

**EUROPAN 15 – CHAMPIGNY-SUR-MARNE**  
**Report on the site visit and exchanges with the European teams**  
**Tuesday, 2 April 2019**

---

**Taking part in the meeting were:**

Mr. Christian FAUTRÉ, Mayor of Champigny-sur-Marne  
Mr. Patrick LE GUILLOU, Deputy Mayor (Economic Development, Employment, Artisan and Trade)  
Mr. David LECLERC, city of Champigny, Department Head for Economy, Employment and Territorial Development  
Mr. Romeo ALBERTONI, city of Champigny, VDO project manager  
Mr. Vincent JOSSO, Urban planner, city of Champigny assistant project management  
Mr. Vincent CHAUVET, EPAMARNE, financial engineering and programming project manager  
Ms. Hanadi GARABLI, EPAMARNE, urban projects manager  
Ms. Isabelle MOULIN, EUROPAN France, National Secretary, Programme Director  
Ms. Octavie STEU, EUROPAN France, Project manager  
Mr. Emmanuel REDOUTEY, architect, urban planner, site expert for EUROPAN France

Number of participants : 30

**RECEPTION OF EUROPAN TEAMS**

---

Mr. Christian FAUTRÉ welcomed the EUROPAN teams and enumerated several major issues for the city of Champigny:

- the importance of public transport for the city's development and the need to establish an efficient public transport network in a territory still largely dependent on the car,
- the city's desire to unite the theme of productive cities with ecological transition on a site that raises strong environmental, landscape and urban issues,
- the need to develop local activities and jobs in a city where the majority of the inhabitants have long commutes to work,
- the importance of the partnership between the city of Champigny and EPAMARNE, co-financer of the EUROPAN competition.

After the visit, Mr. Patrick LE GUILLOU presented his vision of the project:

- The city has nature areas, particularly along the banks of the Marne and in several parks. It must be remembered that this site is the fruit of a fight to stop the construction of a highway. Its development has long been seen as a solution to the major problem of lack of local jobs and is linked to the public transport axes. These infrastructures need to be successfully integrated and a network of greenways created. The city is eagerly awaiting new ideas dealing with these issues.

**SITE PRESENTATION**

---

Mr. Vincent JOSSO is founder of the agency *Le sens de la ville* and assistant project manager for city of Champigny. He presented the site and several thoughts on development of the VDO land along five transversal themes: history and site identity, major and minor landscapes, a Grand Paris project, employment and economic diversity, urban seams and connecting neighbourhoods (presentation documentation in appendix).

Things to remember:

- the history of Portuguese immigration is present on the VDO site on a territory long-reserved for the construction of a outer Parisian ring road.
- the landscape is structuring: distant views are to be had from the plateau; the abandoned lands have generate informal practices and local uses.

- the site is bordered north to south by several Grand Paris projects (Grand Paris Express infrastructures), several of which are already under construction: Marne Europe (included in the "Inventons la Métropole du Grand Paris" consultation with a predominantly tertiary metropolitan programme) and Simonettes (a mixed programme integrating production, particularly by regrouping the Compagnons du Tour de France)
- site development seeks an equilibrium in housing and activity, with a view towards mixed diversity as opposed to zones. Commercial interests centre on affordable premises for small and medium-sized production and artisanal activities.
- the urban planning goal is to reduce the east-west division in the city, connecting insular neighbourhoods and reinforcing existing or potential centres (particularly the Plateau Park).

## SITE VISIT

---

### Visit on foot.

#### *1st Stop: "the field"*

The previous urban renewal program (2005-2014) focused on the centre of the Mordacs neighbourhood. The Plateau estate next to the VDO site has not yet been renovated. There is a residentialization proposal for the ground floor but the relationship to the future boulevard has not yet been defined. The abandoned lands are often used (soccer field, barbecues, etc.). Mordacs inhabitants regularly cross the site to go to sports facilities on the other side.

#### *2nd Stop: Grands Godets*

With 800 workers, this business park has traffic and parking problems (roads too small and not adapted to lorries). The road network needs to be completely redesigned, a new east-west access to the future RD10 established and parking reorganized. Some companies would like to reorient or relocate to front onto the new boulevard. Discussions need to be established with the present businesses.

