

CONTRAT D'INTERET NATIONAL
QUARTIER DE TRIAGE

ENTRE :

L'Etat

Le Conseil Départemental du Val-de-Marne

L'Établissement Public Territorial Grand Orly Seine Bièvre

La Commune de Villeneuve-Saint-Georges

La Commune de Choisy-le-Roi

La Commune de Valenton

En présence des partenaires suivants :

Le Conseil Régional d'Île-de-France

La Métropole du Grand Paris

SNCF-Réseau

SNCF-Mobilités

L'EPAORSA

L'ANRU

Désignés ensemble ci-après **les membres du CIN.**

Table des matières

Préambule.....	3
1. Atouts et contraintes du périmètre du secteur de Triage.....	6
1.1. Un quartier marqué par de grandes infrastructures de transports.....	6
a - le site ferroviaire à Villeneuve-Saint-Georges.....	6
b - Une accessibilité routière limitée malgré la proximité des réseaux routiers structurants.....	7
c - Le réseau électrique.....	7
1.2. Un quartier de Triage enclavé et à l'identité forte.....	7
1.3. Des emprises ferroviaires fortement artificialisées jouxtant des entités naturelles et paysagères remarquables.....	8
a - Un patrimoine naturel et paysager à valoriser.....	8
b - Un périmètre fortement exposé aux risques d'inondation.....	8
2. Le potentiel de développement du périmètre du CIN Triage.....	8
2.1. Un site propice au développement économique lié à l'activité ferroviaire.....	8
2.2. Des mutations urbaines à conforter.....	9
2.3. Des enjeux environnementaux à intégrer.....	10
3. Les ambitions du CIN.....	10
3.1. Une plate-forme de logistique urbaine d'envergure métropolitaine.....	10
3.2. Une voie de desserte pour désenclaver le site et permettre le projet.....	11
3.3. Un levier de développement et de transformation pour le Triage.....	11
a - Vers une nouvelle dynamique économique sur le site du Triage.....	11
b - Un levier vers une transformation urbaine plus large.....	11
4. Mise en œuvre et gouvernance du CIN.....	12
4.1. Comité de pilotage.....	12
4.2. Modalités de mise en œuvre.....	13

