
Chevilly-Larue – Révision du Plan Local d'urbanisme

Réunion Publique 30 mai 2011 – Compte rendu

Présents :

Christian HERVY, monsieur le Maire

Stéphanie DAUMIN, maire adjointe à l'Urbanisme, la ville du développement durable et à la vie des quartiers

Didier DUBARLE, maire adjoint à la Gestion du patrimoine et de l'espace public, à l'Emploi et au Développement Economique et à la Gestion des déchets

Agnès BONHOMME, Directrice de l'Aménagement, de l'Habitat et du Développement Economique

Frédérique DE SAINT HILAIRE, urbaniste, assistante à maîtrise d'ouvrage

35 participants

Introduction de Monsieur le Maire

La rencontre d'aujourd'hui a pour objet le Plan Local d'Urbanisme.

Le PLU de la ville de Chevilly-Larue est assez récent, approuvé en 2007. Le conseil municipal a lancé sa révision le 15 juin 2010. Des évolutions sont nécessaires pour des projets communaux, pour améliorer le cadre de vie des habitants, pour permettre un meilleur fonctionnement du centre de pneumologie, avancer dans la question de la maîtrise de la place de la voiture en ville, répondre à des opportunités en matière de développement économique.

Les évolutions nécessaires induisant aujourd'hui une révision sont dues à la création du centre de loisirs au niveau du Parc Petit le Roy et l'aménagement du quartier des Sorbiers qui impactent les espaces verts. Une réflexion plus générale sur la protection des espaces verts et de la mise en œuvre d'une trame verte a été demandée. Ce sont ces éléments qui vous sont présentés ce soir. Lors d'une révision du PLU, les orientations d'aménagement du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) doivent être réexaminées. Les grands objectifs adoptés en 2007 restent en vigueur il s'agit de les affiner aux vues de la création de l'OIN Orly/Rungis / Seine Amont, du travail mené à travers l'élaboration de l'Agenda 21 et l'avancé des projets.

Présentation

Ont été présentés aux habitants le PADD, via une présentation visuelle :

- le PADD,
- le plan vert et la trame verte,
- le principe de protection des espaces verts : la zone N, les d'Espaces boisés classés (EBC) et les d'Espaces paysagers protégés (EPP)
- l'évolution de zonage pour permettre la réalisation du centre de loisir,
- les modifications apportées pour permettre le réaménagement de certains espaces et protéger d'autres lieux en fonction de leur usage.

S'en est suivi un échange entre la salle, monsieur le Maire et les élus présents.

Les échanges sont synthétisés selon les différents thèmes abordés avec le retour des élus à la problématique posés.

Les principaux thèmes abordés

Les espaces verts

La protection des arbres dans les Espaces paysagers protégés (EPP) et la possibilité de construire

Les arbres protégés par un EPP ne peuvent pas être coupés, sauf raisons précises (danger, aménagement spécifique, ...) ; le règlement prévoit dans ce cas qu'ils doivent être remplacés et produire un effet équivalent : alignement, bosquet, etc. Les constructions ne sont pas compatibles avec un classement en EPP. Dans le quartier des Sorbiers, les EPP proposés correspondent aux futures espaces verts envisagés dans le projet de restructuration, il n'est pas autorisé d'y construire. Par contre l'EPP contrairement à IEBC, permet l'installation de jardins potagers avec des cabanons.

La butte de Cornion et les nuisances de l'autoroute, secteur très bruyant en haut de la butte.

La partie haute de la butte ne sera pas aménagée. La volonté est double ; protéger la partie haute en Espace boisé classé (EBC) pour perpétuer l'évolution naturelle, un lieu de refuge pour la faune, et permettre des aménagements dans l'autre partie, un parc-promenade avec en particulier le passage d'une piste cyclable pour mieux relier le parc des sports à la ville. La faisabilité technique et financière est à l'étude et permettra de confirmer ou non ce projet.

La réduction de la circulation dans les quartiers résidentiels

L'accès du centre de loisirs, générateur de trafic supplémentaire

Le trafic sera limité. Peu d'enfants sont accompagnés en voiture. Lorsque c'est le cas, les parents pourront s'arrêter dans le parking de la piscine. La rue du lieutenant Petit Le Roy est plus adaptée que la rue Dericbourg où se trouve l'actuel centre de loisirs.

Le trafic et la vitesse dans la rue Petit Le Roy, dangerosité

Cette rue et la rue Paul Langevin font partie des rues qui doivent bénéficier de l'ouverture de la route de Chevilly pour retrouver un statut résidentiel.

