

Alain Lipietz
22 rue du 11 novembre
94800 Villejuif
06 07 14 98 78

Villejuif, le 18 octobre 2013

À Mme Blanchet, Commissaire enquêteur,
Hôtel de Ville,
Esplanade Pierre-Yves-Cosnier, 94807 Villejuif

Madame la Commissaire,

Je suis le responsable du groupe *Europe Écologie - Les Verts* de Villejuif, adhérent des associations *Les Ateliers de l'Avenir à Villejuif* et *Villejuif Autrement*, ancien député européen, et par ailleurs ancien ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. A ce dernier titre j'ai eu affaire à diverses opérations d'urbanisme et, en tant que directeur de recherche au CNRS, j'ai beaucoup travaillé sur les questions foncières urbaines et sur les dynamiques de métropolisation.

J'ai participé avec mon groupe ou ces associations à l'ensemble des réunions de « concertation » ayant conduit la ville à arrêter le PLU actuellement sous enquête publique. Nous avons apprécié la qualité souvent remarquable du travail des techniciens (urbanistes, architectes, écologues urbains) ayant concouru à ce PLU, leur compétence, leur souci du détail. Mais contrairement à l'adage, le diable ne se cache pas toujours dans les détails, mais dans le projet d'ensemble, masqué ici par les belles paroles du *Rapport de présentation*, totalement démenties par la suite !

Je peux vous dire, sans exagération, le large rejet, et dans tous les types de quartiers, de l'ambition affichée par la majorité municipale de faire de Villejuif une ville de forte densité, intégrée au cœur parisien de la métropole francilienne, selon le mot du premier adjoint chargé de l'urbanisme : « *Vous devez bien admettre que Villejuif, demain, c'est Paris* ». Ces « réunions de concertation » commençaient par un long exposé d'un responsable technique de la ville, puis quelques personnes osaient exprimer leur doutes ou leur rejet, puis Madame la Maire répondait pour réfuter les critiques. Le plan tel que soumis à l'enquête publique aujourd'hui reflète presque exactement le plan tel qu'il avait été présenté au départ.

Je dois également vous dire, Madame la Commissaire, le profond scepticisme de la population à l'égard de l'avalanche d'enquêtes publiques qui se sont succédées avant les vacances, en liaison évidemment avec le projet du Grand Paris. Nous avons eu avant l'été à répondre en quelques semaines aux enquêtes publiques du Schéma de Développement Régional de l'Île de France, du Contrat de développement territorial « Campus, Science et Santé » (qui concerne essentiellement Villejuif et Bagneux), du Schéma Régional de Cohérence Écologique, et du Plan de déplacement Urbain de l'Île de France. Les rapport en retour sur ces enquêtes publiques apparaissent sporadiquement sur différents sites (la Région, la Préfecture...) depuis le mois d'août, sans la moindre publicité, et, si les rapports des enquêteurs reflètent très correctement les critiques adressées, il n'en est apparemment tenu aucun compte par la ville de Villejuif. D'où le scepticisme de la population.

Vous aurez, Madame la Commissaire, à rédiger un rapport sur des propositions extrêmement concrètes d'un PLU, alors que toutes les enquêtes publiques sur d'autres documents d'urbanisme que je viens de citer, censées encadrer ce PLU, n'ont pas encore pu être prises en compte par les

collectivités concernées. Ce qui pose tout d'abord le problème d'opportunité de l'approbation de ce PLU et donc de sa mise à enquête publique à cette date-ci. C'est le cas en particulier du Sdrif, auquel le PLU est subordonné dans la hiérarchie des normes et qui est voté ce jour même. En outre, le fond des propositions du présent projet PLU sera au centre de la campagne électorale de mars 2014, ce qui pose problème quant à la légitimité d'un PLU révisé à ce moment-ci.

Comme vous l'avez peut-être lu par le rapport de la commission d'enquête sur le Sdrif, l'essentiel des préoccupations de la population porte sur la décision de densifier brutalement la première couronne de l'agglomération francilienne, dont Villejuif prétend faire partie : le débat sur le Sdrif est globalement le même que celui sur le PLU.

