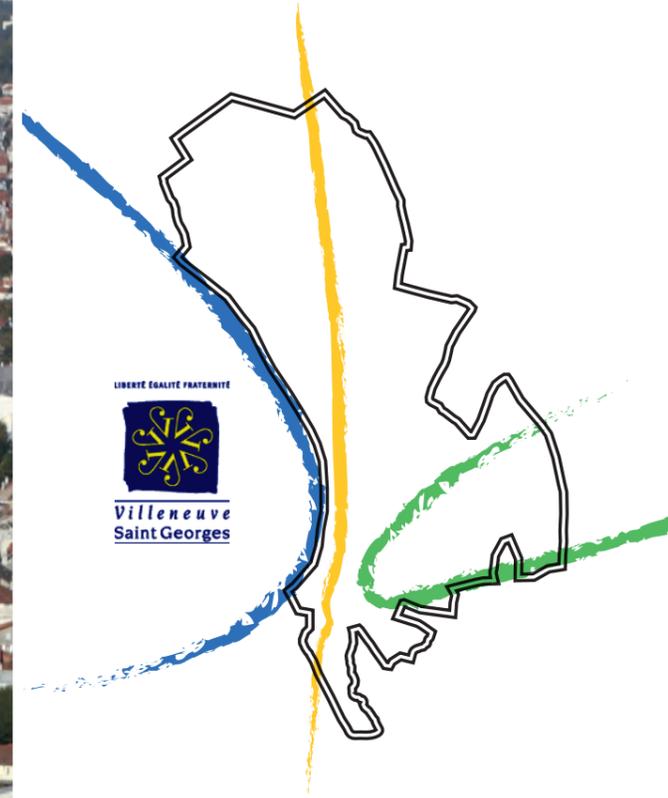




RÉVISION GÉNÉRALE  
DU PLAN LOCAL D'URBANISME



- PADD -  
PROJET D'AMÉNAGEMENT  
ET DE DÉVELOPPEMENT  
DURABLES

**PADD**  
**PROJET D'AMÉNAGEMENT  
ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES**

**VILLENEUVE-SAINT-GEORGES**

**AGENCE MAKAN RAFATDJOU**  
Architecte - Urbaniste  
21 rue Mélingue - 75019 Paris  
01.53.19.10.90

**CABINET LAURENCE HUBERT**  
Urbaniste - Juriste  
73 bd Richard Lenoir - 75011 Paris  
01.43.71.04.20

**IC'SE**  
Ingénierie Environnementale  
14 avenue du Maréchal Joffre - 33700 Mérignac  
05.35.54.16.62

**A6 CMO**  
Socio-économie du territoire  
132 cours Alsace Lorraine - 33000 Bordeaux  
05.57.81.00.11

**PRÉAMBULE** ..... 4

Ville territoire, ville paysage  
 Ville accueillante, moderne et solidaire  
 Ville harmonisée, durable et éco-performante  
 Ville active, ville productive, ville innovante  
 Ville apaisée, quartiers en réseau  
 Porte sud de la métropole

**LES CHIFFRES CLÉS** ..... 5

**ORIENTATIONS GÉNÉRALES** ..... 7

**ORIENTATION N° 1 - VILLE TERRITOIRE, VILLE PAYSAGE** ..... 8

1. Conforter la mosaïque urbaine ..... 9

1.1. Diversité morphologique  
 1.2. Vers une nouvelle offre d'habitat  
 1.3. Patrimoine naturel et bâti

2. Promouvoir une véritable ville jardin, ville d'eau ..... 10

2.1. Réaliser une véritable trame verte  
 2.2. Maîtriser et valoriser la présence de l'eau  
 2.3. Garantir et promouvoir la valeur paysagère

**ORIENTATION N° 2 - VILLE ACCUEILLANTE, MODERNE ET SOLIDAIRE** ..... 11

1. Mettre en oeuvre une politique de l'habitat dynamique, innovante et maîtrisée ..... 12

1.1. Répondre aux objectifs d'évolution démographique de la ville  
 1.2. Assurer la diversification de l'offre dans un objectif de mixité  
 1.3. Situation résidentielle des gens du voyage

2. Valoriser la politique municipale en matière d'équipements ..... 13

2.1. Développer l'accueil de la petite enfance et des groupes scolaires  
 2.2. Mieux répartir les services publics au sein du tissu urbain  
 2.3. Renforcer les équipements sportifs, de loisirs et de plein air

3. Une ville attentive à sa jeunesse ..... 13

**ORIENTATION N° 3 - VILLE DURABLE, HARMONISÉE ET ÉCO-PERFORMANTE** ..... 14

1. Réaliser un canevas hiérarchisé d'espaces publics ..... 15

1.1. Requalifier la RN6 en véritable boulevard urbain  
 1.2. Mailler / requalifier  
 1.3. Veiller à l'aménagement d'espaces publics de représentation  
 1.4. Porter un soin particulier aux espaces publics de proximité

2. Améliorer l'accessibilité et faciliter les mobilités ..... 19

2.1. Nouvelles mobilités / nouveaux enjeux  
 2.2. Modes doux  
 2.3. Transports en commun  
 2.4. Circulation  
 2.5. Stationnement  
 2.6. Accessibilité aux personnes à mobilité réduite  
 2.7. Logistique urbaine de proximité

3. Développer une approche intégrale et intégrée de la question de l'environnement ..... 21

3.1. Prise en compte du risque inondation et du PPRI  
 3.2. Prise en compte du risque de retrait gonflement des argiles  
 3.3. Assurer une bonne gestion des eaux pluviales  
 3.4. Préserver et développer les ressources durables  
 3.5. Réaliser un diagnostic thermique des habitations  
 3.6. Mieux prendre en compte toutes les nuisances liées aux infrastructures  
 3.7. Veiller à la qualité de l'air  
 3.8. Inciter et appliquer une démarche environnementale dans les projets de construction et de réhabilitation  
 3.9. Inciter à la préservation de la biodiversité de la commune  
 3.10. Préconiser une gestion alternative des déchets  
 3.11. Prendre en compte la pollution des sols

**ORIENTATION N° 4 - VILLE ACTIVE, VILLE PRODUCTIVE, VILLE INNOVANTE** ..... 23

1. Actions génériques ..... 24

- Consolider l'attractivité des entreprises  
 - Créer une dynamique commerciale  
 - Favoriser le développement des réseaux de communication numérique (NTIC)  
 - Développer des activités écologiques et environnementales  
 - Développer des activités touristiques et de loisirs

2. Actions spécifiques ..... 26

2.1. Développement du pôle ferroviaire innovant au Triage  
 2.2. Préservation et développement du pôle de service public lié à la santé

**ORIENTATION N° 5 - VILLE APAISÉE, QUARTIERS EN RÉSEAU** ..... 27

1. Promouvoir une ville multipolaire ..... 28

2. Favoriser la mixité urbaine, sociale et fonctionnelle à toutes les échelles ..... 28

3. Agir dans tous les quartiers ..... 29

- Le centre ville / centre ancien : coeur de ville  
 - Le Plateau : porte urbaine et portail paysager  
 - Quartier Nord / Val St-Georges : nouvelle porte métropolitaine  
 - Quartier Triage : village fluvial métropolitain  
 - Belleplace Blandin : quartier tranquille / porte sud de la ville

**ORIENTATION N° 6 - PORTE SUD DE LA MÉTROPOLE** ..... 55

1. Actions génériques : une ville au coeur du territoire ..... 56

- Villeneuve-Saint-Georges, un territoire interactif  
 - Civilité métropolitaine  
 - Politesse urbaine

2. La RN6 : constituer un boulevard urbain ..... 57

3. La Seine : retrouver le fleuve comme vecteur de développement local et d'un renouveau métropolitain ..... 59

3. Pôle ferroviaire du Triage : préserver et requalifier par la confortation et la revitalisation ..... 61

4. Tégéval et renaturation des berges de l'Yerres ..... 63

# VILLENEUVE-SAINT-GEORGES UN NOUVEL HORIZON

---

## ▶ PRÉAMBULE

Ville territoire, ville paysage

Ville accueillante, moderne et solidaire

Ville harmonisée, durable et éco-performante

Ville active, ville productive, ville innovante

Ville apaisée, quartiers en réseau

Porte sud de la métropole

## ▶ LES CHIFFRES CLÉS DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES

## VILLE TERRITOIRE, VILLE PAYSAGE

Les enjeux de Villeneuve-Saint-Georges combinent les situations de permanence (géographique, topologique, distribution urbaine, spécialisation fonctionnelle) et les mutations urbaines. Il s'agit d'impulser la ville en la confortant dans son cadre urbain en une véritable mosaïque : améliorer l'existant, tant en qualité, innovation qu'en densité, tout en réarticulant les liens entre les quartiers et avec les communes proches. Le patrimoine est un cadre bâti à prendre en compte dans sa diversité, en l'améliorant, et en le valorisant. La topophagie due à l'étalement urbain est à proscrire totalement.

La dimension paysagère de la ville est à pérenniser par la réalisation d'une véritable trame verte. Des jardins familiaux, à l'existence des bois, la mutation urbaine doit favoriser leur valorisation, leur accès et leurs usages. Les parcs et jardins sont à améliorer et à mettre en réseau. Toutes les entités urbaines sont à conforter par une politique d'espaces verts et de plantation favorisant la structuration et les corridors écologiques. Villeneuve-Saint-Georges préserve ses vues sur le paysage, tant en horizon du grand paysage, qu'en diversité des paysages de proximité.

## VILLE ACCUEILLANTE, MODERNE ET SOLIDAIRE

Dans le devenir métropolitain, Villeneuve-Saint-Georges est en dynamique urbaine et démographique. D'une situation marquée par de l'habitat privé dégradé, et d'un bâti dégradé en partie, la ville se doit de mener une politique à la fois diverse et diversifiée de son habitat. Elle agit en parallèle pour répondre aux prévisions démographiques, et offrir dans l'avenir une palette d'habitat plus riche, innovante et flexible tant en locatif, qu'en accession.

Un action spécifique est à mener en direction des gens du voyage dans leur situation résidentielle. L'effort se porte à la fois sur l'accueil et la mise en place d'habitats adaptés, dans une démarche solidaire à l'échelle de la ville mais aussi du département et de la région.

Compte tenu du scénario démographique retenu (croissance à +1%), il est nécessaire d'envisager une politique qualitative d'implantation et de répartition d'équipements d'accueil de la petite enfance et des groupes scolaires afin de soutenir les tendances du scénario.

Villeneuve-Saint-Georges renforce son offre d'espaces sportifs et de loisirs pour répondre aux besoins de ses habitants, en particulier elle revalorise son accès au Parc Interdépartemental des Sports.

## VILLE DURABLE, HARMONISÉE ET ÉCO-PERFORMANTE

Pour sortir de la logique de l'étranglement viaire structurel, il est nécessaire de hiérarchiser, voire rénover les voiries et les espaces publics. Il s'agit de mailler et de requalifier des voies structurantes en les transformant soit en boulevard urbain (la RN6), soit en arc de desserrement ou épines dorsales (départementale), pour réduire la vitesse des flux et les sécuriser en donnant le primat aux transports en commun et aux modes actifs (modes doux). L'attention au système viaire se complète par la mise en valeur des espaces publics, à la fois pour hiérarchiser symboliquement la ville en lui donnant sens, avec une offre d'espaces publics de représentation, tout en améliorant pour les habitants des lieux de vie de proximité (calme, vues, repos, rencontres, échanges).

L'évolution des modes de déplacements (Tram-Train, Téléal, Tégéal, navette fluviale) et des modes doux induit à l'échelle de la ville, une anticipation des mobilités et de leurs pratiques. Il reste nécessaire de chercher une cohérence dans la politique globale de stationnement de la ville notamment sur les berges de la Seine au niveau du parking de la gare.

Les enjeux environnementaux de la ville sont étroitement liés aux contraintes du PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation), du PEB (Plan d'Exposition au Bruit) et des diverses nuisances (sols, pollution, ruissellement) qui feront l'objet de prescriptions et de proscriptions fortes. Dans le domaine énergétique, outre la promotion de l'utilisation qualitative d'énergies solaires, une attention toute particulière est à porter sur la géothermie et la manière dont la ville va pouvoir la développer sur son territoire. Le cas échéant, la ville étudiera la possibilité d'utilisation de l'énergie hydrolienne.

# VILLENEUVE SAINT-GEORGES

# *un nouvel horizon*

## VILLE ACTIVE, VILLE PRODUCTIVE, VILLE INNOVANTE

D'une situation économique héritée (le ferroviaire, le BTP, l'hospitalier) la ville anticipe les évolutions métropolitaines, notamment l'arrivée de nouveaux modes de transport, tout en s'emparant de la question foncière et des mutabilités nécessaires.

L'économie de Villeneuve-Saint-Georges est appelée à se diversifier, à être le socle territorial de micro-entreprises, voire de projets innovants en leur favorisant liens et espaces.

La présence de terres agricoles est potentiellement un territoire d'expériences (agriculture urbaine, installation d'une AMAP : Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne)

Le tourisme est un enjeu qui s'appuie sur la Seine, l'Yerres, et l'Arc Boisé.

## VILLE APAISÉE, QUARTIERS EN RÉSEAU

Dans la mesure où une politique de desserrement est une condition d'amélioration de la fluidité et de l'accessibilité dans la ville, il est opportun de diffuser les services publics au sein des quartiers pour éviter la concentration dans le centre.

D'une situation hypercentralisée, Villeneuve-Saint-Georges s'oriente vers une ville multipolaire. Chaque polarité de la ville est en synergie avec le quartier dont elle assure la centralité relative en tant que pôle de vie de proximité. Il s'agit à l'échelle des quartiers de favoriser un nœud qualitatif d'échanges reposant sur des mixités urbaines, sociales, et fonctionnelles.

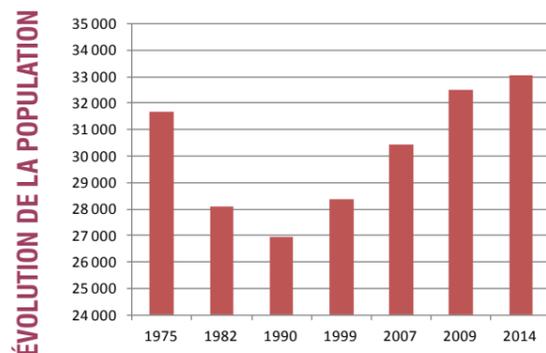
Cette multipolarité ainsi constituée restera néanmoins hiérarchisée à la fois en fonction du cœur de ville de Villeneuve-Saint-Georges qui est et qui restera le centre-ville historique, mais aussi en fonction du rayonnement, de l'attractivité et de l'accessibilité fonctionnelles et urbaines de chaque pôle.

## PORTE SUD DE LA MÉTROPOLE

Villeneuve-Saint-Georges se positionne dans le cadre métropolitain, comme porte Sud fluviale. La porte est un marquage territorial en radial et en rocade. Positionnée sur la Seine et en articulation avec les territoires Grand Orly, la ville assure la fonction de charnière, inaugurant pour la métropole, une centralité territoriale structurante dans le cadre de l'OIN ORSA (Opération d'Intérêt National Orly-Rungis-Seine-Amont), dont elle peut tirer profit dans l'avenir. Une centralité qui se définit en lieu et modes d'échanges multiples (flux, voies, sociaux, culturels), dont l'équipement Maison de la Seine pourrait devenir un épicycle, agissant sur toutes les articulations sud (culture, tourisme, fluvial, écologie, métropole...) tout particulièrement entre le méandre de la Seine, l'Arc Boisé, la Confluence et les rives aménagées de l'Yerres ainsi que le boulevard urbain (RN6) et la ligne D du RER.

# LES CHIFFRES CLÉS DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES

## POPULATION : 33 029 habitants (1er janvier 2014)



NOMBRE MOYEN DE PERSONNES PAR MÉNAGE	1975	1982	1990	1999	2007
Villeneuve-Saint-Georges	2.81	2.62	2.53	2.59	2.57
Val de Marne	2.75	2.59	2.51	2.40	2.34
Ile de France	2.61	2.48	2.46	2.38	2.34

INSEE, recensement 2007

COMPARAISON DES REVENUS PAR UNITÉ DE CONSOMMATION	2002 (médiane)	2009 (médiane)
Villeneuve-Saint-Georges	14 808	13 871
Val de Marne	19 770	20 706
Ile de France	20 135	21 457

INSEE, recensement 2009

ACTIVITÉ ET EMPLOI DES 15/64 ANS	Actifs	Taux d'activité	Actifs ayant un emploi	Taux d'emploi
<b>Villeneuve-Saint-Georges</b>				
Ensemble	15 526	74.9 %	13 258	64 %
Hommes	8 404	79.6 %	7 261	68.8 %
Femmes	7 122	70.1 %	5 991	59 %
<b>Val de Marne</b>				
Ensemble	670 167	75.5 %	595 833	67.1 %
Hommes	336 942	78.1 %	299 796	69.5 %
Femmes	333 225	73 %	296 037	64.9 %

INSEE, recensement 2009

CATÉGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES	Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	Cadres et professions intel. supérieures	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Retraités	Autres
<b>Villeneuve-Saint-Georges</b>	2.3	4.3	13.6	25	18.7	17	19.1
<b>Val de Marne</b>	2.9	14.2	17	19	9.8	20	17.1

INSEE, recensement 2009

INDICE DE JEUNESSE 2007	part des moins de 20 ans	part des plus de 60 ans	indice de jeunesse
<b>Villeneuve-Saint-Georges</b>	30 %	14.1 %	2.26
<b>Val de Marne</b>	25.6 %	17.4 %	1.49
<b>Ile de France</b>	25.9 %	16.9 %	1.56

INSEE, recensement 2007

## LOGEMENT : 12 443 logements (2009)

RÉSIDENCES PRINCIPALES SELON LE NOMBRE DE PIÈCES	2009	%	1999	%
<b>Ensemble</b>	11 707	100 %	10 681	100 %
1 pièce	865	7.4 %	674	6.3 %
2 pièces	2355	20.1 %	2 029	19 %
3 pièces	3601	30.8 %	3 547	33.2 %
4 pièces	2986	25.5 %	2 839	26.6 %
5 pièces et plus	1900	16.2 %	1 592	14.9 %

RÉSIDENCES PRINCIPALES SELON LE STATUT D'OCCUPATION	Nombre	%	Nombre de personnes
<b>Ensemble</b>	11 707	100 %	30 296
Propriétaires	4 616	39.4 %	12 857
Locataires parc privé	2 953	25.2 %	6 648
Locataires parc social	3 847	32.9 %	10 119
Logés à titre gratuit	292	2.5 %	672

ÉPOQUE D'ACHÈVEMENT DES CONSTRUCTIONS CONSTRUITES AVANT 2005	total	avant 1949	1949-1974	1975-1989	1990-2004
<b>Villeneuve-Saint-Georges</b>	11 589	39 %	42 %	9 %	10 %
<b>Val de Marne</b>	536 867	25 %	44 %	18 %	14 %
<b>Ile de France</b>	4 792 564	31 %	35 %	20 %	13 %

INSEE, recensement 2005

## DIPLÔME ET FORMATION

<b>DIPLÔME LE PLUS ÉLEVÉ DE LA POPULATION NON SCOLARISÉE DE 15 ANS OU PLUS</b>	<b>Sans diplôme</b>	<b>certificat d'études primaires</b>	<b>brevet des collèges</b>	<b>CAP BEP</b>	<b>BAC Brevet pro</b>	<b>BAC+2</b>	<b>supérieur à BAC+2</b>
<b>Villeneuve-Saint-Georges</b>	28.9 %	8.5 %	7 %	21.7 %	18.4 %	8.7 %	6.9 %
<b>Val de Marne</b>	18.4 %	7.6 %	6.6 %	17.4 %	17.4 %	13.1 %	19.4 %
<b>Ile de France</b>	17.7 %	6.9 %	6 %	17 %	16.5 %	12.9 %	23 %

INSEE, recensement 2005

## TISSU ÉCONOMIQUE

<b>RÉPARTITION DES ÉTABLISSEMENTS PAR SECTEURS D'ACTIVITÉ</b>	<b>Villeneuve-Saint-Georges</b>	<b>Val de Marne</b>
<b>Nombre d'établissements actifs au 31/12/2010</b>	1 673	91 631
<b>Agriculture</b>	0.3 %	0.2 %
<b>Industrie</b>	4.1 %	4.1 %
<b>Construction</b>	17.5 %	10.4 %
<b>Commerce, transport, services</b>	64.1 %	71.9 %
dont réparation auto	20 %	19.4 %
<b>Administration publique, enseignement, santé et action sociale</b>	14 %	13.4 %

INSEE, CLAP

<b>RÉPARTITION DES COMMERCES</b>	<b>Nombre</b>
<b>Commerces alimentaires</b>	55
<b>Commerces non alimentaires</b>	44
<b>Équipement de la personne</b>	13
<b>Équipement de la maison</b>	8
<b>Bricolage / jardinage</b>	5
<b>Sport / culture / loisirs</b>	4
<b>Hygiène / santé / beauté</b>	14
<b>Services aux particuliers</b>	60
<b>Agences</b>	58
<b>Concession et services automobiles</b>	28
<b>Hôtels / cafés / restaurants</b>	71
<b>Total</b>	316

CCI94

# **ORIENTATIONS GÉNÉRALES**

## **PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES**

---

**ORIENTATION N° 1 - VILLE TERRITOIRE, VILLE PAYSAGE**

**ORIENTATION N° 2 - VILLE ACCUEILLANTE, MODERNE ET SOLIDAIRE**

**ORIENTATION N° 3 - VILLE DURABLE, HARMONISÉE ET ÉCO-PERFORMANTE**

**ORIENTATION N° 4 - VILLE ACTIVE, VILLE PRODUCTIVE, VILLE INNOVANTE**

**ORIENTATION N° 5 - VILLE APAISÉE, QUARTIERS EN RÉSEAU**

**ORIENTATION N° 6 - PORTE SUD DE LA MÉTROPOLE**

# ORIENTATION N° 1

## VILLE TERRITOIRE, VILLE PAYSAGE

---

### 1 - Conforter la mosaïque urbaine

- 1.1. Diversité morphologique
- 1.2. Vers une nouvelle offre d'habitat
- 1.3. Patrimoine naturel et bâti

### 2 - Promouvoir une véritable ville jardin, ville d'eau

- 2.1. Réaliser une véritable trame verte
- 2.2. Maîtriser et valoriser la présence de l'eau
- 2.3. Garantir et promouvoir la valeur paysagère

Les fondements géographiques si singuliers de Villeneuve-Saint-Georges ont façonné et continuent de surdéterminer son histoire, sa morphologie, ses structures et fonctions urbaines.

Le système géographique (plateau / coteau / plaine / berges) allié à la topographie et à un paysage très vert constituent une identité forte et un marqueur territorial exceptionnel au sein de la métropole, participant à la qualité du cadre de vie de Villeneuve-Saint-Georges pour ses habitants.

## 1. CONFORTER LA MOSAÏQUE URBAINE

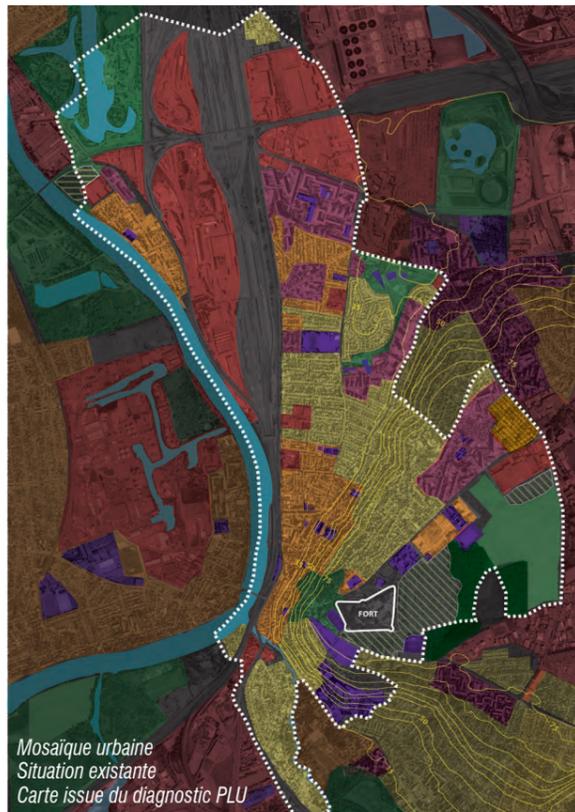
► A l'échelle globale de la ville, le tissu urbain de Villeneuve-Saint-Georges est marqué par une grande diversité morphologique et typologique du bâti et des espaces urbains.

Néanmoins cette diversité résulte pour l'existant d'une simple juxtaposition dans le temps et dans l'espace des formes urbaines différentes. Cette situation a pour corollaire une forte disparité entre quartiers et surtout dans la plupart des cas, une certaine illisibilité urbaine.

► Le PLU vise à :

- prendre acte de la forte richesse du tissu existant
- révéler pleinement les singularités et spécificités inhérentes à chacune de ces morphologies
- créer les conditions adéquates de leur pérennisation, valorisation et renouvellement

### 1.1 DIVERSITÉ MORPHOLOGIQUE



Le passage d'une simple situation de juxtaposition à une véritable mosaïque urbaine constitue le principal enjeu de la constitution d'un paysage urbain dont la cohérence forte tire sa substance même de la richesse de sa diversité constitutive.

Une telle action comporte 3 volets :

- Conforter les spécificités morphologiques de la ville dans leurs caractéristiques les plus fondamentales.
- Créer du lien et du liant à la mosaïque à travers les articulations les plus justes entre les diversités morphologiques voisines.
- Engager une véritable sédimentation urbaine en permettant le renouvellement de la ville sur elle-même dans une dialectique entre préservation, transformation et innovation.

- |                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|
| Pavillonnaire         | Zone d'activité       |
| Habitat mixte         | Espaces verts - Parcs |
| Secteur de la Pologne | Espace agricole       |
| Habitat collectif     | Espace boisé          |
| Équipement            | Jardins familiaux     |



### 1.2. VERS UNE NOUVELLE OFFRE D'HABITAT

► A l'échelle globale de la ville, Villeneuve-Saint-Georges dispose d'une très grande typologie d'habitat : bâti ancien (château, relais, hôtel particulier...), d'immeubles faubouriens, immeubles de rapports, divers habitat individuels (pavillonnaire du coteau, pavillonnaire de la plaine, lotissements...), petits et grands ensembles d'habitat collectifs, et nouvelles constructions dans les années 1990 (Val St Georges) et depuis 2000 (Plateau). Cette diversité morphologique croise aussi la diversité du statut de propriété et des occupants : habitat privé et habitat social, propriétaires et locataires ...

► Mais cette mixité morphologique, typologique et sociale se décline beaucoup plus rarement à l'échelle des quartiers qui sont le plus souvent marqués par quelques typologies dominantes ainsi que des modes de propriété et d'occupation plus majoritaires.

► Le premier volet de la politique de l'habitat de la ville est marqué par la volonté d'améliorer les conditions d'habitation dans le bâti existant. Cela va de la lutte contre l'habitat insalubre dans le bâti ancien dégradé (tout particulièrement engagée dans le centre historique) à l'amélioration des conditions de confort de vie (tout particulièrement dans les ensembles d'habitat collectifs) et à une lutte générale contre les déperditions énergétiques.

► Le deuxième volet consiste à répondre aux besoins spécifiques des jeunes, des personnes âgées, des gens du voyage sédentarisés ...

► Le troisième volet consiste à enrichir l'offre existante par une nouvelle offre, au diapason des modes de vie contemporains, combinant :

- mixité fonctionnelle et sociale
- diversité typologique
- innovation morphologique et environnementale

### 1.3. PATRIMOINE NATUREL ET BÂTI

Le patrimoine urbain et naturel de Villeneuve-Saint-Georges est constitué à la fois par des fragments épars de petites échelles et d'entités urbaines et des éléments naturels de plus grande ampleur. S'ils ne forment pas un tout uniforme, leur diversité et leur polyvalence constituent un atout considérable. Ils sont à la fois des marqueurs historiques et géographiques constitutifs de l'identité de Villeneuve-Saint-Georges et des possibilités inhérentes quant au devenir de la mémoire collective de la ville et de la valeur environnementale de ce territoire.

Plusieurs pistes d'actions sont déjà ouvertes, qu'il s'agit de poursuivre et de renforcer :

- La mise en valeur du patrimoine architectural
- La lutte contre la dégradation du bâti et la valorisation du bâti ancien de bonne qualité
- Lutter contre l'étalement urbain et la topophagie (grignotage des espaces) avec la préservation et valorisation des espaces agricoles et naturels et la promotion des formes urbaines économes en artificialisation et imperméabilisation des sols
- La mise en place d'une trame paysagère

## 2. PROMOUVOIR UNE VÉRITABLE VILLE JARDIN, VILLE D'EAU



Le territoire de Villeneuve-Saint-Georges est marqué par :

- ▶ Une multiplicité et une diversité d'entités paysagères à toutes les échelles :
  - La petite échelle des jardins individuels
  - La moyenne échelle de parcs, squares, jardins des ensembles d'habitats collectifs, jardins familiaux...
  - La grande échelle des espaces agricoles et naturels de l'Arc Boisé et des berges
- ▶ Une forte présence de l'eau à toutes les échelles :
  - La Seine
  - L'Yerres
  - La Confluence
  - Le ruissellement mis en exergue par la topographie
  - Les plans d'eau des parcs à proximité

C'est dire que tous les éléments sont réunis afin que la spécificité de Villeneuve-Saint-Georges comme ville-jardin et ville-d'eau puisse devenir à la fois un facteur de la qualité de vie locale et un marqueur métropolitain.

Source : diagnostic PLU 2014  
 Trame verte Trame bleue

### 2.1. RÉALISER UNE VÉRITABLE TRAME VERTE

Il s'agit de favoriser la mise en place d'une matrice d'actions de diverses natures et à diverses échelles permettant toutes les articulations et structurations nécessaires en vue d'une trame verte, socle de continuités écologiques (faune et flore) et de cohérence paysagère à l'échelle de toute la ville.

- ▶ Garantir les cœurs d'îlots verts du coteau
- ▶ Pérenniser et valoriser les jardins familiaux / favoriser leur accès (Plateau et Triage)
- ▶ Poursuivre l'aménagement paysager des berges de Seine
- ▶ Poursuivre et achever la renaturation des berges de l'Yerres
- ▶ Valoriser la Tégéval et son appropriation
- ▶ Favoriser l'usage du bois Colbert et du bois des Carrières par le public et garantir leur bon entretien
- ▶ Pérenniser l'exploitation agricole du Plateau et favoriser un usage en lien avec la population
- ▶ Valoriser les espaces verts des ensembles d'habitat collectif
- ▶ Améliorer le maillage de parcs et de squares de proximité
- ▶ Favoriser l'implantation d'arbres sur les axes structurants

### 2.2. MAÎTRISER ET VALORISER LA PRÉSENCE DE L'EAU

La forte présence de l'eau à Villeneuve-Saint-Georges est une donnée remarquable dans l'espace métropolitain.

Elle requiert trois types d'actions :

- ▶ Préserver la ville des risques induits (inondations d'une part, érosion et glissements de terrain dû au ruissellement de l'autre)
- ▶ Valoriser au maximum sa présence par des aménagements appropriés et appropriables
- ▶ Intégrer cette spécificité aux projets d'aménagement

Ces actions se déclinent au sein des thématiques suivantes :

- ▶ Ruissellement et infiltration :
  - Appliquer une gestion raisonnée à toutes les échelles
  - Mettre en scène la présence du ruissellement dans les espaces publics
  - Favoriser des projets d'aménagement dont les constructions seront économes en artificialisation et imperméabilisation des sols, permettant ainsi une infiltration accrue à la parcelle et une diminution du ruissellement.
- ▶ L'Yerres : reconquérir une zone naturelle d'expansion des crues via le projet de renaturation des berges de l'Yerres et mise en valeur de cet espace en réfléchissant à l'aménagement / ré-aménagement d'un équipement spécifique (Moulin de Senlis) à la fois respectueux de la ZNIEFF, révélateur de la valeur intrinsèque du lieu et à forte dimension à la fois scientifique, didactique, ludique et touristique, en partenariat avec la ville de Montgeron.
- ▶ La Seine :
  - Poursuivre l'aménagement des berges dans toute leur continuité
  - Mettre en place des aménagements permettant à la ville de renouer avec le fleuve (tout particulièrement à Triage et en centre ville) dans toutes ses dimensions (naturelle, urbaine, économique, ludique, touristique...)
  - Mettre en place une navette fluviale
- ▶ Les plans d'eau : faciliter l'accès et valoriser l'usage des plans d'eau des parcs à proximité immédiate (parc inter-départemental, Plage Bleue ...)

### 2.3. GARANTIR ET PROMOUVOIR LA VALEUR PAYSAGÈRE

A l'époque de la transition écologique et qui plus est au sein de l'aire métropolitaine, la dimension paysagère d'un territoire est un atout considérable à la fois en termes d'apport environnemental et de qualité de vie quotidienne. Au regard des fondements géographiques de Villeneuve-Saint-Georges, sa valorisation paysagère peut se décliner à travers :

- ▶ La préservation et valorisation des espaces naturels, des continuités vertes et des corridors écologiques.
- ▶ La préservation et valorisation des espaces boisés et paysagers et l'amplification de la mise en place d'un réseau planté de liaison entre les espaces verts existants de l'agglomération.
- ▶ La pérennisation et valorisation des vues sur le grand paysage (vallée de la Seine et de l'Yerres), comme sur les paysages de proximité, ainsi que la co-visibilité avec le coteau.
- ▶ La préservation et amélioration de la qualité de l'eau avec la mise en place là où c'est possible de dépollution des eaux pluviales avant leur rejet dans le fleuve (bassin de rétentions, plantations de plantes spécifiques...)
- ▶ La préservation et amélioration de la qualité de l'air par l'intensification paysagère là où cela est possible.

## **ORIENTATION N° 2**

### **VILLE ACCUEILLANTE, MODERNE ET SOLIDAIRE**

---

#### **1 - Mettre en oeuvre une politique de l'habitat dynamique, innovante et maîtrisée**

- 1.1. Répondre aux objectifs d'évolution démographique de la ville
- 1.2. Assurer la diversification de l'offre d'habitat dans un objectif de mixité
- 1.3. Situation résidentielle des gens du voyage

#### **2 - Valoriser la politique municipale en matière d'équipements**

- 2.1. Développer l'accueil de la petite enfance et des groupes scolaires
- 2.2. Mieux répartir les services publics au sein du tissu urbain
- 2.3. Renforcer les équipements sportifs, de loisirs et de plein air

#### **2 - Une ville attentive à sa jeunesse**

## 1. METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE DE L'HABITAT DYNAMIQUE, INNOVANTE ET MAÎTRISÉE

L'habitat constitue la majeure partie du tissu bâti de Villeneuve-Saint-Georges.