La rue Petit Le Roy sera à terme entièrement en zone 30. La deuxième tranche de son aménagement est programmée. Les travaux vont inciter les automobilistes à emprunter la route de Chevilly, puis les habitudes seront prises. La troisième tranche de travaux se réalisera plus tard (réseaux etc.) pour des raisons budgétaires ; en attendant la simple signalisation réglementaire à 30 km/heure n'est pas permise sans que les aménagements soient suffisamment marqués pour faire adopter la vitesse et le comportement appropriés aux automobilistes, mais une limitation à 45 km/h est possible en attendant.

De plus, la réalisation du barreau de liaison entre la route de Chevilly et la RD 7 sera une véritable alternative à la rue du Lieutenant Petit Le Roy et à l'avenue de la République. En attendant, un travail de signalétique va être réalisé avec le Conseil général afin de mieux indiquer aux automobilistes la route départementale. L'aménagement réalisé avec la succession de 7 plateaux est dissuasif. Il va être demandé au Conseil général d'enlever les plateaux qui n'ont pas de sens, c'est-à-dire ceux qui ne correspondent pas à des accès piétons du MIN ou des quartiers voisins.

Les pistes cyclables et les espaces partagés vélos/piétons

Certains espaces cyclables ne sont pas des pistes, matérialisées comme telles, mais des espaces partagés entre vélos et piétons ; c'est le cas de la route de Chevilly. Les panneaux indiquent cet espace partagé.

Le renforcement des transports en commun structurant, le projet «Grand Paris Express»

Le prolongement de la ligne 14, quelle desserte pour Chevilly

La politique initiale de l'Etat était d'implanter les stations dans les pôles de développement pour financer les travaux par l'urbanisation autour des gares. Les élus et les populations se sont mobilisés afin de démontrer qu'il était également nécessaire de desservir les quartiers. Les maires ont démontré que la desserte des quartiers résidentiels était également rentable, la vente de titres de transport représentant une part non négligeable du financement.

Deux stations desserviront la commune :

- la station « MIN-Porte de Thiais » ou « MIN-Belle-Epine », située au sud du Triangle des Meuniers,
- la station « Trois communes » était optionnelle ; elle vient d'être confirmée. Elle se situera à cheval sur les trois communes de Chevilly-Larue, l'Hay-les-Roses et Villejuif, à proximité du quartier Sorbiers-Saussaie. Un comité de pilotage réunissant les trois villes concernées déterminera leur volonté pour sa localisation précise.

Les liaisons inter banlieue

Le manque de liaison est-ouest en transport en commun oblige le plus souvent à utiliser une voiture. Des projets existent et sont portés depuis longtemps par les collectivités locales, notamment le Conseil général du Val-de-Marne. La rocade de métro Orbival était soutenue par la commune dès le début de la mobilisation.

Le projet Grand Paris Express la reprend. Cette rocade permettra, depuis Villejuif, de rejoindre les pôles d'emplois, de se connecter aux différentes lignes de RER.

Un métro aérien ou souterrain ?

Le métro sera souterrain, le passage aérien envisagé (le long de l'autoroute à Chevilly) ne correspondait pas à des lieux fréquentés ou présentant des potentiels d'aménagement.

Les effets urbains du projet « Grand Paris Express » à Chevilly-Larue

Le réseau de transport « Grand Paris express » sera financé par les opérations de densification/d'aménagement autour des gares. Il est prévu dans ces secteurs l'instauration d'un Contrat de Développement territorial (CDT) entre l'Etat et les collectivités territoriales concernées.

Si un accord n'est pas possible, l'Etat peut imposer ses choix dans un périmètre de 800 mètres autour de la gare de voyageurs.

A Chevilly autour de la future station au sud, il y a déjà les ZAC Etat Anatole France et bientôt du Triangle des meuniers qui actent des principes d'aménagement notamment avec l'Etat. Ce sont en effet des ZAC d'initiative EPA ORSA.. L'empilement de procédures sera à clarifier.

La politique de la ville de Chevilly-Larue est d'entrer dans un processus de négociation, avec l'ensemble des maires du pôle d'Orly qui le souhaitent, pour obtenir des aménagements de qualité, un cadre de vie agréable et notamment des équipements pour nos populations.

Le bruit

L'influence de la vitesse automobile sur le bruit le long de la RD7.

La diminution de la vitesse le permet de diminuer le bruit des voitures (passage dans l'air) mais aussi le revêtement de chaussée, absorbant une partie du bruit routier.