Enfin, un rejet plus précis a été prononcé contre le destin réservé par ce projet de PLU à chacune des catégories de quartiers de Villejuif. Une seule a été, très rapidement, mise entre parenthèse, du moins provisoirement, par la Mairie : la « ville-parc » (c'est-à-dire les grands ensembles d'habitat social posés sur des pelouses et jardins). Il s'agit de la zone UB, dont le PLU qui nous est proposé précise explicitement qu'elle serait traitée plus tard (après les élections ?) En revanche, une forte opposition s'est manifestée sur les deux grands secteurs opérationnels prévus (et inscrits en tant qu'engagements du CDT) : les *Zac Campus Grand Parc* et *Louis-Aragon*. Par ailleurs, de vives inquiétudes se sont manifestées à propos des zones pavillonnaires (UC) et sur le Centre-ville.

Je vais reprendre, Madame la Commissaire, chacun de ces points.

I. L'opportunité d'une révision du PLU à cette date-ci.

Comme vous le savez bien, Mme la Commissaire, le PLU doit s'inscrire à l'intérieur des prescriptions du Sdrif. Mais quel Sdrif ? Le Sdrif en vigueur est celui de 1994. La révision du Sdrif, bloquée en 2008 par le gouvernement précédent qui a fait voter la loi Grand Paris (supérieure au Sdrif dans la hiérarchie des normes), a donné lieu à l'adoption précipitée, en 2012, d'un Sdrif révisé dont l'enquête publique a eu lieu avant cet été. Le texte du rapport de la Commission d'enquête a été mis sur internet, à ma demande, par la Région¹, à la date du 3 octobre, alors que la présente enquête publique sur le PLU était déjà commencée. Le Conseil régional se réunit ce jour, 18 octobre, jour de clôture de votre enquête sur le PLU, pour l'approuver après amendements !

Doit-on dès lors considérer que la présente révision du PLU doit s'inscrire dans le Sdrif de 1994 ou dans le Sdrif nouveau ? Légalement, la réponse ne peut être que la première. Dans l'intention, elle ne peut être que la seconde. Le *Diagnostic du rapport de présentation 1.1* (p.44) prend soin d'affirmer la compatibilité de ce PLU avec le Sdrif de 1994, ce qui est ahurissant : ce Sdrif de 1994 avait pour fil directeur de *limiter* la croissance de la population (avec les maigres résultats que l'on sait !) et ignorait bien entendu les projets du Grand Paris Express qui structurent le présent PLU.

Comme nous le verrons plus loin, ce PLU s'inscrit au contraire dans la logique de croissance du Grand Paris et de densification inscrite au projet du Sdrif nouveau, au contraire de celui de 1994. Toutefois le *Diagnostic* (p. 44) semble ne pas s'être intéressé à la révision du Sdrif... au delà de la version de 2008 ! Visiblement, la Ville de Villejuif n'a pas l'intention de s'embarrasser de règles d'origine régionale.

Or cette orientation du Sdrif vers la densification, dès son origine, et encore plus à la suite de l'enquête publique du printemps dernier, est tempérée, encadrée. Le Sdrif nouveau, et plus encore le

¹ <http://debatspublics.iledefrance.fr/enquete-publique-sur-le-sdrif/rapport-et-conclusions/sdrif-rapport-de-la-commission-denquete>

rapport d'enquête publique correspondant, adressent notamment de très sévères mises en garde contre la tentation d'utiliser le principe de densification pour justifier n'importe quelle opération immobilière, au détriment des habitants actuels et futurs et de leur environnement. En particulier (et explicitement !), il prohibe d'empiéter sur les « zones ouvertes » (c'est-à-dire des zones végétalisées et en pleine terre, agricoles ou de loisirs).

Le PLU de Villejuif se hâterait-il donc d'être approuvé à la faveur d'un interrègne juridique incertain, ce qui lui permettrait d'ignorer les règlements du Sdrif en cours d'adoption ?

Ne serait-il pas raisonnable, Mme la Commissaire, de reporter l'examen, l'amendement et l'adoption du PLU *après* l'adoption du Sdrif définitif, en 2014 ?