#### *3rd Stop: Charles Solignat Stadium*

The stadium is used a lot. The city points out conflicts with the single-family home neighbourhood south of the stadium as well as problems of safety and traffic (cars, trucks and especially emergency vehicles from the fire station south of Dunkirk street).

#### *4th Stop: Plateau Park and garden plots*

The park offers excellent vistas. A maintenance and storage site (SMR) for the Grand Paris Express occupies part of the park. Unofficial garden plots on the abandoned lands are reached via the park. People go to their gardens mainly on weekends. These backfilled lands are particularly polluted (underground and surface waste). The site will be directly impacted by the extension of the RD10. The city and EPAMARNE wish to consider reconstruction of garden spaces as part of the overall project.

### Visit by bus.

- SMR maintenance and storage site: the largest roof garden to date is planned to cover the site.
- Nations and Luats business parks (ZA): Nations business park is the most recent (1995). Luats business park is a diversity of retail, wholesale and small industry. The Leclerc hypermarket is the only supermarket chain in the area and is very popular. The Leclerc group plans to reorient the supermarket to face the boulevard.
- Crossing the Mordacs neighbourhood: at the heart of neighbourhood are a couple of public facilities and a local shopping centre.
- On the border with Chennevières-sur-Marne: EPAMARNE has programmed housing with some active, commercial spaces on the ground floors that will define the entrance to the city south of the EUROPAN site.

## QUESTIONS / ANSWERS

---

### **How can the differences between the garden plots of the northern area and the abandoned southern part of the VDO lands be explained?**

It lies in the history of the site. The northern area corresponds to the southern limit of the old shantytowns.

### **Could the southern part be less polluted?**

Analyses indicate the whole site suffers from backfill pollution. However, the northern part has more significant underground and surface pollution.

**What do you mean by "preserving the ecological corridor"? How should this issue be understood in the project?**

This is precisely the question being put to the teams: how to include this environmental issue in urban planning? It must be remembered that the abandoned site is a result of an historical development and not pre-existing nature. The ecological corridor is an inter-communal and regional concept that is already included in other planning documents (SDRIF, SRCE). The issue is to maintain in the development natural continuities that take biodiversity into account (some protected species have been identified in a flora and fauna study underway). A network of public spaces is vital, especially to maintain links and an east-west continuum.

**The documentation indicates that studies have been initiated for the creation of a ZAC (joint development zone). How is this connected to EUROPAN and to the results of the competition?**

The goal is to have a tool to anticipate future stages, allow land acquisitions and avoid private initiatives. Preliminary studies at the ZAC do not provide a precise framework at this stage. They need to be carried out so that this tool is in place at the time of competition results. Follow-up will depend on team proposals. That might be in the form of specific projects for the development of the first city blocks or requalification along the edge of the site. The city and EPAMARNE underline their moral commitment to the follow-up work. As such, teams can choose to make specific, local proposals without treating the entire site: a master urban plan is not necessarily required. EUROPAN is a competition of ideas that initiate project processes.

**How does one explain that the majority of employees do not live in Champigny and that at the same time inhabitants can't find employment in the city?**

There is a gap between local skills and the jobs available. A certain number of inhabitants are far from employable due to lack of training or sometimes language incompetency. This is one of the city's major concerns and a reason why the VDO site is intended for small and medium-sized production or artisanal activities that correspond to so-called unskilled jobs or that lead to social integration.

**Is the scale of the boulevard definitive? Does it need to be so wide?**

The development of the RD10 and the ALTIVAL is a Departmental Council project. Neither the city nor EPAMARNE have a say in the project. Preparations are already very advanced. The right-of-ways and the width will not be modified.

**Will the new boulevard generate an increase in traffic, especially lorry traffic?**

Yes, the boulevard will have some heavy truck traffic. This will however reduce traffic on other urban roads such as Avenue de la République.