De ce fait, il est l'une des dimensions principales et princiennes du PLU et de son PADD à travers les enjeux suivants :

- ▶ Réponse aux besoins parfois urgentissimes d'une partie des habitants de la ville
- ▶ Amélioration des conditions d'habitat des villeneuvois, parfois très dégradées
- ▶ Principal levier au service d'une mixité urbaine et sociale déclinée tant à l'échelle globale de la ville qu'à celle des quartiers
- ▶ Condition et support de la diversité morphologique et de la qualité esthétique du tissu urbain de la ville
- ▶ Socle d'innovations environnementales à l'époque de la transition écologique
- ▶ Socle d'innovations typologiques en adéquation avec les modes de vie contemporains dans leur diversité

### 1.1. RÉPONDRE AUX OBJECTIFS D'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE DE LA VILLE

▶ Villeneuve-Saint-Georges a subi un long déclin démographique, puis une reprise qui avec 33 029 habitants au 1er janvier 2014 (INSEE) lui a presque permis de retrouver une population supérieure (+1365 habitants) par rapport à sa population de 1975. Le redressement démographique de la commune est très net depuis 1990 et il a tendance à s'accélérer conformément à l'évolution départementale et régionale.

Le regain démographique ne peut donc s'expliquer seulement par l'extension récente de l'offre de logements. Il produit aussi, notamment au centre ville, une forte pression sur une fraction du parc privé de logements, mais également sur les équipements municipaux, en premier lieu les écoles.

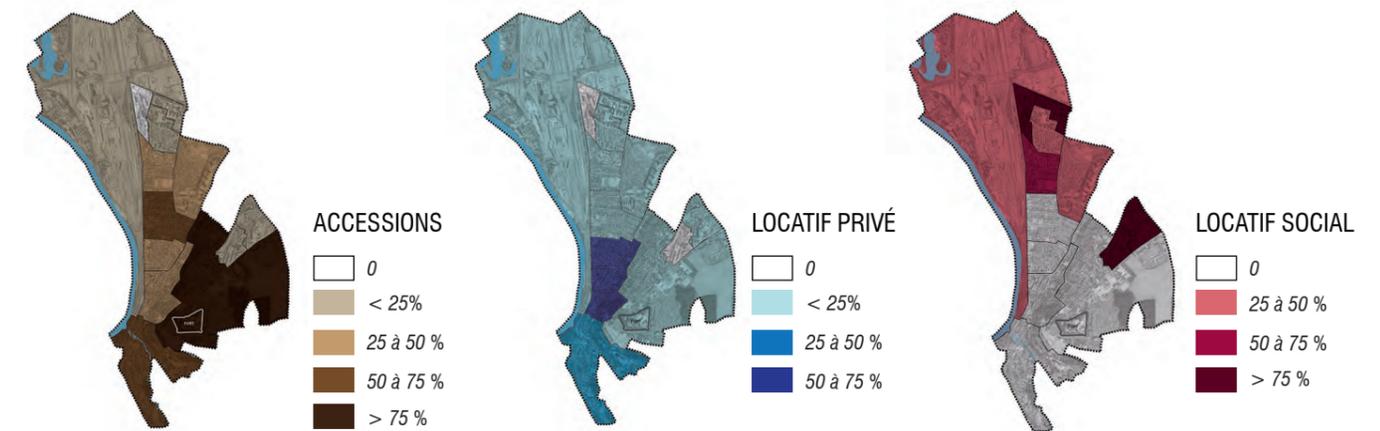
▶ **Le scénario retenu est celui d'un développement maîtrisé**, prenant en compte la mise en service de 1 650 logements actuellement programmés par la ville sur la période 2014-2019 ainsi qu'un solde naturel démographique de 1% /an, amenant la population de Villeneuve-Saint-Georges au seuil des 40 000 habitants en 2025.

- ▶ Ce scénario cumule plusieurs avantages :
  - celui d'éviter le double écueil d'un scénario de stagnation, voire de décroissance que la ville a connu par le passé, comme d'un scénario d'une croissance débridée au gré des opportunités porteuse d'une densification nuisible à la qualité de vie et contraire à l'identité de la ville
  - celui d'une densification raisonnable, conforme aux scénarios démographiques du SDRIF et confortant la place de Villeneuve-Saint-Georges au sein de l'aire métropolitaine parmi les territoires bien desservis par les transports en commun structurants (RER D, Téléval) et au diapason de l'effort régional contre l'étalement urbain.
  - celui de permettre, par l'apport de populations nouvelles, un nouvel équilibre en terme de mixité urbaine et sociale à l'échelle des quartiers, et les conditions d'une revitalisation commerciale socle de polarités animées et vivantes.

### 1.2. ASSURER LA DIVERSIFICATION DE L'OFFRE D'HABITAT DANS UN OBJECTIF DE MIXITÉ

Réaliser l'objectif d'une ville accueillante, moderne et solidaire suppose un bien-vivre ensemble de haute qualité dont la mixité urbaine et sociale est l'un des principaux leviers :

- ▶ Diversifier l'offre de logement, permettant d'accueillir de nouveaux ménages et permettre des parcours résidentiels diversifiés et complets.
- ▶ Poursuivre l'effort de rénovation urbaine et de réhabilitation de l'habitat existant (Bois Matar / quartier Nord / Triage ...)
- ▶ Veiller à une mixité au sein des quartiers entre habitat en accession, habitat social, équipements, services, commerces ... Le projet de requalification du centre ville prévoit par exemple la construction de 250 logements sociaux, dans un quartier où domine l'habitat privé, à proximité de la gare, dans des programmes attractifs et qualitatifs qui compléteront et amélioreront la mixité sociale au sein des quartiers, qui jusque là étaient très marqués par un type d'habitat spécifique.
- ▶ Proposer des produits spécifiques dans certaines opérations, pour les jeunes, les personnes âgées ...



Source : diagnostic PLU 2014

### 1.3. SITUATION RÉSIDENTIELLE DES GENS DU VOYAGE

▶ Une aire d'accueil intercommunale des gens du voyage a été réalisée en juin 2013 : 17 places pour Villeneuve-Saint-Georges et 12 places pour Crosne, répondant ainsi au besoin de 17 places dans le cadre des 600 préconisées par la Région.

▶ La réalisation de terrains adaptés est à étudier sur le secteur de la rue des Sapeurs Pompiers de Paris, pour répondre notamment au besoin de maîtrise foncière des terrains de la Pologne. Une réflexion est donc en cours pour proposer des solutions d'habitat adapté répondant aux modes de vie et d'habitat des gens du voyage sédentarisés.

Si Villeneuve-Saint-Georges y prendra sa part, la solidarité régionale doit jouer pour répondre aux besoins de 800 caravanes au minimum.

## 2. VALORISER LA POLITIQUE MUNICIPALE EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENTS

L'apport de population nouvelle permettra d'améliorer l'offre en équipements, services et commerces de proximité pour l'ensemble des quartiers de Villeneuve-Saint-Georges. C'est là l'une des conditions essentielles d'une ville multipolaire comme socle d'une vie quotidienne de qualité.

En ce qui concerne les équipements scolaires il faut veiller à ce que la capacité d'accueil des structures de petite enfance et des groupes scolaires n'arrive pas à saturation, en anticipant les besoins, en lien avec la croissance démographique. Par ailleurs, à l'époque de la transition écologique, une politique dynamique d'équipements peut être un atout majeur dans la mise en œuvre de mesures environnementales emblématiques au service de tous.

### 2.1. DÉVELOPPER L'ACCUEIL DE LA PETITE ENFANCE ET DES GROUPES SCOLAIRES

► Le scénario de développement maîtrisé, ramenant la population au seuil de 40 000 habitants d'ici à 2025, va engendrer un besoin en terme d'accueil de la petite enfance et des groupes scolaires qu'il va falloir absorber. Pour ce faire, des écoles sont d'ores et déjà programmées, telle que l'école des Poètes sur le Plateau qui ouvrira ses portes à la rentrée 2015, en accueillant jusqu'à 240 élèves. D'autres structures sont à l'étude, comme un groupe scolaire en centre ville, un collège intercommunal à Triage et un équipement petite enfance à la Pologne.

► Il est nécessaire de prévoir des réserves foncières suffisantes pour permettre à long terme de renforcer le niveau d'équipements scolaires.

### 2.2. MIEUX RÉPARTIR LES SERVICES PUBLICS AU SEIN DU TISSU URBAIN

► Multiplier les antennes de services publics dans chaque quartier afin d'améliorer leur accessibilité, jusque là concentrées en centre ville.

► Réfléchir à la forme que prendront les antennes, qui peuvent à terme être intégrées au sein des unités d'habitation, en rez-de-chaussée : boutiques d'échanges et de services, boutiques des actions solidaires et du droit ...

### 2.3. RENFORCER LES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS, DE LOISIRS ET DE PLEIN AIR

► Le développement de l'offre en équipements sportifs est d'ores et déjà en réflexion pour une offre nouvelle en centre-ville et pour un nouveau gymnase sur le Plateau.

► Développer la halte nautique sur le quartier de Triage.

► Rendre le Parc Interdépartemental des Sports plus visible depuis l'avenue de Choisy, par une signalétique adaptée, afin de rendre ce parc plus accessible pour les villeneuvois

## Équipements existants



## 3. UNE VILLE ATTENTIVE À SA JEUNESSE

- Développer la citoyenneté, la participation et valorisation des jeunes
- Développer l'information, la connaissance des métiers et l'insertion des jeunes
- Prévenir les risques de déviances.
- Promouvoir l'éducation réussite et prévention du décrochage

## **ORIENTATION N° 3**

# **VILLE DURABLE, HARMONISÉE ET ÉCO-PERFORMANTE**

### **1 - Réaliser un canevas hiérarchisé d'espaces publics**

- 1.1. Requalifier la RN6 en un véritable boulevard urbain
- 1.2. Mailler / requalifier
- 1.3. Veiller à l'aménagement d'espaces publics de représentation
- 1.4. Porter un soin particulier aux espaces publics de proximité

### **2 - Améliorer l'accessibilité et faciliter les mobilités**

- 2.1. Nouvelles mobilités / nouveaux enjeux
- 2.2. Modes doux
- 2.3. Transports en commun
- 2.4. Circulation
- 2.5. Stationnement
- 2.6. Accessibilité aux personnes à mobilité réduite
- 2.7. Logistique urbaine de proximité

### **3 - Développer une approche intégrale et intégrée de la question de l'environnement**

- 3.1. Prise en compte du risque inondation et du PPRI
- 3.2. Prise en compte du risque de retrait gonflement des argiles
- 3.3. Assurer une bonne gestion des eaux pluviales
- 3.4. Préserver et développer les ressources durables / géothermie
- 3.5. Diagnostic thermique des habitations
- 3.6. Considérer toutes les nuisances liées aux infrastructures
- 3.7. Veiller à la qualité de l'air
- 3.8. Inciter et appliquer une démarche environnementale dans les projets de construction et de réhabilitation à venir
- 3.9. Inciter à la préservation de la biodiversité de la commune
- 3.10. Préconiser une gestion alternative des déchets
- 3.11. Prendre en compte la pollution des sols

## 1. RÉALISER UN CANEVAS HIÉRARCHISÉ D'ESPACES PUBLICS

- ▶ Les espaces publics d'une ville constituent l'une des parties les plus structurantes de ses espaces non-bâties.
- ▶ Dans une ville comme Villeneuve-Saint-Georges où le tissu urbain est une véritable mosaïque morphologique, les espaces publics constituent le principal liant physique, facteur d'identité permettant d'articuler entre elles des formes urbaines aux identités très diverses et aux usages très variés.
- ▶ Qui plus est dans un territoire comme celui de Villeneuve-Saint-Georges, pleinement intégré dans l'aire métropolitaine, la dimension des mobilités, l'intensité des déplacements (transit et desserte) et la qualité des accessibilités font des espaces publics le principal liant de la vie urbaine (trajets, promenades, rencontres, échanges...) tant à l'échelle de chaque quartier qu'à celle de la ville toute entière et au-delà.
- ▶ Enfin, au regard des fondements géographiques et topographiques de Villeneuve-Saint-Georges qui ont abouti à une très forte permanence de la structure viaire de la ville, la qualité des espaces publics constitue l'une des conditions d'une articulation fine des temporalités urbaines : la longue durée du territoire, le rythme des évolutions, transformations et mutations urbaines, le temps de la vie quotidienne au rythme des saisons et de leurs impacts climatiques sur les usages.
- ▶ Dans ces conditions, le rôle structurant des espaces publics atteint une grande complexité (réseaux viaires et techniques, dimension esthétique, qualité et sécurité des déplacements, dimensions environnementales, lieux par essence d'une appropriation urbaine ouverte à tous...) qui invite à la fois à une cohérence globale à l'échelle de toute la ville et à une adéquation au plus juste des usages.

### 1.1. REQUALIFIER LA RN6 EN UN VÉRITABLE BOULEVARD URBAIN

- ▶ La RN6 est l'un des tracés viaires historiques et structurants du territoire francilien. D'échelle macro-territoriale, elle est aujourd'hui un axe intense de transit, de nuisance et de coupure, mais potentielle épine dorsale de la ville si elle est requalifiée en une véritable voie urbaine apaisée et civilisée.

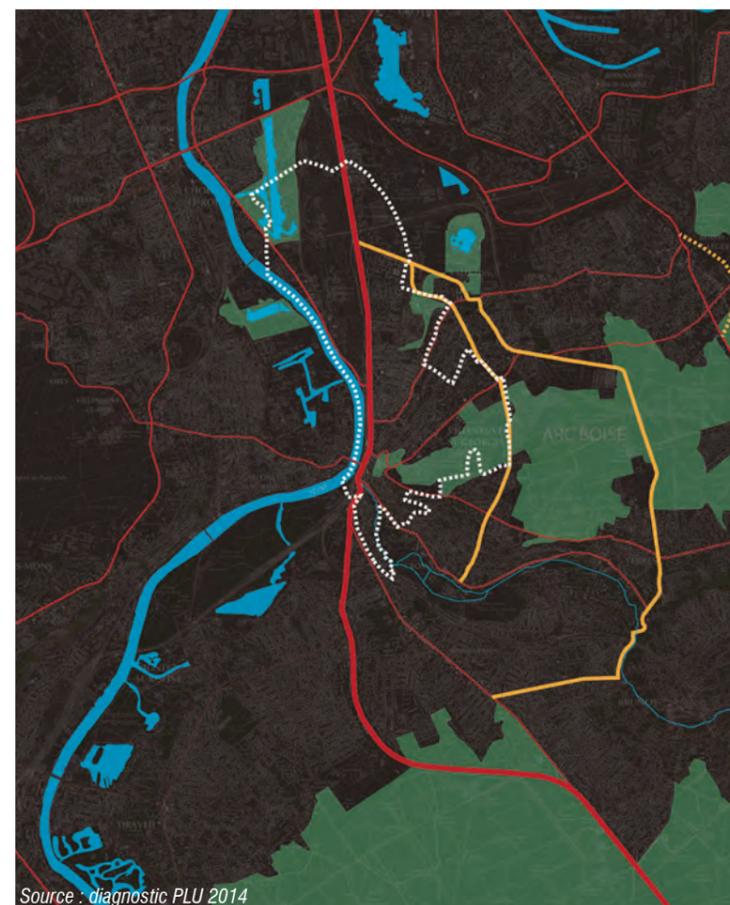
Il semble nécessaire de travailler pour une cohérence globale de la RN6 et de transformer l'actuelle voie très routière en une avenue urbaine, où les vitesses maximales observées, aujourd'hui excessives, seraient réduites.

- ▶ Cela suppose de favoriser un partage plus équitable de la voirie dans un souci de protection des différents usagers.
- ▶ Cet aménagement en avenue urbaine doit permettre :
  - un meilleur partage de l'espace public entre les différents usagers,
  - de sécuriser les circulations tout en incitant les automobiles à respecter la limitation de vitesse en ville (rétrécissement des voies et installations de feux tricolores).
  - d'améliorer la circulation des bus par la création de site propre.
  - d'améliorer l'image de la voie et d'affirmer son caractère urbain.

- ▶ Le gabarit de la RN6 étant variable, il sera nécessaire de moduler les aménagements. Ainsi, l'utilisation de l'espace public par les piétons nécessite un élargissement des trottoirs et l'aménagement d'espaces verts qualitatifs (plantations d'arbres, plantations basses...).

- ▶ L'intensité du trafic ainsi que la grande échelle qui régit la provenance et la destination des véhicules, suppose une requalification de la RN6 et une autre régulation des flux en amont et en aval de Villeneuve-Saint-Georges, par exemple par la réalisation de nouveaux franchissements sur la Seine, tant au travers du réseau existant ainsi que de la réalisation de son contournement (cf carte ci-contre).

### 1.2. MAILLER / REQUALIFIER ...



La permanence historique pluriséculaire de l'ossature principale des voiries à Villeneuve-Saint-Georges est due à des contraintes géographiques immuables : pincement entre coteau et méandre de la Seine, dénivelés entre plateau et plaine...

Ces mêmes contraintes ont généré des tracés convergents tous vers le lieu le plus exigü : le centre ville / centre historique.

La première condition de la réalisation d'un canevas hiérarchisé d'espaces publics est donc la réalisation d'un véritable maillage viaire.

Celui-ci se composera de voies de différentes natures, traduisant des flux et des usages différents. Des aménagements qualitatifs adéquats seront préconisés.

- RN6
- Réseau secondaire
- Voies existantes à conforter en arcs viaires afin de désengorger la RN6
- Déviation de la RN19 à Boissy St Léger

La réalisation d'un tel maillage vise un triple objectif :

- ▶ Constituer le principal lien et liant de la mosaïque urbaine de Villeneuve-Saint-Georges.
- ▶ Accompagner et faciliter la sédimentation urbaine de la ville, sa capacité à se renouveler sur elle-même.
- ▶ Permettre de développer des arcs viaires afin de desserrer le noeud central au centre ville de Villeneuve-Saint-Georges. Pour résoudre ce problème extra-local, les solutions sont à trouver à grande échelle, en partenariat avec les territoires limitrophes pour mettre en place un maillage viaire permettant de mieux circuler ensemble et partout.

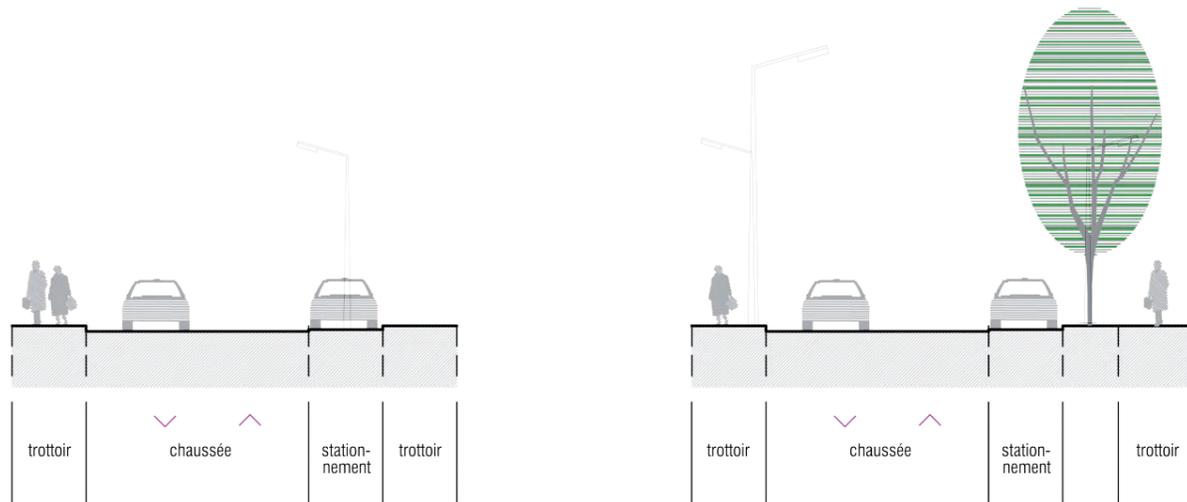
## ► Les voies départementales comme épines dorsales des quartiers

La requalification des voiries secondaires s'opérera au fur et à mesure des mutations et du renouvellement urbain, sur les franges de ces voiries. Le but de ces requalifications sera de faire de ces axes secondaires de véritables lieux de vie et non plus seulement des axes où l'on transite pour rejoindre son quartier.

Ces aménagements doivent permettre :

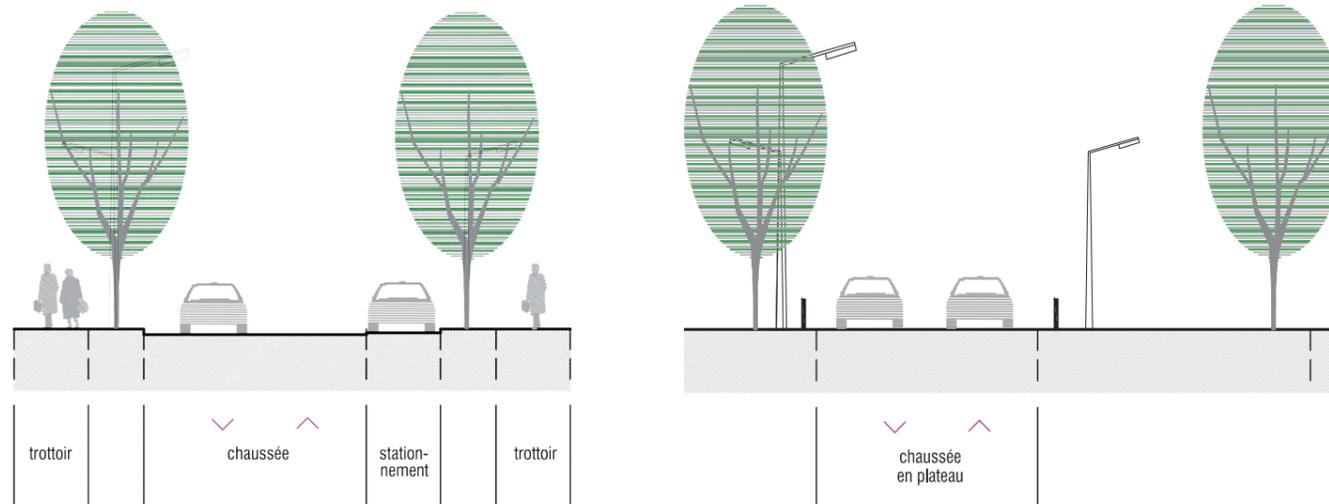
- Un meilleur partage de l'espace public entre les différents usagers
- Une mise en oeuvre de stationnements latéraux
- Le verdissement de la rue par la mise en oeuvre d'alignement d'arbres

Le gabarit des voiries secondaires étant variable, il sera nécessaire de moduler les aménagements. Ainsi, la priorité sera au piéton par un élargissement des trottoirs et par l'aménagements d'espaces verts qualitatifs.



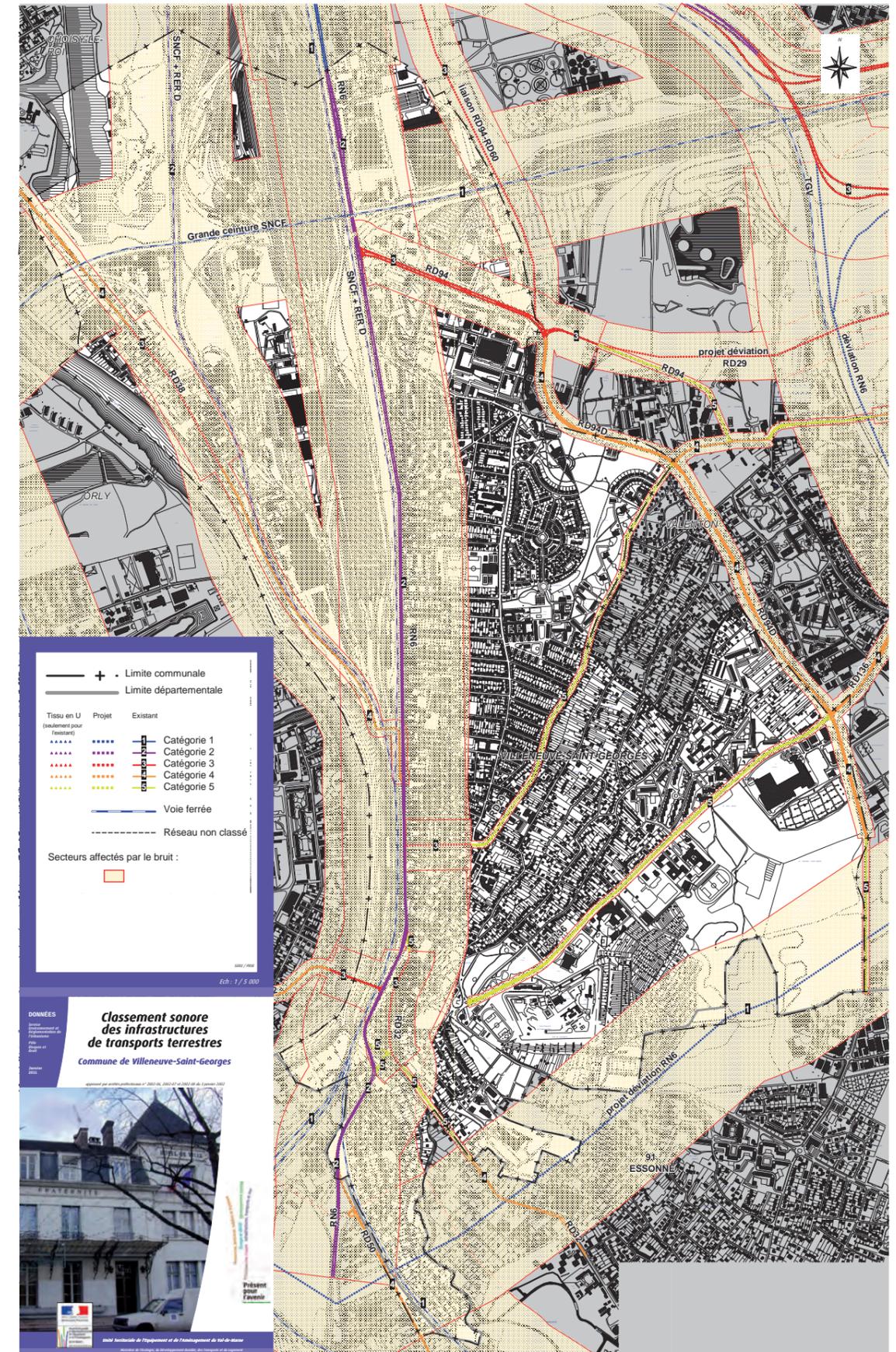
**Aménagement à minima**  
Stationnement unilatéral

**Alternative pour un aménagement paysager**  
Stationnement unilatéral et 1 alignement d'arbre



**Alternative pour un aménagement paysager +**  
Stationnement unilatéral et 2 alignements d'arbres

**Alternative pour un aménagement sécurisé**  
Mise en oeuvre de plateaux partagés - zones de rencontre



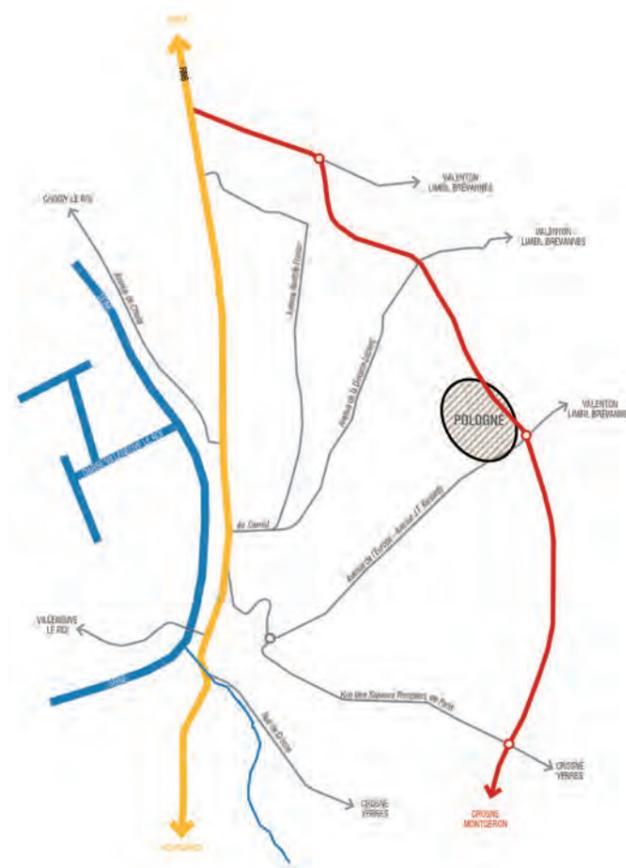
**NOTA** : il est préconisé de conserver les alignements d'arbres existants présentant un caractère remarquable.

## LES VOIES DÉPARTEMENTALES COMME ÉPINES DORSALES DES QUARTIERS



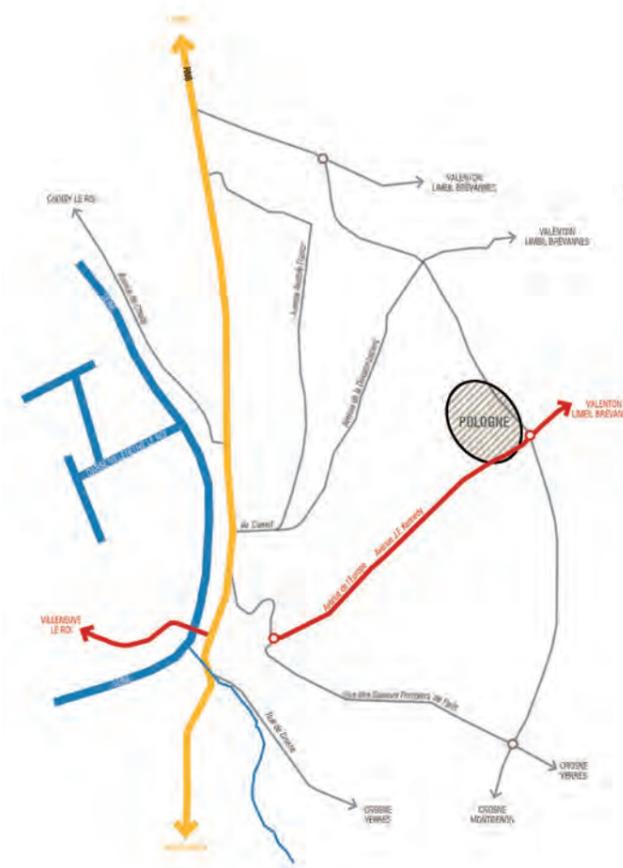
**RD 138 - AVENUE DE CHOISY**

- ▶ Réflexion sur le stationnement
- ▶ Conservation des percées visuelles vers la Seine
- ▶ Mise en oeuvre de séquences en plateau afin de faciliter et sécuriser les traversées et réduire la vitesse
- ▶ Travailler les interconnexions entre les différents modes de déplacement
- ▶ RD138 (avenue de Choisy) qui ne doit pas constituer un shunt à la RN6.



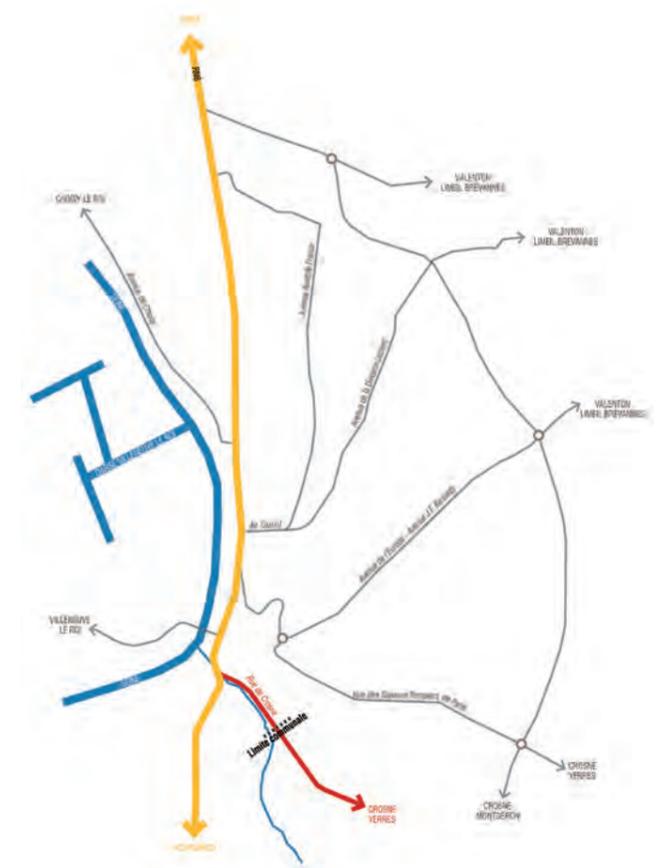
**RD 102 - AVENUE DU RU DE GIRONDE**

- ▶ Constitue un des arcs viaires permettant le desserrement de la RN6
- ▶ Lieu de politesse métropolitaine. La RD102 constitue la limite entre Villeneuve Saint Georges et Valenton
- ▶ Intégration qualitative des futurs projets dans la trame viaire : *Pologne : insertion depuis la RD102 et la RD136 de manière qualitative pour l'accès aux parking, centre commercial...*



**RD 136 - PONT DE VILLENEUVE / KENNEDY / EUROPE**

- ▶ Une départementale segmentée par le centre ville de Villeneuve-Saint-Georges
- ▶ Conservation des alignements d'arbres existants
- ▶ Intégration qualitative des futurs projets dans la trame viaire : *Pologne : insertion depuis la RD102 et la RD136 de manière qualitative pour l'accès aux parking, centre commercial...*



**RD 232 - RUE DE CROSNE**

- ▶ Travail sur la porte sud
- ▶ Accompagnement de la requalification de la vallée de l'Yerres (aménagement, accès des berges, traversées, vues ...)