Tout se passe également comme si la municipalité cherchait à faire adopter « en force » ce PLU avant les élections de mars 2014. Elle sait parfaitement que la population est hostile à son esprit général. Elle ne peut ignorer que chacune des listes d'opposition de mars prochain proposera à son programme la révision immédiate du PLU qu'elle entend approuver.

Ne serait-il pas raisonnable, Mme la Commissaire, de reporter l'approbation du PLU *après* les élections de mars 2014, sachant que son contenu sera l'un des principaux enjeux de la campagne municipale ?

II. Sur le principe de densification.

L'esprit général présidant à ce PLU reflète celui du Sdrif nouveau : une densification du cœur de la métropole (en gros : le premier anneau du métro automatique Grand Paris Express), au nom de la croissance de la population française et de la sauvegarde des terres agricoles, et implicitement à partir du constat que la politique volontariste d'aménagement du territoire fondée sur les métropoles d'équilibre, et d'aménagement de l'Ile de France fondée sur des villes nouvelles et des pôles de développement en banlieue, est de fait abandonnée.

L'intégration de la loi Grand Paris dans le projet du Sdrif actuel aboutit dans les faits à privilégier la croissance relative et absolue de la mégapole parisienne, au nom de la compétitivité internationale. Argument qui ne résiste pas un instant à l'examen de la situation européenne, rhénane, scandinave ou alpine, dont des métropoles à taille humaine se révèlent beaucoup plus compétitives.²

C'est contre une telle option que la population qui a répondu à la consultation sur le Sdrif s'est unanimement prononcée, comme le note avec concision et précision le rapport de la commission d'enquête publique sur le Sdrif (p. 341) :

« Très souvent posée comme postulat à la densification, la question est : comment la Région IDF, avec une densification actuelle des plus hautes d'Europe, peut-elle être volontaire et incitatrice pour un nouveau développement de l'urbanisation par une densification accrue du cœur de l'agglomération pourtant déjà en limite de saturation ? Pourquoi n'y-t-il pas une meilleure volonté d'aménagement du territoire au niveau national ? Comment maîtriser cette croissance urbaine ? »

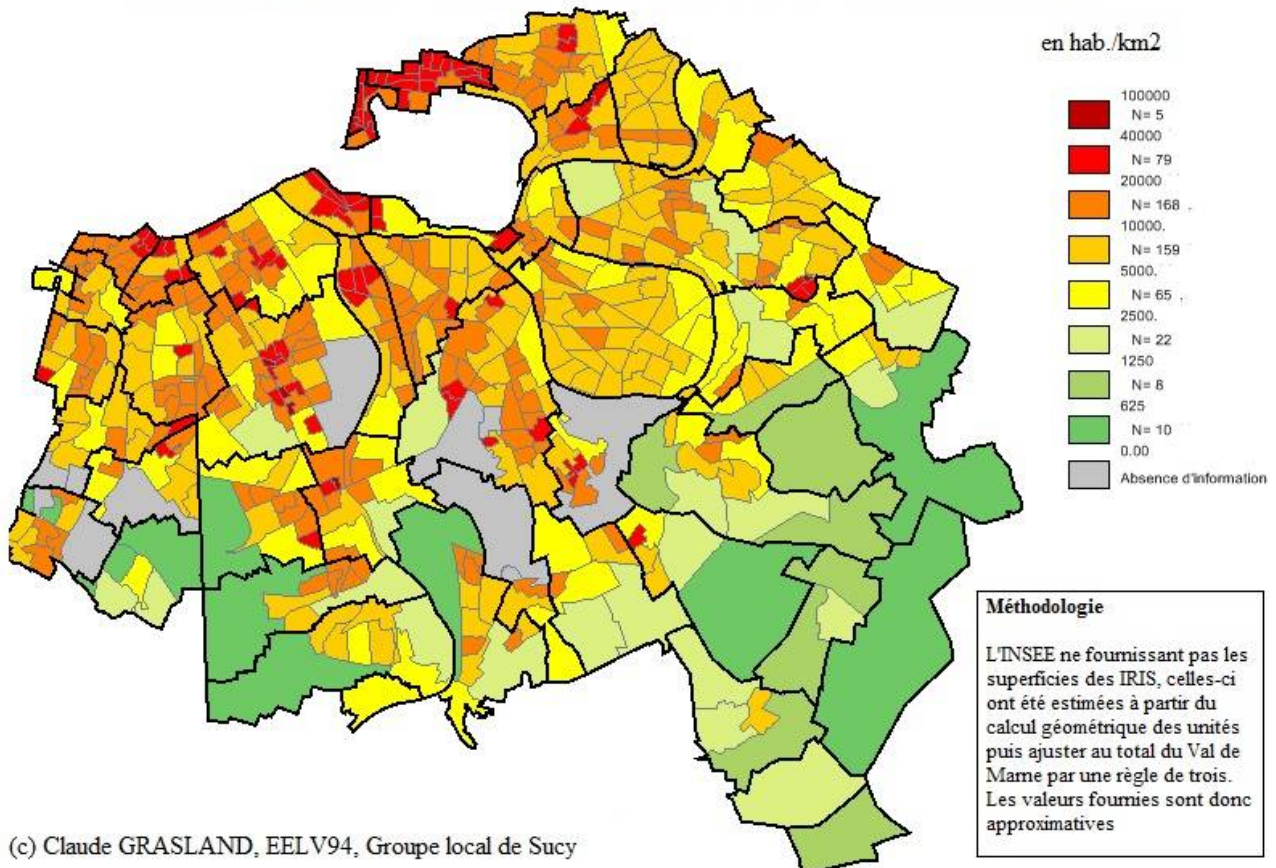
² Sur ce débat, voir ma contribution : "Polycentrisme ou densification : le cas de l'Ile-de-France.", *Constructif*, juin 2013. (<http://lipietz.net/?article2968>)