**Have dialogues or partnerships with private actors or companies been initiated?**

Some companies have joined together in a business group and are questioning two aspects of the project: (1) potential impact on their businesses, i.e. access and circulation during construction, (2) possibilities for projects, developments or extensions, especially for businesses along the outer edge of the site. Businesses will be key players in the overall project. EUROPAN projects are expected to include ideas and processes that involve them in the process. These could be, for instance, "business real estate itineraries" that encourage relocation, taking into account timeframe differences of 5 or 10 years for project development while companies deal with 2-year timeframes. Companies need to be proposed project processes that encourages without constraining.

**What types of housing do you envisage?**

A capacity study carried out by EPAMARNE and tied to financial equilibrium goals provides for around 500 housing units over an extended project area. In the absence of a feasibility and insertion study, this figure remains hypothetical. It does, however, give an indication of density and typology: mainly collective housing tied to of productive programmes close to services and public transport. Mixed activities (majority) / housing (minority) refers to the question of the use of ground floors and the desire to create a neighbourhood that is lively outside of working hours. It also raises questions of form and density (consider vertical diversity).

**How is the project for the Municipal Technical Centre advancing?**

The Municipal Technical Centre will be on the RITTAL parcel south of the business park and the city is planning to extend Rue Marcel Paul to the new boulevard, thus opening up the business park. Documents on the project have been added to the visual elements file.

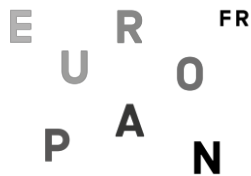
## ADDITIONAL DOCUMENTS

---

### **Municipal Technical Centre Project:**

FR-CHAMPIGNY-PS-M03 : site plan.

The project under study by the City includes demolition of the existing hall, extending Rue Marcel Paul to the new boulevard and construction of the Municipal Technical Centre. The total area of the future building will be approximately 7,650 m<sup>2</sup>. The exterior surfaces are estimated at 4,640 m<sup>2</sup>. The new building includes double-height workshops reached by an interior street, a central storage facility and an administrative centre. It is linked to public parking (cars, e-bikes, carpool vehicles, etc.). The city also plans to construct a geothermal well (boiler relay extension of the heat network) on about 300 m<sup>2</sup>.



**EUROPAN 15 – CHAMPIGNY-SUR-MARNE**  
Compte-rendu de la visite de site et des échanges avec les équipes EUROPAN  
Mardi 2 avril 2019

---

**Étaient présents lors de la journée de rencontre avec les équipes :**

M. Christian FAUTRÉ, Maire de Champigny-sur-Marne  
M. Patrick LE GUILLOU, Adjoint au Maire (développement économique, emploi, artisanat et commerce)  
M. David LECLERC, Ville de Champigny, Responsable service économie, emploi et promotion territoriale  
M. Romeo ALBERTONI, Ville de Champigny, Chef de projet VDO  
M. Vincent JOSSO, Urbaniste, Assistant à maîtrise d'ouvrage auprès de la Ville de Champigny  
M. Vincent CHAUVET, EPAMARNE, Chargé de mission ingénierie financière et programmation  
Mme Hanadi GARABLI, EPAMARNE, Responsable Projets Urbains  
Mme Isabelle MOULIN, EUROPAN France, Secrétaire générale, Directrice du programme  
Mme Octavie STEU, EUROPAN France, Chargée de projets  
M. Emmanuel REDOUTEY, architecte urbaniste, expert de site pour EUROPAN France

Nombre de participants : 30 participants

**ACCUEIL DES ÉQUIPES EUROPAN**

---

M. Christian FAUTRÉ accueille les équipes EUROPAN et rappelle plusieurs points essentiels pour la ville de Champigny :

- l'importance des transports publics pour le développement de la ville, avec la nécessité de construire un maillage de transports en commun efficace sur un territoire encore dépendant de la voiture,
- l'intérêt de la ville pour le thème des villes productives à croiser avec les enjeux de transition écologique, le site posant de forts enjeux environnementaux, paysagers et urbains,
- la nécessité pour la ville de développer localement des activités et des emplois pour les habitants, alors qu'une majorité d'entre eux se trouvent éloignés de leur lieu de travail, impliquant des mouvements pendulaires,
- l'importance du partenariat entre la Ville et l'EPAMARNE qui cofinancent le concours EUROPAN.