## ► Les voies de proximité / voies de desserte

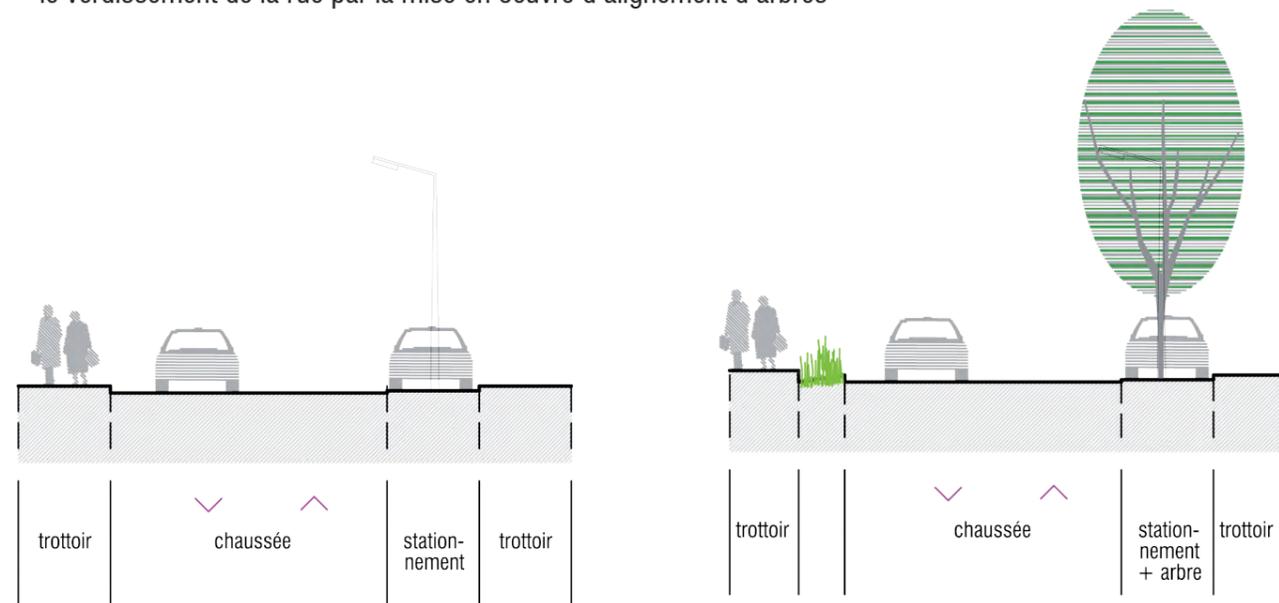
Les voies de proximité ou voies de dessertes sont des voies dont la vocation est de desservir les habitations des villeneuvois.

Ces voies sont donc de véritables lieux de vie. Il existe 3 systèmes de voirie de proximité à Villeneuve-Saint-Georges :

- Le système clos des voiries des ensembles d'habitat collectif (Quartier Nord, bois Matar, Gabriel Péri, les Tours, le Triage...)
- Le système en lanières parallèles, irriguant le coteau avec les sentes piétonnes qui les relient latéralement entre elles
- Le système des voiries latérales reliant la rue de Paris (RN6) à l'avenue de Valenton / de la division Leclerc (D229) en passant par la rue Pasteur / Francis Martin / Anatole France.

Il n'y a pas de requalification lourde à opérer sur ces voiries, mais leur aménagement peut permettre :

- un meilleur partage de l'espace public entre les différents usagers
- une mise en oeuvre de stationnements latéraux
- le verdissement de la rue par la mise en oeuvre d'alignement d'arbres



**Aménagement à minima**  
Stationnement unilatéral

**Alternative pour un aménagement paysager +**  
Stationnement unilatéral / alignement d'arbre et mise en oeuvre d'une noue (secteur coteau)

### 1.3. VEILLER À L'AMÉNAGEMENT D'ESPACES PUBLICS DE REPRÉSENTATION

- Un certain nombre d'espaces publics de la ville remplit une véritable fonction de représentation : à la fois représentation de l'espace identitaire de la commune et espaces spécifiques de représentations sociales, culturelles et politiques.
- D'échelle variable, ces espaces emblématiques feront l'objet d'une attention, d'un soin et, le cas échéant, d'aménagements ad hoc préservant et valorisant leur singularité tout en les intégrant pleinement au dispositif structurant que constituent les espaces publics dans la cohérence urbaine globale de la ville.
- Ces espaces contribuent grandement à la fabrique d'un « en-commun » indispensable au bien vivre ensemble tant à l'échelle de la ville qu'au-delà.

A titre d'exemple :

- **Place de la Mairie** : qui vient d'être réaménagée
- **Place Mouliérat** : située au coeur du quartier de Triage et l'une des deux seules places en terrasse sur la Seine dans toute cette partie de la métropole
- **Place St Georges** : place emblématique de la porte sud sur l'Yerres, à l'articulation du centre historique
- **Place Pierre Sépard** : qui dans son articulation avec la gare du RER D et du carrefour du Lion est au coeur de l'enjeu de pacification de la RN6 au droit de l'autopont et du centre historique
- **Parc de Beauregard** : constituant avec le square de l'Europe et le parc de la Chevrette l'ultime pointe avancée de l'Arc Boisé sur le coteau, en lien avec le centre historique.
- **Parc départemental de la Saussaie Pidoux** : par son échelle et sa situation au sein du corridor écologique formé avec le parc départemental de la plage Bleue à Valenton, le parc interdépartemental des Sports et la base nautique du lac de Créteil.
- « **Carrefour** » du **Maréchal Juin** : lieu d'articulation emblématique entre le système coteau et le système plaine en lisière du coeur de ville et pointe de convergence des deux axes structurants Pasteur / F. Martin / Anatole France et avenue de Valenton et de la Division Leclerc, méritent une véritable requalification en temps que place.



D'autres espaces invitent, par l'importance stratégique de leur situation et de leurs caractères spécifiques des aménagements les inscrivant pleinement dans les espaces de représentation de la ville :

- **Les berges de Seine**, dont les aménagements en cours assurant une certaine continuité depuis le centre ville jusqu'au quartier du Triage, à Choisy le Roi et au-delà vont se poursuivre, et nécessitent un projet spécifique de réappropriation urbaine, paysagère et fluviale de l'espace dédié au parking de la gare du RER D.
- **Les berges de l'Yerres**, sur le quartier Belleplace Blandin dont la renaturation est en cours créeront une continuité paysagère revalorisant toute la vallée de l'Yerres de la Confluence vers l'amont
- **La Confluence** elle-même, lieu emblématique dont la puissance poétique exceptionnelle et les potentialités écologiques et urbaines restent en attente, aujourd'hui grevées par des franchissements d'infrastructures lourdes (voies ferrées, RN6 ...)



## 1.4. PORTER UN SOIN PARTICULIER AUX ESPACES PUBLICS DE PROXIMITÉ

Les espaces publics de proximité constituent les lieux par excellence de haltes, de rencontres, d'échanges et d'animations au cœur du tissu urbain. Véritables respirations urbaines, ces éléments peuvent constituer de précieux compléments aux diverses polarités urbaines et doivent ponctuer le tissu urbain de l'ensemble des quartiers.

A titre d'exemple :

- ▶ Place solférino, place du 30 juillet 1908, place du lavoir et le square Duplex dans le centre historique
- ▶ Square de la Mare à Belleplace Blandin
- ▶ Place Jean Jaurès et le square Jules Vallès dans le centre ville
- ▶ Place Hector Berlioz, place Mansard, place J. Monet, place A. Einstein, le square de l'Ambre et le Carrefour Schweitzer dans le quartier Nord
- ▶ Square Ferrer et square Auguste Letorgeon
- ▶ Place des Erables sur le Plateau ...

Dans l'ensemble des nouveaux aménagements à l'étude ou projetés, une attention toute particulière sera portée à la réalisation de nouveaux espaces publics de proximité pleinement insérés dans le canevas global.

## 2. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ ET FACILITER LES MOBILITÉS

▶ Au sein de l'aire métropolitaine où l'achèvement des sphères de vie et d'activité se déploie à des échelles multiples, faciliter les mobilités demeure un enjeu primordial afin d'améliorer l'accessibilité des lieux d'habitat, d'activités, de services, de commerces, de loisirs, d'équipements... pour tous.

▶ Cet enjeu se décline de façon spécifique à l'ère de la transition écologique avec le double aspect de la réduction des distances à parcourir, et le passage d'une civilisation dédiée à la voiture à des territoires où la place maîtrisée de cette dernière se combine avec le primat donné à des modes alternatifs : transports en commun, modes mutualisés, modes doux ...

▶ Cet enjeu se décline aussi de façon singulière dans une ville où la géographie du lieu est marquée par des contraintes fortes dues à la topographie et l'existence de dénivelés forts.

▶ La question de l'accessibilité demeure difficile à Villeneuve-Saint-Georges, malgré des atouts existants (RER D mettant Paris à 15 minutes depuis le centre ville) ou à venir (arrivée du Téléval, Tram-Train, navette fluviale...)

▶ Cette situation invite à :

- Fonder l'offre à travers une palette diversifiée de moyens de transports
- Anticiper l'évolution de l'offre (et tout particulièrement de transports en commun) et de son impact sur la structuration du tissu économique, des logements et de l'implantation des activités d'une part et sur l'organisation spatiale des polarités et l'implantation des commerces, services et équipements divers de l'autre.

## 2.1. NOUVELLES MOBILITÉS / NOUVEAUX ENJEUX

Les mobilités nouvelles créent deux types d'enjeux :

▶ Les enjeux liés aux nouveaux transports en commun :

- **Navette fluviale** : réflexion à engager sur la mise en place de ce nouveau mode de déplacement, pouvant relier le centre ville de Villeneuve-Saint-Georges, la gare RER D du Triage, Choisy le Roi (RER C) et remonter jusqu'aux Ardoines.

- **Tram-Train** : tracé en rocade, entre Orly et Sucy en Brie, il reliera entre elles les lignes C et A du RER, en passant par la ligne D à la gare de Villeneuve Triage. Le tram-train permettra de nouvelles mobilités en rocade, désenclavant également le quartier Nord / Val St Georges et le quartier du Triage.

- **Le Téléval** : dimension symbolique et innovante, ce téléphérique urbain prolongera en radial le terminus de la ligne 8 du métro (Créteil - Pointe du Lac) au plateau en passant par Limeil-Brévannes et Valenton.

▶ Les enjeux liés à des offres innovantes sur lesquelles le cas échéant, la ville pourrait engager de nouvelles réflexions :

- **Des offres de modes collectifs** : autolib, vélib ...

- **Des mutualisations de moyen** : tout particulièrement le stationnement

- **Des créations de pôles de services à la mobilité** : cumulant stationnement, location, réparation en articulation avec des dessertes en transport en commun

## 2.2. MODES DOUX

▶ Le développement qualitatif et sécurisé des modes doux, pour être pleinement efficace, doit articuler des offres à trois échelles structurantes : la proximité immédiate, les liaisons inter-quartiers à l'échelle de la ville, et les relations de Villeneuve-Saint-Georges avec les territoires voisins et au-delà.

Il s'agira tout particulièrement de :

▶ Poursuivre le développement et l'aménagement des liaisons douces, en conformité avec le PDUIF (Plan de Déplacements Urbains Ile de France) et le SDIC (Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables)

▶ Préserver et valoriser les venelles et sentes piétonnes et plus généralement, réaliser progressivement des aménagements permettant une appropriation qualitative par les piétons et les PMR des espaces publics et tout particulièrement des voiries (élargissement des trottoirs, développement des zones 30 et 15, réalisation de plateaux ...)

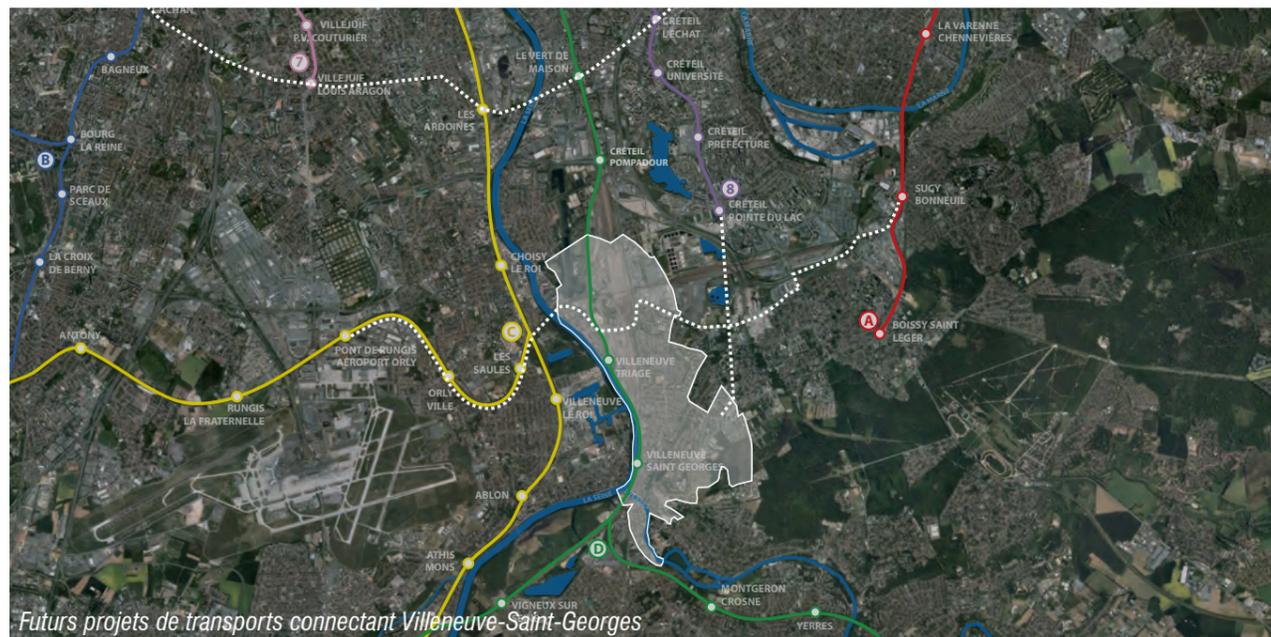
▶ Mener des réflexions pour le développement de modes doux permettant de franchir la topographie (vélib électriques par exemple)

▶ Travailler l'accroche de la passerelle piétonne du Triage avec la gare RER Triage et la réhabiliter afin de la rendre plus facilement accessible, visible et empruntable.

## 2.3. TRANSPORTS EN COMMUN

Dans la position territoriale de Villeneuve-Saint-Georges, sa desserte actuelle par des transports en commun structurants et, le cas échéant, par d'autres à venir, constitue un atout de premier ordre pour la qualité de vie des habitants et la dynamique du développement économique et urbain de la ville.

- ▶ Faire de la gare RER D Villeneuve-Saint-Georges, une gare à la hauteur des intensités des usages, de la qualité urbaine et en interface avec le fleuve (future navette fluviale) en travaillant sur l'intermodalité, en améliorant les cadences et en confortant les transports en commun déjà existants.
- ▶ Poursuivre le développement du réseau de transports collectifs ET en améliorer la qualité (fréquence, cadence, régularité, confort, sécurité ...)
- ▶ Conforter et améliorer les intermodalités entre les gares, le réseau bus et le cas échéant de nouveaux services à la mobilité (parkings, autolib, vélib ...), en articulation avec des modes de rabattement appropriés (centre ville, plateau, Triage)
- ▶ Demain : un RER D en interconnexion avec 3 rocades (future ligne 15 du métro au Vert de Maison / bus TVM à Créteil Pompadour / Tram Train à Triage)
- ▶ Réflexion à engager sur la mise en place d'une navette fluviale de l'écluse d'Ablon à celle de Vitry (port à l'Anglais), reliant Ablon, le centre ville de Villeneuve-Saint-Georges, Villeneuve le Roi, la gare RER D du Triage, Choisy le Roi (RER C) et les Ardoines.



## 2.4. CIRCULATION

Au regard de la situation de Villeneuve-Saint-Georges au sein du territoire métropolitain, améliorer les circulations et la qualité des déplacements ne peut être pleinement efficace que par la conjugaison de solutions à la fois à l'échelle de la ville et bien au-delà en donnant résolument la priorité au niveau local :

- ▶ Primat de la desserte et passage d'un transit intensif destructurant à un transit régulé, non nuisible, voire bénéfique pour la ville.

- ▶ Travailler à la création d'arcs viaires à l'échelle territoriale du Val de Marne et de l'Essonne permettant le desserrement du centre ville de Villeneuve-Saint-Georges et l'apaisement du trafic sur la RN6
- ▶ Assurer une prévention en terme d'accidentologie / accessibilité / PMR ... (réduire la vitesse, augmenter la fluidité, supprimer la congestion, augmenter la sécurité) à la fois par des réglementations et des aménagements ad hoc.

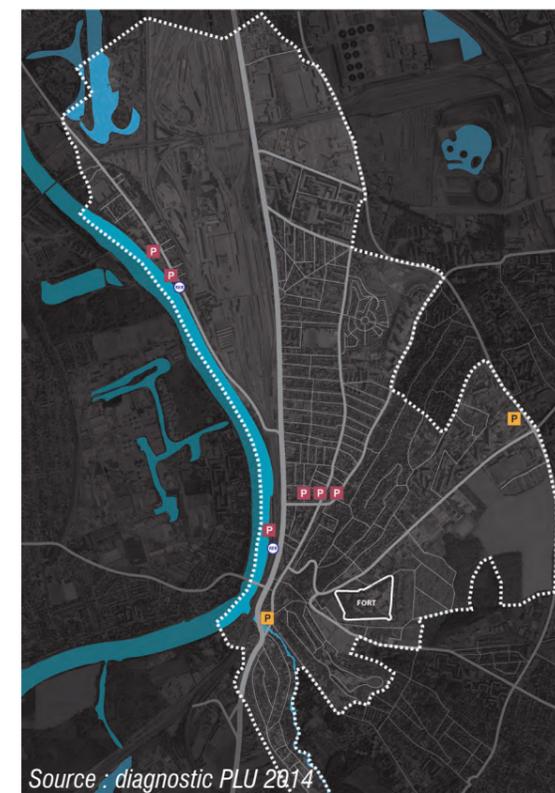
## 2.5. STATIONNEMENT

Villeneuve-Saint-Georges vit une situation difficile due à un triple héritage :

- Une topographie contrainte
- Un développement francilien axé sur la voiture pendant plus d'un demi-siècle
- Une disparité locale entre les différents quartiers en termes de desserte par des transports en commun structurants.

La période actuelle est celle d'une transition qui invite à inverser progressivement mais radicalement le mode de déplacement au détriment de la voiture individuelle. Elle doit permettre de trouver à court, moyen et long terme des dispositifs idoines qui le traduisent et l'induisent.

- ▶ Réflexion globale à mener sur le stationnement, notamment en centre-ville, favorisant le report modal de l'automobile vers des modes dits durables et limitant les nuisances dues au stationnement gênant.
- ▶ Réflexion à mener sur la mutualisation des parkings de l'habitat social, souvent sous-occupé.
- ▶ Réflexion à mener pour la réalisation d'un parking silo, permettant la libération d'une partie de l'emprise du parking des berges de Seine
- ▶ Réflexion à mener sur la mutualisation des parkings existants et projetés dans le cadre des aménagements et opérations à venir.



### P PARKINGS PUBLICS EXISTANTS

- Berges de Seine
- Rue Boieldieu
- Rue Henri Leduc
- Rue Pasteur
- Mendès France
- Chemin de Halage - Triage
- Place Mouliérat

### P PARKINGS EN PROJET

- Pologne
- Mendès France

## 2.6. ACCESSIBILITÉ AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Dans une ville marquée par une forte topographie, la généralisation de l'accessibilité PMR demeure un objectif prioritaire mais néanmoins fort contraint :

- ▶ Continuer d'améliorer l'accessibilité PMR des transports en commun
- ▶ Généraliser progressivement des aménagements confortables et sécurisés (trottoirs, traversées ...)
- ▶ Faciliter l'accessibilité aux lieux et aux équipements, notamment pour les personnes les moins mobiles (PMR, enfants et personnes sans moyen de transport), par la concentration des fonctions centrales dans un périmètre restreint, par la mise en oeuvre d'antennes de service public dans les différents quartiers.

## 2.7. LOGISTIQUE URBAINE DE PROXIMITÉ

Au sein des territoires métropolitains, la qualité de la fonction logistique est l'un des facteurs les plus déterminants pour le développement des activités, la qualité de la vie quotidienne et les dynamiques urbaines et économiques d'une ville.

Villeneuve-Saint-Georges dispose de ce point de vue de plusieurs avantages :

1. L'existence d'un domaine ferroviaire potentiellement et très partiellement mobilisable à cette fin
2. La réalisation d'études en amont envisageant l'utilisation partielle du Tram-Train à cette même fin.
3. La réalisation d'études relatives au redéveloppement économique des emprises potentielles disponibles du triage ferroviaire

Le cas échéant, et au regard des scénarii envisagés, l'existence du fleuve en lui-même, voire sa proximité avec le réseau des voies ferrées, pourraient donner lieu à de nouvelles hypothèses à étudier, toujours à une échelle de proximité, comme un facteur supplémentaire de développement économique et urbain (distribution fluviale de bord à bord, acheminements de matériaux ...)

Quelques soient les hypothèses retenues, l'objectif général doit rester la diminution de la fréquentation des axes routiers secondaires par les véhicules lourds et la connexion directe des secteurs d'activités majeurs (trilage ferroviaire) au réseau routier national.

## 3. DÉVELOPPER UNE APPROCHE INTÉGRALE ET INTÉGRÉE DE LA QUESTION DE L'ENVIRONNEMENT

L'impératif de la transition écologique oblige à des actions à toutes les échelles pour la préservation des ressources naturelles et de la biodiversité et la lutte contre le réchauffement climatique.

Qui plus est, la mise en oeuvre raisonnée de ces actions peut constituer un véritable facteur d'amélioration immédiate et durable de la qualité de vie quotidienne dans les aires métropolitaines.

Cela suppose l'adoption d'une approche intégrale et intégrée de la question environnementale au sein du développement urbain qui, plus que l'excellence dans tel ou tel domaine particulier, vise à une optimisation articulée de l'ensemble des facteurs environnementaux.

Les principaux enjeux d'une telle résilience urbaine sont :

- Réduction des pollutions et des nuisances
- Prise en compte et prévention des risques naturels et technologiques
- Mise en oeuvre des actions d'amélioration environnementale pour tous prévenant tout risque de fracture écologique
- Prise en compte et prévention des risques inondation, liés à la présence de la Seine et de l'Yerres dans un territoire fortement anthropisé
- Déploiement d'un développement urbain prenant en compte son évolution, sa mutabilité.

### 3.1. PRISE EN COMPTE DU RISQUE INONDATION ET DU PPRI

Sur la base du PPRI existant, la gestion intégrée des risques d'inondation est à promouvoir sur le territoire. Une réflexion sur les solutions innovantes et l'acceptation du risque est à mener, ceci permettant de :

- ▶ Renforcer la sécurité des personnes
- ▶ Limiter les dommages des biens existants
- ▶ Éviter un accroissement des dommages dans le futur

### 3.2. PRISE EN COMPTE DU RISQUE DE RETRAIT GONFLEMENT DES ARGILES

- ▶ Dispositions qui permettent de contraindre la constructibilité
- ▶ Prise en compte du PPRMT (Plan de Prévention des Risques Mouvements de Terrain)

### 3.3. ASSURER UNE BONNE GESTION DES EAUX PLUVIALES

- ▶ Lutter contre l'imperméabilisation des sols (règles d'emprise au sol et minima de pleine terre pour les propriétés privées / mesures favorisant le développement des espaces plantés : places, talus, plantation d'arbres... ;
- ▶ Gestion des eaux pluviales sur le territoire en accord avec le respect du règlement d'assainissement ;
- ▶ Réalisation d'un schéma d'assainissement pluvial conduisant à des aménagements permettant de palier au ruissellement sur les coteaux.
- ▶ Maîtriser le risque inondation dans les projets d'aménagement (adaptation / résilience)

## 3.4. PRÉSERVER ET DÉVELOPPER LES RESSOURCES DURABLES

- ▶ Optimiser le réseau de géothermie de la commune

## 3.5. DIAGNOSTIC THERMIQUE DES HABITATIONS

- ▶ Mettre à disposition des habitants un dispositif leur permettant de mesurer la qualité thermique de leurs habitations (caméras thermiques, espace info énergie ...)

## 3.6. CONSIDÉRER TOUTES LES NUISANCES LIÉES AUX INFRASTRUCTURES

- ▶ Veiller à assurer une qualité acoustique aux logements situés sur les principaux axes routiers dans le respect du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la commune
- ▶ Intégrer des servitudes d'utilité publique liées aux lignes électriques.

## 3.7. VEILLER À LA QUALITÉ DE L'AIR

- ▶ Préserver les zones naturelles (parcs, bois, jardins ...)
- ▶ Favoriser les modes doux, permettant une réduction des flux routiers, améliorant ainsi la qualité de l'air
- ▶ Développer les pistes cyclables et le stationnement vélo

## 3.8. INCITER ET APPLIQUER UNE DÉMARCHÉ ENVIRONNEMENTALE DANS LES PROJETS DE CONSTRUCTION ET DE RÉHABILITATION À VENIR

- ▶ Prendre en compte systématiquement les risques technologiques et les gênes occasionnées par l'activité humaine sur le territoire
- ▶ Optimiser la gestion en local des eaux pluviales et la collecte des eaux usées
- ▶ Mettre à disposition des habitants un guide sur l'habitat économe et respectueux de l'environnement (dans le cadre de l'Agenda 21)

## 3.9. INCITER À LA PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ DE LA COMMUNE

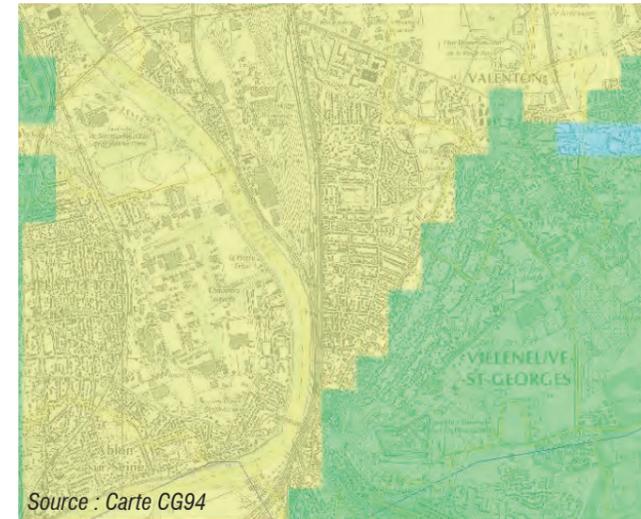
- ▶ Assurer une sensibilisation globale pour les habitants : maintien des corridors écologiques présents sur la commune
- ▶ Reconquérir les espaces naturels liés à l'Yerres et à la Seine
- ▶ Valoriser les jardins familiaux par des pratiques respectueuses de l'environnement
- ▶ Valoriser les parcs et espaces boisés de la commune, en lien avec la 2ème Charte Forestière de Territoire du Massif de l'Arc boisé

## 3.10. DÉVELOPPER UNE GESTION ALTERNATIVE DES DÉCHETS

- ▶ Valoriser les initiatives locales de gestion des déchets spécifiques (Déchets d'Équipements Électriques et/ou Électroniques et compost)
- ▶ Développer un Plan local de Prévention des Déchets

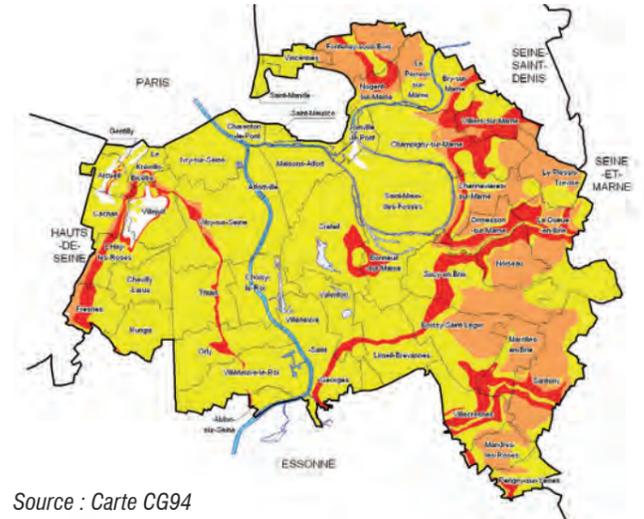
## 3.11. PRENDRE EN COMPTE LA POLLUTION DES SOLS

- ▶ Suivre et valoriser les démarches de gestion des sols pollués identifiées sur la commune.



Potentiels géothermiques de l'aquifère

Fort Moyen Faible



Risque de mouvements de terrain

Fort Moyen Faible

## Plan de Prévention du Risque Inondation - PPRI

Source : Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable



## **ORIENTATION N° 4**

### **VILLE ATTRACTIVE, VILLE PRODUCTIVE, VILLE INNOVANTE**

---

#### **1 - Actions génériques**

- 1.1. Consolider l'attractivité des entreprises
- 1.2. Créer une dynamique commerciale
- 1.3. Favoriser le développement des réseaux de communication numérique (NTIC)
- 1.4. Développer des activités écologiques et environnementales
- 1.5. Développer des activités touristiques et de loisirs

#### **2 - Actions spécifiques**

- 2.1. Développement du pôle ferroviaire innovant au Triage
- 2.2. Préservation et développement du pôle de service public lié à la santé

## 1. ACTIONS GÉNÉRIQUES

L'un des enjeux majeurs d'un développement urbain durable est le maintien d'une dimension productive au sein des aires métropolitaines.

Cet enjeu suppose de veiller à :

- ▶ Une mixité urbaine des fonctions, incluant des activités économiques dans leur diversité, à la fois comme facteur d'animation de la vie urbaine et comme facteur de développement territorial
- ▶ Une prise en compte des spécificités des différentes activités et filières économiques à la fois pour y répondre au plus près et, le cas échéant, en réduire au maximum les nuisances
- ▶ Une meilleure articulation des activités via le maillage viaire ou le réseau de transport en commun, afin d'optimiser au maximum les déplacements domicile-travail

### 1.1. CONSOLIDER L'ATTRACTIVITÉ DES ENTREPRISES

L'attractivité des entreprises est à la fois fonction de leur dynamisme et capacité d'innovation propres, et fonction de leur implantation, desserte, insertion urbaine, et réactivité aux dynamiques foncières.

Dans le domaine urbain, même limité, l'action de la ville peut se révéler déterminante :

- ▶ Favoriser la diversité des activités économiques
  - > Les secteurs d'activités fortement présents aujourd'hui ne représentent pas nécessairement une spécialisation à renforcer
  - > Favoriser la diversité des activités économiques permettra de faire face à la crise car le risque est moins important
  - > La diversité doit se penser à l'échelle locale et dans un bassin d'activité plus large
- ▶ Anticiper les enjeux liés à l'évolution des mobilités (arrivée Tram-Train / Téléval / cadencement RER D + les rocades du RER D avec la ligne 15, le TVM et le futur Tram-Train) afin de profiter pleinement de l'essor économique que cela peut apporter. (parcelles à proximité des nouveaux transports en commun qui vont prendre de la valeur).
- ▶ Tendre à une certaine maîtrise foncière régulée (échelle / coût / aspect fonctionnel et accessibilité pour une activité économique diversifiée).
- ▶ Résorber progressivement la faible densité économique
  - > Villeneuve-Saint-Georges : 1 entreprise pour 18.5 hab (moyenne départementale : 1 entreprise pour 14.4 hab)
  - > Retard = manque de densité économique
  - > Économie d'un territoire qui ne peut se reposer uniquement sur 2 grands pôles (hôpital / ferroviaire)
- ▶ Accompagner les petites entreprises, les créateurs
  - > manque 480 entreprises à Villeneuve-Saint-Georges pour se situer au niveau départemental
  - > peu de foncier disponible
  - > privilégier les petites structures dans différentes branches et dans différents quartiers
- ▶ Donner la priorité à des projets articulant habitat / petites activités urbaines et commerces
  - > mixité du tissu
- ▶ Préserver les sites d'activités existants

## De nouvelles polarités commerciales pour les quartiers



- 1 Revitalisation commerciale - rue de Paris
- 2 Création d'un pôle commercial de 17 000m<sup>2</sup> - Pologne
- 3 Revitalisation commerciale - quartier Nord
- 4 Revitalisation commerciale - quartier de Triage
- 5 Confortation commerciale sur une nouvelle polarité

## 1.2. CRÉER UNE DYNAMIQUE COMMERCIALE

La revitalisation commerciale de la ville constitue l'un des leviers forts, à la fois de l'activité économique de la ville et de son animation.

La mise en œuvre d'une ville multipolaire et un cœur de ville dynamisé et conforté par les décongestionnements qui en découle constituent avec des linéaires le long de certains axes (RN6, avenue de Choisy, A. France, et le pôle commercial de la Pologne), un ensemble diversifié d'actions invitant à une cohérence afin d'éviter tout effet de concurrence commerciale déstructurante.

- ▶ Assurer le développement des différents pôles commerciaux, en complémentarité les uns des autres
- ▶ Renforcer l'attractivité des petits commerces et en améliorer la qualité
- ▶ Pérenniser les marchés (centre-ville / HBM) / marché bio par exemple
- ▶ Centre commercial Pologne (17 000m<sup>2</sup>) : rayonnement supra-communal de ce nouveau centre commercial. Travail à mener avec les futurs opérateurs pour redynamiser le centre commercial du Bois Matar
- ▶ Favoriser l'implantation de services divers complémentaires des commerces

## 1.3. FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX DE COMMUNICATION NUMÉRIQUE (NTIC)

Le développement des réseaux de communications numériques est à la fois un impératif absolu pour :

- ▶ Le dynamisme territorial
- ▶ L'innovation économique
- ▶ Éviter la fracture numérique et une société à deux vitesses en termes d'accès à l'information, aux savoirs et aux technologies

A cet effet, la ville se dotera d'un plan phasé de câblage global.

## 1.4. DÉVELOPPER DES ACTIVITÉS ÉCOLOGIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

A l'ère de l'impérative transition écologique, il est fondamental de considérer les activités écologiques et environnementales comme service de valeur ajoutée, d'emploi, de formation, d'animation locale et de développement territorial.

Par sa situation, sa topographie et son identité de ville d'eau / ville jardin, Villeneuve-Saint-Georges peut développer un certain nombre d'activités durables dans ce secteur :

- ▶ Mise en liaison, entretien et gestion de l'Arc Boisé (40km) avec la Seine d'une part, l'Yerres d'autre part (avec une accessibilité facilitée par le RER D, le Téléval et le cas échéant la navette fluviale)
- ▶ Développement d'activités diverses en relation avec le fleuve
- ▶ Entretien et gestion des bords de l'Yerres renaturés
- ▶ Mise en place d'une filière d'horticulture urbaine
- ▶ Expérimenter une agriculture urbaine avec le développement d'une AMAP (Association pour le maintien d'une agriculture paysanne en lien avec le terrain agricole sur le Plateau) sur une partie du site
- ▶ Mise en place d'équipements emblématiques (Maison de la Seine comme lieu ressource, de pédagogie et de loisirs autour de l'environnement et de l'eau)
- ▶ Le développement de la géothermie ...

## 1.5. DÉVELOPPER DES ACTIVITÉS TOURISTIQUES ET DE LOISIRS

Villeneuve-Saint-Georges possède des atouts comme facteurs structurant d'une destination de tourisme et de loisirs métropolitains :

- ▶ L'Arc Boisé (sur 40km) comme vertu de développement : tourisme vert, promenade, centre équestre de Grobois, patrimoine...
- ▶ La Seine
- ▶ L'Yerres et le moulin de Senlis (sur Montgeron)
- ▶ La Confluence et sa ZNIEFF, leur puissance poétique et paysagère
- ▶ Le « village métropolitain » du Triage pouvant offrir une ambiance incomparable
- ▶ Les potentialités d'un cœur de ville renouant avec le fleuve par un grand espace public animé et desservi par le RER D
- ▶ La navette fluviale

Outre les actions spécifiques que ces atouts exigent, et qui constituent autant de facteur d'un développement local durable non délocalisable, leur mise en synergie dépend aussi d'un bouclage intermodal de transport en commun : navette fluviale, RER D, Téléval, Tram-Train, réseau bus...