Préambule

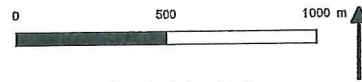
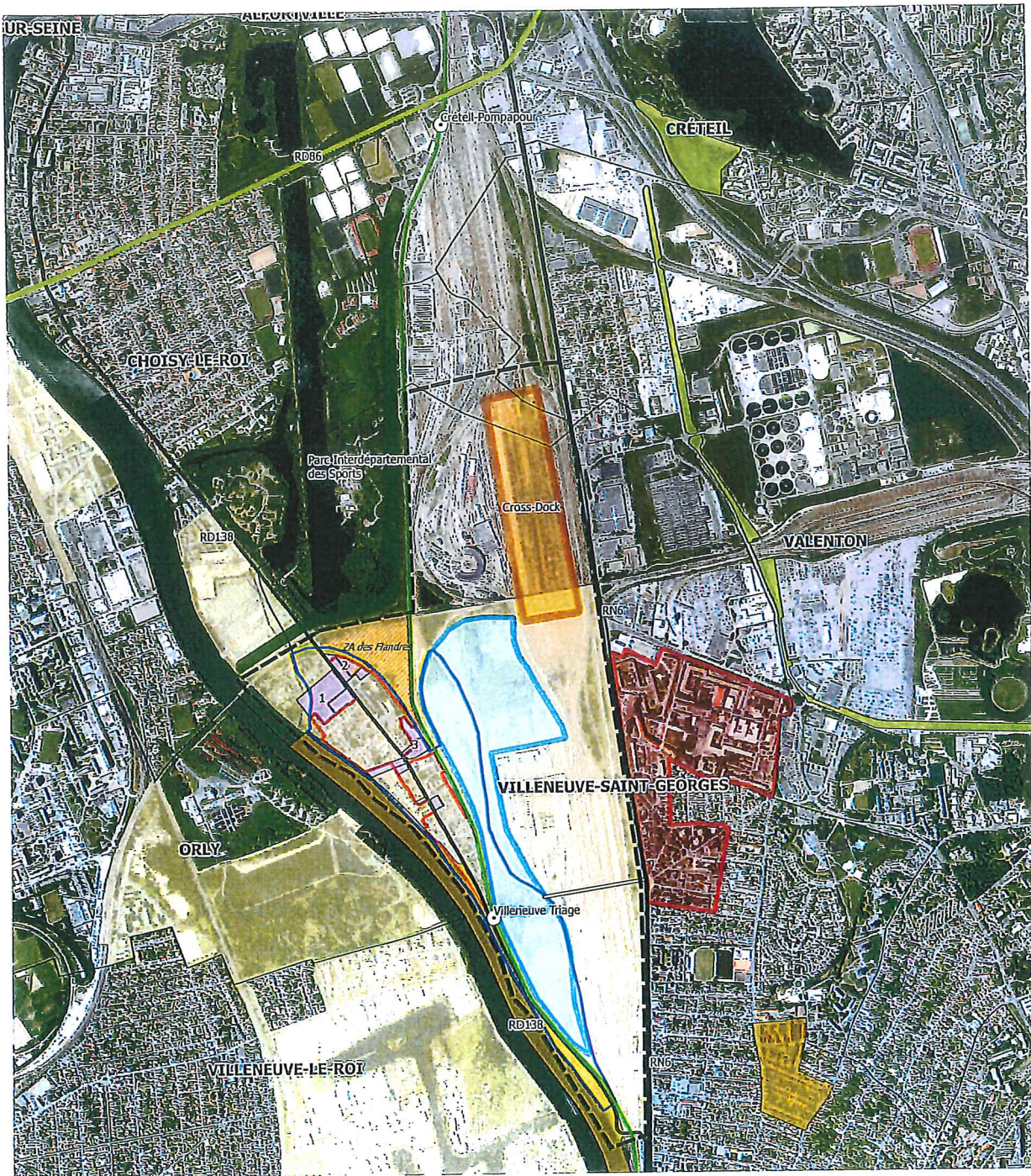
Le 15 octobre 2015, le Comité interministériel du Grand Paris (CIM) a décidé la mise au point de contrats d'intérêt national (CIN) pour faciliter la réalisation de grands projets d'aménagement et amplifier la mise en œuvre du Grand Paris. Il s'agit de répondre à la complexité de certains projets par un partenariat renforcé entre pouvoirs publics, acteurs économiques publics et acteurs économiques privés.

Un atelier sur le secteur du Triage s'est tenu, à l'initiative du préfet du Val-de-Marne le 26 juin 2015. Ce secteur, situé sur les communes de Villeneuve-Saint-Georges et Choisy-le-Roi, peut contribuer fortement à la dynamique économique et urbaine du territoire. Ainsi, le périmètre proposé pour le contrat d'intérêt national s'étend d'Est en Ouest de la RN 6 à la Seine, et du Nord au Sud de la limite Nord de Villeneuve Saint-Georges au pont de la RD 138, englobant notamment les emprises ferroviaires, et le quartier urbain de Triage. Il se situe au sein de l'Opération d'Intérêt National Orly-Rungis-Seine Amont, dont l'opérateur est l'établissement public d'aménagement Orly Rungis Seine Amont

La forte dynamique de projets engagée sur le quartier de Triage doit être confortée et constitue la base pour la définition d'une stratégie coordonnée et partagée par l'ensemble des parties prenantes et d'une articulation programmatique des opérations.

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

Périmètre du Contrat d'Intérêt National



- | | | | |
|--|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> — RER D — TVM Passerelle piétonne | <ul style="list-style-type: none"> QPV "Triage" NPNRU "Quartier Nord" Périmètre OAP "Triage" Secteur d'études d'opportunités foncières | <ul style="list-style-type: none"> Périmètres de PUP <ul style="list-style-type: none"> 1. SADEV 2. Linkcity 3. Nexity Site patrimonial remarquable (ex-AVAP) | <ul style="list-style-type: none"> Interfaces paysagères et urbaines à traiter Coulée verte "Tégéval" Périmètre du CIN Périmètre juridique OIN ORSA |
|--|--|---|--|

Réalisation : DRIEA - UD94 - SPAD
Date : 11/02/2011

1. Atouts et contraintes du périmètre du secteur de Triage

1.1. Un quartier marqué par de grandes infrastructures de transports

a - le site ferroviaire à Villeneuve-Saint-Georges

Le site ferroviaire du Triage constitue un marqueur identitaire et un atout pour le développement du quartier de Triage. Le SDRIF attribue en effet à ce site multimodal une envergure nationale, faisant partie intégrante de l'armature logistique francilienne. C'est un des sites majeurs de développement du Territoire Grand-Orly Seine Bièvre au sein de la Métropole du Grand Paris.

