minimum : 13 mm du haut au bas de l'hexagone.

Son espace de protection : il est intégré dans le logo (filet) et doit impérativement être respecté.

Il ne doit être ni altéré, ni déformé. C'est un ensemble immuable.

- Il existe un autre format : le logo carré



Sa longueur minimum : 20 mm (du G de GROUPE au S de DÉPÔTS).

Son espace de protection : il est intégré dans le logo (filet) et doit impérativement être respecté.

Il ne doit être ni altéré, ni déformé. C'est un ensemble immuable.

### Annexe 3 : Budget de l'Etude et pourcentage de financement des différents partenaires

Définition d'un schéma de développement et d'aménagement du site du Triage à Villeneuve-Saint-Georges	Montant TTC	Financement
Total TTC	236 190 €	236 190 €

Partie Développement économique	Montant TTC	Financement
Phase 1 : compréhension du site et synthèse des enjeux - développement économique	23 970 €	<b>CDC : 30 000 € (soit 27,5%)</b>
Phase 2 : - ambition du développement économique durable	85 260 €	<b>Groupement de commande EPA / EPT : 79 230 € (soit 72,5%)</b>
<b>Total TTC</b>	<b>109 230 €</b>	<b>109 230 €</b>

Partie Aménagement	Montant TTC	Financement
Phase 1 : compréhension du site et synthèse des enjeux - aménagement	23 970 €	CD94 : 25 000 € (soit 19,7%)
Phase 2 : - vers un projet urbain intégré et cohérent à l'échelle du périmètre du CIN	102 990 €	Groupe de commande EPA / EPT : 101 960 € (soit 80,3%)
Total TTC	126 960 €	126 960 €