Cette phrase pourrait être reprise mot pour mot pour qualifier la réaction des habitants de Villejuif face au PLU actuel. Villejuif est certes moins densément peuplée que le Kremlin-Bicêtre. Mais elle l'est déjà nettement plus que les autres villes du Val de Marne (à l'exception de 4 villes en bordure du périphérique et du bois de Vincennes, Gentilly, le Kremlin Bicêtre, Vincennes et Saint-Mandé), plus que ses voisines : Ivry, Vitry, l'Hay les Roses, Chevilly, Cachan, Arcueil .

Densités 94	Population	Surface h/km2	densité	
Villejuif	55490	5,34	10391,39	Pop 210
Gentilly	17097	1,18	14488,98	
KB	26046	1,54	16912,99	
Ivry	57732	6,1	9464,26	
Arcueil	19775	2,33	8487,12	
Cachan	28248	2,74	10309,49	
Vitry	85413	11,67	7319,02	
L'Hay	30201	3,8	7947,63	
Chevilly-Larue	18498	4,22	4383,41	

Encore les chiffres qui précèdent sont-ils de 2010, ceux qui suivent de 2007, alors que depuis cette date la population villejuifoise a connu une accélération brutale.

Densité de population des quartiers (IRIS) du Val de Marne vers 2007



(c) Claude GRASLAND, EELV94, Groupe local de Sucy

Fait avec Philcarto * 03/09/2013 19:48:59 * <http://philcarto.free.fr>

Et encore, la densité apparente globale de Villejuif est-elle diminuée par la présence d'une coulée verte à l'ouest de la Ville l'isolant de l'Autoroute du Soleil (quartiers en orange clair sur la carte) et de 3 hôpitaux occupant un peu moins de 10% du territoire (en jaune foncé sur la carte). Il existe certes plusieurs quartiers pavillonnaires hérités de la vieille « Banlieue rouge » financée par la loi Loucheur des années 1920 et illustrée par le photographe Robert Doisneau. Mais ces zones pavillonnaires, qui faisaient le charme de certaines banlieues ouvrières, se densifient déjà, de façon organisée (les Zac des années 1990 qui ont densifié le nord de Villejuif) ou spontanée, par agrandissement des pavillons. Elles passent progressivement du « orange pâle » (2500 à 5000 hab/km²) à « orange foncé » (5 à 10 000 hab/km²). Quant aux zones de grands ensembles, en fait aussi denses que le « pavillonnaire densifié » (d'où le nom de ville-parc), nous avons vu que la révision actuelle diffère leur densification. Ces zones de HLM étant la principale base électorale de la majorité actuelle, cette prudence est tout à fait compréhensible...

