

Contrat d'Intérêt National

Ardoines

9 Mars 2017

Sommaire

Sommaire	2
Préambule	3
1. Objectifs stratégiques du Contrat d'Intérêt National des Ardoines	4
A. Restructuration et développement des infrastructures de transport	4
B. Développement économique.....	4
C. Logement.....	5
D. Développement Durable	5
2. Gouvernance du Contrat d'Intérêt National des Ardoines.....	6
3. Engagements opérationnels et financiers	6
A. La ZAC Gare Ardoines	6
B. La ZAC Seine Gare Vitry.....	8
C. Dépôt pétrolier des Ardoines	10
4. Calendrier prévisionnel d'engagement	10
5. Modalité de versement de l'accompagnement financier	11
ANNEXES	13

Préambule

À Vitry-sur-Seine se conduit l'une des plus importantes opérations d'aménagement en France sur un site stratégique de la métropole parisienne. Avec la mise en œuvre de deux ZAC et les transformations entreprises par les grands acteurs industriels des Ardoines, une nouvelle centralité métropolitaine se dessine sur la rive gauche de la Seine.

Les Ardoines constituent la principale zone d'activités (400 entreprises, 9 000 emplois) de la ville de Vitry-sur-Seine, commune de 90 000 habitants située à 3 kilomètres de Paris, et s'étendent sur un quart du territoire communal, soit environ 300 hectares entre les voies ferrées du RER C et le méandre de la Seine.

Ce territoire, situé au sein de la Métropole du Grand Paris et du Territoire Grand-Orly Seine Bièvre, fait l'objet d'une grande opération d'urbanisme dans le cadre de l'Opération d'intérêt national Orly Rungis – Seine Amont. La transformation du territoire a été enclenchée par l'EPA ORSA par la création des ZAC Seine-Gare-Vitry et Gare Ardoines, respectivement d'une surface d'environ 37 et 49 hectares, en Juin 2012.

Ce territoire, actuellement desservi par le RER C et l'échangeur de l'A86, accueillera à horizon 2022 une gare du Grand Paris Express de la ligne 15 Sud, le bus en site propre à haut niveau de service TZen 5 et un nouveau franchissement des voies ferrées. Le développement des infrastructures de transport accompagnera celui du projet urbain des Ardoines dont l'objectif est de construire un quartier vitriot au sein du Grand Paris et de porter une programmation ambitieuse, partagée, mixte et dense, à dominante économique.

Cette ambition se caractérise par le développement d'immobiliers mixtes, denses et innovants, par la réalisation d'équipements, de commerces et d'aménités assurant la qualité de vie du quartier et de la ville existante, et par la création d'espaces publics d'ampleur, supports de la nature en ville et innovant en matière de gestion du risque inondation. L'opération d'aménagement développe un faisceau de modalités innovantes pour la mise en œuvre des ambitions fortes portées par le projet urbain.

À travers le présent contrat d'intérêt national (CIN) des Ardoines, l'Etat, la Métropole du Grand Paris, le Département du Val-de-Marne, l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine-Bièvre, la Ville de Vitry-sur-Seine, ainsi que l'Etablissement Public d'Aménagement Orly Rungis – Seine Amont, en partenariat avec la Région Île-de-France, la Société du Grand Paris, l'Etablissement Public Foncier d'Île-de-France et la Société Nationale des Chemins de Fer Français affirment leurs ambitions communes pour le développement d'une nouvelle centralité métropolitaine au sein du territoire stratégique des Ardoines, et concluent un pacte garantissant sa mise en œuvre opérationnelle.

Le Contrat d'Intérêt National des Ardoines s'appuie en particulier sur les orientations partagées entre l'Etat et les collectivités territoriales dans le cadre du Contrat de Développement Territorial (CDT) des Grandes Ardoines. Sur cette base, il définit les objectifs stratégiques partagés que les partenaires s'engagent à atteindre conjointement, détermine les actions prioritaires à mener en vue de l'enclenchement opérationnel des projets urbains et précise les modalités de gouvernance et d'accompagnement financier.