L'emprise ferroviaire du Triage s'étend sur près de 200 hectares et permet d'accéder sans difficultés aux radiales ferroviaires Sud-Est, Sud-Ouest et Nord. Sa connexion à la grande ceinture ferroviaire permet de rejoindre les sites ferroviaires de Rungis, de Valenton, plus grande plate-forme multimodale nationale (hormis les grands ports maritimes), et de Bonneuil-sur-Marne et, au-delà, l'ensemble des infrastructures logistiques de l'axe Seine.

Le site ferroviaire de Villeneuve Saint Georges a ainsi été identifié, dans le cadre d'une étude prospective récente sur le développement du transport ferroviaire en Île-de-France, pilotée par l'Etat (DRIEA) et le Conseil régional d'Île-de-France, comme l'un des sites franciliens présentant le plus grand potentiel de développement d'une plate-forme de transport combiné.

Longtemps resté le plus important triage de France, le site accueille de nombreuses installations et des bâtiments techniques liés à l'activité de la SNCF :

- Activités Maintenance et travaux :
 - Sur le quadrant nord-est, les faisceaux départ sud et départ nord sont utilisés par les activités en charge des travaux d'infrastructures.
 - Sur le quadrant sud-est, les faisceaux relais et réception sont utilisés par les activités URA (Unité Régionale d'Approvisionnement) et de la Circulation Ferroviaire pour la gestion des circulations détournées.
 - Sur le quadrant sud-ouest, le CREM (Centre Régional d'Entretien du Matériel) assure le stockage et la maintenance d'engins et d'outillages de l'infrastructure. Des lieux de vie hébergent les équipes en charge de la maintenance de l'infrastructure ainsi que des réserves de composants de sécurité de la voie.
- Activités SNCF Mobilités :
 - Sur le quadrant nord-ouest, le faisceau VIP (Villeneuve Prairie) accueille les activités IC et TER,
 - Le quadrant central abrite les ateliers nécessaires aux activités de maintenance et remisage des rames TN, IC et TER Bourgogne.
 - Sur le quadrant sud-ouest est implanté le Technicentre Sud Est Européen propre à l'activité TGV.
- Activités des autres EF (Entreprises Ferroviaires) :
 - Le bloc triage est utilisé par les activités fret.

Par ailleurs, le réseau Paris-Sud-Est passe par le site du Triage, en particulier, pour ce qui concerne les liaisons franciliennes, le RER D et le Transilien R. Deux gares fonctionnent à

proximité immédiate ou dans le périmètre du Triage : le pôle multimodal de Créteil Pompadour, au Nord, mis en service récemment, et la gare de Villeneuve Triage au Sud.

Cette emprise constitue cependant une rupture spatiale très forte du fait du manque de franchissement actuel des voies ferrées. En effet, seules la RD 86 au nord du site et la RD138 au sud, distantes d'environ 4 kilomètres, permettent un franchissement des voies ferrées pour tous les modes de déplacement. Par ailleurs, une passerelle piétonne reliant le reste de la ville de Villeneuve-Saint-Georges à la gare de Villeneuve-Triage, complète ce maillage.

b - Une accessibilité routière limitée malgré la proximité des réseaux routiers structurants

Même s'il est situé à proximité immédiate du réseau magistral (A86) et est desservi par le réseau routier primaire (RN 6) et secondaire (RD 86 au Nord, RD 138 à l'Est et RD 136 au Sud), le périmètre du Triage n'est pas desservi de manière satisfaisante par le réseau routier, car historiquement porteur d'activités de logistique, ne nécessitant ainsi qu'une accessibilité routière limitée.

c - Le réseau électrique

Le quartier de Triage est traversé par le réseau électrique 225kV non-stratégique de RTE reliant les postes de Chevilly-Larue et Villeneuve-Saint-Georges.