## 1.6. FAVORISER L'INSERTION DANS LE CADRE DES TRAVAUX ET PROJETS D'AMÉNAGEMENTS

La Ville de Villeneuve-Saint-Georges a structuré sa démarche en matière d'insertion professionnelle depuis 2011 : suite au Diagnostic Emploi réalisé cette année-là, elle s'est dotée en 2012 d'un Plan local d'application de la Charte d'Insertion (PLACI), outil de développement des clauses d'insertion, puis a recruté en 2013 une chargée de mission dédiée à l'emploi et à l'insertion professionnelle. La démarche est ainsi animée et structurée par le service Développement Economique de la Ville, qui mobilise autour d'elle les acteurs de l'emploi du territoire au sein de deux instances partenariales, le comité technique et le comité de suivi.

Les projets et travaux d'aménagement constituent une véritable opportunité pour les demandeurs d'emploi du territoire. L'enjeu est donc de développer les actions d'insertion dans le cadre de ces opérations en s'appuyant sur la dynamique développée par la Ville :

- ▶ Intégration des clauses d'insertion dans les marchés de travaux
- ▶ Inscription de la démarche dans le cadre des prestations intellectuelles
- ▶ Actions de découverte des métiers au sein des entreprises et bureaux d'études mobilisés dans le cadre des opérations (interventions dans les collèges, auprès des demandeurs d'emploi, stages, etc.).

Ces travaux et opérations d'aménagement sont aussi des opportunités d'activités et des chantiers potentiels pour les entreprises du secteur du bâtiment du territoire.

## 2. ACTIONS SPÉCIFIQUES

### 2.1. DÉVELOPPEMENT DU PÔLE FERROVIAIRE INNOVANT AU TRIAGE

► L'existence du pôle ferroviaire au Triage a longtemps constitué un marqueur identitaire pour Villeneuve-Saint-Georges et constitue encore un véritable atout pour le développement territorial de la ville au diapason des impératifs d'une transition écologique métropolitaine.

► Réinvestir et redynamiser le Triage en maintenant et en développant un pôle ferroviaire innovant. Le site de Villeneuve-Saint-Georges est au cœur d'enjeux et de solutions d'envergure nationale et territoriale du développement du fret ferroviaire.

Les opportunités de développement de l'activité fret sur le site du Triage doivent être étudiées en concertation avec les acteurs locaux en recherchant la cohérence du système logistique régional et national avec le développement économique, l'emploi et le respect des principes de développement durable (usage préférentiel de la voie ferrée et de la voie d'eau, limitation des nuisances, activités pourvoyeuses d'emplois...)

► Travailler le cas échéant en pleine cohérence avec les objectifs de développement du site sur les possibilités d'intermodalité entre la Seine et le ferré.

### 2.2. PRÉSERVATION ET DÉVELOPPEMENT DU PÔLE DE SERVICE PUBLIC LIÉ À LA SANTÉ

► Le Sud de la commune de Villeneuve-Saint-Georges est riche en matière d'activité liée à la santé avec :

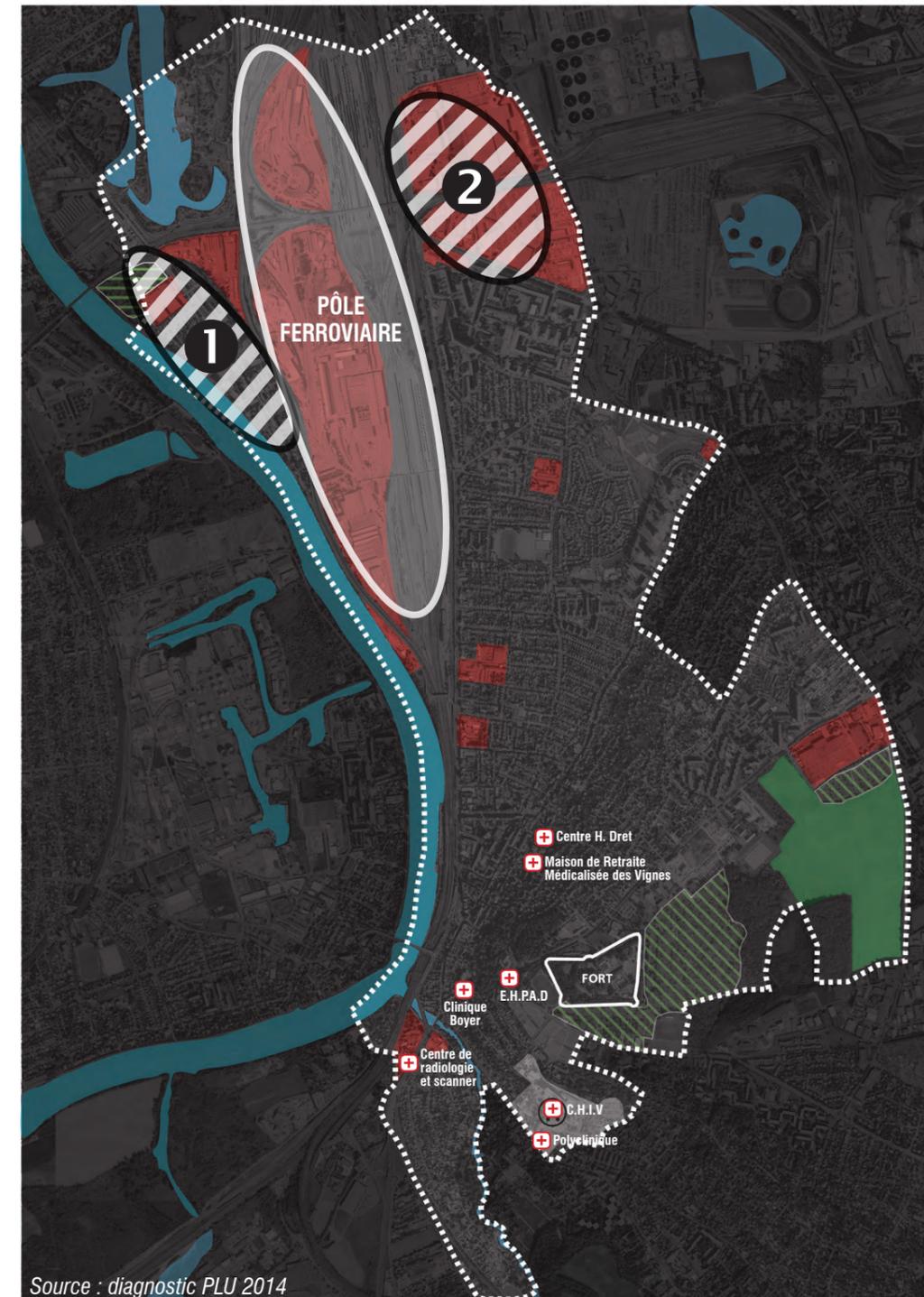
- le centre hospitalier intercommunal de Villeneuve-Saint-Georges (CHIV)
- les multiples cliniques et polycliniques
- le centre municipal de santé H. Dret et recherche de solutions pour une maison mutualisée de médecine libérale

► A partir de ces éléments et de leur pérennité et développement (par exemple le récent pôle mère enfant Lucie & Raymond Aubrac du CHIV), une réflexion pourrait s'engager autour d'une cohérence synergétique à donner à tout ce secteur d'activité, qui plus est par rapport au contrat de développement territorial (CDT) de la vallée scientifique de la Bièvre (VSB).

> Au sein du cône sud-francilien de l'innovation, la Vallée Scientifique de la Bièvre est un pôle santé d'importance, en raison notamment de la présence d'un grand pôle hospitalo-universitaire et de plusieurs implantations économiques (de grands groupes, comme Sanofi, mais également tout un ensemble d'entreprises, start-up, PME-PMI ou ETI).

> La Vallée Scientifique de la Bièvre est l'un des territoires du cône sud-francilien de l'innovation, qui, des quartiers universitaires parisiens au cluster du Plateau de Saclay, a représenté, dans une continuité historique et géographique, un axe de développement des activités universitaires et scientifiques en Ile-de-France.

### Zones de développement pour de futures activités / installation d'entreprises



1 Triage : préservation / confortation / revitalisation

2 Renouveau urbain : mutation d'emprises d'activité

0 Triage : pôle ferroviaire  
Fret - wagon isolé / centre de formation et de recherche / activité liée au ferroviaire / logistique métropolitaine de proximité

## **ORIENTATION N° 5**

### **VILLE APAISÉE, QUARTIERS EN RÉSEAU**

---

**1 - Promouvoir une ville multipolaire**

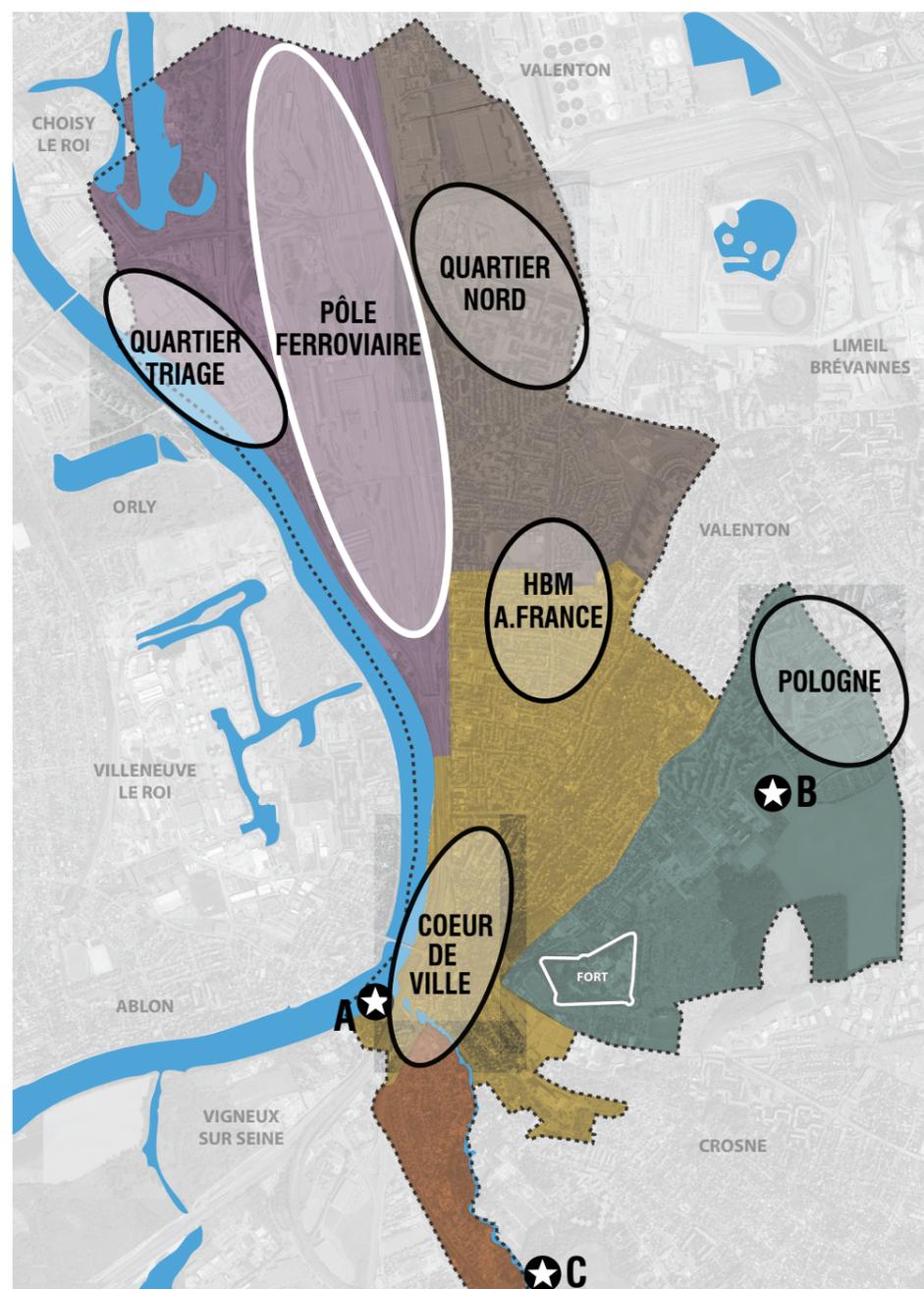
**2 - Favoriser la mixité urbaine, sociale et fonctionnelle à toutes les échelles**

**3 - Agir dans tous les quartiers**

- 3.1. Quartier centre ville / centre ancien
- 3.2. Quartier du plateau
- 3.3. Quartier Nord / Val Saint-Georges
- 3.4. Quartier Triage
- 3.5. Quartier Belleplace Blandin

## 1. PROMOUVOIR UNE VILLE MULTIPOLAIRE

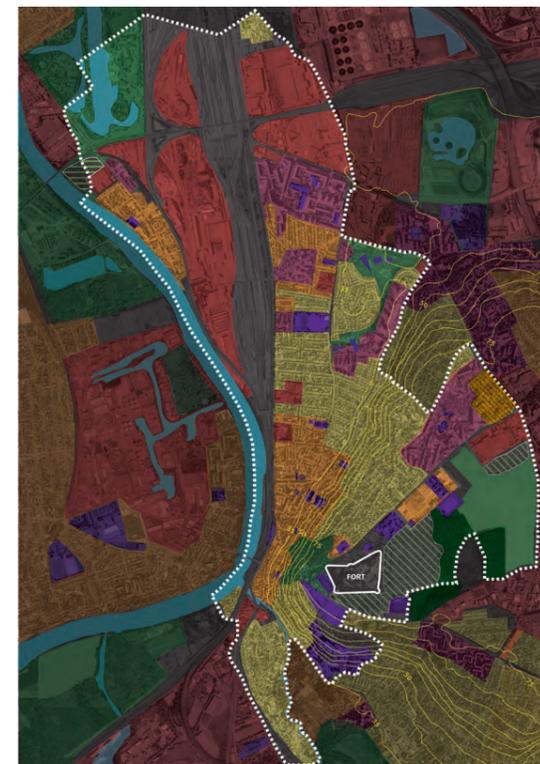
- ▶ Très contraint par une géographie du lieu fortement marquée par la topographie et le fleuve, le développement urbain extensif de Villeneuve-Saint-Georges à partir de son noyau historique a abouti à une situation caractérisée par une hypercentralité aujourd'hui congestionnée.
- ▶ Donner un nouvel élan à la dynamique urbaine et territoriale de Villeneuve-Saint-Georges invite à délester son cœur de ville pour mieux le conforter et le redynamiser en pleine articulation avec un ensemble de polarités de quartiers à la fois similaires dans leur mode d'organisation et spécifiques quant à leur contenu et leurs identités propres.
- ▶ La mise en oeuvre de projets urbains sur toute la commune, par leur nature mais aussi par leur localisation va permettre à Villeneuve-Saint-Georges de désengorger son centre ville au profit d'autres polarités en cours de constitution ou à l'étude, créant une ville multipolaire hiérarchisée.



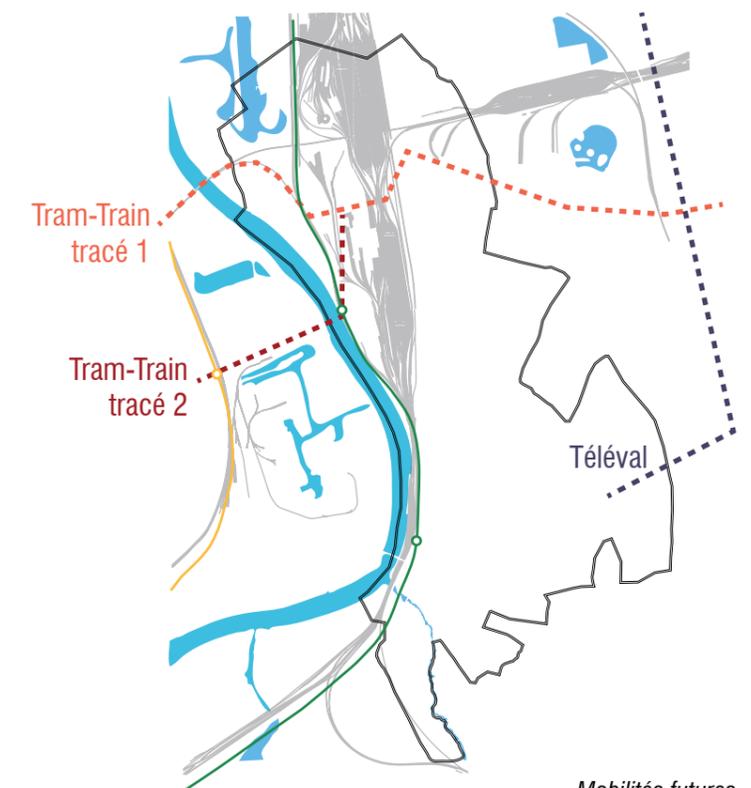
- Quartier du Plateau
- Quartier Centre ville / centre ancien
- Quartier Belleplace Blandin
- Quartier Triage
- Quartier Nord / Val St Georges
- Pôle urbain
- Pôle ferroviaire
- ★ Lieux emblématiques
- A - Création de la Maison de la Seine (étude à mener)
- B - Développement d'une activité agricole en lien avec la population
- C - Réflexion sur la réappropriation du Moulin de Senlis (étude à mener en partenariat avec la Mairie de Montgeron)

## 2. FAVORISER LA MIXITÉ URBAINE, SOCIALE ET FONCTIONNELLE À TOUTES LES ÉCHELLES

- ▶ Le développement extensif de Villeneuve-Saint-Georges et son tissu urbain sont marqués par une forte diversité morphologique et typologique, liés aux contraintes géographiques, physiques et structurelles. En résulte une fragmentation par la juxtaposition dans le temps et dans l'espace de formes et de fonctions.
- ▶ Sans aboutir à un véritable zonage, la situation actuelle est marquée par de fortes disparités morphologiques, fonctionnelles et sociales d'un quartier à un autre.
- ▶ Tout en veillant à préserver, conforter et valoriser l'identité et les caractéristiques propres de chaque quartier, la visée d'une cohérence urbaine et d'une qualité de vie globale à l'échelle de la ville invite à favoriser la mixité urbaine, sociale et fonctionnelle à toutes les échelles.
- ▶ Pour préserver la ville de tout risque d'uniformité on modulera la mixité des densités (du bâti, des habitants, de l'emploi...) et la densité des mixités (habitat, activités, services, équipements, commerces, loisirs...) d'un quartier à l'autre, tout particulièrement à travers le levier des aménagements et opérations à venir.

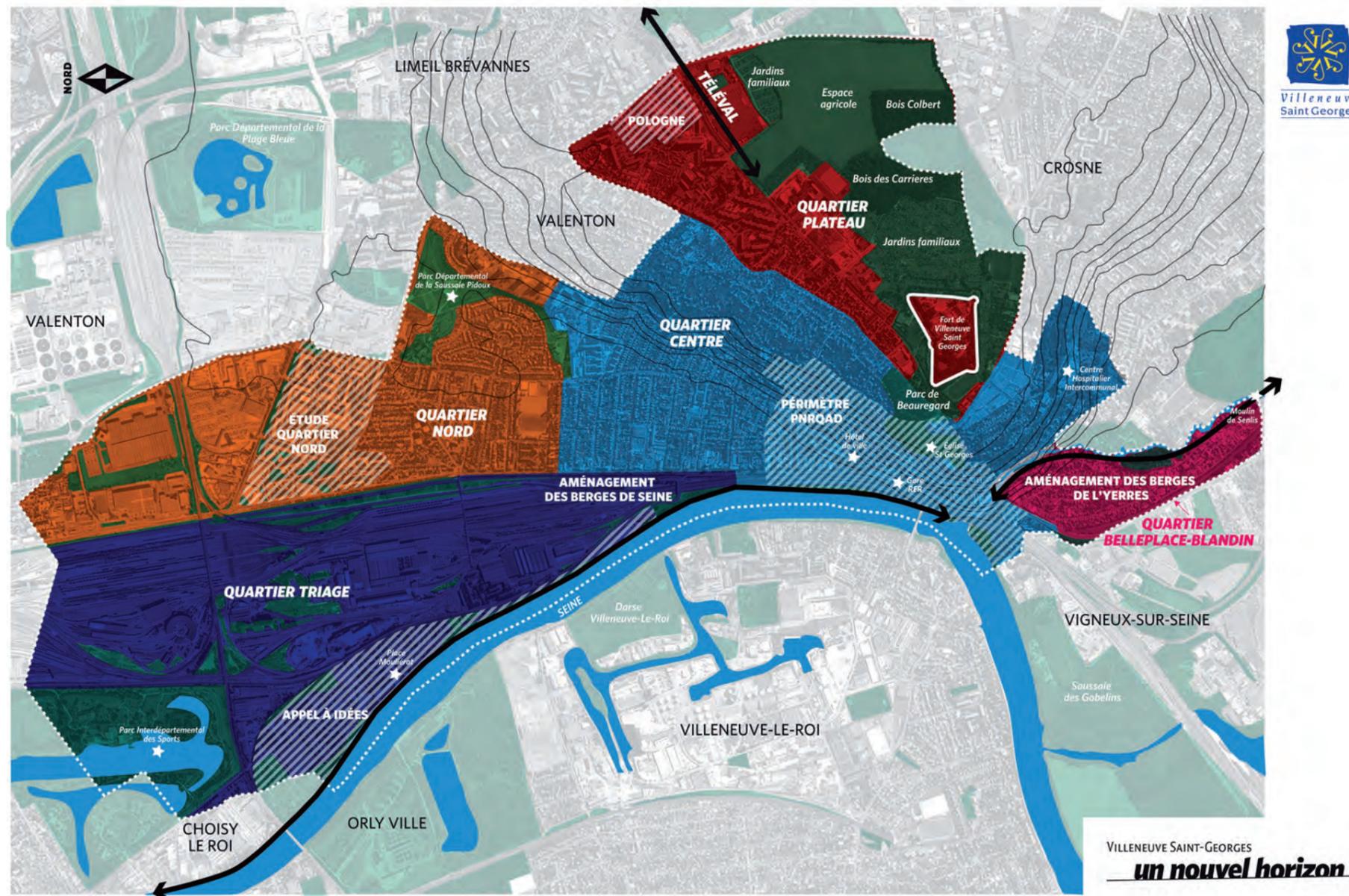


Mosaïque morphologique du bâti



Mobilités futures

## 3. AGIR DANS TOUS LES QUARTIERS



Afin d'analyser plus finement et agir de manière plus précise en terme d'aménagement, de prospective et de définition des projets, il semble nécessaire de développer dans ce Projet d'Aménagement et de Développement Durables une approche par quartier.

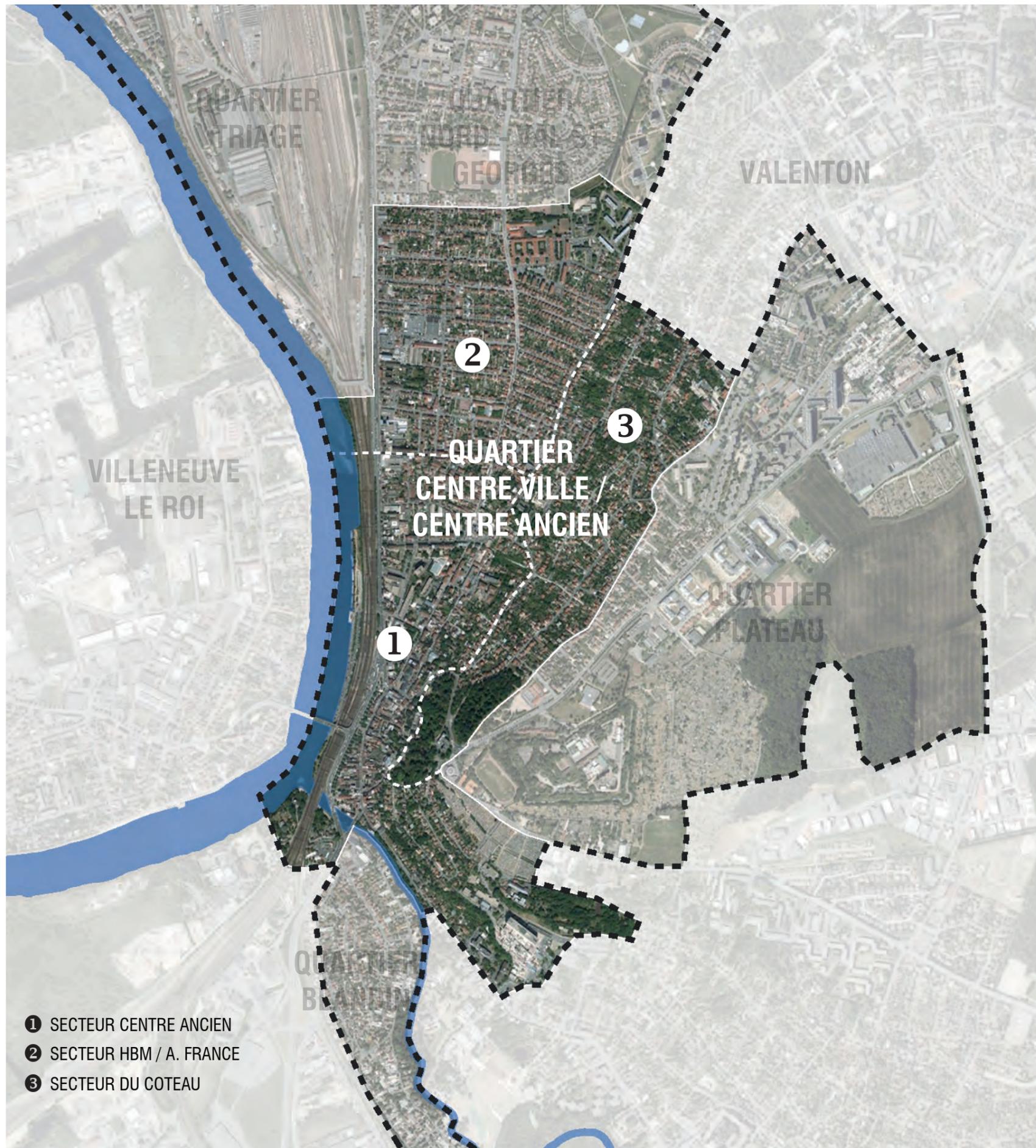
Les éléments de constats identifiés ont permis à la commune de dégager des priorités dans la construction d'un « projet de vie - projet de ville ».

Cette démarche a pour objectif de doter la commune d'un projet de territoire concerté avec la population et les acteurs locaux pour les 10/15 ans à venir et d'orienter, guider et soutenir l'action municipale.

Pour cela, il convient d'agir dans chacun des 5 quartiers que comporte la ville :

- **Centre ville / centre ancien** : objectif coeur de ville
- **Plateau** : objectif porte urbaine et portail paysager
- **Quartier Nord** : objectif nouvelle porte métropolitaine
- **Triage** : objectif village fluvial métropolitain
- **Belleplacé - Blandin** : objectif quartier tranquille / porte sud de la ville

Les 5 quartiers de Villeneuve-Saint-Georges sont déclinés sous forme de cartes analytiques, exposant la structuration paysagère, la structuration morphologique, la structuration viaire et une carte de synthèse des enjeux.



- ❶ SECTEUR CENTRE ANCIEN
- ❷ SECTEUR HBM / A. FRANCE
- ❸ SECTEUR DU COTEAU

## OBJECTIF : COEUR DE VILLE

Superficie : 172 hectares

Population en 2009 : 12 545 habitants (source IRIS INSEE)

### ❶ SPÉCIFICITÉS DU SECTEUR CENTRE ANCIEN

L'enjeu est d'améliorer et de requalifier cette centralité en décongestionnant et desserrant le centre ancien, favoriser le maintien et le développement de commerces et de services de qualité, s'adressant à l'ensemble des usagers de la commune, voire bien au delà en tant que polarité métropolitaine constituant ainsi un coeur de ville de haute qualité, repérable et appropriable à plusieurs échelles, tout en veillant à un équilibre fin avec les autres quartiers (multipolarité).

Pour cela, il faut intervenir à différents niveaux :

- ▶ Construire de nouveaux logements
- ▶ Sécuriser les déplacements au niveau du pôle gare (routier, piéton, bus...)
- ▶ Requalifier l'habitat ancien dégradé (OPAH / DC2I / ZAC multisite, opérations diffuses).
- ▶ Mettre en oeuvre des transports publics efficaces avec la gare routière.
- ▶ Prendre en compte les risques inondations en implantant des commerces ou stationnements en RDC
- ▶ Aménager des espaces publics de qualité en donnant le primat à la sécurité des piétons et PMR (personnes à mobilité réduite).
- ▶ Agir sur la porte sud en créant une intensité urbaine et une animation de qualité.
- ▶ Renouer avec la Seine par la libération des berges, jusqu'ici occupées par du stationnement et par la mise en oeuvre d'une navette fluviale. Cette navette pourra relier le RER C et D au niveau de Choisy le Roi et Villeneuve Triage.
- ▶ Réfléchir au devenir de la Confluence et des terrains attenants, aujourd'hui en friche
- ▶ Réfléchir à l'implantation de la Maison de la Seine, à vocation pédagogique et environnementale.

### ❷ SPÉCIFICITÉS DU SECTEUR HBM / ANATOLE FRANCE

L'enjeu est de renforcer la polarité de quartier autour des HBM et de l'avenue Anatole France. Pour cela, il faut intervenir à différents niveaux :

- ▶ Construire de nouveaux logements
- ▶ Prendre en compte les risques inondations en implantant des commerces ou stationnements en RDC
- ▶ Développer des équipements de proximité
- ▶ Aménager des espaces publics de qualité en donnant le primat à la sécurité des piétons et PMR (personnes à mobilité réduite).

### ❸ SPÉCIFICITÉS DU SECTEUR DU COTEAU

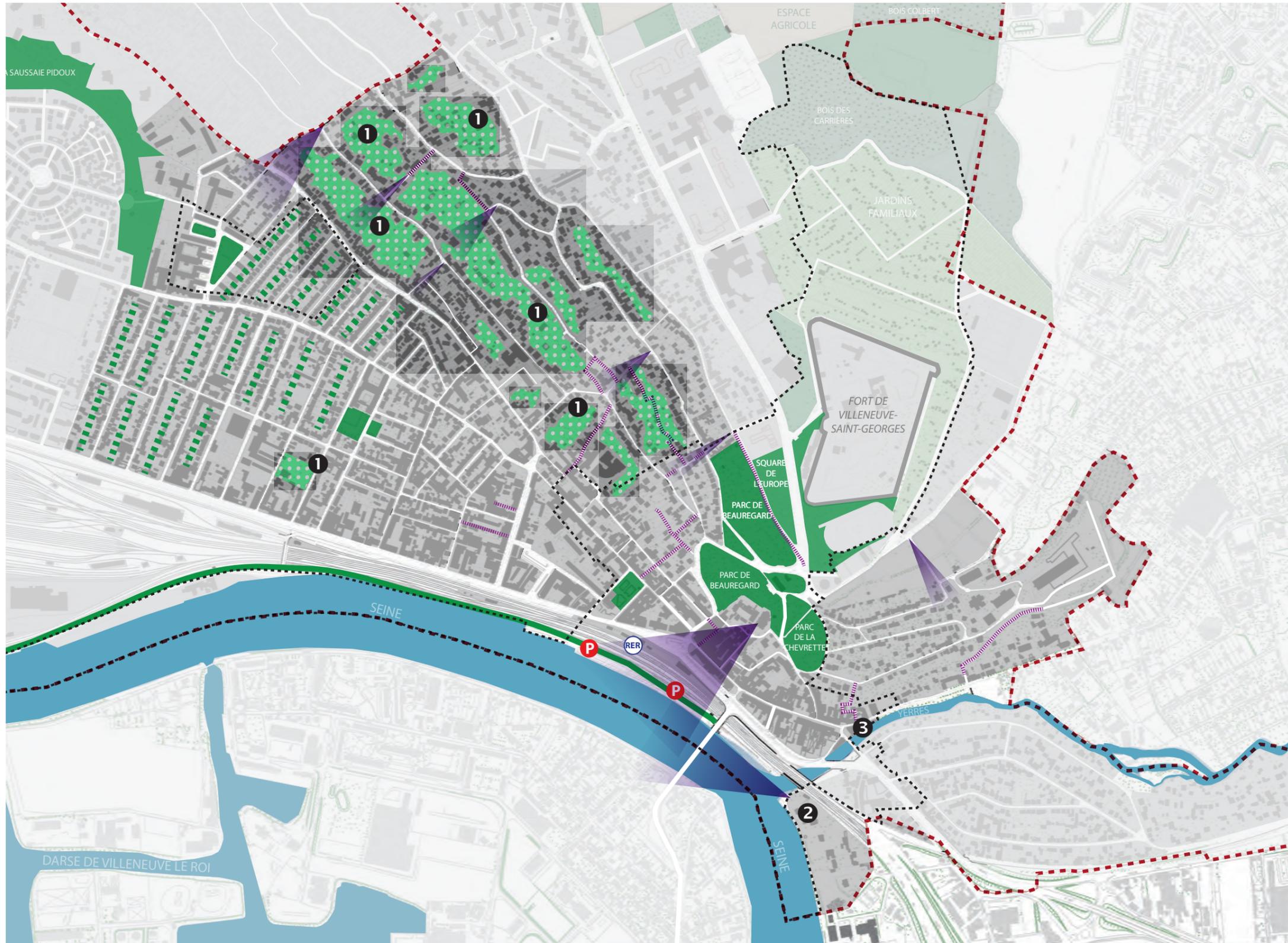
Le quartier du centre ville / centre ancien inclut dans sa délimitation le **secteur du coteau**. Il bénéficie d'une situation exceptionnelle en belvédère, dégagant des vues sur le grand paysage qu'il convient de préserver, ainsi qu'un habitat pavillonnaire typique et des coeurs d'îlot verdoyants, lui donnant une identité certaine à conforter dans la covisibilité avec les autres territoires.

Pour cela, il faut intervenir à différents niveaux :

- ▶ Mettre en valeur la topographie et le paysage par la limitation des hauteurs des constructions et par la préservation des vues sur la vallée de la Seine.
- ▶ Définir des règles d'urbanisme spécifiques et adaptées : densité, hauteurs, assainissement, cœur d'îlot vert, permettant aux propriétaires de construire de manière raisonnée sans pour autant dénaturer le coteau ou accroître le risque de glissement de terrain.
- ▶ Éviter le morcellement du parcellaire et empêcher le remembrement des parcelles.
- ▶ Éviter la densification du quartier.
- ▶ Veiller au renouvellement du cadre de vie pour mieux pérenniser et valoriser l'identité du lieu (morphologie / paysage / ruissellement / retrait-gonflement).