1. Objectifs stratégiques du Contrat d'Intérêt National des Ardoines

Le cadre partenarial entre l'État et les collectivités pour la mise en œuvre du projet d'intérêt national des Ardoines est défini par le Protocole de novembre 2007, le Projet Stratégique Directeur d'avril 2009, le Plan Guide des Ardoines de novembre 2009, la création en juin 2012 des ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines et leurs modifications respectives en janvier 2016 et 24 février 2017, le Contrat de Développement Territorial de Décembre 2013, et les plans de référence des ZAC Seine Gare Vitry et Gare Ardoines validés respectivement en décembre 2014 et octobre 2016.

A. Restructuration et développement des infrastructures de transport

La création de transports structurants est nécessaire au développement des Ardoines et à l'émergence du projet urbain afin de renforcer la mobilité à l'intérieur du territoire et son intégration à la Métropole du Grand Paris.

Les acteurs du présent Contrat d'Intérêt National partagent cette ambition à travers la mise en œuvre de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express, du bus en site propre à haut niveau de service TZen 5 et d'un nouveau franchissement des voies ferrées, ainsi que par le renforcement de la desserte en RER C (8 trains par heure à horizon 2022) et la restructuration du réseau de bus. Cette restructuration et ce développement des infrastructures de transport régionales et locales autour du futur pôle intermodal des Ardoines offriront un renforcement des liaisons nord-sud et la création d'axes est-ouest nécessaires à l'intégration du projet urbain au sein du tissu urbain existant.

Cet objectif stratégique devra être réalisé selon le calendrier suivant :

- livraison du franchissement des voies ferrées : fin 2020 ;
- mise en service du TZen 5 : horizon 2022 ;
- mise en service de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express : horizon 2022 ;
- renforcement de la desserte du RER C : horizon 2022 ;
- restructuration du réseau de bus : horizon 2022.

L'ensemble de ces infrastructures devront permettre l'émergence d'un pôle multimodal métropolitain à la gare des Ardoines en 2022.

B. Développement économique

Le secteur est occupé par des très grandes entreprises (Sanofi, Air Liquide, EDF, SNCF, Leclerc, etc.) ainsi que des entreprises du BTP, du commerce de gros (STEF, St Gobain, SMAC, etc.) et de l'artisanat. Ce tissu économique productif connaît des évolutions avec notamment la réorganisation et le compactage des fonctions de services métropolitains (centrale EDF, emprises ferroviaires SNCF...) et la modernisation des outils productifs privés (Biolaunch de Sanofi, Centre de Technologie Cryogénique d'Air liquide, etc.).

Les acteurs du présent CIN affirment que la mutation de ce tissu actif et productif doit assurer le maintien et le développement de l'activité économique au sein d'une ville mixte, dense et équilibrée. L'ambition vise à conforter le nombre d'emplois et d'entreprises tout en assurant les moyens et formes de cohabitation avec les nouvelles fonctions urbaines et résidentielles.

Ce développement économique se réalisera à travers le maintien d'activités existantes, la création d'immobiliers productifs mixtes et denses innovants et l'émergence d'une nouvelle centralité tertiaire au droit du hub de transports métropolitain. Le projet urbain

accompagnera la mutation des grandes emprises industrielles présentes aux Ardoines et développera préférentiellement les activités et opportunités stratégiques et d'excellence ancrées dans le territoire, comme la filière Santé & Co, les services innovants aux entreprises ou les services numériques urbains.

Ce développement économique vise la création d'environ 3 500 emplois sur la ZAC Seine Gare Vitry et d'environ 17 500 emplois sur la ZAC Gare Ardoines, et de tendre vers le rééquilibrage du taux d'emploi à l'échelle de la Ville de Vitry-sur-Seine.

C. Logement

Les Ardoines constituent un territoire stratégique à l'échelle métropolitaine pour la création de logements. En effet, les réserves foncières mobilisables, la situation géographique au sein de la Métropole du Grand Paris, la proximité de transports structurants et l'existence d'un bassin d'emplois actif offrent au territoire des opportunités de développement fortes. Les acteurs du présent Contrat d'Intérêt National partagent l'ambition d'un développement équilibré de l'habitat, au sein d'une ville mixte et dense.