1.2. Un quartier de Triage enclavé et à l'identité forte

Situé entre les voies ferrées et la Seine, le quartier de Triage est enclavé et isolé du reste de la commune de Villeneuve-Saint-Georges. Historiquement quartier d'ouvriers et de cheminots, il constitue un « village » d'environ 1 900 habitants au sein de Villeneuve-Saint-Georges, composé d'un tissu diversifié de pavillons et de petits immeubles dont l'état général est contrasté. La Rotonde de la SNCF sur le site du Triage constitue un élément bâti remarquable à valoriser. Un périmètre de site patrimonial remarquable longe également la façade ouest de Villeneuve-Saint-Georges et les berges de Seine.

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

Inscrit dans le périmètre d'un quartier prioritaire de la politique de la ville (QPV), le quartier de Triage fait partie des quartiers identifiés par la nouvelle politique de la ville, qui présentent une population souvent fragile. Les projets conduits dans le cadre de ce CIN devront tenir compte de ces fragilités en améliorant les conditions de logement des habitants, développant l'offre aujourd'hui peu développée en termes de commerces, de services de proximité et d'équipements publics, et en permettant une certaine mixité sociale.

En outre, le quartier de Triage est exposé à un certain nombre de nuisances. Il doit par exemple composer avec les nuisances et le bruit générés par les circulations routières, en particulier des poids lourds, de la RD138 et le trafic ferroviaire du RER D et de la grande ceinture. De plus, la

pointe sud du quartier du Triage est située en ex-zone C du plan d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly (PEB) approuvé par arrêté inter-préfectoral le 21 décembre 2012.

1.3. Des emprises ferroviaires fortement artificialisées jouxtant des entités naturelles et paysagères remarquables

a - Un patrimoine naturel et paysager à valoriser

Le site présente des qualités écologiques remarquables. La Seine et ses berges jouent à la fois le rôle de réservoir de biodiversité et de corridor écologique au titre du Schéma Régional de Cohérence Écologique. Ainsi, le projet de requalification du quartier de Triage, porté par la ville de Villeneuve-Saint-Georges, prévoit la création de cheminements piétonniers autour du quartier qui constituent des continuités écologiques à conforter et poursuivre dans les relations Seine / parc interdépartemental des Sports, et à plus large échelle avec Créteil et Valenton.

En effet, le parc interdépartemental des sports de Paris-Val de Marne, situé à proximité immédiate, constitue un espace vert et de loisirs majeur dans le département et, de surcroît, un milieu ouvert et végétalisé.

Enfin, à l'Est du Triage, la Tégéval assure des continuités entre le parc de loisirs du lac de Créteil et le parc de la plage bleue à Valenton.

b - Un périmètre fortement exposé aux risques d'inondation.

Le quartier de Triage est concerné par le risque d'inondation, en raison de la proximité de la Seine. Une partie du quartier est située en zone violet foncé (zone urbaine dense en aléas forts et très forts) du plan de prévention des risques d'inondation de la Marne et de la Seine (PPRI), approuvé par arrêté préfectoral en novembre 2007. Ce document précise les types d'aménagements possibles et les dispositions constructives associées à respecter.

Le territoire Grand Orly Seine Bièvre et les communes de Villeneuve-Saint-Georges et de Choisy-le-Roi souhaitent développer, à travers leurs projets, un territoire résilient et harmonieux permettant une mixité des usages.

2. Le potentiel de développement du périmètre du CIN Triage

2.1. Un site propice au développement économique lié à l'activité ferroviaire

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

des activités de Maintenance & Travaux SNCF RESEAU liés à la régénération du réseau ferré sur la région de Paris Sud Est et le développement de sites de maintenance clés pour SNCF Mobilités afin de répondre à la demande croissante de voyageurs sur le RER D et la ligne R du Transilien. Ces projets, dont les échéances varient de quelques mois à dix ans, accroîtront significativement le niveau d'activité du site.

La rationalisation des activités portées par le groupe SNCF sur le site ferroviaire du Triage devrait permettre d'optimiser l'occupation foncière. Des emprises foncières au cœur du site ferroviaire devraient pouvoir ainsi être à terme libérées, ce qui ouvrira la possibilité d'y installer de nouvelles activités liées au fer.