# STRUCTURATION PAYSAGÈRE

## LE QUARTIER CENTRE VILLE / CENTRE ANCIEN



### STRUCTURATION PAYSAGÈRE

- Parcs et squares
- Coeur d'îlot vert
- Arrières de parcelles plantés

### ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DU TISSU URBAIN EXISTANT

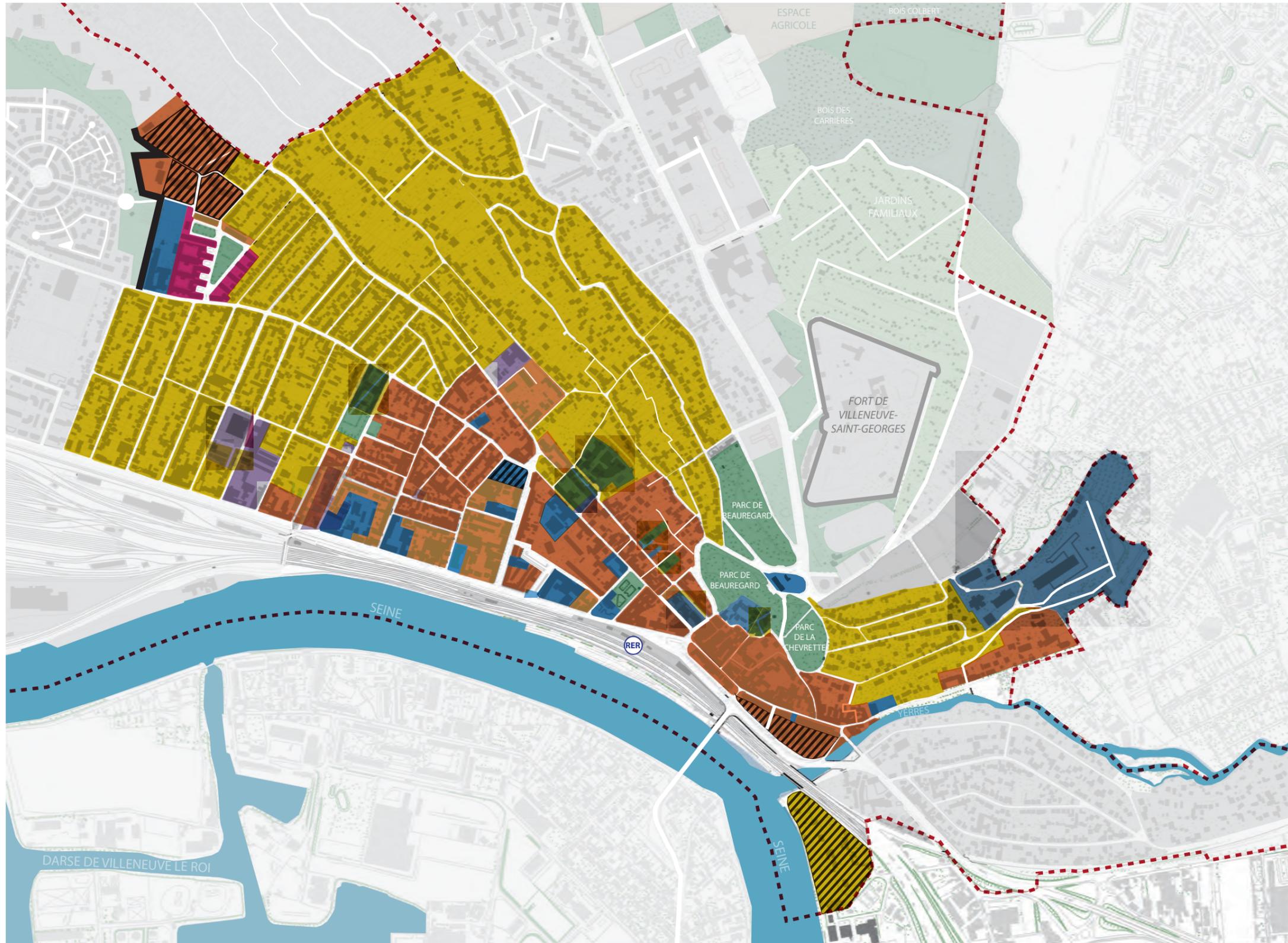
- Préservation des vues sur le grand paysage
- Périmètre de l'AVAP dans lequel il faudra veiller à la préservation du patrimoine historique existant
- Aménagement des berges  
*Projet en cours*
- Préservation des sentes piétonnes
- P Réflexion à engager sur le stationnement  
*Libération d'une partie des berges de Seine au profit d'aménagements qualitatifs*

### ACTIONS SPÉCIFIQUES

- 1 Préservation des coeurs d'îlots verts
- 2 Création de la Maison de la Seine  
*Intention de projet en zone OAP*
- 3 Espace public sur les berges de l'Yerres  
*Ilot ZAC Pont d'Yerres - Orangerie*

# STRUCTURATION MORPHOLOGIQUE

## LE QUARTIER CENTRE VILLE / CENTRE ANCIEN



### STRUCTURATION MORPHOLOGIQUE

 Parcs et squares

#### TYPLOGIES

 Pavillonnaire - maisons individuelles

 Petit collectif - maisons accolées

 Ensemble d'habitat collectif

 Équipements

 Activités

#### MUTABILITÉS

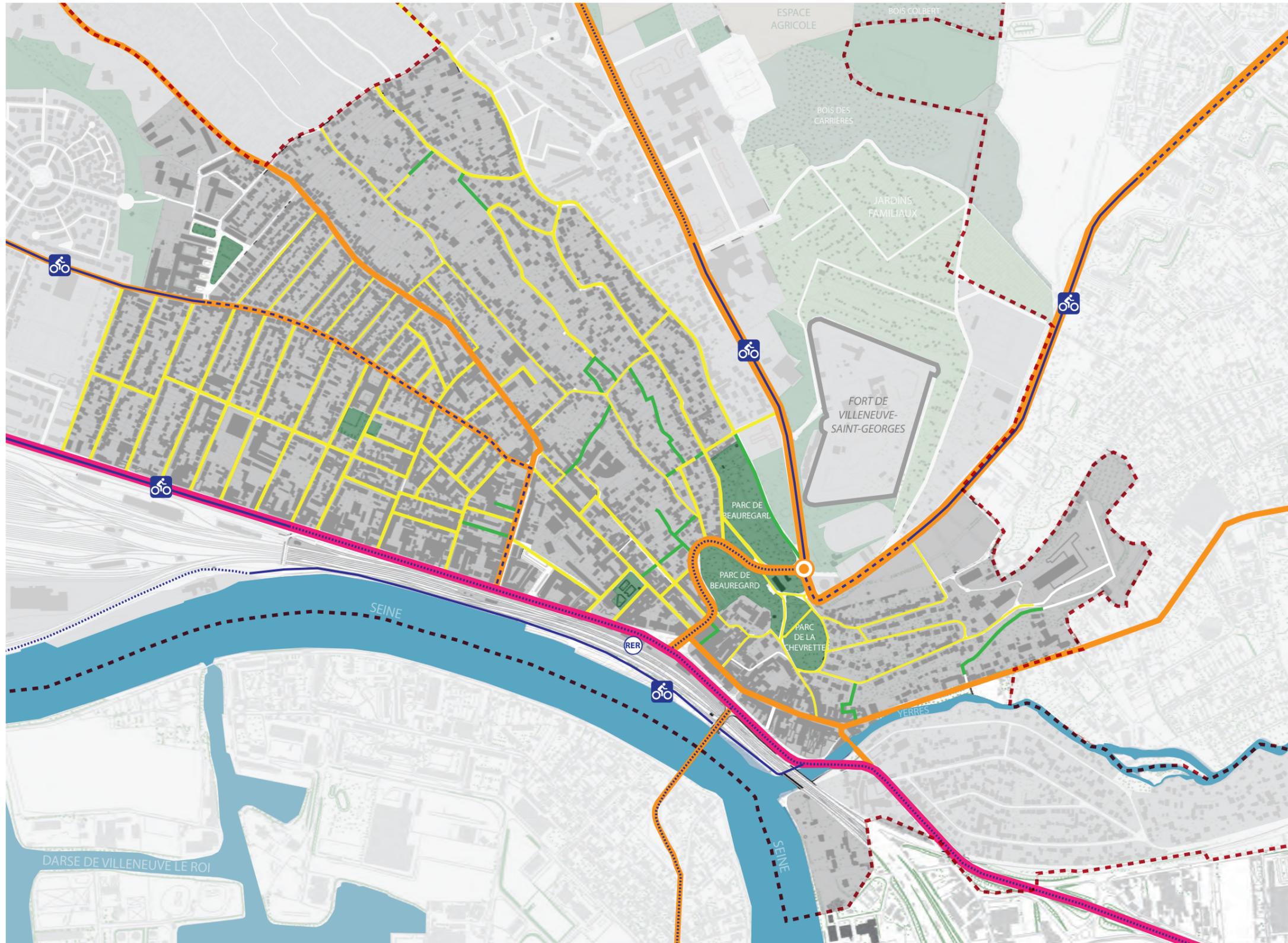
 Zones mutables à plus ou moins long terme  
 > réflexion d'ensemble à mener, en lien avec les opérations de renouvellement urbain en cours  
 > réflexion sur le patrimoine de l'OPH

#### SPÉCIFICITÉS

 Limite urbaine / Front urbain  
 Limite au delà de laquelle l'urbanisation ne se fera pas afin de préserver le parc de la Saussaie Pidoux

# STRUCTURATION VIAIRE

## LE QUARTIER CENTRE VILLE / CENTRE ANCIEN



### STRUCTURATION VIAIRE

Parcs et squares

#### AXES MAJEURS

- RN6
- Av. Kennedy / Av. de l'Europe  
Rue des Sapeurs Pompiers de Paris  
Avenue de la République / Avenue des Fusillés  
Rue Carnot / Avenue de Valenton  
Rue Pasteur / rue F. Martin / rue Anatole France  
Pont de Villeneuve-le-Roi / Pont d'Yverres  
Rue de PARIS / rue de Crosne

#### AXES SECONDAIRES

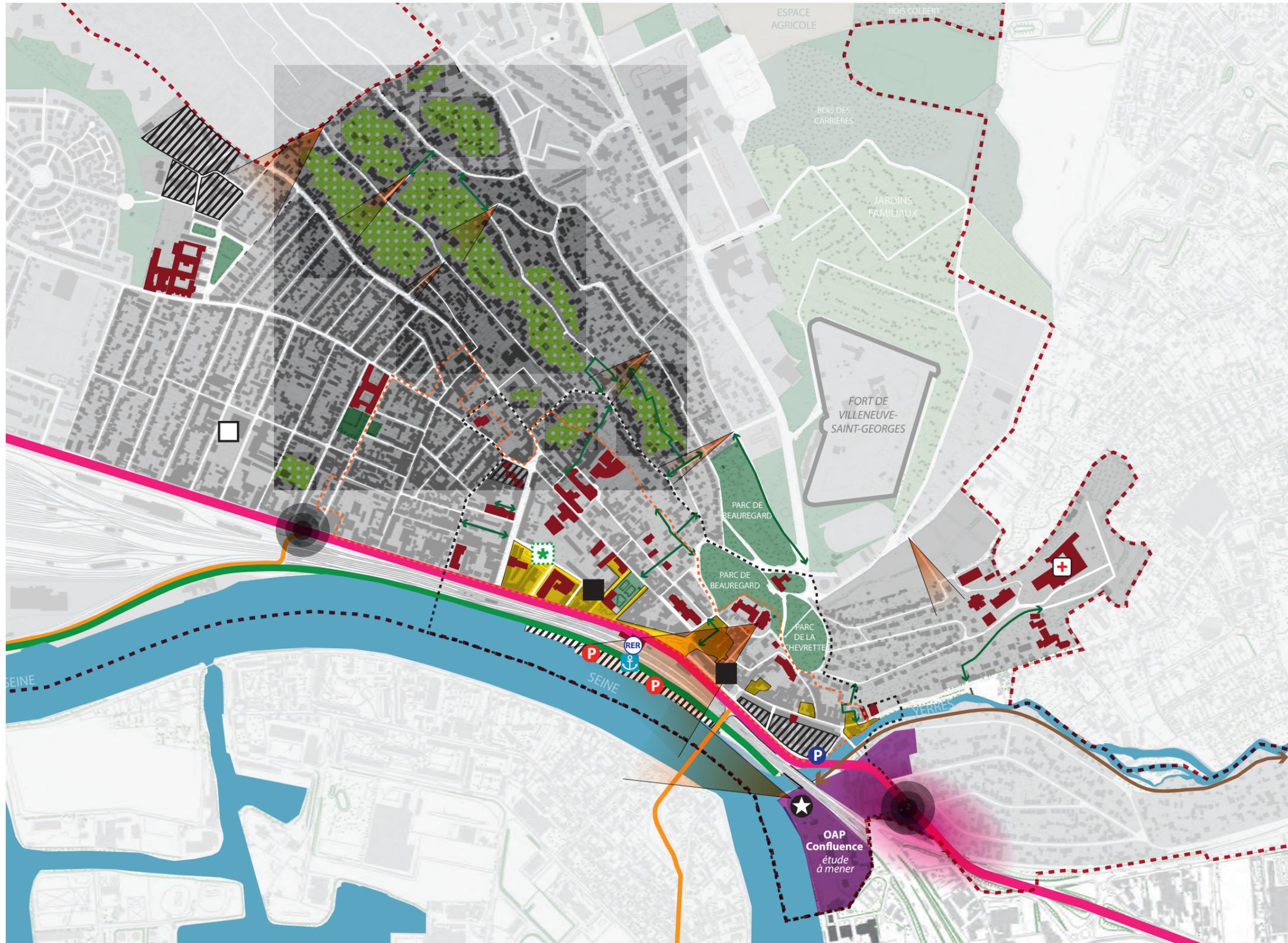
- Voirie de desserte : plateau > coteau

#### VOIES DOUCES

- Sentes et venelles piétonnes à conserver et valoriser
- Pistes cyclables existantes
- Pistes cyclables à l'étude  
*Prévues au sein du Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)*
- Autres extensions cyclables à étudier

# SYNTHÈSE DES ENJEUX

## LE QUARTIER CENTRE VILLE / CENTRE ANCIEN



### SYNTHÈSE DES ENJEUX

■ Parcs et squares ■ Équipements existants

#### ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DU TISSU URBAIN EXISTANT

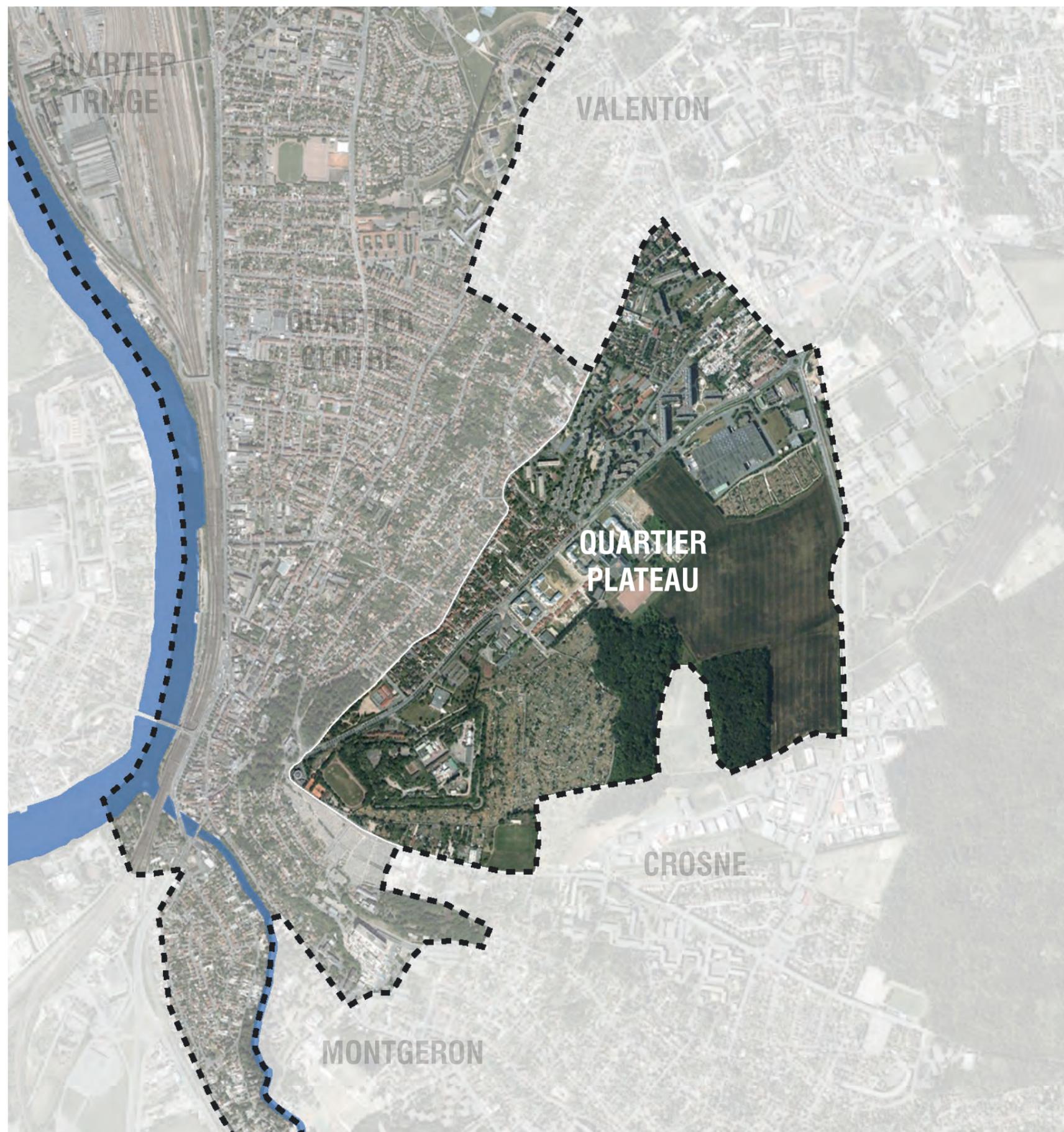
- ⬜ Périimètre PNRQAD (décret 2009)
- ⬜ Périimètre OPAH RU
- ZAC Multisite - Renouveau du centre ville
- Ⓟ Création d'un nouveau parc de stationnement
- Ⓟ Réflexion à engager sur le stationnement  
*Libération des berges de Seine au profit d'aménagements qualitatifs*
- Réflexion à engager sur la porte Sud de la ville
- Faire de la RN6 un véritable boulevard urbain  
*volonté d'apaiser le trafic routier*
- Renforcer les pôles de quartiers
- ⬜ Développer de nouveaux pôles de quartiers

#### ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE PROJETS MAJEURS A TRAVERS DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

- Zones de projet - OAP (orientation d'aménagement et de programmation)
- ▨ Zones mutables à plus ou moins long terme  
> réflexion d'ensemble à mener, en lien avec les opérations de renouvellement urbain en cours  
> réflexion sur le patrimoine de l'OPH

#### HARMONISER LE DÉVELOPPEMENT EN PRÉSERVANT LE CADRE DE VIE

- Préserver des vues sur le grand paysage
- ⊕ Développer des parcs urbains de proximité
- Renforcer les coutures urbaines  
- carrefour / noeud de circulation à reconfigurer  
- entrée de ville à valoriser  
- permettre les liaisons entre quartiers
- ⊕ Maintenir le cadre et l'ambiance végétale de la commune en préservant les espaces naturels
- Préserver et valoriser les sentes piétonnes
- Réaménager les berges de Seine - *projet en cours*
- Renaturer les berges de l'Yverres - *projet en cours*
- ★ Créer une maison de la Seine (réflexion)
- ⚓ Créer une navette fluviale
- ⊕ Réflexion sur l'amélioration de l'accessibilité et de la visibilité du pôle hospitalier



### OBJECTIF : PORTE URBAINE ET PORTAIL PAYSAGER

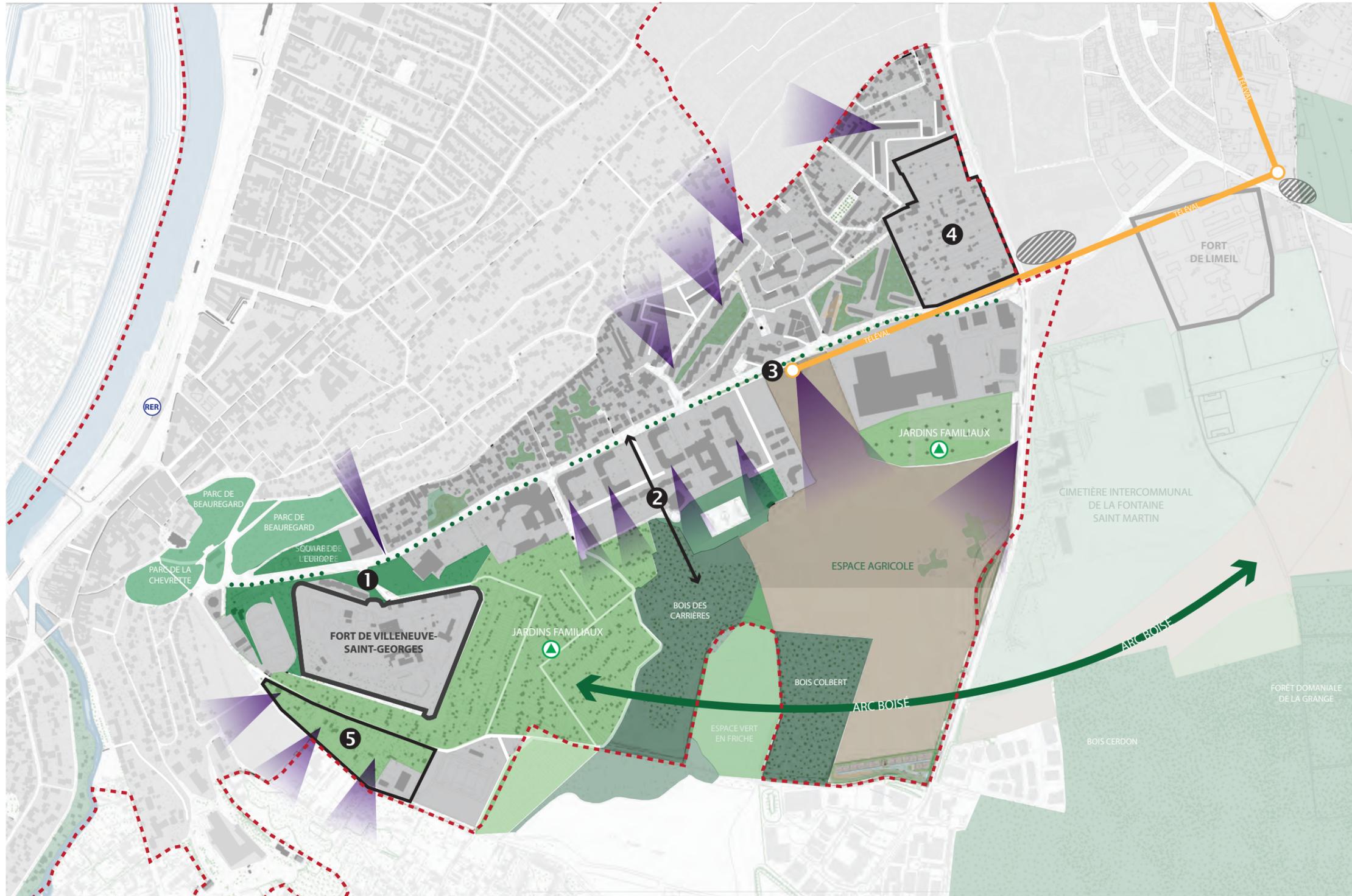
**Superficie :** 155 hectares

**Population en 2009 :** 3 685 habitants (source IRIS INSEE)

Le quartier du plateau composé entre autre du Fort, des jardins familiaux, de l'espace agricole et des bois Colbert et des Carrières constitue un « ailleurs » poétique et verdoyant susceptible d'inaugurer une évolution urbaine diversifiée. Il recèle encore différentes opportunités foncières qui doivent être encadrées avec la plus grande attention par le biais d'OAP.

Pour cela, il faut intervenir à différents niveaux :

- ▶ Fixer les limites du bâti comme lisière urbaine de qualité, permettant de créer un front au delà duquel l'urbanisation ne pourra s'étendre, préservant ainsi le cadre naturel du plateau.
- ▶ OAP de la rue des Sapeurs Pompiers de Paris : cette zone, occupée par des friches de jardins familiaux a été repérée comme zone de projet, pour la mise en oeuvre d'habitat adapté pour les gens du voyage.
- ▶ Préserver et faciliter l'accès à l'Arc boisé, poumon vert d'échelle régionale (40km), constituant une continuité écologique, matrice de biodiversité et source d'un développement éco-touristique et éco-loisir en soi.
- ▶ Définir des règles d'urbanisme spécifiques et adaptées : densité, hauteurs, assainissement, espace vert, favorisant la production de typologies d'habitat innovant.
- ▶ Accompagner la ZAC de la Pologne en cours d'élaboration comme une nouvelle polarité à fort rayonnement en articulation avec l'arrivée prochaine du Téléal et en intégrant des orientations en terme de développement durable.
- ▶ Organisation du stationnement.
- ▶ Poursuivre la rénovation des ensembles d'habitat collectif déjà engagée sur Bois Matar.
- ▶ Transformer l'avenue Europe / Kennedy en une véritable épine dorsale urbaine reliant le Fort de Villeneuve-Saint-Georges au Fort de Limeil (autre polarité autour de la station Téléal « Émile Combes ») par la mise en oeuvre d'aménagements spécifiques.



### STRUCTURATION PAYSAGÈRE

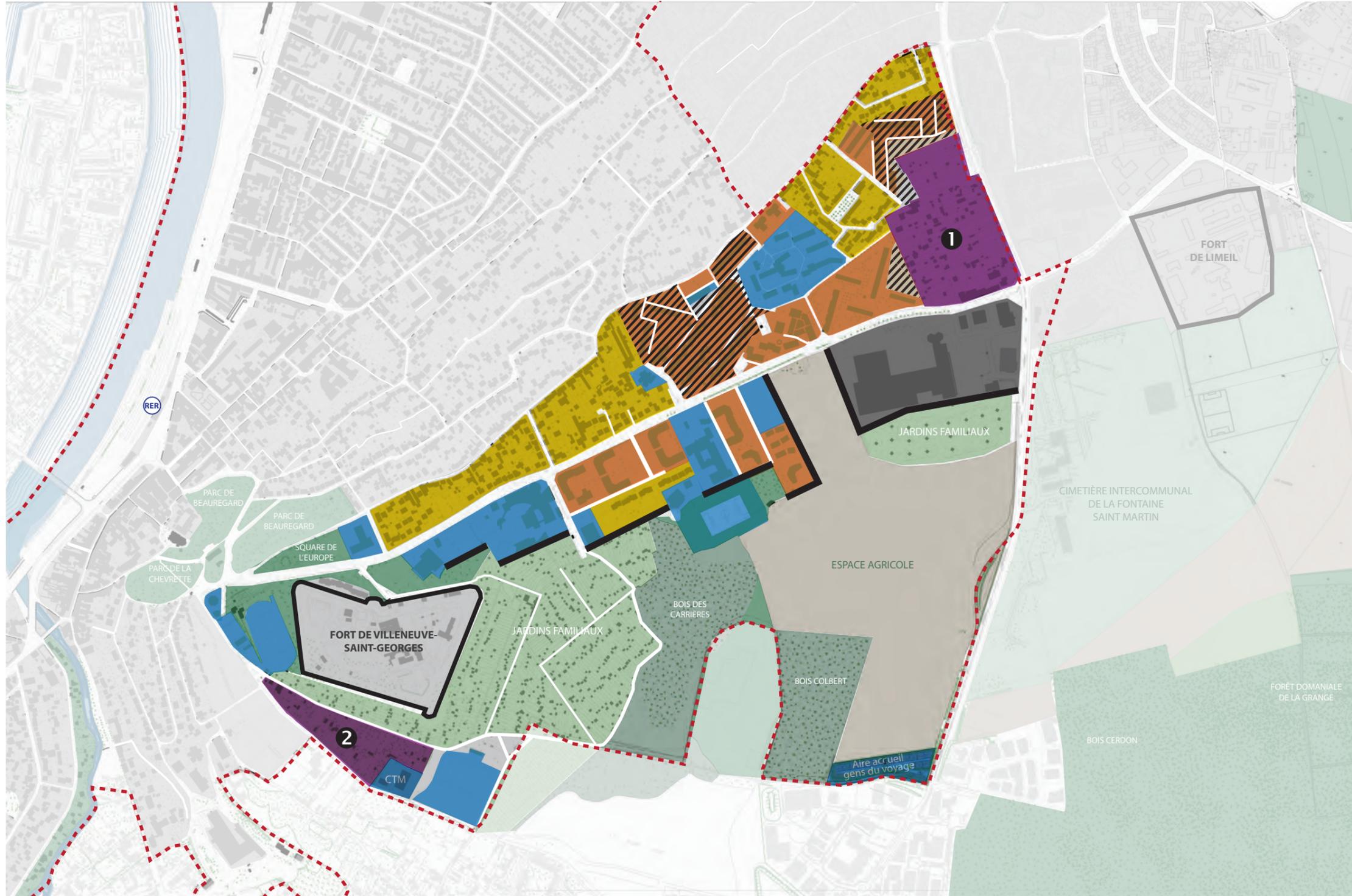
- Jardins familiaux
- Bois
- Parcs et squares
- Espace agricole

### ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DU TISSU URBAIN EXISTANT

- Téléval
  - Zone de projets sur les communes de Valenton et Limeil Brevannes
  - Préservation des vues sur le grand paysage
  - ▲ Préservation des jardins familiaux
  - Consolider les continuités écologiques du territoire (Arc Boisé)
  - Préservation des alignements d'arbres
- 1** Valorisation / réaménagement de l'entrée du Fort
  - 2** Amélioration de la visibilité et de l'accessibilité du bois des Carrières et du bois Colbert
  - 3** Aménagement de l'arrivée du Téléval
  - 4** Projet Pologne : trame paysagère  
*Le projet Pologne suppose une attention sur les espaces publics accompagnant le projet d'implantation de l'espace commercial et le traitement de la trame paysagère*
  - 5** Zone d'OAP  
Orientation d'Aménagement et de Programmation

# STRUCTURATION MORPHOLOGIQUE

## LE QUARTIER DU PLATEAU



### STRUCTURATION MORPHOLOGIQUE

- Jardins familiaux
- Bois
- Parcs et squares
- Espace agricole

### TYPLOGIES

- Pavillonnaire - maisons individuelles
- Habitat collectif
- Équipements
- Activité économique

### MUTABILITÉS

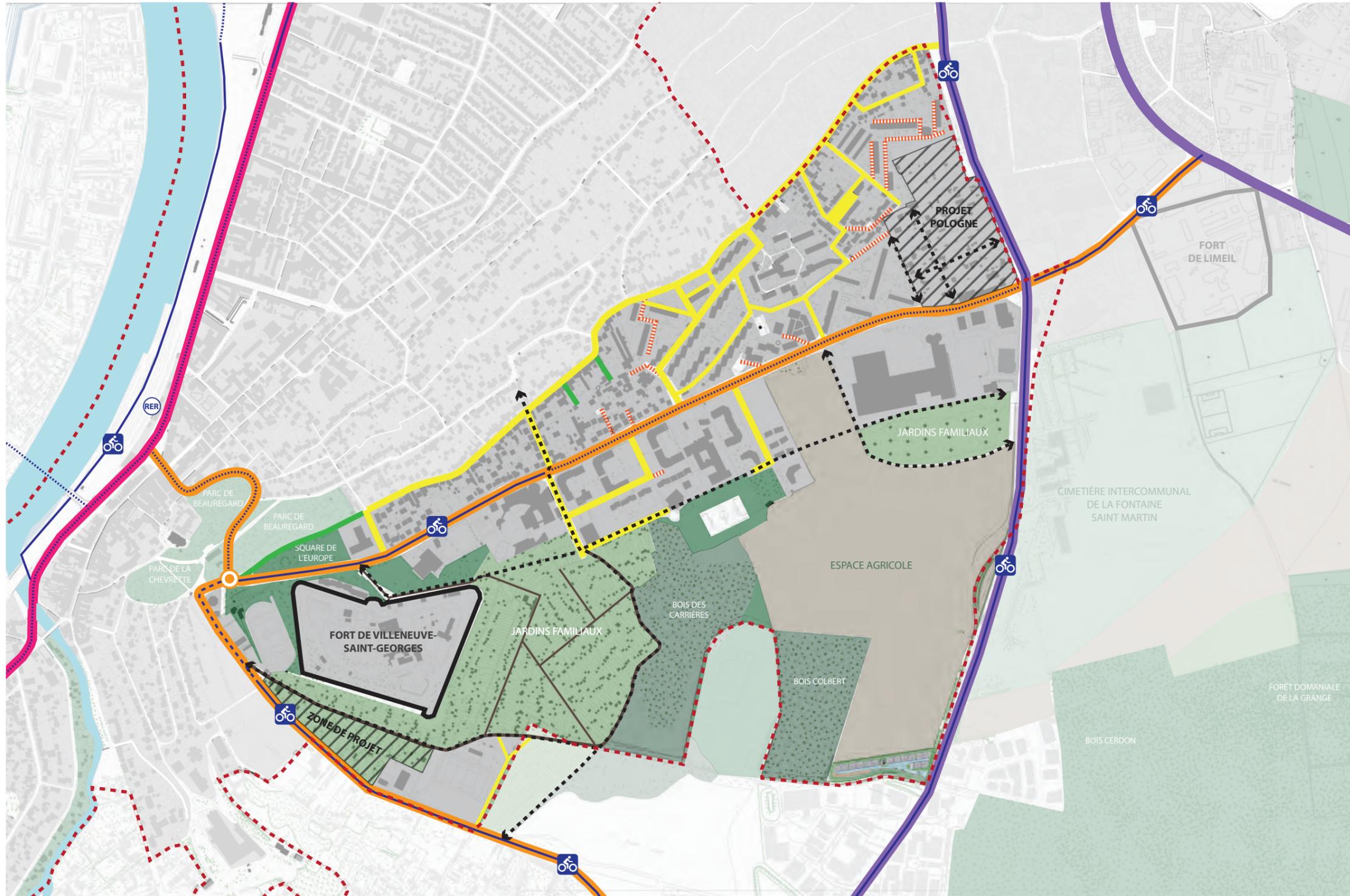
- Zones de projet
  - 1** ZAC de la Pologne
  - 2** Secteur pour lequel des études sont en cours
- Zones mutables à plus ou moins long terme  
*Réflexion sur le patrimoine de l'OPH*

### SPÉCIFICITÉS

- Front urbain  
*Limite au delà de laquelle l'urbanisation ne se fera pas afin de préserver le cadre naturel du plateau*