Cependant, le développement d'une offre de logement au sein d'un tissu urbain économique et industriel implique la création significative d'espaces publics et d'équipements publics locaux.

De plus, le territoire des Ardoines étant situé au sein d'une zone inondable, l'émergence d'une programmation dense suppose une prise en compte fine des dispositions issues du PPRI, à travers la création d'une armature urbaine facilitant la gestion du risque inondation, connectée aux coteaux de la ville existante et facilitant la gestion de crise.

Enfin, l'apport de populations nouvelles dans la continuité de la ville existante doit s'accompagner des services, publics et privés, nécessaires à la vie urbaine.

Ce développement, qui prévoit la création d'environ 4 400 logements sur la ZAC Seine Gare Vitry et d'environ 3 700 logements sur la ZAC gare Ardoines, nécessitera la réalisation d'équipements et d'aménités assurant la qualité de vie du quartier et de la ville existante, ainsi que la création d'espaces publics, supports de la nature en ville et innovants en matière de gestion du risque inondation.

D. Développement Durable

Le projet urbain, situé au sein du lit majeur de la Seine et au cœur d'un territoire industriel, vise une excellence environnementale à travers les thèmes suivants :

- la gestion fine du risque inondation ;
- le développement de la nature en Ville ;
- un quartier sain et confortable maîtrisant nuisances et risques environnementaux ;
- un quartier sobre, performant sur le plan énergétique ;
- un quartier gérant l'eau de manière exemplaire ;
- un quartier préservant les ressources naturelles ;
- un quartier exemplaire sur le plan de l'éco-mobilité.

2. Gouvernance du Contrat d'Intérêt National des Ardennes

Le Contrat d'Intérêt National sera piloté à travers une gouvernance partenariale regroupant l'ensemble des acteurs et en coordination avec le Conseil d'Administration de l'EPA ORSA.

Un Comité de Pilotage réunira annuellement les signataires afin de contrôler le respect des objectifs stratégiques, des engagements opérationnels et l'avancement des différents secteurs de projet. Le Comité de Pilotage, sur la base des propositions du Comité Technique et en coordination avec les décisions du Conseil d'Administration de l'EPA ORSA, se prononcera sur les ajustements, si nécessaire, de l'accompagnement financier.

Le cas échéant les engagements pris par les collectivités, l'EPT, et l'EPA ORSA au titre du présent contrat seront entérinés par leurs organes délibérants respectifs.

3. Engagements opérationnels et financiers

A. La ZAC Gare Ardennes

La ZAC Gare Ardennes (49 hectares) approuvée le 12 juin 2012 et modifiée le 24 février 2017, prévoit un programme de 660 000 m² SDP, soit 3 700 logements et 17 500 emplois environ. L'objectif est d'assurer la mise en œuvre opérationnelle de la ZAC Gare Ardennes en cohérence avec le calendrier des nouvelles infrastructures de transports. L'ensemble de ces actions doivent aboutir à la validation du dossier de réalisation de la ZAC Gare Ardennes au premier trimestre 2017 au plus tard.

L'avancement des études, de la programmation, des procédures administratives et de la maîtrise foncière autorise l'enclenchement de la mise en œuvre opérationnelle de cette opération d'aménagement. Les engagements du présent CIN permettent la validation des programmes d'équipements publics et des dossiers de réalisation pour la mise en œuvre de l'opération.

Afin d'initier la mise en œuvre opérationnelle des objectifs stratégiques, les acteurs du présent Contrat d'Intérêt National s'engagent à travers un pacte financier sur des actions spécifiques.

Infrastructures

L'arrivée de nouveaux réseaux de transports – ligne 15 du Grand Paris Express, TZen 5 et pôle bus – implique une restructuration des infrastructures primaires situées au droit de la ZAC Gare Ardennes : franchissement des voies ferrées, élargissement et rehaussement des rues Léon Geffroy et du Bel Air, création de voiries pour le pôle bus et d'un parking public de rabattement en ouvrage.

Ces infrastructures dépassent l'échelle de la ZAC et représentent un tiers des dépenses projetées, conduisant à un déséquilibre du bilan et de la trésorerie de l'opération malgré un programme de construction dense.