2.2. Des mutations urbaines à conforter

La ville de Villeneuve-Saint-Georges a engagé un projet de requalification urbaine sur le quartier de Triage. Ce projet, pour lequel les permis de construire sont actuellement accordés, déposés ou en cours de dépôt, représente environ 800 logements (dont 40 % de logements sociaux). Le PLU de Villeneuve-Saint-Georges affiche une OAP « Triage » en cohérence avec cette programmation et ces ambitions urbaines.

Le projet prévoit la construction de :

- 86 premiers logements à construire par Linkcity (PC accordé en décembre 2016).
- 250 logements portés par la SADEV 94 sur les ex-terrains d'Européenne Food. L'opération accueillera notamment une crèche départementale à vocation intercommunale.
- 400 logements à réaliser par Nexity, notamment aux franges du stade de Triage et autour de la reconversion du supermarché dit Istanbul.
- Environ 70 logements pour lesquels l'opérateur reste encore à déterminer. Le projet inclut également la réhabilitation de la résidence des Îles 1 et la réhabilitation/reconstruction des Îles 2.

Le financement des équipements publics nécessaires au projet repose sur la signature, pour chacun des projets, d'une convention de projet urbain partenarial (PUP) avec chacun des promoteurs concernés.

Un projet de collège à vocation intercommunale est en cours de réflexion sur le territoire de Choisy-le-Roi, en limite du quartier de Triage.

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

2.3. Des enjeux environnementaux à intégrer

Les réflexions menées dans le cadre du CIN du quartier du Triage constituent une opportunité pour relever certains des défis de la transition écologique et énergétique essentielles au développement territorial métropolitain et résilient pour une fonctionnalité urbaine riche, plurielle et cohérente face aux enjeux à relever, en :

- confortant la trame verte et bleue pour tenir compte des objectifs du SRCE (ex : restauration de corridors écologiques, ...) ;
- renforçant la résilience du quartier au risque d'inondation ;
- tenant compte du réseau aérien de transport d'électricité de RTE et en envisageant les modalités de limitation voire de suppression des contraintes qui lui sont liées (par exemple, enfouissement).

3. Les ambitions du CIN

Le CIN a pour ambition de favoriser l'émergence de projets générateurs d'investissements et d'emplois sur le site du Triage, et d'accompagner sa mutation urbaine. Le secteur de Triage constitue en effet un territoire d'opportunités dont le développement harmonieux pourra accompagner et amplifier les dynamiques territoriale, métropolitaine et régionale.

3.1. Une plate-forme de logistique urbaine d'envergure métropolitaine

Le site ferroviaire présente plusieurs qualités uniques en Île-de-France : outre sa situation sur l'axe nord-sud, il est en continuité avec le terminal de transport combiné de Valenton.

L'offre de transport combiné s'adresse aujourd'hui à des chargeurs ou des commissionnaires de transport ayant un besoin de caisses complètes ; cette offre doit être complétée à destination des chargeurs possédant un besoin de volume ou de fréquence inférieure ; cette offre est également destinée aux chargeurs soucieux d'éclater les palettes à l'arrivée en vue d'une livraison directe sans repasser par un entrepôt. Elle sera complémentaire avec les plates-formes de logistique urbaine en développement dans le Grand Paris.

Les palettes destinées à la distribution urbaine seront préparées de grands centres de distribution européens (tels que Dourges – Lille, Clesud – Marseille) ou en provenance des ports où elles sont chargées dans des wagons conventionnels. Elles seront transportées par trains jusqu'à Villeneuve-Saint-Georges pour être placées au droit du bâtiment de cross-dock en projet. Ces palettes seront ensuite transportées jusqu'à leur destination par des véhicules destinés à la distribution urbaine et périurbaine.

La continuité des installations ferroviaires autorise la constitution sur le faisceau de trains mixtes combiné-conventionnel permettant un accroissement de l'offre pour chacun de ces modes, sans coûts de manœuvre disproportionnés.

Ce projet logistique nécessite la libération de 4 pinceaux de 8 voies, soit 32 voies du faisceau triage sur environ 600 mètres à terme. La mise à disposition de ces voies nécessite la modification

des activités sur le triage. Une première étude menée avec la SNCF a confirmé la possibilité de libérer 29 voies. La libération des voies supplémentaires nécessitent de revoir le contrat commercial d'une entreprise ferroviaire.