La maîtrise de prix du foncier

Quelle possibilité a la ville

La pénurie de logements est la cause principale de la montée des prix tant à l'achat qu'à la location. Le principal moyen à la disposition de la ville pour y remédier est la création d'une offre diversifiée de logements, pour répondre aux différentes demandes.

Pour réguler les prix, la Ville a aussi créé une règle qui empêche la spéculation dans les quartiers pavillonnaires ; les investisseurs ne peuvent acheter des plusieurs parcelles pour créer des opérations de densification.

Dans le Clos Saint Michel, les prix de vente des appartements sont restés inférieurs à ceux du marché des communes environnantes.

Les projets

La façade de la RD 7 : Satisfaction de la disparition des « casses automobile » au nord avec les travaux liés au tramway ; l'image de Chevilly se transforme positivement. Ce processus est à poursuivre.

En effet, les projets de la ville se situent sur les terrains délaissés ou déqualifiés, souvent situés le long de la RD7 (L'Oréal, Anatole France et Triangle des meuniers) mais aussi dans les Sorbiers.

Le projet Anatole France : Question sur le projet, peu précis au stade de l'enquête DUP / mise en compatibilité du PLU et puis le nombre de m² d'espace vert par habitant est en diminution

Au stade de l'enquête publique étaient présentés les éléments de cadrage du projet, notamment le règlement du Plan local d'urbanisme, aujourd'hui zone UR. Ils ne montrent pas le projet mais ses principes, qui se préciseront au fur et à mesure des consultations d'architectes.

Le règlement ne prévoit plus de COS, les autres règles et la SHON globale de la ZAC définissant les m² constructibles par lot.

Les espaces verts actuels ne sont pas fréquentés car non entretenus et insécurisants. Le projet crée un nouveau quartier de ville avec des espaces verts publics selon une nouvelle logique : ni la densité d'un quartier parisien, ni les espaces ingérables des anciennes « ZUP ». Cette logique est celle du développement durable en général ; offrir de nouveaux logements de qualité à proximité des transports en commun mais un quartier agréable à vivre avec des espaces verts proposant différents usages (repos, espaces pour enfants, jardins potagers), des bâtiments à économie d'énergie, etc.

Le projet Triangle des meuniers : l'offre de bureaux est-elle compatible avec la demande ?

La vocation de la future ZAC des Meuniers est de créer une offre de bureaux correspondant à une demande car particulièrement bien située ; proche de l'autoroute et des Transports en commun, TVM et Tramway. Une demande a été formulée par un opérateur pour une opération de 100 000 m² environ sur Anatole France / Meunier. Dernièrement, une entreprise a exprimé sa volonté d'installer son siège sociale dans le Triangle. Ces positionnement montre bien la réalité d'une façade de la RD 7 à vocation tertiaire. Pour enclencher cette dynamique de requalification, une modification du PLU est proposé.

Au-delà de la façade, il s'agit de poursuivre la réalisation d'un éco-quartier en articulation avec la ZAC Anatole France. Avec la zone C du Plan d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly, on ne pouvait construire que des logements individuels dans cette partie de ville. Aujourd'hui, sous l'autorité du préfet il est possible de créer une opération de logements collectifs, ce qui a permis de moduler la répartition activités/ logements sur les deux ZAC Anatole France et Meuniers. Le long de la RD7 seront implantées les activités tandis que les logements sont situés à l'arrière, protégé du boulevard urbain, avec un pôle commercial à la jonction des deux sites, au niveau de la station de tramway.

Le centre administratif et culturel.

Le projet est en réflexion. Il s'agit de « recoudre », de mieux relier Larue et le reste de Chevilly. Un projet dans ce quartier peut permettre une meilleure liaison urbaine. Il s'agit également de mettre en valeur les équipements publics. La faisabilité économique des aménagements est en cours de réflexion. Si elle s'avère concluante, une nouvelle phase pourra être enclenchée avec d'autres réunions du Conseil consultatif.

Le foyer de jeunes travailleurs

Il ne correspond plus aux normes et aux attentes des jeunes. Il peut bénéficier du programme de rénovation des foyers logements, en résidence sociale avec des petits studios, ce qui demande un terrain plus grand. Une recherche est en cours pour trouver des lieux appropriés, notamment près des transports en commun.

Conclusion

Le PADD est en consultation sur le site internet de la ville et au service Urbanisme, au relai-mairie Bretagne. L'enquête publique concernant l'ensemble du dossier de PLU, donc sa mise à disposition du public, aura lieu à la rentrée.

L'enquête publique sur la modification du PLU débutera fin juin.