Aussi, une participation financière des acteurs du présent Contrat d'Intérêt National est nécessaire, à travers un financement complémentaire, un apport en trésorerie et une facilitation d'emprunt.

Engagements du CIN

- Participation financière des acteurs du présent Contrat d'Intérêt National pour assurer l'équilibre de la ZAC, devant intervenir avant 2023 au plus tard et répartie comme suit :
 - o 6,8M€ pour l'Etat au titre du programme 135 du Contrat de Plan Etat Région (CPER) 2015-2020, correspondant à 50% du reste à financer de la ZAC ;
 - o 4,4M€ pour le Département du Val-de-Marne, valant contribution au déficit d'aménagement de la ZAC (infrastructures primaires) ;
 - o 2,4M€ pour la Ville de Vitry-sur-Seine, valant contribution au déficit d'aménagement de la ZAC (ouvrages locaux).
 - Octroi d'une subvention de 3,2 M€ par l'Etat au titre du Fond de Soutien à l'Investissement Local (FSIL), pour contribuer au financement de l'extension de l'école Blaise Pascal ;
 - Recherche d'un préfinancement par la SGP de 10M€ des travaux de rehaussement de la rue Léon Geffroy ;
 - Validation du principe d'un emprunt par l'EPA ORSA en 2017 d'un montant de 9M€ pour conforter l'engagement opérationnel.
-

Il sera par ailleurs nécessaire d'assurer un emprunt complémentaire de 10M€ à partir de 2022 et remboursé en 2026.

Foncier

L'opération est située au sein d'un tissu industriel existant dont le foncier possède une forte valeur vénale et nécessite une lourde remise en état préalable. Dans le cadre de la première phase de l'opération d'aménagement, la mise en place d'un échelonnement du paiement du foncier sous maîtrise publique est nécessaire afin d'assurer le financement en trésorerie de l'opération. De plus, une optimisation du prix des fonciers publics industriels est nécessaire afin de compenser l'investissement de libération, de remise en état et de viabilisation du foncier.

Engagements du CIN

- Cession du foncier sous maîtrise publique nécessaire à la première phase de l'opération d'aménagement selon le découpage parcellaire du projet ;
 - Recherche d'une optimisation du prix des fonciers publics industriels, notamment ferroviaires, à la réalité économique des opérations.
-

Tableau de synthèse

Objet	Maître d'ouvrage	Coûts M€ HT	Financement actuel			Financement CIN		Commentaires
			Par le MOA	Sub.	Reste à financer	Répartition financement	Sub./Part. au déficit	
ZAC Gare Ardennes (Sud) totalité de la ZAC								
Dillon ZAC								
ZAC Gare Ardennes	EPA ORSA	299,6	229	57	13,6	<ul style="list-style-type: none"> • 6,8 Etat • 6,8 Collectivités: 4,4 CD 94 et 2,4 Ville de Vitry-sur-Seine 	70,6	L'Etat participe à 50% du déficit Les collectivités participent à 50% du déficit au prorata des ouvrages à financer
Equipements - hors bilan ZAC								
Extension groupe scolaire 11 cl	Ville	12,5	9,9	0	3,2	• 3,2 Etat (FSIL)	3,2	L'Etat porte 26% de l'école phase 1

B. La ZAC Seine Gare Vitry

Le dossier de création de la ZAC Seine Gare Vitry (37 hectares), modifié le 28 Janvier 2016, prévoit un programme de 435 000 m² SDP, soit 4 400 logements et 3 500 emplois environ. Ce développement urbain s'accompagne de la réalisation des infrastructures nouvelles et équipements publics nécessaires à la constitution d'un quartier de ville qualitatif et dans la continuité urbaine de la ville existante.

En anticipation de la validation du dossier de réalisation de la ZAC, le CD94 et la ville de Vitry-sur-Seine se mobilisent afin d'assurer la réalisation d'un collège devant ouvrir en septembre 2019. La réalisation de cet équipement s'accompagne d'une première pièce urbaine dite « îlot collège » engageant la mutation résidentielle avec environ 250 à 300 logements et d'un groupe scolaire accompagnant la livraison des logements.