# STRUCTURATION VIAIRE

## LE QUARTIER DU PLATEAU



### STRUCTURATION VIAIRE

- Jardins familiaux
- Bois
- Parcs et squares
- Espace agricole

#### AXES MAJEURS

- RN6
- Kennedy Europe - Épine dorsale du quartier plateau  
Avenue de la République / des Fusillés  
Rue des Sapeurs Pompiers de Paris
- Arc viaire  
Développement d'un arc urbain, appuyé sur le réseau routier existant permettant de desserrer le noeud central de Villeneuve-Saint-Georges et constituant ainsi les prémices d'un maillage viaire à l'échelle intercommunale

#### AXES SECONDAIRES

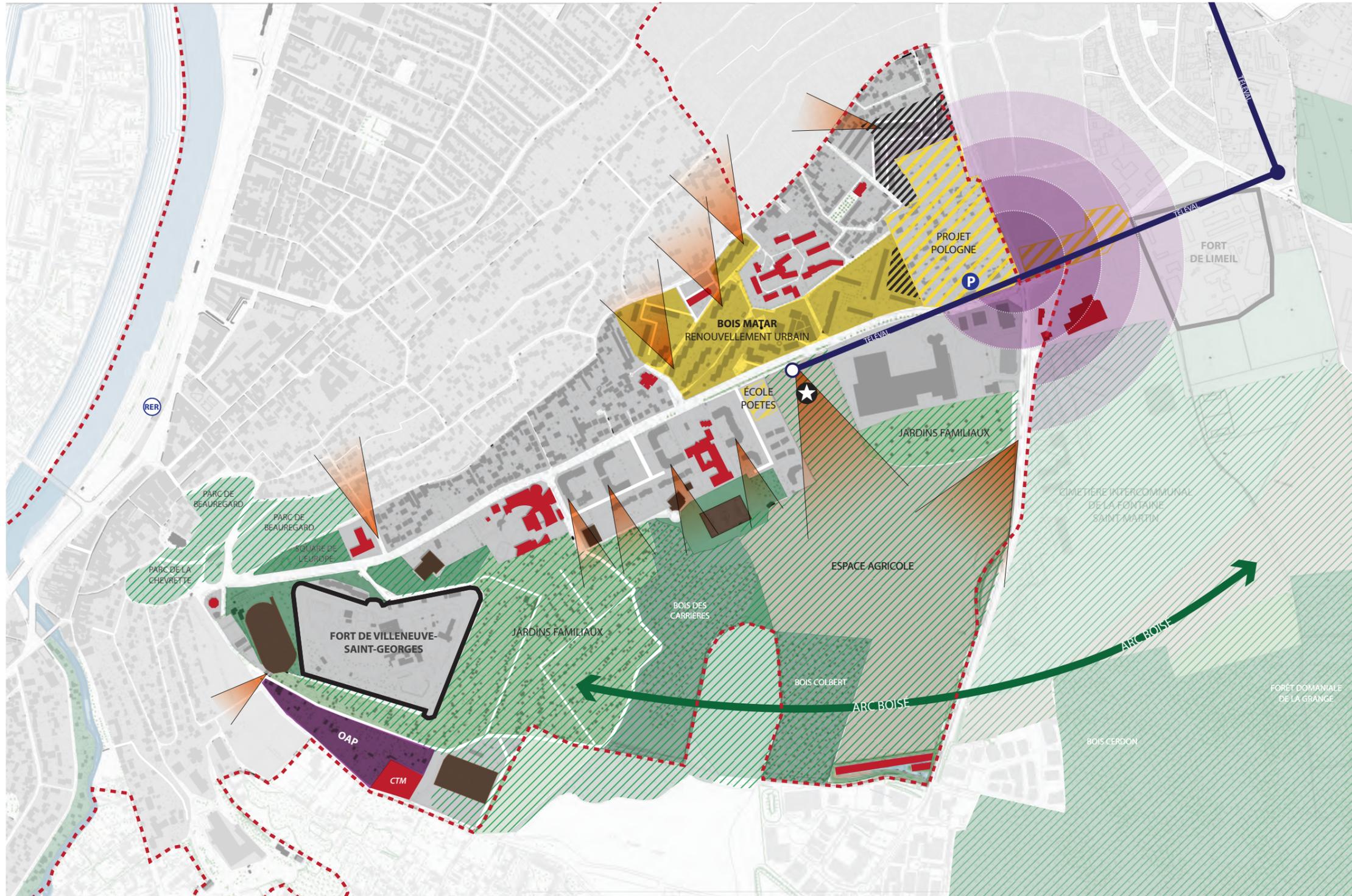
- Voirie de desserte : plateau > coteau
- Voie en impasse

#### VOIES DOUCES

- Sentes et venelles piétonnes à conserver et valoriser
- Voies piétonnes internes aux jardins familiaux
- 🚲 Pistes cyclables existantes
- Pistes cyclables à l'étude  
Prévues au sein du Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
- Autres extensions cyclables à étudier
- Cheminement / tramage viaire projeté

# SYNTHÈSE DES ENJEUX

## LE QUARTIER DU PLATEAU



### SYNTHÈSE DES ENJEUX

- Jardins familiaux
- Bois
- Parcs et squares
- Espace agricole
- Équipements existants
- Équipements sportifs

#### ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DU TISSU URBAIN EXISTANT

- Secteur de réhabilitation, renouvellement urbain
- Zone de projets
- Terminus du Téléval  
Villeneuve-Saint-Georges > Créteil Pointe du Lac  
*Aménagement d'un espace public et réflexion à mener sur la manière dont le Téléval s'ancre au sol*
- Réflexion à engager sur des offres de stationnement entre le projet Pologne et le terminus du Téléval

#### ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE PROJETS MAJEURS

- OAP : rue des Sapeurs Pompiers de Paris  
Orientation d'aménagement et de programmation
- Zones mutables à plus ou moins long terme  
*Réflexion sur le patrimoine de l'OPH*
- Nouvelle polarité  
Rayonnement supra communal

#### HARMONISER LE DÉVELOPPEMENT EN PRÉSERVANT LE CADRE DE VIE

- Préservation des vues sur le grand paysage
- Maintien du cadre et de l'ambiance végétale de la commune en préservant les espaces naturels
- Consolider les continuités écologiques du territoire
- ★ Développement d'une activité agricole en lien avec la population



## OBJECTIF : NOUVELLE PORTE MÉTROPOLITAINE

**Superficie** : 167 hectares

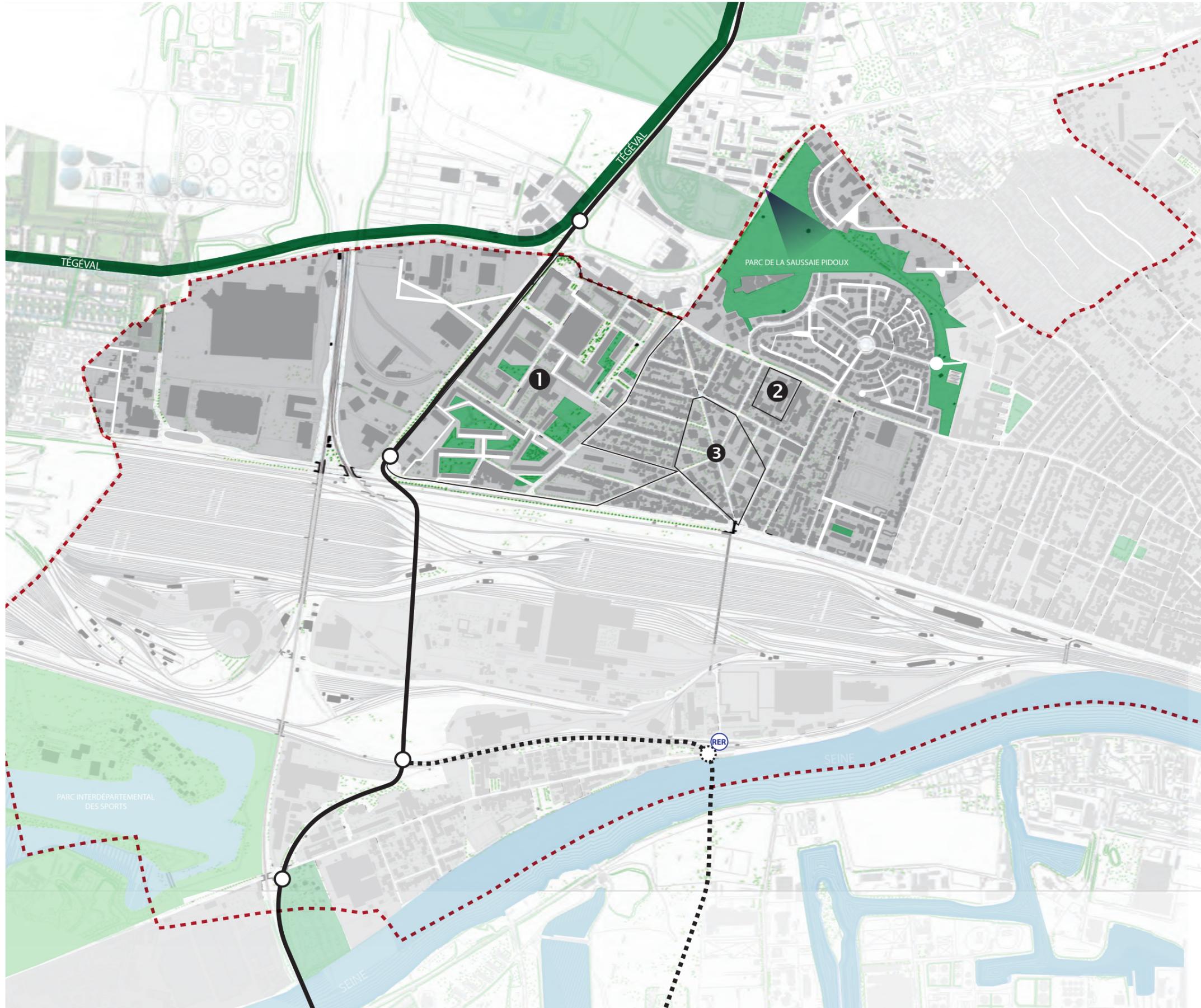
**Population en 2009** : 12 485 habitants (source IRIS INSEE)

Agrafe de 5 km, entre la gare « le Vert de Maison » et le quartier Nord, comprenant 3 futures liaisons entre des rocades et des radiales à venir (RER D Pompadour / Tram-Train / TVM / ligne 15 du Grand Paris), engendrant à moyen / long terme des valorisations foncières qu'il conviendrait d'anticiper et de maîtriser, le cas échéant pour des opérations d'aménagement.

Ce quartier est d'intérêt métropolitain dans sa fonction de hub (plateforme). C'est une zone d'interface privilégiée par sa position spatiale et ses infrastructures.

Pour cela, il faut intervenir à différents niveaux :

- ▶ Engager un projet de rénovation urbaine sur le quartier nord qui pourrait être retenu au PNRU : Programme National pour la Rénovation Urbaine qui a pour vocation de transformer les quartiers les plus fragiles classés en quartiers prioritaires. Ces efforts portent sur les logements, équipements publics et aménagements urbains du quartier Nord. Il s'agit de mettre en place les actions qui permettront de consolider leur ancrage dans l'armature urbaine de la commune pour leur ouvrir de nouvelles possibilités d'évolution.
- ▶ Engager des opérations de construction de logements.
- ▶ Réfléchir à la requalification des copropriétés existantes.
- ▶ Désenclaver le quartier nord par la création de nouvelles voies.
- ▶ Veiller à limiter les nuisances liées à la RN6.
- ▶ Articuler le quartier avec une RN6 requalifiée en boulevard urbain.
- ▶ Accompagner l'arrivée du Tram Train qui à moyen / long terme va désenclaver le quartier.
- ▶ Améliorer la qualité des espaces publics.
- ▶ Enrichir l'offre en matière d'équipements publics et de commerces sur le quartier, le cas échéant par la constitution d'une polarité de quartier.
- ▶ Accompagner la mutation de certaines emprises d'activités au nord, en parallèle de la requalification de la RN6 en boulevard urbain.
- ▶ Préserver et développer la maîtrise du tissu urbain dans le quartier pavillonnaire.

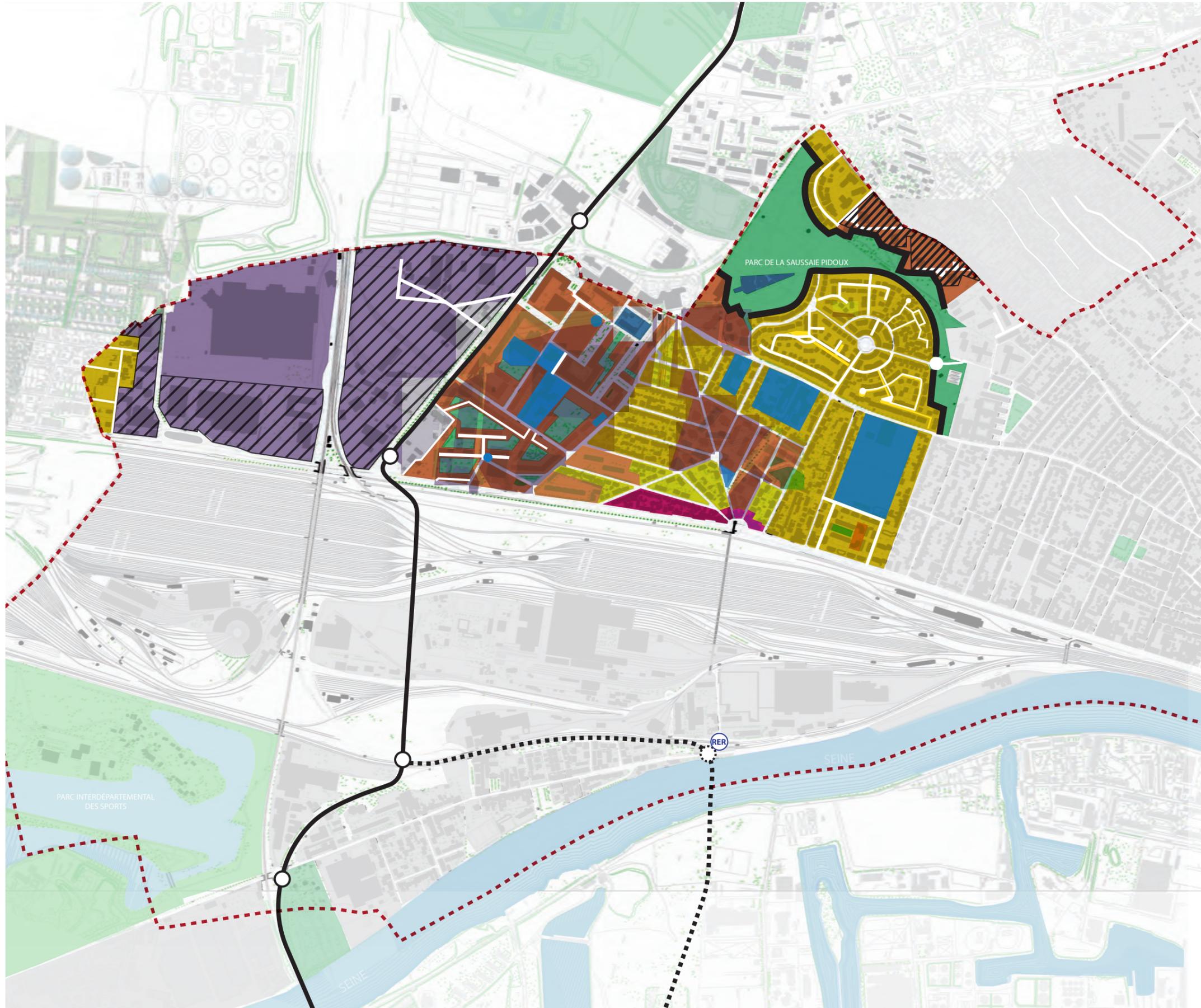


**STRUCTURATION PAYSAGÈRE**

- Parcs / Squares / Coeurs d'îlots
- Tégéval
- Tram Train - tracé initial à l'étude
- Tram Train - tracé alternatif à l'étude

**ACTIONS SPÉCIFIQUES**

- Préservation des vues sur le grand paysage
- 1** Projet de renouvellement urbain du quartier nord  
*Projet actuellement à l'étude*
- 2** Mutation du centre technique municipal (CTM)  
*Projet à l'étude*
- 3** Secteur d'étude passerelle  
*Lié au projet de renouvellement urbain du quartier nord*



**STRUCTURATION MORPHOLOGIQUE**

- Parcs / Squares / Coeurs d'îlots
- Tram Train - tracé initial à l'étude
- Tram Train - tracé alternatif à l'étude

**TYPLOGIES**

- Pavillonnaire - maisons individuelles
- Ensemble d'habitat collectif
- Ensemble d'habitat mixte  
*Immeuble d'habitat avec un RDC commercial*
- Équipements
- Activités économiques

**MUTABILITÉS**

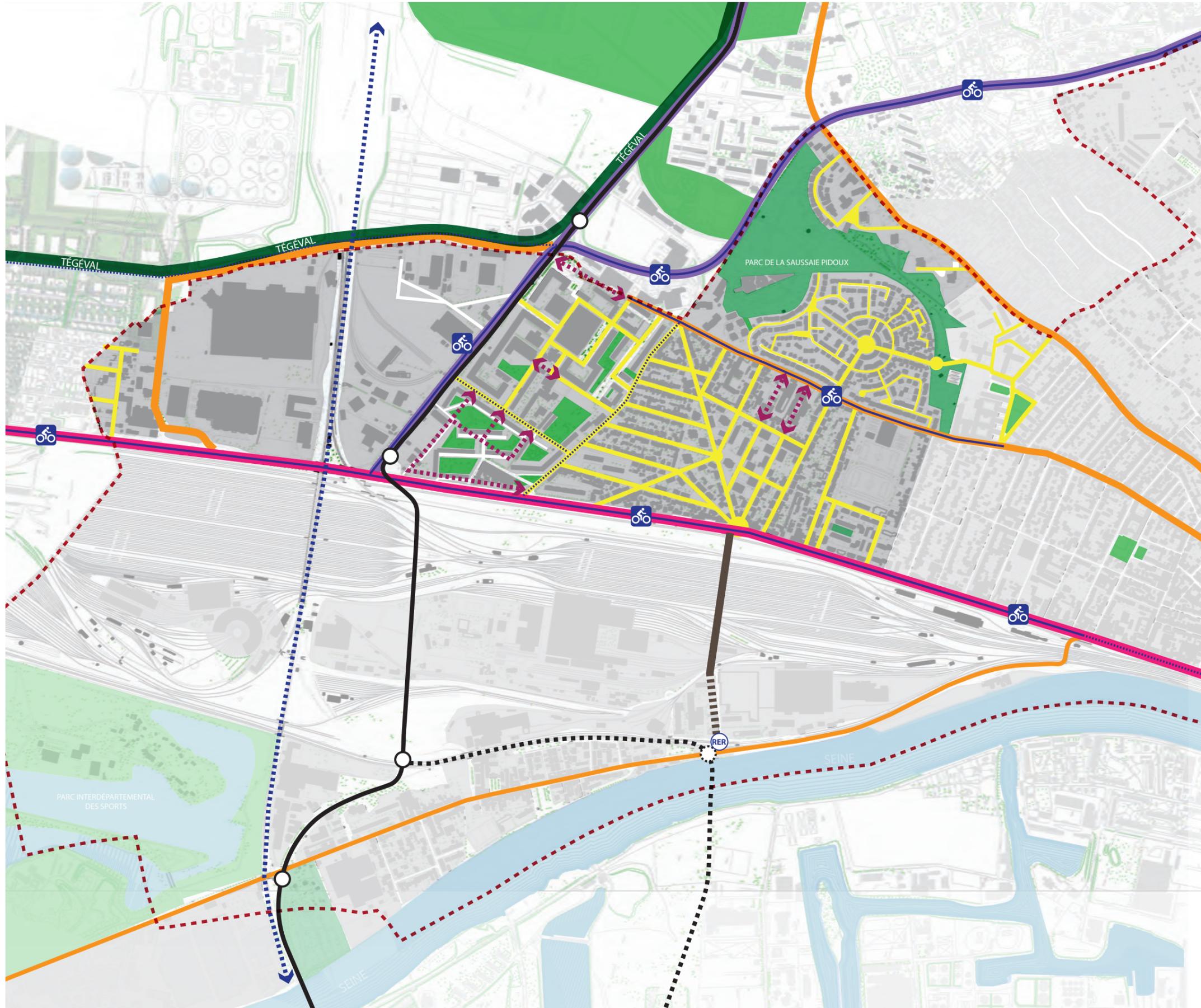
- Mutation possible des activités économiques  
*Au profit d'une opération d'aménagement collectif / pavillonnaire / mixte ...*
- Zones mutables à plus ou moins long terme  
*Réflexion sur le patrimoine de l'OPH*

**SPÉCIFICITÉS**

- Limite urbaine / Front urbain  
*Limite au delà de laquelle l'urbanisation ne se fera pas afin de préserver le parc de la Saussaie Pidoux*

# STRUCTURATION VIAIRE

## LE QUARTIER NORD / VAL SAINT-GEORGES



### STRUCTURATION VIAIRE

- Parcs / Squares / Coeurs d'îlots
- Tégéval
- Tram Train - tracé initial à l'étude
- Tram Train - tracé alternatif à l'étude

#### AXES MAJEURS

- RN6
- Avenue Anatole France  
Avenue de la Division Leclerc  
Avenue de Choisy  
Rue Louis Armand
- Arc viaire  
*Développement d'un arc urbain, appuyé sur le réseau routier existant permettant de desserrer le noeud central de Villeneuve-Saint-Georges et constituant ainsi les prémices d'un maillage viaire à l'échelle intercommunale*
- ⇄ Pont viaire  
*Nouveau franchissement de Seine en lien avec le tram train - réflexion en cours - DRIEA CG 94*

#### VOIES SECONDAIRES

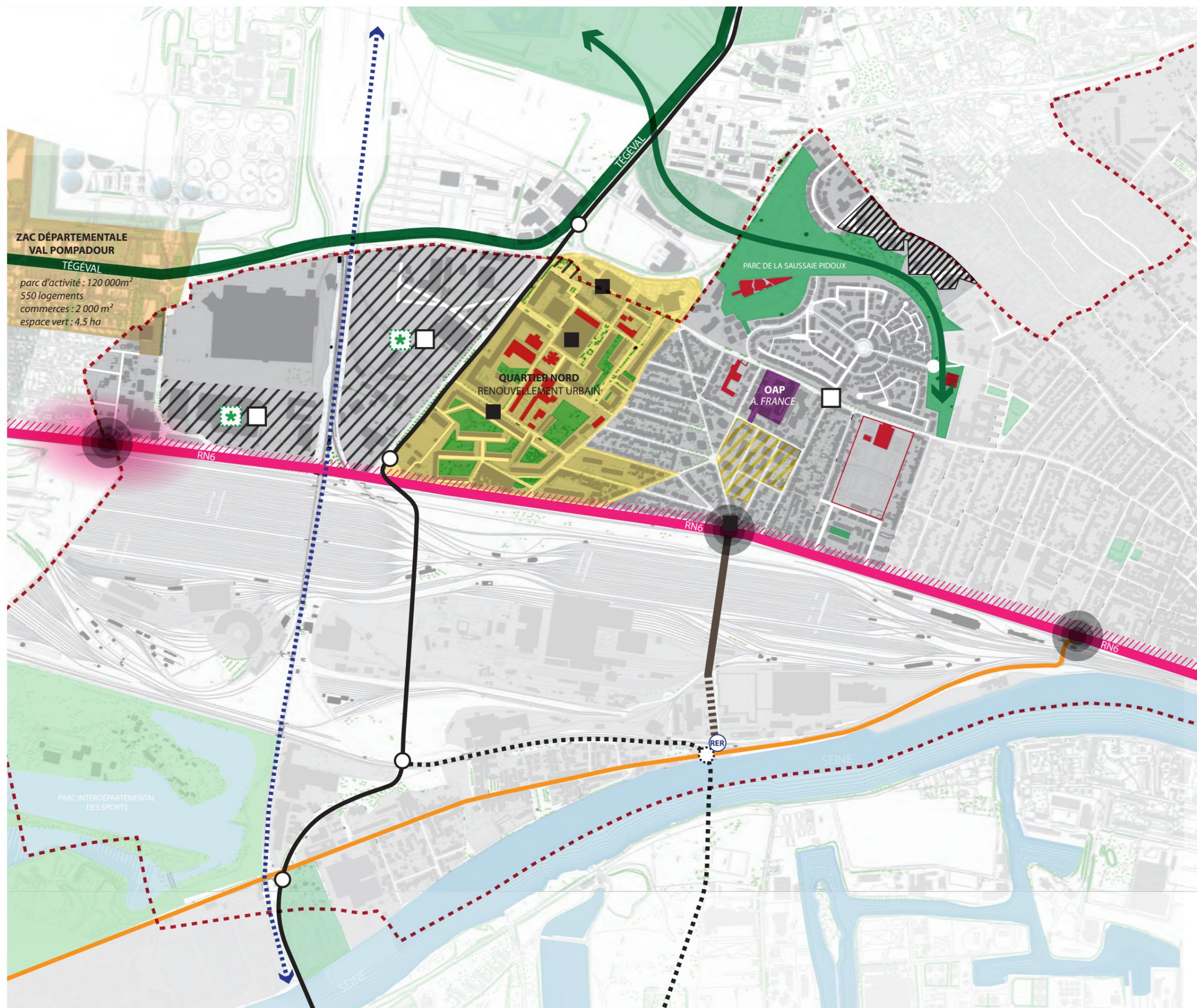
- Voirie de desserte
- ⇄ Cheminement - *tramage viaire à l'étude*

#### VOIES DOUCES

- Passerelle SNCF existante  
*Engager la réflexion sur sa prolongation (accroche au territoire) et sur son accessibilité*
- 🚲 Pistes cyclables existantes
- ⋯ Pistes cyclables à l'étude  
*Prévues au sein du Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)*

# SYNTHÈSE DES ENJEUX

## LE QUARTIER NORD / VAL SAINT-GEORGES



### SYNTHÈSE DES ENJEUX

Parcs et squares Équipements existants

#### ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DU TISSU URBAIN EXISTANT

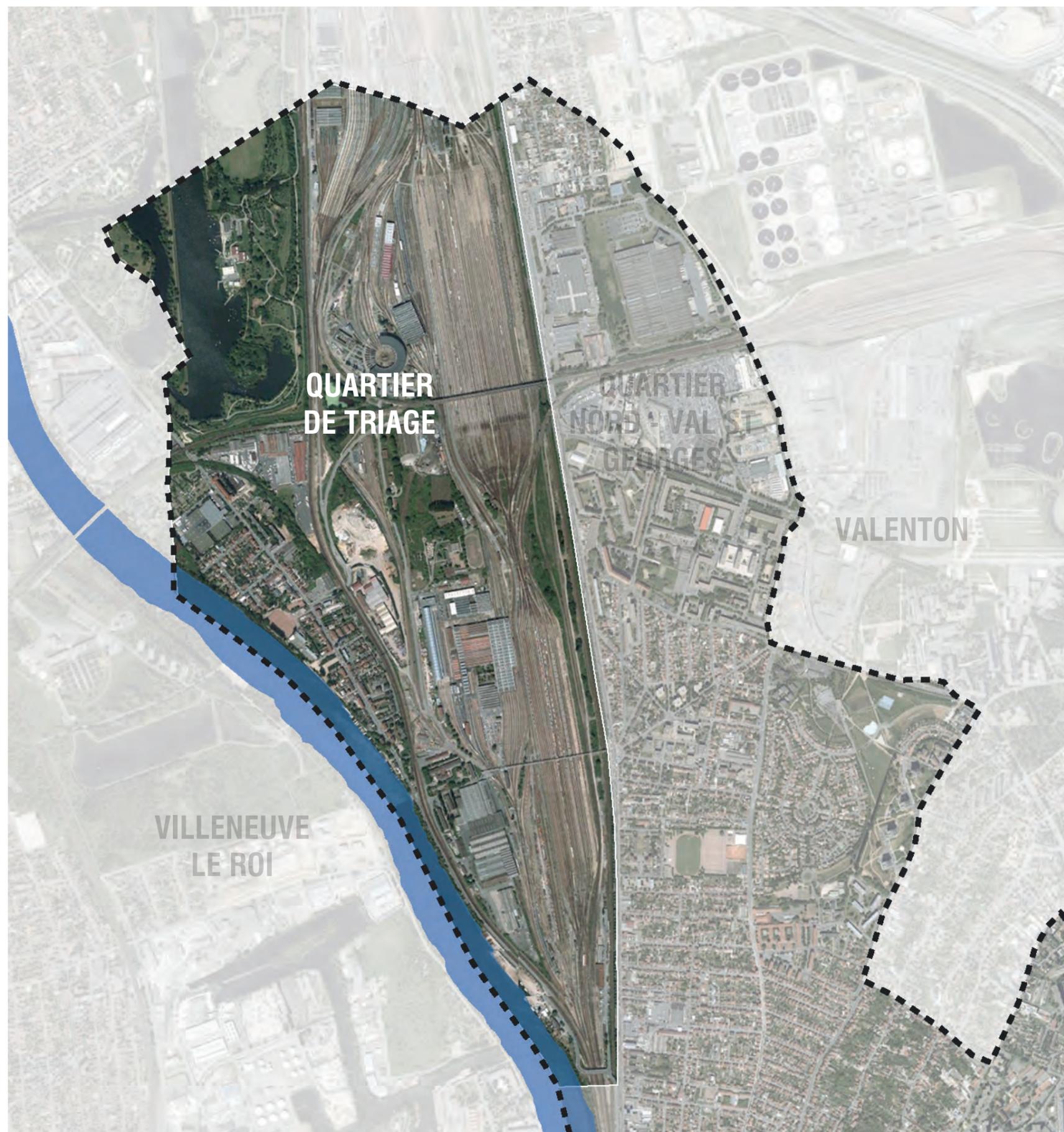
- Engager le renouvellement urbain du Quartier Nord
- Réflexion à engager sur la réhabilitation et le renouvellement urbain sur le secteur Passerelle
- Tégéval
- Tram Train - tracé initial à l'étude
- Tram Train - tracé alternatif à l'étude
- Faire de la RN6 un véritable boulevard urbain en travaillant dans l'épaisseur de ses franges
- Passerelle SNCF existante Engager la réflexion sur sa prolongation (accroche au territoire) et sur son accessibilité
- Pont viaire nouveau franchissement de Seine en lien avec le tram train - réflexion en cours - DRIEA CG 94
- Renforcer les pôles de quartiers
- Développer de nouveaux pôles de quartiers
- Réflexion à engager sur la porte Nord de la ville

#### ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE PROJETS MAJEURS

- Zone de projet Orientation d'aménagement et de programmation (OAP)
- Zone mutable à plus ou moins long terme Réflexion d'ensemble à mener, en lien avec l'opération de renouvellement des quartiers Nord et la ZAC Val Pompadour
- Zones mutables à plus ou moins long terme Réflexion sur le patrimoine de l'OPH
- Développer des parcs urbains de proximité
- Renforcer les coutures urbaines
  - carrefour / noeud de circulation à reconfigurer
  - entrée de ville à valoriser
  - permettre les liaisons entre quartiers

#### HARMONISER LE DÉVELOPPEMENT EN PRÉSERVANT LE CADRE DE VIE

- Préserver et valoriser les continuités écologiques du territoire, en lien avec la Tégéval



### OBJECTIF : VILLAGE FLUVIAL MÉTROPOLITAIN

**Superficie** : 274 hectares

**Population en 2009** : 1 780 habitants (source IRIS INSEE)

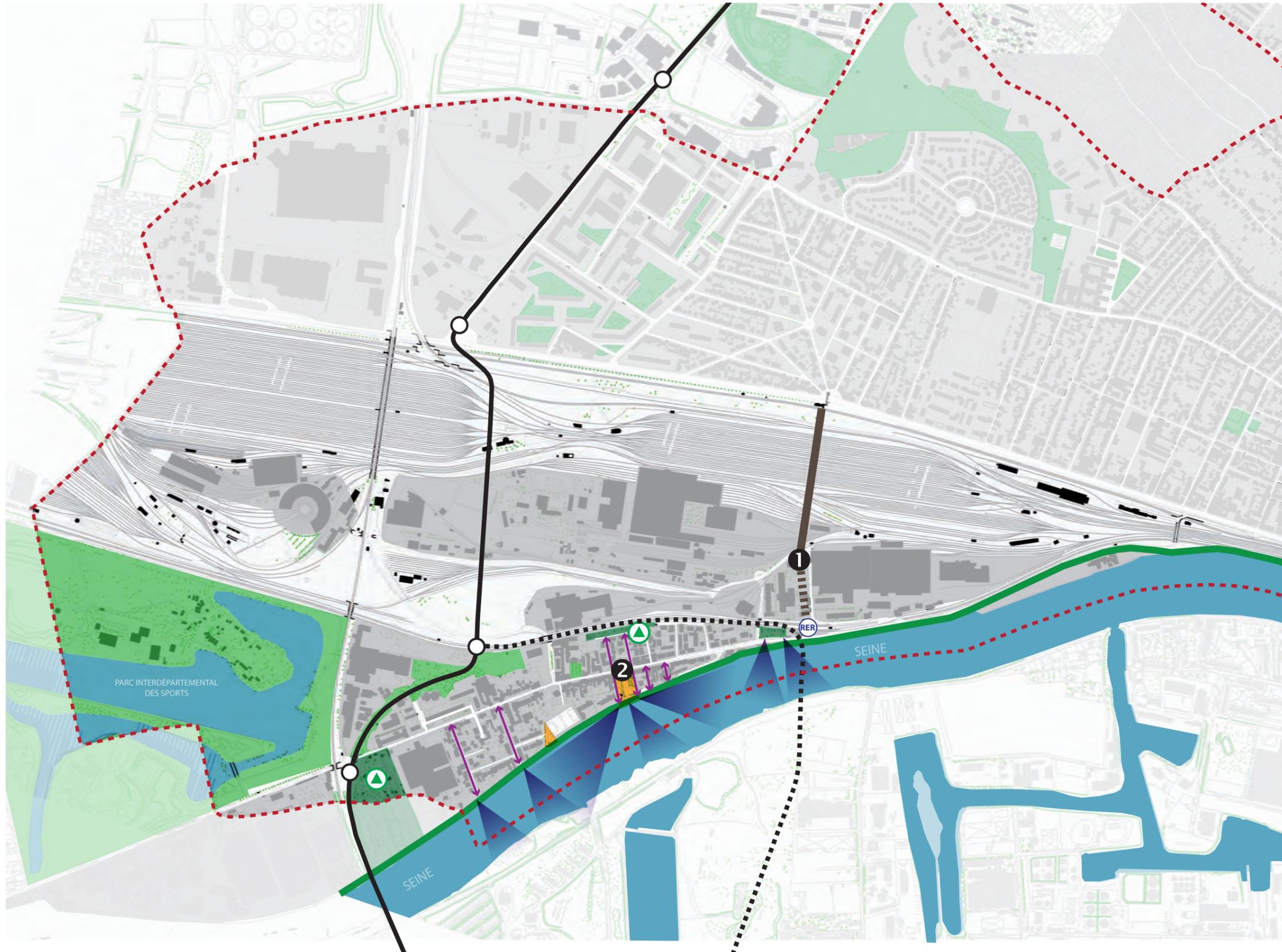
Le quartier de Triage constitue un village au sein de Villeneuve-Saint-Georges, un « ailleurs » aux potentialités poétiques et identités paysagères uniques dans l'aire métropolitaine qu'il convient de revitaliser et de renouveler tout en préservant tous ses atouts.