Au retour de la visite, M. Patrick LE GUILLOU présente sa vision du projet. :

- la Ville dispose d'espaces naturels, en particulier les bords de Marne et plusieurs parcs. Il faut se rappeler que la réappropriation de ce site vient d'un combat porté contre le projet autoroutier. L'aménagement de ce site aussi envisagé de longue date pour répondre à un déficit majeur d'emplois sur la commune et connectés aux axes de transport en commun. Il faut réussir l'intégration de ces infrastructures tout en reconstituant un réseau de liaisons vertes. La Ville est donc en attentes d'idées nouvelles pour répondre à ces enjeux.

**PRÉSENTATION DU SITE**

---

M. Vincent JOSSO, fondateur de l'agence *Le sens de la ville*, intervient en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage de la Ville de Champigny. Il présente le site et plusieurs réflexions sur les enjeux d'aménagement des terrains de la VDO autour de cinq thèmes transversaux : mémoire et identité du site, petits et grand et paysages, un projet du Grand Paris, emploi et diversité économique, couture urbaine et liens aux quartiers. (voir le support de présentation en annexe).

Éléments à retenir :

- le site de la VDO est porteur d'une identité liée à l'histoire de l'immigration portugaise sur un territoire gelé par le projet de rocade à l'échelle de la région parisienne.

- la question du paysage est structurante : la situation en plateau offre des vues lointaines ; la friche et ses usages informels génèrent des usages de proximité.
- du nord au sud , le site est bordé par plusieurs projets à l'échelle du Grand Paris (infrastructures du Grand Paris Express) avec plusieurs opérations déjà engagées dont : Marne Europe (site inscrit dans la consultation « Inventons la Métropole du Grand Paris » avec une programmation métropolitaine essentiellement tertiaire) et Simonettes (programme mixte intégrant des activités productives et en particulier le regroupement des Compagnons du Tour de France)
- l'aménagement du site répond à une volonté d'un rééquilibrage entre l'habitat et l'activité, dans une perspective de mixité et non plus de zoning. La demande économique porte essentiellement sur des locaux à prix accessibles pour des petites et moyennes activités de production et d'artisanat.
- Sur le plan urbain, il s'agit de résorber la coupure entre l'est et l'ouest de la ville en reliant des quartiers isolés les uns des autres, avec la volonté de conforter des centralités existantes ou potentielles (le parc du Plateau notamment).

## VISITE DU SITE

---

### Trajet à pied.

#### *Arrêt 1 : « le champ »*

Le premier programme de rénovation urbaine (2005-2014) s'est concentré sur le cœur du quartier des Mordacs. La résidence du Plateau qui jouxte les terrains de la VDO n'a pas encore été réhabilitée. Il y a un projet de résidentialisation (traitement du pied d'immeuble) mais pas encore de réflexion aboutie sur la relation au futur boulevard. La friche accueillait autrefois des usages (terrain de foot, barbecue...). Les habitants des Mordacs traversent régulièrement la friche pour se rendre notamment aux équipements sportifs de l'autre côté.

#### *Arrêt 2 : Grands Godets*

On compte 800 emplois sur cette zone d'activités qui pose de problèmes de circulation et de stationnement (voies trop exigües et peu adaptées à la circulation des poids lourds). Le système de voiries serait à repenser complètement, avec de nouveaux accès est-ouest, un désenclavement en lien avec la future RD10 et une réorganisation du stationnement. Certaines entreprises sont intéressées pour se retourner sur le futur boulevard ou se relocaliser. Un dialogue est nécessaire avec les entreprises occupantes pour faire évoluer le bâti.

#### *Arrêt 3 : Stade Charles Solignat*

Le stade est un équipement très fréquenté. La Ville souligne des conflits d'usages avec la proximité du quartier pavillonnaire au sud du stade et des problèmes de sécurité et de circulation (voitures et poids lourds, notamment les véhicules de secours de la caserne de pompiers au sud de la rue de Dunkerque).