L'objectif est d'assurer la mise en œuvre opérationnelle de la ZAC Seine Gare Vitry afin d'accompagner la livraison du collège en garantissant :

- la cohérence d'ensemble du projet d'aménagement et la coordination urbaine ;
- la réalisation des espaces publics attenants (parvis et desserte immédiate) et en sécurisant les accès et cheminements ;
- la réalisation d'un premier quartier dont la masse critique doit être apte à créer les conditions d'un environnement urbain qualitatif et animé.

Cette première phase opérationnelle correspond à l'engagement de la partie nord du secteur "Gare", dont 60% appartiennent à la SNCF, 16% à l'EPFIF et la Ville et 24% restent à acquérir auprès de propriétaires privés et au secteur "Seine Cavell", dont la maîtrise foncière est assurée par la puissance publique (EPA ORSA, EPFIF, Ville, Département) à plus de 80%.

Le besoin de financement de cette première phase opérationnelle est évalué à 35 M€ et sera à réajuster suivant le programme des équipements publics stabilisé lors de la validation du dossier de création de la ZAC Seine Gare Vitry. L'ensemble de ces actions doivent aboutir à la validation du dossier de réalisation courant 2017.

Afin d'initier la mise en œuvre opérationnelle des objectifs stratégiques, les acteurs du présent Contrat d'Intérêt National s'engagent à travers un pacte financier sur des actions spécifiques.

Infrastructures et mise en état des sols

Le périmètre de la ZAC intègre un certain nombre d'infrastructures primaires structurantes (voirie support du T-Zen 5, voies départementales, parc des berges, ouvrage de franchissement piéton des voies ferrées, etc.) et d'espaces publics dont l'usage dépassera les futurs habitants et employés de la ZAC (voies ou square situés en bordure de ZAC, cours de la gare, etc.). De plus, le renouvellement urbain de cette zone d'activités vieillissante nécessite la création des espaces publics, réseaux et espaces verts adaptés à un développement urbain mixte et résidentiel.

Engagements du CIN

- Participation financière des acteurs du présent Contrat d'Intérêt National à la première phase opérationnelle de la ZAC, devant intervenir avant 2023 et répartie comme suit :
 - o 13,7M€ pour l'Etat au titre du programme 135, dont 7,2 M€ du CPER 2015-2020 et 6,5 M€ après 2020, pour contribuer à combler le reste à financer de la première phase opérationnelle de la ZAC ;
 - o 21,3M€ pour les Collectivités Territoriales, pour contribuer à combler le reste à financer de la première phase opérationnelle de la ZAC, se décomposant comme suit :
 - 12,5M€ pour la Ville de Vitry, correspondant aux espaces publics communaux
 - 8.8M€ pour le Département du Val-de-Marne, correspondant aux espaces publics départementaux (environ 4 M€) et aux voiries support du Tzen 5 (environ 4.8 M€)
 - Octroi d'une subvention de 6,8M€ par l'Etat au titre du FSIL pour contribuer au financement du groupe scolaire n°1
-

Foncier

Le déficit de la ZAC est fortement imputable aux caractéristiques du foncier cher, occupé, pollué et sous-équipé malgré un projet optimisé.

Engagements du CIN

- Recherche d'une optimisation du paiement du prix du foncier sous maîtrise publique nécessaire à la première phase de l'opération d'aménagement par un échelonnement jusqu'à 5 ans
 - Recherche d'une optimisation du prix des fonciers publics industriels, notamment ferroviaires, liée à la réalité économique des opérations
-

Trésorerie

Afin de conforter l'engagement opérationnel de la ZAC et de maîtriser les frais financiers, une capacité d'emprunt de l'ordre de 28M€ sera nécessaire pour la 1^{ère} phase opérationnelle, selon le calendrier prévisionnel suivant :