L'apport de population nouvelle en lien avec le potentiel de mutation urbaine, permettra d'améliorer l'offre en équipements, services et commerces de proximité pour l'ensemble de ce quartier.

L'appel à idées lancé en juin 2013 avait pour objectif de redonner un nouveau souffle à ce quartier emblématique de Villeneuve-Saint-Georges en pointant du doigt des leviers d'actions pour amorcer la mutation de Triage.

Pour cela, il faut intervenir à différents niveaux :

- ▶ Mettre en oeuvre une OAP (Orientation d'aménagement et de programmation) sur ce quartier afin de cadrer les futurs aménagements en préconisant des orientations spécifiques.
- ▶ Aménager des projet qui devront intégrer le risque inondation par des aménagements spécifiques
- ▶ Préserver, pérenniser et revitaliser le pôle ferroviaire du Triage.
- ▶ Mener une réflexion sur le devenir des emprises du port Bergeron qui seront libérées.
- ▶ Accompagner le projet du Tram Train (selon ses 2 hypothèses de tracé): ce projet peut être source d'un véritable projet de logistique urbaine de proximité, peut être même en liaison avec le Port Bergeron et doit être articulé en intermodalité avec le RER D.
- ▶ Pérenniser, approfondir la relation du quartier à la Seine en préservant les vues et les percées visuelles exceptionnelles.
- ▶ Renouer avec la Seine par la mise en oeuvre d'une navette fluviale, pouvant relier le RER C au RER D au niveau de Choisy le Roi et Villeneuve Triage.
- ▶ Améliorer la situation de l'habitat ancien / dégradé.
- ▶ Donner une identité forte au quartier de Triage en mettant en oeuvre dans l'esprit d'un éco-village fluvial
- ▶ Créer des espaces publics de qualité et redonner à la place Mouliérat son statut de place en balcon sur la Seine.
- ▶ Réfléchir à la mise en oeuvre d'une passerelle piétonne sur la Seine



**STRUCTURATION PAYSAGÈRE**

- Jardins familiaux
- Parcs et squares
- Tram Train - tracé privilégié
- Tram Train - tracé alternatif

**ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DU TISSU URBAIN EXISTANT**

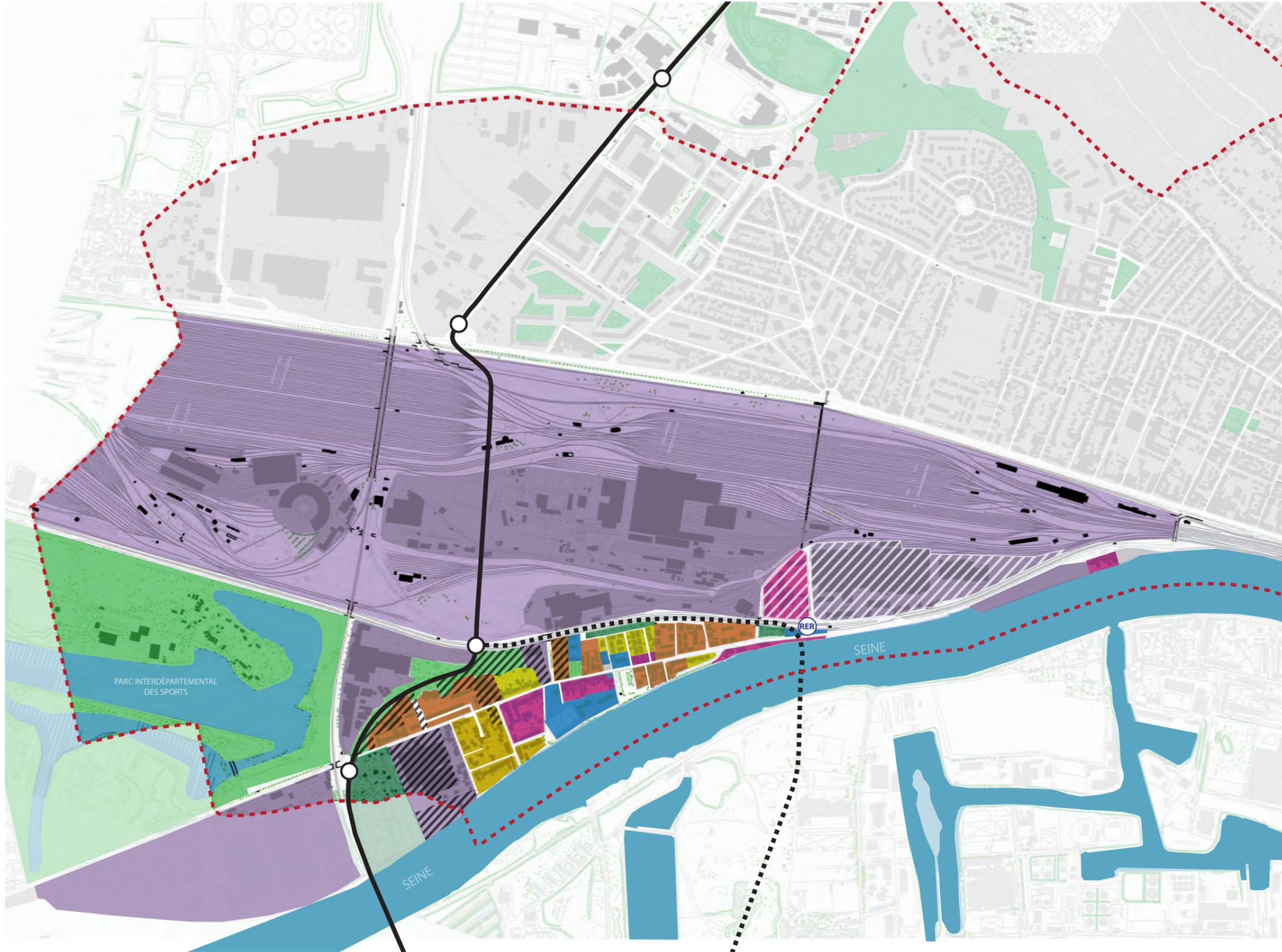
- Préservation des vues sur le grand paysage
- Perspectives sur la Seine à préserver
- Espace public majeur à qualifier
- Berges de Seine en cours de réaménagement
- Emprise des jardins familiaux à conserver / conforter
- Passerelle SNCF existante  
*Engager la réflexion sur sa prolongation (accroche au territoire) et sur son accessibilité*

**ACTIONS SPÉCIFIQUES**

- 1** Amélioration de l'accessibilité de la passerelle piétonne SNCF et de son ancrage  
*Un espace public est à réfléchir et à créer au pied de la passerelle - ancrage au territoire*
- 2** Aménagement de la place Mouliérat  
*Espace en balcon sur la Seine qu'il faut aménager et valoriser*

# STRUCTURATION MORPHOLOGIQUE

## LE QUARTIER DE TRIAGE



### STRUCTURATION MORPHOLOGIQUE

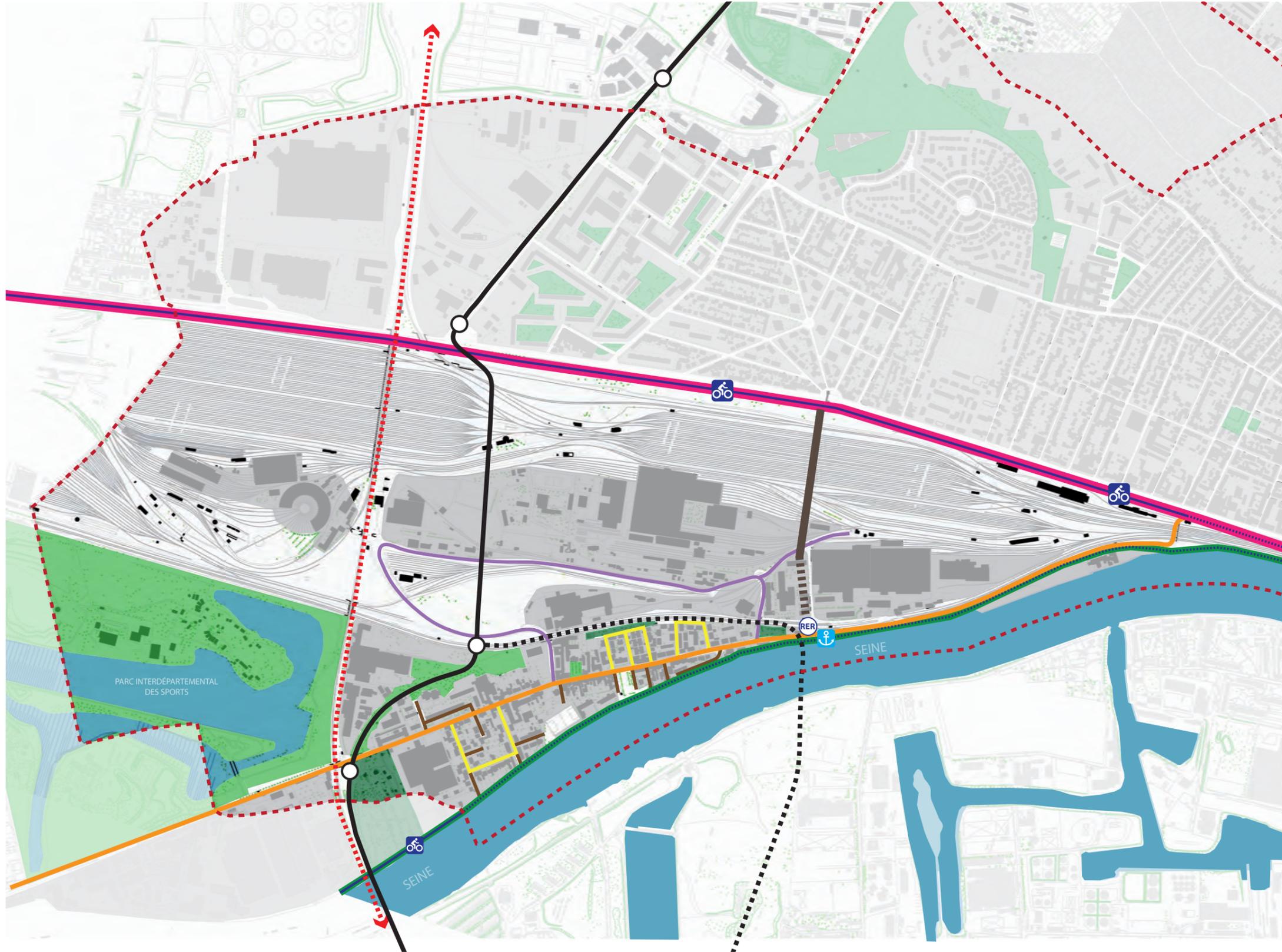
- Jardins familiaux
- Parcs et squares
- Tram Train - tracé privilégié
- Tram Train - tracé alternatif

#### TYPLOGIES

- Pavillonnaire - maisons individuelles
- Ensemble d'habitat collectif
- Ensemble d'habitat mixte  
*Immeuble d'habitat avec un rez-de-chaussée commercial ou tertiaire*
- Équipements
- Activités économiques et ferroviaires

#### MUTABILITÉS

- Emprises potentielles de renouvellement urbain  
*Au profit d'une opération d'aménagement collectif / pavillonnaire / mixte / équipement*
- Emprises mutables au profit d'activités économiques



**STRUCTURATION VIAIRE**

- Jardins familiaux
- Parcs et squares
- Tram Train - tracé privilégié
- Tram Train - tracé alternatif

**AXES MAJEURS**

- RN6
- Avenue de Choisy  
épine dorsale du quartier de Triage

**AXES SECONDAIRES**

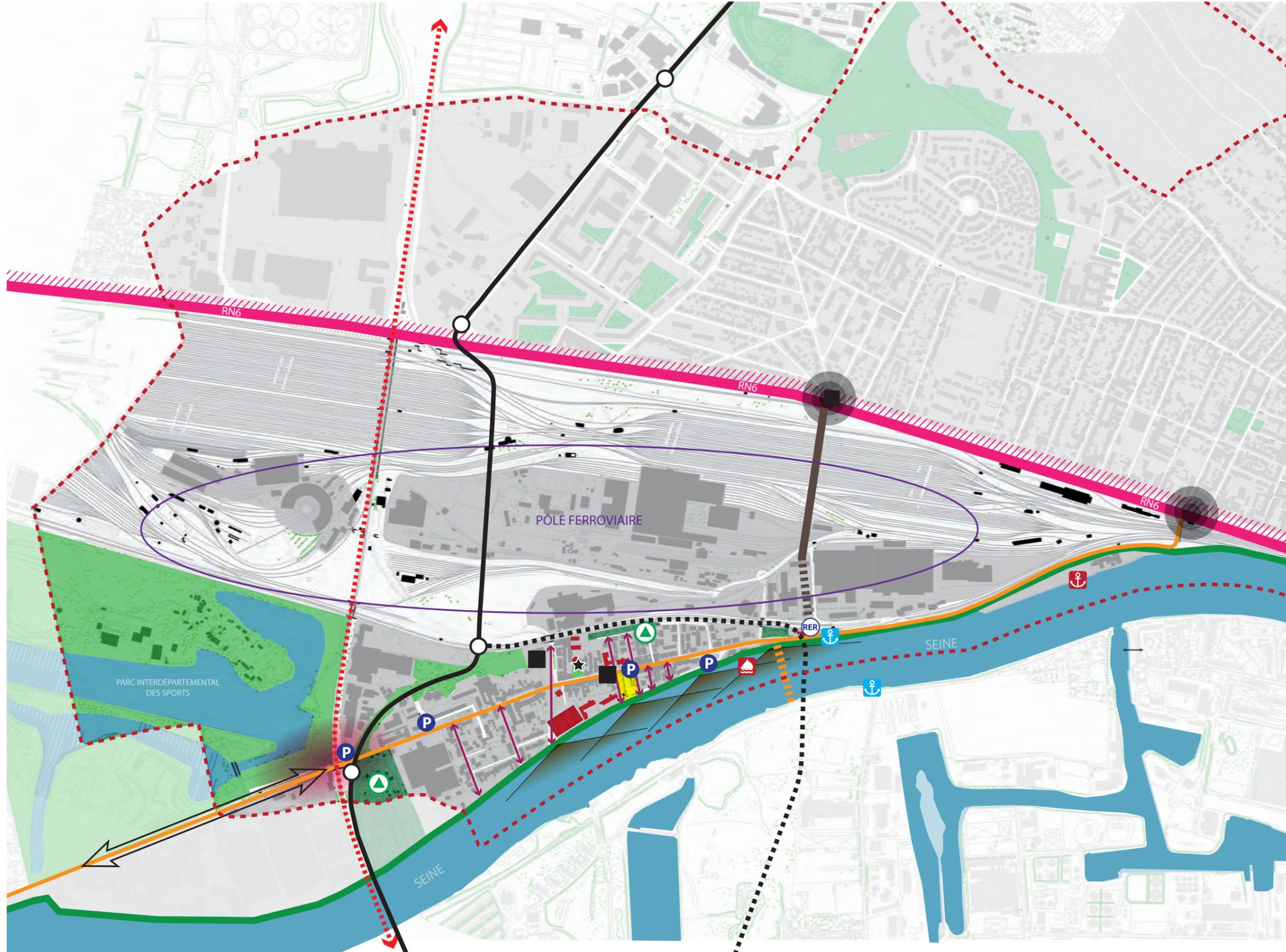
- Voirie de desserte
- Voie sur emprise SNCF
- Voie en impasse

**VOIES DOUCES**

- Berges de Seine en cours de réaménagement
- Passerelle SNCF existante  
*Engager la réflexion sur sa prolongation (accroche au territoire) et sur son accessibilité*
- Pistes cyclables existantes
- Pistes cyclables à l'étude  
*Prévues au sein du Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)*
- Création d'une navette fluviale

# SYNTHÈSE DES ENJEUX

## LE QUARTIER DE TRIAGE



### SYNTHÈSE DES ENJEUX

- Jardins familiaux
- Parcs et squares
- Berges de Seine réaménagées > pistes cyclables  
*Projet en cours - Conseil Général du Val de Marne*
- Équipements existants
- Tram Train - tracé initial à l'étude
- Tram Train - tracé alternatif à l'étude

### ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DU TISSU URBAIN EXISTANT

- Requalification de l'avenue de Choisy  
*requalification globale de la RD138 pour un apaisement du trafic, sécurisation, stationnement facilité...*
- ↔ Perspectives sur la Seine à préserver
- Espace public majeur à valoriser
- ⋯ Pont viaire  
*nouveau franchissement de Seine en lien avec le tram train - réflexion en cours - DRIEA CG 94*
- ↔ Réflexion sur la continuité et le développement local entre Villeneuve-St-Georges et Choisy
- Passerelle SNCF existante  
*Engager la réflexion sur sa prolongation (accroche au territoire) et sur son accessibilité*
- P Réflexion à engager sur le stationnement afin de désengorger le quartier du Triage
- Renforcer les pôles de quartiers
- Revitalisation économique du pôle ferroviaire

### HARMONISER LE DÉVELOPPEMENT EN PRÉSERVANT LE CADRE DE VIE

- ▶ Préservation des vues sur le grand paysage
- Franchissement piétonnier à développer
- Améliorer la visibilité / l'accès du Parc Interdépartemental des Sports
- ★ Réappropriation du square Ferrer
- ⚓ Port Bergeron
- ⚓ Étude pour la création d'une navette fluviale
- ⚓ Base nautique à qualifier et port de loisir à conforter
- ▲ Emprise des jardins familiaux à conserver / conforter



### OBJECTIF : QUARTIER TRANQUILLE / PORTE SUD DE LA VILLE

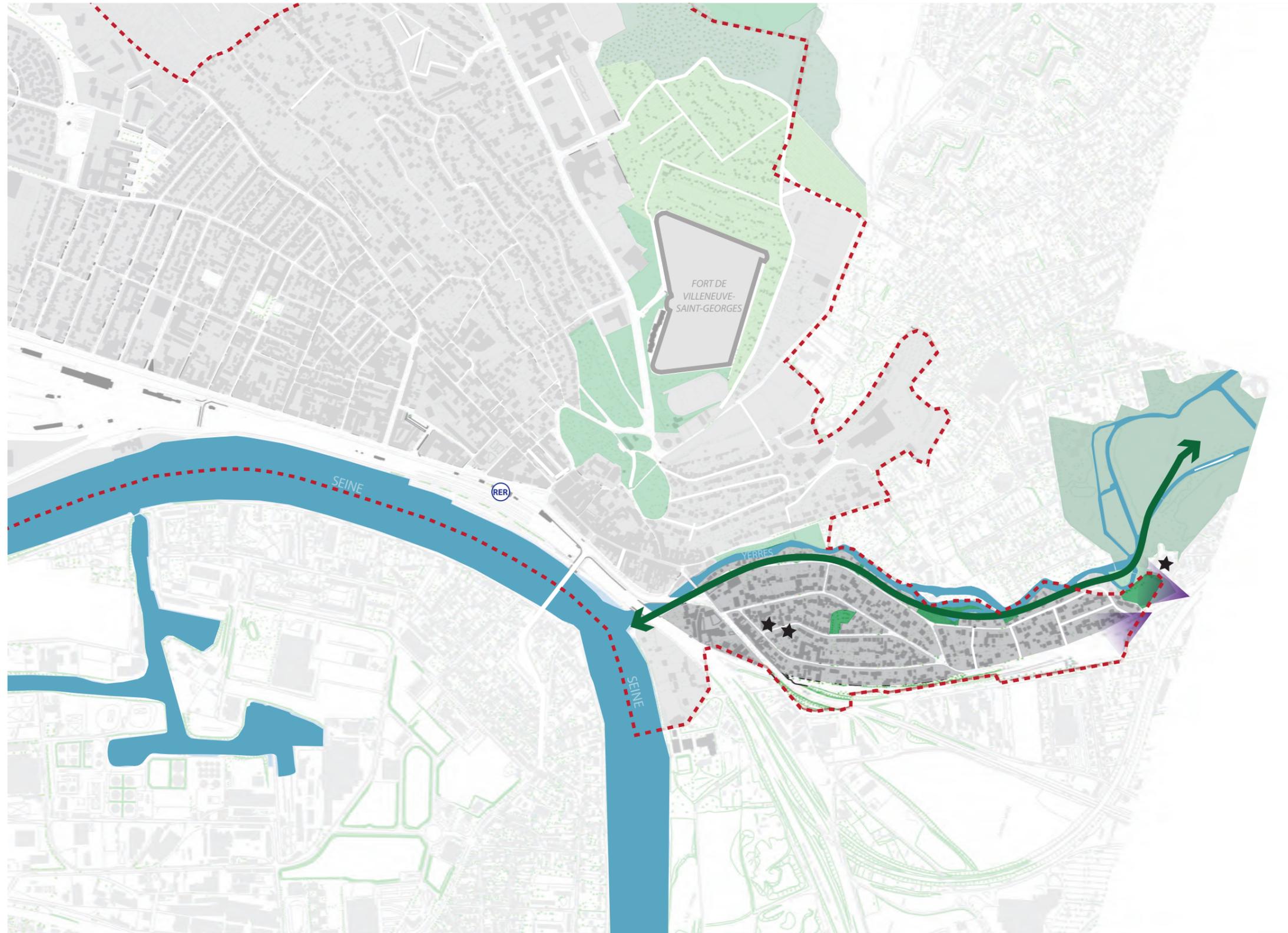
**Superficie :** 41 hectares

**Population en 2009 :** 1 275 habitants (source IRIS INSEE)

Le quartier est excentré par rapport au reste de la ville, comme un isolat dont il convient de résoudre les spécificités : aléa fort, sociologie spécifique, faible mutation foncière, mais il contient néanmoins des atouts écologiques de part sa situation de rive de l'Yverres qu'il convient de préserver et de valoriser.

Pour cela, il faut intervenir à différents niveaux :

- ▶ Prendre en compte les prescriptions du PPRI de la Seine et du PPRI de la vallée de l'Yverres en implantant des commerces en RDC au sein des nouveaux projets (OAP Confluence - terrain Belleplace)
- ▶ Poursuivre le projet de renaturation des berges de l'Yverres, lancé par la ville, en partenariat avec l'Agence de l'eau Seine-Normandie et le CG94, qui a pour but de redonner à l'Yverres un espace où elle puisse déborder (zone d'expansion des crues) sans danger pour l'homme et ses habitations et également permettre des liaisons douces.
- ▶ Apporter une réponse à l'occupation illégale de certains terrains en lien avec la réflexion sur la création d'un habitat adapté sur d'autres sites au sein du territoire de Villeneuve-Saint-Georges et des territoires avoisinants ainsi qu'au sein de la région.
- ▶ Agir sur la porte sud de Villeneuve-Saint-Georges en créant une intensité urbaine et une animation de qualité, en lien avec le développement du centre ville.
- ▶ Aménager et tranquiliser les voiries de telle sorte qu'elles ne constituent plus un shunt engendrant des nuisances et des flux automobiles importants au sein de ce quartier résidentiel.
- ▶ Réfléchir avec la commune de Montgeron à une utilisation valorisante du Moulin de Senlis, le cas échéant en symbiose avec la requalification de la vallée de l'Yverres.



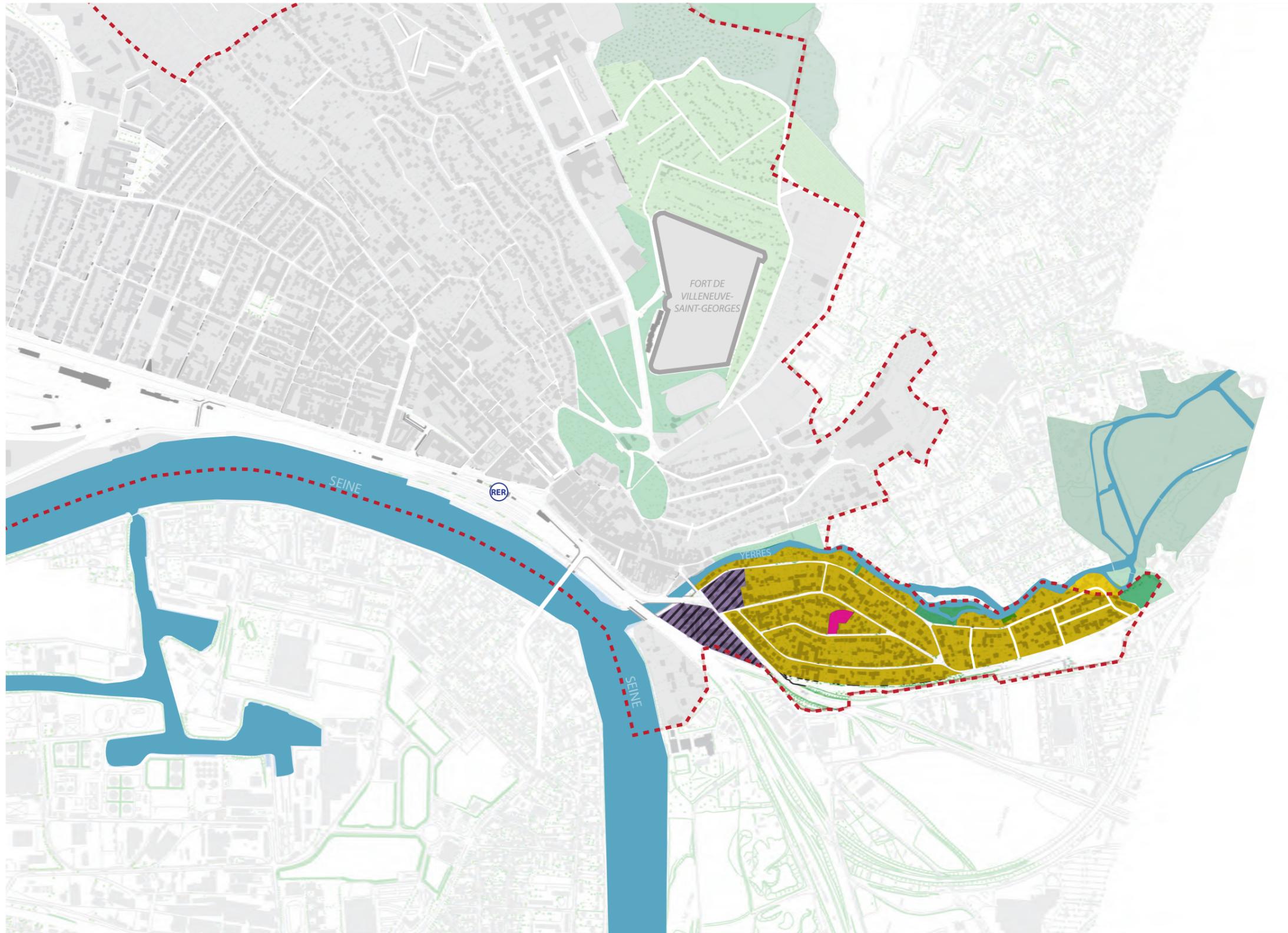
**STRUCTURATION PAYSAGÈRE**

**ESPACES VERTS**

-  Espaces verts
-  Bois

**ÉLÉMENTS QUALITATIFS**

-  Préservation des vues sur le grand paysage
-  Consolider les continuités écologiques des bords de l'Yerres
-  Préserver le patrimoine historique



**STRUCTURATION MORPHOLOGIQUE**

**ESPACES VERTS**

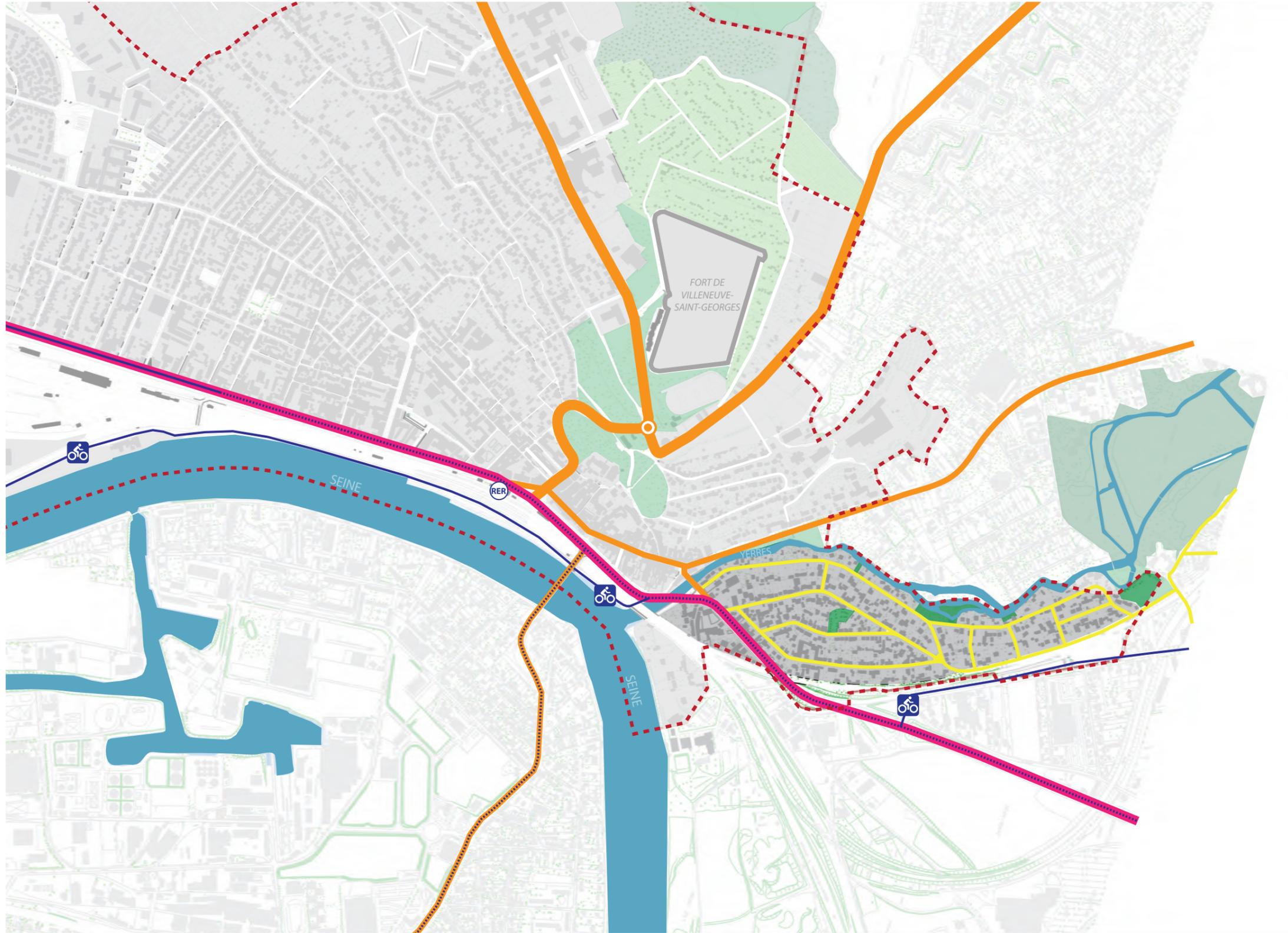
- Espaces verts
- Bois

**TYPLOGIES**

- Pavillonnaire - maisons individuelles
- Activités
- Équipements

**MUTABILITÉ**

- Zones mutables à plus ou moins long terme



**STRUCTURATION VIAIRE**

- Espaces verts
- Bois

**AXES MAJEURS**

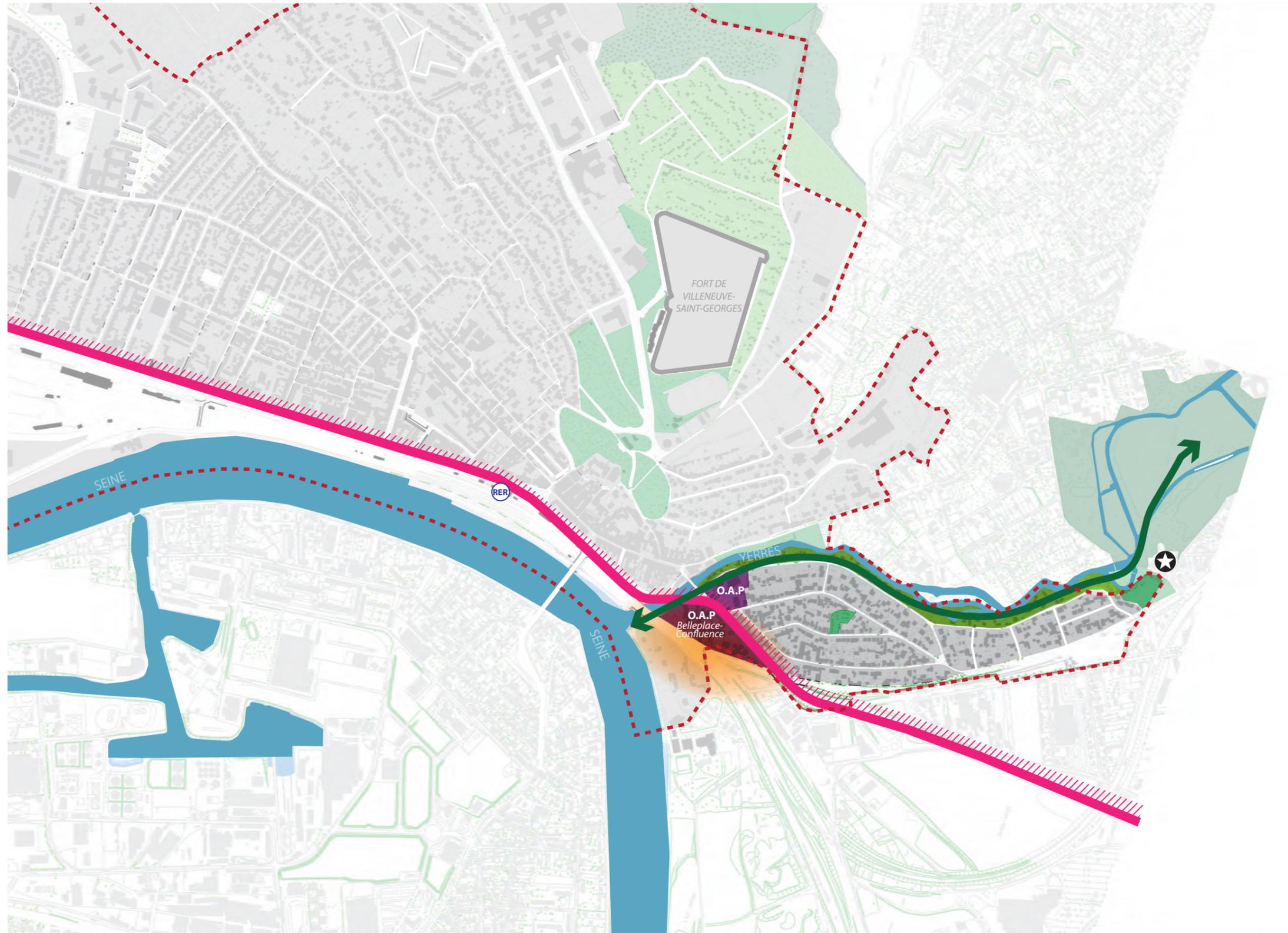
- RN6
- Voirie principale

**AXES SECONDAIRES**

- Voirie de desserte / circulation partagée

**VOIES DOUCES**

- Pistes cyclables existantes
- Pistes cyclables à l'étude  
*Prévues au sein du Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)*