#### *Arrêt 4 : Parc du Plateau et parcelles jardinées*

Le parc offre des vues lointaines. Une partie est actuellement utilisée comme base chantier du SMR. Depuis le parc On peut accéder aux parcelles jardinées sur un des anciens emplacements du bidonville. Leurs occupants les utilisent pour des usages privés sans titre de propriété, essentiellement en week-end.. Ce site qui a été remblayé est particulièrement pollué (sous-sol et nombreux déchets de surface). Il sera directement impacté par le prolongement de la RD10. La Ville et l'EPAMARNE souhaitent réfléchir à une reconstitution d'espaces jardinés dans le cadre du projet global.

### Trajet en bus

- SMR : le projet sera couvert par une toiture végétalisée, la plus grande de France ce jour.
- ZA des Nations et des Luats : la ZA des Nations et la zone d'activités la plus récente (1995). La ZA des Luats mélange plusieurs types d'activités : commerces de détail et de gros, petite industrie. L'hypermarché Leclerc est très fréquenté par la population, c'est la seule enseigne de grande distribution sur un large secteur. Le groupe Leclerc envisage un retournement sur le boulevard.
- Passage dans le quartier des Mordacs : le cœur de quartier comprend plusieurs équipements et un centre commercial de proximité.
- Limite avec Chennevières-sur-Marne : au sud du site EUROPAN, l'EPAMARNE réfléchit à une programmation pour traiter l'entrée de ville, essentiellement à partir de programmes de logements avec des rez-de-chaussée actifs et commerciaux.

## QUESTIONS / RÉPONSES

---

### **Comment explique-t-on une telle différence d'occupation l'investissement de la partie nord par les parcelles jardinées et le délaissement de la partie sud des terrains de la VDO ?**

La réponse est historique. La partie nord correspond à la limite sud de l'ancien bidonville.

### **La partie sud est-elle potentiellement moins pollués ?**

Les analyses indiquent que l'ensemble du site présente des pollutions issues de différents remblais. Mais c'est en effet la partie nord qui concentrent les pollutions de sous-sol et de surface les plus importantes.

### **Qu'entendez-vous par « préservation du corridor écologique » ? Comment doit-on comprendre cet enjeu dans le cadre du projet ?**

C'est justement la question posée aux équipes : comment concilier cet enjeu écologique avec un développement urbain ? Il faut rappeler que la friche est une situation héritée de l'histoire, ce n'est pas un espace naturel préexistant. La notion de corridor écologique est posée à l'échelle régionale et intercommunale, elle est inscrite dans des documents d'urbanisme (SDRIF, SRCE). Il s'agit de maintenir des continuités naturelles dans le projet d'aménagement en tenant compte de la biodiversité (quelques espèces protégées sont identifiées dans une étude faune et flore en cours). Le maillage des espaces publics est central, en particulier pour les liaisons et les continuités est-ouest.

### **Le dossier indique que des études ont été engagées pour la création d'une ZAC (Zone d'Aménagement Concerté). Quelle articulation avec EUROPAN et les suites du concours ?**

Il s'agit de disposer d'un outil opérationnel pour anticiper les étapes à venir, permettre des acquisitions foncières et éviter des initiatives privées. Les études préalables à la ZAC ne donnent pas de cadre précis à ce stade. Elles doivent être menées pour que l'outil opérationnel soit en place au moment des résultats du concours. Les suites dépendront des propositions des équipes. Elles pourront être mobilisées pour des missions particulières sur des premiers îlots d'aménagement ou des processus de requalification des franges du site. La Ville et l'EPAMARNE soulignent leur engagement moral pour l'engagement des suites. À ce titre, les équipes peuvent choisir de faire des propositions précises et localisées sans traiter l'ensemble du site : un master plan urbain n'est pas forcément demandé. EUROPAN est un concours d'idées pour engager des processus de projet.