- 14M€ en 2020
- 14M€ en 2022

Tableau de synthèse

Objet	Maître d'ouvrage	Coût M€ HT	Financement actuel			Financement CIN		Commentaires
			Parte MOA	Sub.	Reste à financer	Répartition financement	Sub./Part. au déficit	
ZAC Seine Gare Vitry - 1^{ère} phase								
Bilan ZAC								
ZAC Seine Gare Vitry	EPA ORSA	95	50	10	35	<ul style="list-style-type: none"> • 13,7 Etat • 21,3 Collectivités ; 12,5 Ville de Vitry-sur-Seine, 8,8 CD 94 	45	L'Etat participe à 40% du déficit. Les collectivités participent à 60% du déficit au prorata des ouvrages à financer
Equipements - hors bilan ZAC								
Groupes scolaires (19 cl)	Villé	15,8	9	0	6,8	• 6,8 Etat (FSIL)	6,8	L'Etat porte 43% de l'école phase 1

C. Dépôt pétrolier des Ardoines

Le développement d'un pôle métropolitain autour de la gare des Ardoines est soumis à un risque industriel en raison de la présence du dépôt pétrolier, installation classée Seveso II seuil haut. L'attractivité de l'adresse tertiaire métropolitaine visée par le projet n'atteindra sa pleine maturité qu'après la fermeture du dépôt.

La réalisation de cet objectif stratégique passe par la mise en place d'un montage foncier et financier pour assurer la fermeture du dépôt pétrolier avant 2022 et l'engagement d'une démarche opérationnelle sur la partie centrale des Ardoines.

Engagements du CIN

- L'EPPFIF est mandaté pour réaliser des expertises et études en vue de la fermeture du dépôt pétrolier, à l'échéance 2022
- L'EPA poursuivra parallèlement les études en faveur de la mutabilité de ce secteur

4. Calendrier prévisionnel d'engagement

La prise en charge des engagements sera réalisée selon un calendrier prévisionnel détaillé en annexe.

L'ajustement de l'accompagnement financier et du calendrier prévisionnel d'engagement pourra être décidé annuellement par le Comité de Pilotage, notamment en cas de nouvelle subvention apportée par un partenaire, non prévue au titre du présent CIN - laquelle viendrait en diminution des participations des collectivités territoriales - ou bien en cas de modification substantielle de l'économie des projets due à des facteurs externes aux partenaires. L'ensemble des signataires s'engage à rechercher la mobilisation des dispositifs financiers actuels et à venir afin de pouvoir optimiser la répartition des participations respectives.

5. Modalité de versement de l'accompagnement financier

Le montant forfaitaire de l'accompagnement financier sera versé annuellement par les partenaires selon les calendriers prévisionnels d'engagement (annexe 1 et 2).
Les montants indiqués aux calendriers prévisionnels d'engagement seront payés au plus tard le 31 Décembre de l'année correspondante.

Ce versement sera réalisé sur la base de demandes d'acomptes. Ces acomptes seront accompagnés d'un bilan prévisionnel à fin d'affaire.

À la demande des partenaires, les maîtres d'ouvrage devront fournir l'ensemble des pièces et factures justificatives.

Les conditions précises de versement des subventions par les partenaires du présent CIN seront détaillées dans le cadre de conventions financières ad-hoc, sur la base des montants et échéanciers arrêtés dans le présent contrat.

ANNEXES

Annexe 1 : Calendrier prévisionnel d'engagement des financements du CIN pour la ZAC
Gare Ardennes

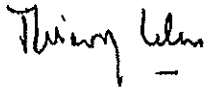


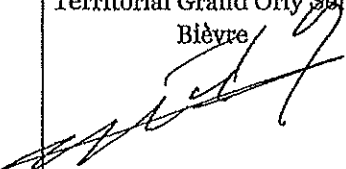
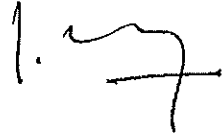
Annexe 2 : Calendrier prévisionnel d'engagement des financements du CIN pour la ZAC
Seine Gare Vitry

Fait à Vitry-sur-Seine

Le 9 mars 2017

En présence de Madame Emmanuelle COSSE
Ministre du logement et de l'habitat durable



<p>Pour l'État</p> 	<p>Pour le Conseil départemental du Val-de- Marne</p> 	<p>Pour la Métropole du Grand Paris</p> 
<p>Pour l'Établissement Public Territorial Grand Orly Seine Bièvre</p> 	<p>Pour la ville de Vitry-sur- Seine</p> 	<p>Pour l'EPA ORSA</p> 