**SYNTHÈSE DES ENJEUX**

**ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DU TISSU URBAIN EXISTANT**

-  Réflexion sur la porte Sud de la ville
-  Faire de la RN6 un véritable boulevard urbain en travaillant dans l'épaisseur de ses franges *volonté d'apaiser le trafic routier*

**ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE PROJETS MAJEURS A TRAVERS DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)**

-  Zone de projet - OAP *orientation d'aménagement et de programmation*

**HARMONISER LE DÉVELOPPEMENT EN PRÉSERVANT LE CADRE DE VIE**

-  Espaces verts à préserver
-  Renaturation des berges de l'Yverres *reconquête d'une zone naturelle d'expansion des crues, classé en espace naturel sensible*
-  Consolidier les continuités écologiques des bords de l'Yverres
-  La Mairie de Montgeron et de Villeneuve-Saint-Georges étudieront la possibilité de réappropriation du Moulin de Senlis *approche environnementale et paysagère du Moulin de Senlis, en lien avec le réaménagement des berges de l'Yverres*

## **ORIENTATION N° 6**

### **PORTE SUD DE LA MÉTROPOLE**

---

#### **1 - Actions génériques : une ville au coeur du territoire**

- 1.1. Villeneuve-Saint-Georges, un territoire interactif
- 1.2. Civilité métropolitaine
- 1.3. Politesse urbaine

#### **2 - La RN6 : constituer un véritable boulevard urbain**

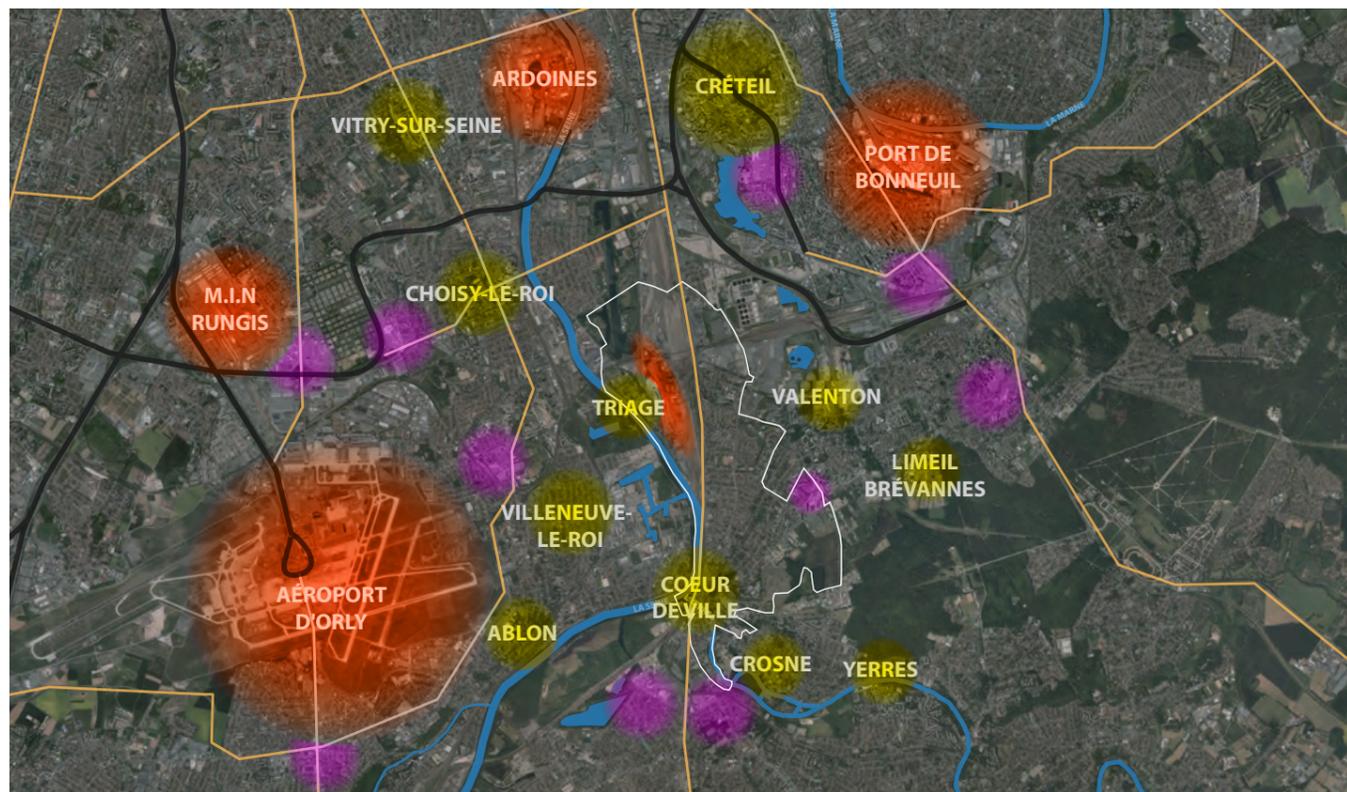
#### **3 - La Seine : retrouver le fleuve comme vecteur de développement local et renouveau métropolitain**

#### **4 - Pôle ferroviaire du Triage : préserver et requalifier par la confortation et la revitalisation**

#### **5 - Tégéval et renaturation des berges de l'Yerres**

## 1. ACTIONS GÉNÉRIQUES : UNE VILLE AU COEUR DU TERRITOIRE

### 1.1. VILLENEUVE-SAINT-GEORGES, UN TERRITOIRE INTERACTIF



Villeneuve-Saint-Georges se trouve au cœur d'un territoire métropolitain en forte transformation par un développement intensif à partir d'une multiplicité de logiques territoriales : polarités, rocares, radiales ...

Le choix d'un développement multipolaire hiérarchisé et différencié permet à Villeneuve-Saint-Georges de :

- desserrer et décongestionner le cœur de ville afin de lui donner un nouvel élan de revitalisation, de renouvellement urbain et de reconquête des berges, ainsi que d'une amélioration substantielle de l'intermodalité avec la Gare du RER D, comme une véritable porte fluviale du sud de la métropole.
- constituer de nouvelles polarités de quartier, de composition, forme, fonction et échelle spécifique dont certaines pourraient jouer un rôle d'articulations structurantes avec les territoires limitrophes.

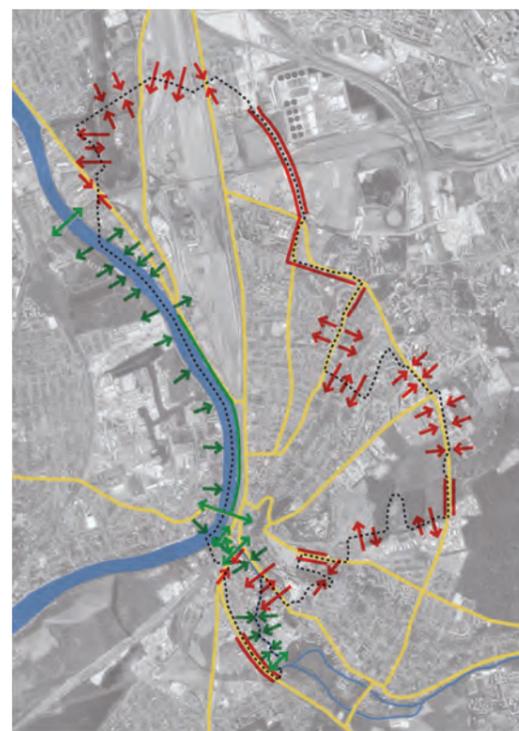
Par exemple :

- le pôle du quartier de Triage avec Choisy-le-Roi et Villeneuve-le-Roi,
- le pôle Pologne avec Valenton
- la polarité Nord avec Valenton (ZAC Pompadour) tout le long de la RN 6 requalifiée.
- la polarité avec le Port de Bonneuil

Deux autres éléments, d'échelle globale, sont au cœur des logiques de développement territorial de Villeneuve-Saint-Georges :

- une synergie de décision et de coopération avec le grand pôle d'Orly-Rungis (dans le cadre de l'association), qui pourrait être confortée avec la mise en œuvre du Tram-Train Orly-Sucy-en-Brie,
- une nouvelle relation avec la Seine, dont de nouveaux franchissements éventuels destinés aux circulations douces et transports en commun devraient réduire le statut de frontière naturelle au bénéfice d'un véritable vecteur de développement territorial (transport en commun, liaisons douces, requalification paysagées, polarités urbaines, loisirs, tourisme, cultures ...).

### 1.2. CIVILITÉ MÉTROPOLITAINE



Le territoire métropolitain se caractérise par un enchevêtrement de sphères de vie et d'activité, d'habiter et de loisir.

Dans un tel contexte et moins que jamais les limites communales ne peuvent constituer des frontières étanches.

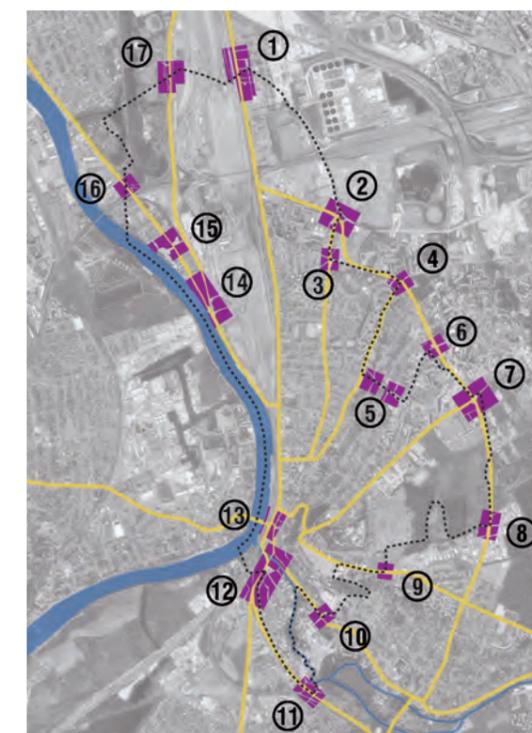
Il s'impose une civilité métropolitaine qui invite, là où cela s'impose, à une requalification co-décidée et co-réalisée avec les communes voisines afin d'en faciliter les usages (desserte, transit, passage, ...) en étroite articulation avec le développement des quartiers limitrophes.

### 1.3. POLITESSE URBAINE

Corrélativement à la civilité métropolitaine, les interactions constantes des territoires voisins au sein de l'aire métropolitaine invitent à une véritable politesse urbaine.

Il s'agit, dans les quartiers limitrophes d'autres communes, de tendre vers des actions coordonnées de requalification, de renouvellement et de réaménagement, afin d'optimiser et d'harmoniser au mieux la vie et les activités qui s'y déroulent.

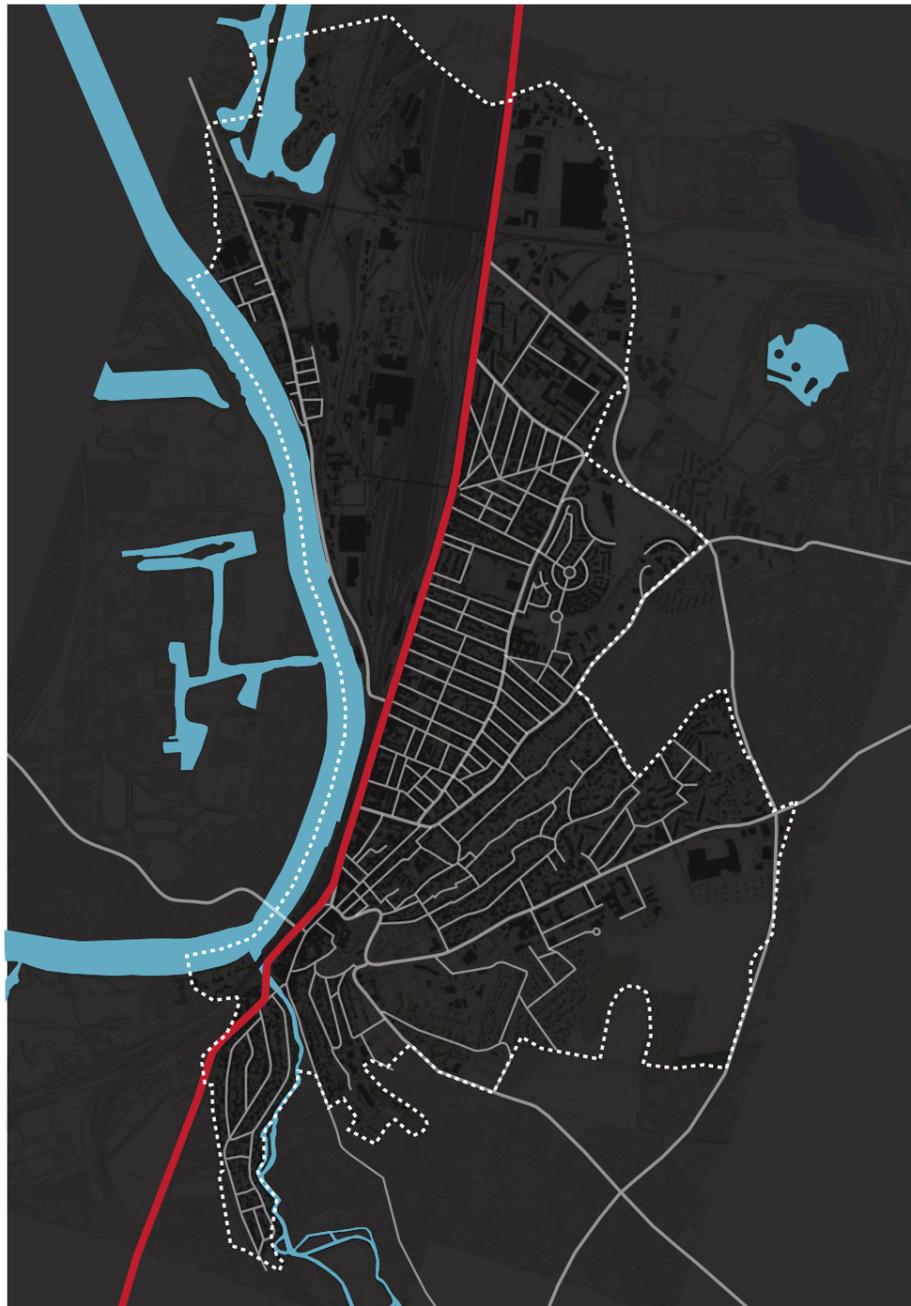
De ce point de vue, les portes de la ville, à la fois «entrées» et «sorties» constituent des lieux emblématiques autour desquelles pourraient s'engager de telles réflexions et/ou actions coordonnées, sources de coopérations territoriales nouvelles.



Carte issue du diagnostic

**LA RN 6**  
**CONSTITUER UN VÉRITABLE BOULEVARD URBAIN**

---



## FAIRE DE LA RN6 UN VÉRITABLE BOULEVARD URBAIN :

La RN6, d'échelle macro-territoriale, est aujourd'hui un axe intense de transit, de nuisance et de coupure, mais potentielle épine dorsale de la ville si elle est requalifiée en une véritable voie urbaine apaisée et civilisée.

La DIRIF (*Direction Interdépartementale des routes d'Ile-de-France*) a engagé depuis 2010 des études et des travaux pour la **requalification de la RN6 en boulevard urbain**, mieux intégrée à son environnement, où l'espace, aujourd'hui dédié à l'automobile, serait mieux partagé avec les autres utilisateurs. La requalification envisagée vise à transformer en profondeur l'image et l'usage de la voie, en modifiant singulièrement la géométrie des voies de circulation.

Elle a également engagé une réflexion sur le fonctionnement de la tête de pont de Villeneuve-Saint-Georges en vue d'améliorer le trafic en centre ville et dans le cadre du comité de pôle gare.

**Ce PADD (projet d'aménagement et de développement durables), dans la continuité de la réflexion engagée entre le carrefour Pompadour et l'entrée de Villeneuve-Saint-Georges, présente des préconisations pour les aménagements d'espace public.**

Il semble nécessaire de travailler pour une cohérence globale de la RN6 et de transformer l'actuelle voie très routière en une avenue urbaine, où les vitesses maximales observées, aujourd'hui excessives, seraient réduites.

Cet aménagement en avenue urbaine doit permettre :

- un meilleur partage de l'espace public entre les différents usagers,
- de sécuriser les circulations tout en incitant les automobiles à respecter la limitation de vitesse en ville (rétrécissement des voies et installations de feux tricolores)
- d'améliorer la circulation des bus par la création de site propre
- d'améliorer l'image de la voie et d'affirmer son caractère urbain.

Le gabarit de la RN6 étant variable, il sera nécessaire de moduler les aménagements.

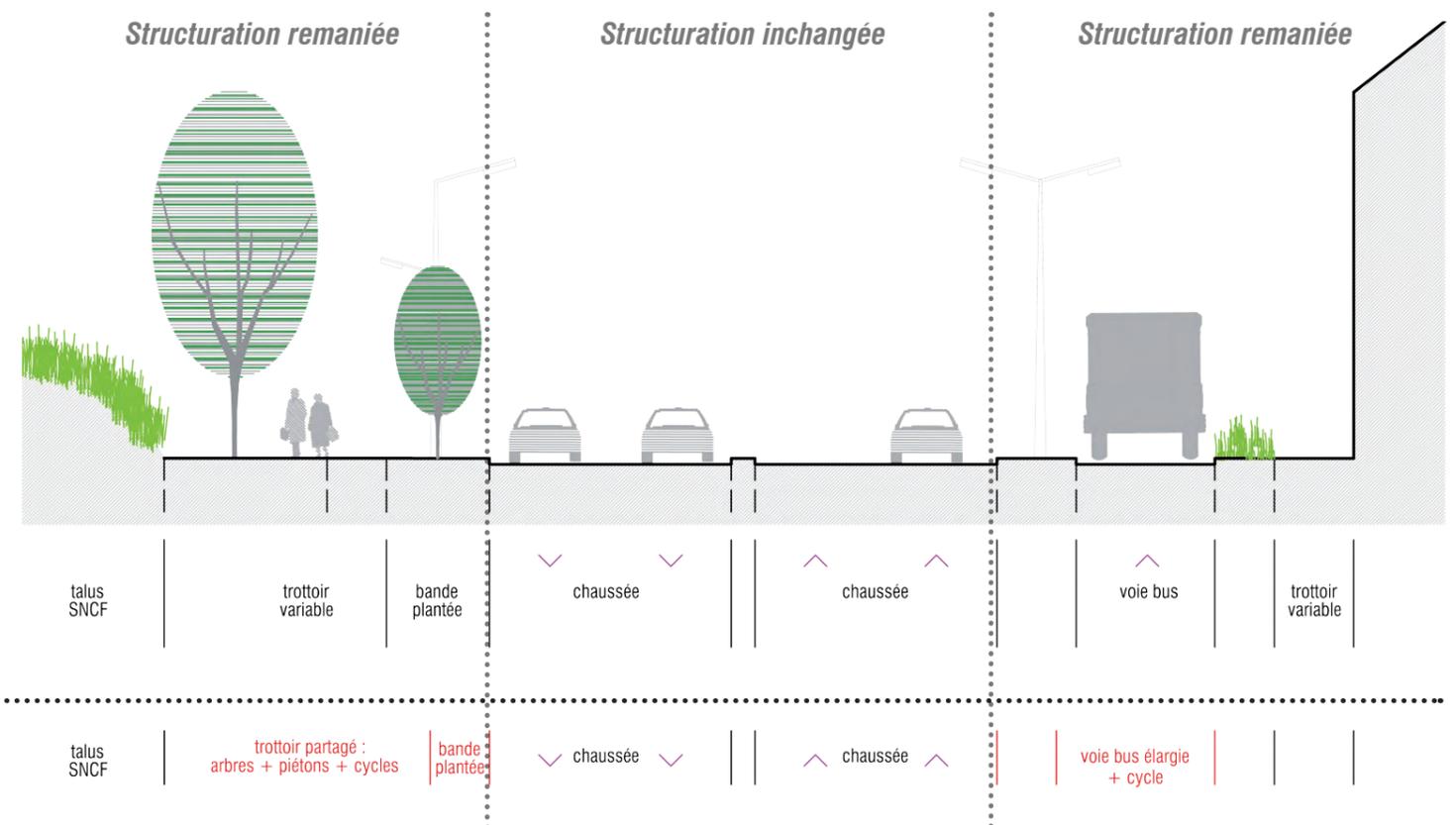
Ainsi, la priorité sera donnée au piéton par un élargissement des trottoirs et par l'aménagement d'espaces verts qualitatifs.

**NOTA :** il est préconisé de conserver les alignements d'arbres existants présentant un caractère remarquable.

### Aménagement de la RN6 en boulevard urbain

Principe repris de l'aménagement en cours sur le secteur Valenton / Pompadour

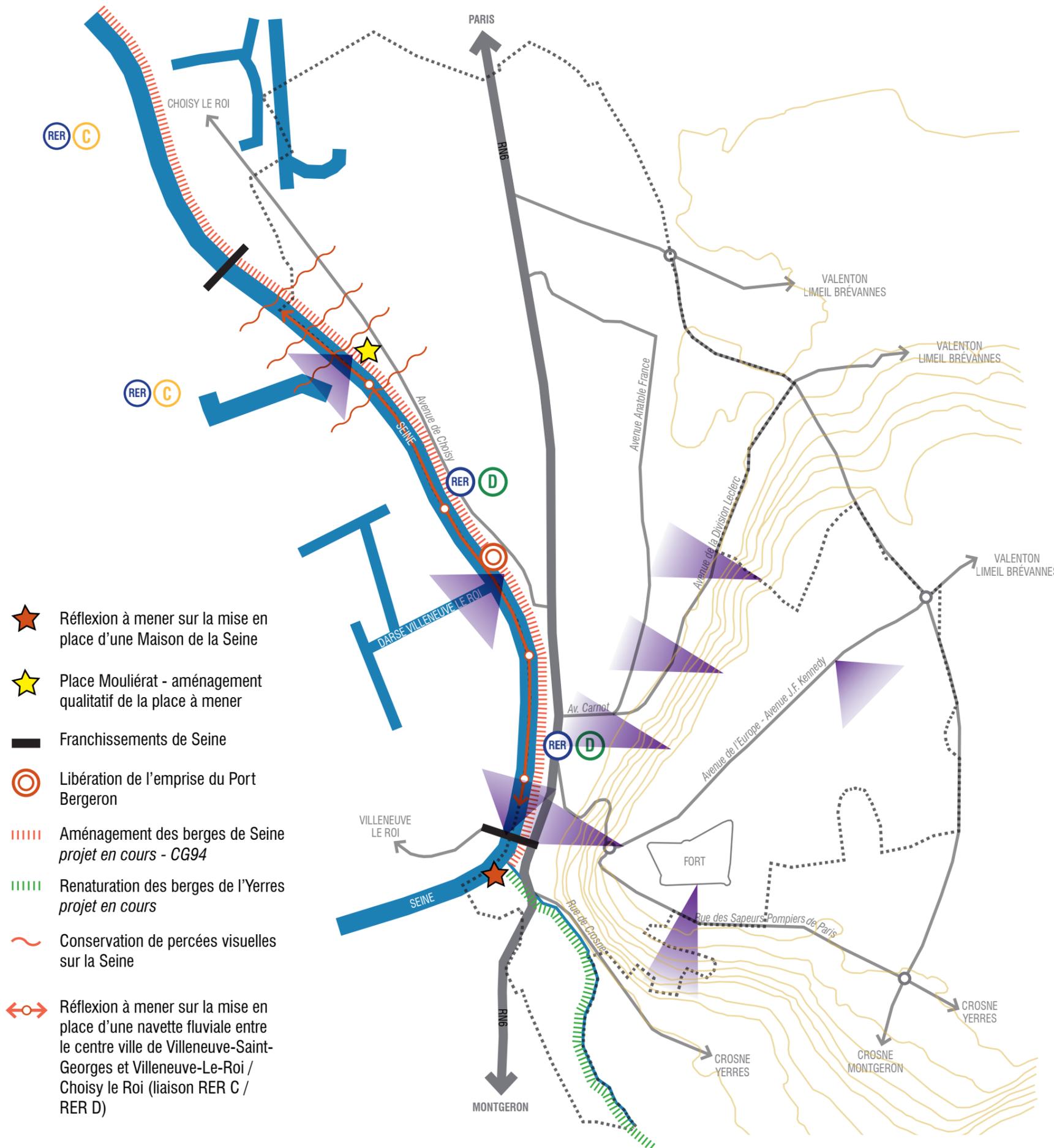
Modifications proposées



**LA SEINE**  
**RETROUVER LE FLEUVE COMME VECTEUR  
DE DÉVELOPPEMENT LOCAL &  
D'UN RENOUVEAU MÉTROPOLITAIN**

---

# LA SEINE : RETROUVER LE FLEUVE COMME VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT LOCAL ET D'UN RENOUVEAU MÉTROPOLITAIN



L'identification de Villeneuve-Saint-Georges comme ville d'eau, en complémentarité directe avec sa qualité de ville-jardin, se justifie par :

- une très longue façade fluviale dont les berges sont en voie de requalification,
- une partie de la vallée de l'Yverres, dont les berges sud sont en voie de renaturation,
- la méandre de la Seine et la confluence avec l'Yverres d'une grande puissance paysagère et poétique,
- les plans d'eau du Parc Interdépartemental des Sports et du parc de la Plage Bleue
- le ruissellement dû aux pentes qui peuvent faire l'objet de mise en scène qualitative dans les espaces publics donnant à lire le parcours de l'eau

L'ensemble de ces éléments incitent à ouvrir de nouvelles pistes de réflexions dont la cohérence vise à considérer le fleuve comme le vecteur d'un développement territorial d'un type nouveau et de positionner Villeneuve-Saint-Georges comme la porte fluviale sud de la métropole :

- libération des berges de la Seine dans le cœur de ville pour la constitution d'un grand espace public support de programmes (culture, loisir, tourisme, ...) en étroite liaison avec la gare du RER D et un centre ville requalifié,
- création d'un parc fluvial en continuité avec la ZNIEFF, les berges de Seine et les berges de l'Yverres, et en articulation avec l'OAP de la porte sud de la ville,
- mise en place d'une navette fluviale de l'écluse d'Ablon à celle du Port à l'Anglais à Vitry et reliant Villeneuve-Saint-Georges/Villeneuve-le-Roi/Choisy-le-Roi et Vitry Ardoines,
- mise en place d'un équipement emblématique en relation avec le fleuve (par exemple une Maison de la Seine et de l'environnement),
- une requalification du rapport entre le quartier de Triage et la Seine autour de zones de projets emblématiques (par exemple, Place Mouliérat, Port Bergeron, ...),
- des réflexions autour de l'usage de la Seine comme source potentielle d'énergie (hydrolienne).



**PÔLE FERROVIAIRE DU TRIAGE**  
**PRÉSERVER ET REQUALIFIER PAR LA CONFORTATION & LA**  
**REVITALISATION**

---

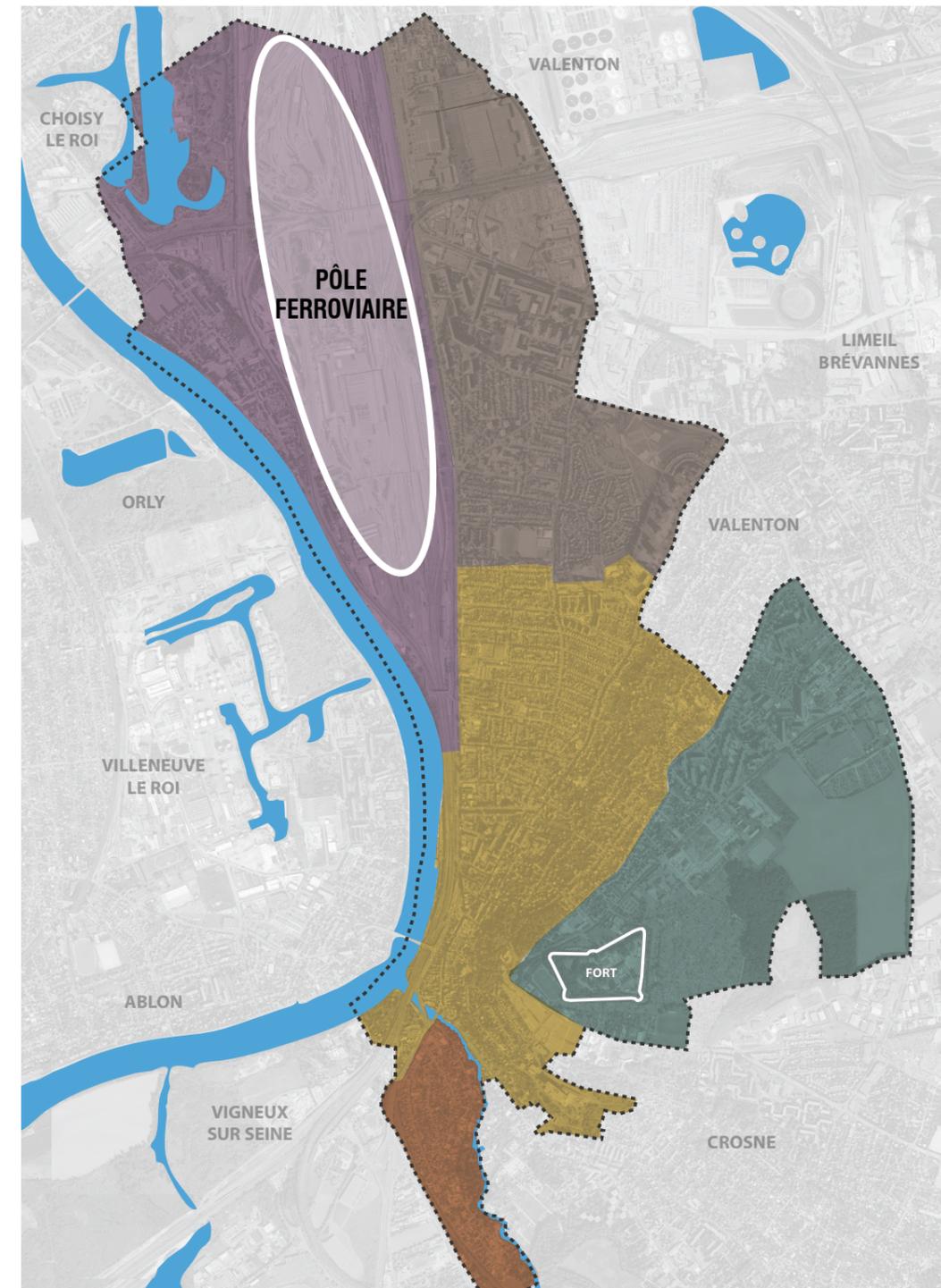


L'importance des emprises ferroviaires de Villeneuve-Saint-Georges constitue depuis leur origine une rupture spatiale forte dans la ville. Mais cette dernière a été longtemps compensée par une activité dont l'intensité a été l'un des marqueurs de l'identité historique de la ville.

Aujourd'hui le site ferroviaire est largement sous-utilisé. Mais l'existence de telles emprises constitue aussi une chance pour de nouveaux développements de l'activité ferroviaire, et leur maintien pourrait offrir à court-moyen terme une opportunité hors du commun au service d'un développement alternatif du transport des hommes et des biens au sein de l'aire métropolitaine, tant à l'échelle locale (logistique de proximité avec le fleuve) qu'à grande échelle (fret-wagon isolé).

A la fois pour anticiper et conforter l'avènement de tels usages alternatifs en symbiose avec l'impératif d'une transition écologique à l'échelle métropolitaine, ces emprises pourraient accueillir un équipement emblématique visant au rayonnement d'une véritable culture ferroviaire tant dans ses dimensions historiques qu'actuelles et surtout prospectives.

Le cas échéant, un tel équipement pourrait cumuler et combiner des fonctions diverses : tourisme, centre de recherche, institut de formation aux métiers nouveaux liés au ferroviaire, ...



**O Triage : pôle ferroviaire**  
Fret - wagon isolé / centre de formation et de recherche / activité liée au ferroviaire / logistique métropolitaine de proximité

# TÉGÉVAL ET RENATURATION DES BERGES DE L'YERRES

## CONFORTATION

---



Le PADD a déjà décliné d'autres réflexions, mesures et actions dont la cohérence globale vise à qualifier et identifier Villeneuve-Saint-Georges comme ville-jardin.

Il n'en reste pas moins que la réalisation du Tégéval et la renaturation en cours des berges de l'Yverres, constituent deux actions hautement emblématiques dont la mise en œuvre impacte doublement Villeneuve-Saint-Georges :

- par les requalifications paysagères qu'elles induisent sur son territoire, d'une part,
- par les liaisons douces et les mises en relations à grande échelle qu'elles permettent, d'autre part.

## LA RÉALISATION DE LA TÉGÉVAL COMPORTE TROIS GRANDS PRINCIPES URBAINS :

### LE DÉVELOPPEMENT DE MODES DOUX DE DÉPLACEMENTS

- un maillage vert cohérent pour une meilleure desserte des centralités et des équipements publics
- des continuités pour relier des territoires divers, caractéristiques du Val-de-Marne
- la fluidification des circulations douces en affirmant la bonne cohabitation des usagers

### LA CONNEXION AU RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

- un accès régional et départemental
- des promenades plus lointaines avec retour en transport

### L'OFFRE D'ESPACES RÉCRÉATIFS ET DE REPOS DANS LES SECTEURS D'HABITAT COLLECTIF DENSE ET DANS LES SECTEURS D'ESPACES NATURELS

## LA RENATURATION DES BERGES DE L'YERRES COMPORTE LES AVANTAGES SUIVANTS :

- réduire l'exposition au risque d'inondabilité des riverains
- redonner à la rivière de l'espace paysager, socle de biodiversité en restaurant la zone naturelle d'expansion de la crue
- profiter de cet aménagement pour offrir aux habitants des espaces de détente et de promenade
- restaurer les continuités piétons-cycles et les continuités écologiques

Ce projet, porté par la Ville de Villeneuve-Saint-Georges, en partenariat avec l'Agence de l'Eau Seine-Normandie et le CG94, s'inscrit dans une démarche plus globale : le « PAPI de l'Yverres » (Programme d'actions de prévention du Risque Inondation) porté par le SyAGE sur l'ensemble du Bassin Versant de l'Yverres.

Ce programme encourage une approche intégrée et partenariale de la gestion du Risque Inondation.