### **Comment explique-t-on que la majorité des actifs d'habitent pas Champigny et inversement que les habitants ne trouvent pas d'emploi sur la commune ?**

Il y a une déconnexion entre les qualifications de la population et l'offre locale d'emplois. Un certain nombre d'habitants sont éloignés de l'emploi par manque de formation et parfois de maîtrise de la langue. C'est une préoccupation majeure pour la Ville. C'est aussi la raison pour laquelle sur le site de la VDO a vocation à privilégier l'accueil de petites et moyennes entreprises, productives et artisanales, correspondant à des emplois dit non qualifiés ou s'inscrivant dans une perspective d'insertion sociale.

### **Le dimensionnement du boulevard est-il définitif ? A-t-on besoin d'un profil de voie aussi large ?**

Le prolongement de la RD10 avec l'insertion d'ALTIVAL est un projet porté et réalisé par le Conseil Départemental sur lequel la Ville et l'EPAMARNE n'ont pas la main. Les études sont très avancées. Les emprises définies et le profil de la voie ne seront pas modifiés.

### **La création du nouveau boulevard va-t-il engendrer un report de flux, notamment les poids lourds ?**

Oui, il faut considérer que le futur boulevard recevra un certain trafic de poids lourds. Ce nouveau maillon doit permettre d'alléger d'autres axes urbains tels que l'avenue de la République.

### **Un dialogue ou une démarche de partenariat a-t-il été engagé avec les acteurs privés et les entreprises ?**

Certaines entreprises ont constitué un club d'entreprises et se questionnent sur deux aspects : (1) quel sera l'impact du projet sur leur activité : notamment les conditions d'accès et de circulation pendant les chantiers, (2) quelles sont pour elles les opportunités de projet, de développement ou d'extension, notamment pour celles situées en limite du périmètre. Les entreprises seront des acteurs essentiels du projet d'ensemble et on attend des résultats d'EUROPAN des idées et des processus pour les associer à la démarche : on peut notamment penser en termes de « parcours immobilier d'entreprises » pour inciter à des relocalisations, en prenant en considération des différences d'horizons temporels : on dessine un projet d'aménagement à 5 ou 10 ans tandis que les entreprises raisonnent à 2 ans. Il s'agit de proposer aux entreprises des processus de projet, pour les inciter sans les contraindre.

**Quels types de logement envisagez-vous ?**

Une analyse de capacité menée par l'EPAMARNE et liée à des objectifs d'équilibre financier prévoit environ 500 logements sur un périmètre de projet étendu. Ce chiffre n'est pas figé, en l'absence d'étude de faisabilité et d'insertion). Il donne une indication de densité et d'orientations en termes de typologie : essentiellement des logements collectifs, liés aux programmes d'activités, proches des services et des transports publics. La mixité activités (majoritaire) / logements (minoritaire) renvoie à la question de l'usage des rez-de-chaussée et à la volonté de faire vivre le futur quartier au-delà des temps de travail. Elle pose également des interrogations de forme et de densité (penser à la mixité verticale).

**Quel est l'avancement du projet de Centre Technique Municipal ?**

La parcelle RITTAL au sud de la ZA va accueillir le Centre Technique Municipal et la Ville prévoit de prolonger la rue Marcel Paul vers le futur boulevard, permettant de désenclaver la zone d'activités. Des éléments de projet sont ajoutés dans le dossier des pièces graphiques.

**DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES**

---

**Projet de Centre Technique Municipal :**

FR-CHAMPIGNY-PS-M03 : plan de localisation.

Le projet étudié par la Ville comprend la démolition de la halle existante, le prolongement de la rue Marcel Paul jusque sur le futur boulevard et la construction du Centre Technique Municipal. La surface totale du futur bâtiment sera d'environ 7 650 m<sup>2</sup>. Les surfaces extérieures sont estimées à 4640 m<sup>2</sup>. Le nouveau bâtiment comprend des ateliers en double hauteur desservi par une rue intérieure, un magasin central et un pôle administratif. Il est associé à du stationnement public (voitures, vélos électriques, Véhicules co-voiturage...) La Ville prévoit également la réalisation d'un puits de géothermie (chaufferie relais d'extension du réseau de chaleur) d'une emprise d'environ 300 m<sup>2</sup>.