Le développement de la plate-forme cross-dock nécessitera une coordination importante entre la SNCF et le partenaire développeur qui sera choisi. Cette coordination permettra la faisabilité du projet, mais aussi l'accompagnement de la transformation du site en symbiose avec les projets de développement de la SNCF.

3.2. Une voie de desserte pour désenclaver le site et permettre le projet

Le projet économique de logistique urbaine, qui contribuera au développement du Territoire et des communes, devra se raccorder au réseau routier existant afin de desservir Paris et les communes environnantes. Ce raccordement ne sera pas possible par les accès existants (RD 138) ni par la RN6, en raison de la saturation de ces axes, particulièrement en termes de trafic poids lourds.

Ainsi, la réalisation du projet suppose la construction d'une nouvelle voie de desserte pour désenclaver le site en évitant les traversées des quartiers d'habitation.

Cette voie de desserte permettra également de faciliter le fonctionnement de la nouvelle base arrière de maintenance que la SNCF souhaite construire sur le site.

3.3. Un levier de développement et de transformation pour le Triage

a - Vers une nouvelle dynamique économique sur le site du Triage

L'arrivée d'une plate-forme cross-dock et le désenclavement du site par la construction d'une nouvelle voie de desserte peuvent constituer un effet de levier pour conforter la vocation ferroviaire du site, poursuivre la mutation ou la relocalisation d'activités économiques sur le site du Triage et favoriser la création d'emplois. Le projet s'appuiera et confortera la dynamique économique de l'actuelle ZA des Flandres ainsi que des projets de développement portés par les villes de Villeneuve-Saint-Georges, Choisy-le-Roi et de Valenton.

b - Un levier vers une transformation urbaine plus large

Un périmètre d'étude d'opportunité foncière d'une trentaine d'hectares à transformer ou revitaliser a été identifié. Ce périmètre comprend des locaux et des activités de la SNCF qui n'ont pas vocation à évoluer à court terme. Le développement d'un quartier mixte, incluant éventuellement une offre de logements, à l'est des voies ferrées du RER D devra toutefois composer avec les contraintes fortes du site et prendre en compte un certain nombre d'éléments nécessaires pour constituer un cadre de vie qualitatif:

- la préservation de la vocation principalement ferroviaire du site ; la gestion de la coexistence des activités ferroviaires et logistiques actuelles ou à venir avec le

quartier d'habitation.

- la vérification de la capacité des réseaux (assainissement, électricité, eau, etc.) à accueillir de nouveaux développements ;
- la construction de nouveaux franchissements et le désenclavement du site (renforcement des accès routiers, création/requalification d'une passerelle piétonne en lien avec la gare RER D, etc.) ;
- l'amélioration de la desserte en transports en commun ;
- la création d'une trame verte raccordant notamment la Seine et le Parc de Choisy ;
- le renforcement des polarités, notamment commerciales, et d'équipements publics adaptés (scolaires, socio-culturels, sportifs..) ;
- la création d'espaces publics qualitatifs ;
- l'ouverture vers la Seine et le traitement des espaces publics correspondants ;
- le risque d'inondation pour une meilleure résilience du secteur ;
- le traitement des sols, notamment quant à la pollution et aux explosifs (bombardements pendant la guerre).

Ce projet devra s'intégrer dans un schéma global d'aménagement du quartier de Triage, de la Seine aux voies ferrées, qui intégrera, sans les remettre en cause ni les retarder, les projets en cours, notamment la requalification du quartier de Triage, pour plus de cohérence urbaine.

L'étude urbaine conduite dans le cadre de la période protocolaire du NPNRU du Quartier Nord pourra apporter des éclairages utiles. Une attention particulière sera portée sur la définition du périmètre de cette étude, qui sera arrêté par le Comité National d'Engagement de l'ANRU.

4. Mise en œuvre et gouvernance du CIN

4.1. Comité de pilotage

Les membres du Contrat d'Intérêt National, rappelés en introduction du présent contrat, entendent coordonner leurs actions en constituant un comité de pilotage. Cette instance comprend ainsi l'État, les collectivités territoriales signataires et les partenaires du CIN.

Le secrétariat du comité de pilotage est assuré par l'unité départementale du Val-de-Marne de la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA).

Le comité de pilotage se réunira chaque fois que nécessaire pour valider les orientations proposées par les instances techniques de travail, et au minimum deux fois par an. Cette instance veillera à ce que la mise en œuvre du CIN soit cohérente dans tous ses volets. Il validera les démarches des travaux techniques et pilotera l'ensemble des démarches du projet.

Le comité de pilotage a deux missions :

- a- Il définit un projet d'aménagement viable. Pour cela :

- Il assure la mise en cohérence des études existantes ;
- Il engage de nouvelles études nécessaires à l'émergence du projet. La clé de répartition du financement des études par les différentes parties prenantes sera définie en fonction des thématiques et périmètres ;
- Il assure la transmission des éléments issus de ses travaux aux organes délibérants des membres du COPIL ;
- Il peut associer d'autres partenaires.

b- Il accompagne la mise en œuvre du projet.

4.2. Modalités de mise en oeuvre

Dans le prolongement des échanges déjà établis entre SNCF et certains opérateurs privés sur la coexistence des activités ferroviaires, et entre SNCF, l'EPA ORSA et Grand Paris Aménagement sur les questions foncières, mais compte-tenu également des enjeux liés au développement économique et résidentiel du secteur, des ateliers, pilotés selon les thématiques par les différents partenaires du contrat, seront mis en place pour traiter des volets aussi bien urbain, ferroviaire qu'économique et de desserte (cf. annexe 1). D'autres ateliers pourront être mis en œuvre en fonction des décisions du comité de pilotage du CIN.

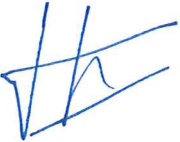
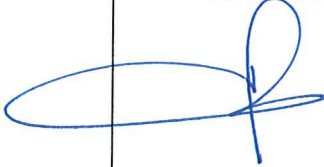
Un schéma d'aménagement global sera défini suite aux ateliers thématiques et des études réalisées. Ce schéma devra également préciser l'économie générale du projet. Eu égard aux différents volets présentés dans le présent contrat, dont les échéances et calendrier diffèrent, la mise en œuvre du schéma global suppose d'établir un phasage opérationnel.

Fait le 31 JAN. 2019

A. Créteil

<p>L'Etat</p> 	<p>Le Conseil départemental du Val- de-Marne</p> 	<p>L'Etablissement Public Territorial Grand Orly Seine Bièvre</p> 
<p>La ville de Choisy-le- Roi</p> 	<p>La ville de Valenton</p> 	<p>La ville de Villeneuve- Saint-Georges</p> 

En présence des partenaires

<p>SNCF-Réseau</p> 	<p>SNCF-mobilités</p> 	<p>EPA ORSA</p> 
--	---	--

L'ANRU	Le Conseil régional d'Île-de- France	La Métropo le du Grand Paris
---------------	---	---

Grand Paris Aménagement

Annexe 1 : ateliers thématiques

Les ateliers sont organisés par thématiques. Le comité de pilotage pourra confier l'animation des ateliers à un partenaire du CIN.

Atelier 1 (17 octobre 2017 – animation par l'EPAORSA) : desserte et désenclavement du secteur de Triage

- partage des études déjà conduites
- objectifs et enjeux de la desserte du secteur
- modalités de poursuite de la réflexion

Atelier 2 (1^{er} décembre 2017 – animation par la DRIEA-UDEA94) : développement logistique rail-routes

- valorisation des emprises SNCF disponibles pour accueillir une activité liée au ferroviaire
- modalités de poursuite de la réflexion et du portage d'un projet éventuel

Atelier 3 (1^{er} trimestre 2018 – animation par la ville de Villeneuve-Saint-Georges) : projet urbain

- partage des projets engagés ou envisagés
- articulation projets urbains et projets de développement économique
- modalités de poursuite de la réflexion pour la cohérence urbaine du secteur

Atelier 4 (1^{er} trimestre 2018 – animation par l'EPT Grand Orly Seine Bièvre) : développement économique

- point sur le foncier SNCF au sud du secteur de Triage
- partage des enjeux sur le développement économique du secteur, en lien avec l'existant
- modalités de poursuite de la réflexion pour un développement économique cohérent du secteur