Le débat porte en réalité sur la densification du pavillonnaire et l'urbanisation de la « zone ouverte » (agricole et de loisir) subsistant à l'ouest de la Ville, le long de l'autoroute du Soleil. Les arguments en faveur de la densification de Villejuif sont de plusieurs ordres.

a) L'arrivée de 2 stations du Grand Paris Express.

Il s'agit de la « ligne Rouge » n°15, avec un arrêt au niveau de la vieille station Louis-Aragon, terminus de la ligne M7 et du tramway T7 (ouvert à la fin de cette année), et avec un autre arrêt à la station nouvelle Institut Gustave Roussy. Celle-ci ne deviendra pas un nœud de correspondance avant 2028 - 2030, horizon où est maintenant prévue l'arrivée de la « ligne Bleue », prolongement de la M14.

Ainsi, la Ville de Villejuif jusque vers 2030 et, définitivement, l'est de Villejuif, resteront reliés à Paris et au nord, à l'est et à l'ouest de la métropole par la seule ligne M7 actuellement existante. Ce n'est d'ailleurs qu'une demi-ligne, puisqu'elle fourche à Maison Blanche vers Mairie d'Ivry. L'arrivée de la ligne 14 sur l'ouest de la ville n'étant pas prévue avant la fin des années 2020, il n'y aura donc pas d'autres changements à attendre de la ligne 15 que la possibilité de prendre le métro pour se rendre dans la banlieue sud-ouest, vers Issy, ou la banlieue sud-est, vers Créteil. C'est très bien, car les routes départementales est-ouest 161 et 286 sont complètement saturées, et à 2 fois 1 voie dans Villejuif. Mais les études des flux domicile-travail actuels, citées dans le PLU lui-même, montrent que cela ne concerne qu'un nombre limité de personnes. Villejuif est déjà une ville dortoir orientée vers le nord, et plus faiblement vers le reste du Val de Marne.

Par ailleurs, il est assez ridicule d'invoquer le concept de « ville compacte des courtes distances » (c'est-à-dire avec de faibles déplacements domicile/travail, si possible à pieds ou en vélo) et de justifier ensuite une densification autour de stations de métro permettant, comme nous le disait un jour un responsable du Grand Paris Express, que les femmes de ménage de Villejuif puissent rallier tôt le matin les bureaux de la Défense ! Passons sur le fait que le prolongement de la ligne 15 jusqu'à La Défense relève aujourd'hui de la politique fiction. Mais si les bureaux de La Défense ont besoin de personnel de service, le mieux n'est-il pas en effet que les villes autour de La Défense se conforment enfin à la loi sur la proportion d'habitat social ?

b) L'habitat social est justement le deuxième argument avancé par la majorité municipale.

Il faudrait construire et densifier, parce qu'il y a une forte demande de logements, particulièrement de logements sociaux, particulièrement à Villejuif. Qu'il y ait un déficit de logements, et en

particulier sociaux, en France, depuis l'explosion de la bulle immobilière de 1992, c'est un fait. La question est de savoir si ces logements doivent être construits en densifiant irrationnellement l'existant, ou si de nouveaux pôles denses doivent être construits à proximité des zones d'emplois, et les logements sociaux en priorité là où il y en a peu.

Villejuif est globalement une ville dortoir à l'exception de ses 3 hôpitaux, dont l'un, Paul Guiraud est menacé de départ et, de fait, va être placé en « veille foncière » par une convention entre la Ville, l'Établissement public foncier de l'Île de France, et la Sadev 94 (ce qui n'est d'ailleurs pas pris en compte par ce PLU, décidément trop précipité). La tendance générale est donc au renforcement de son caractère résidentiel, ce qui va à l'encontre du principe désiré de « mixité fonctionnelle », de « ville des courtes distances ». Il est pourtant clair que, si la demi-ligne de métro M7 est complètement saturée aux heures de pointe pour les résidents villejuifois se rendant vers Paris, elle n'en offre pas moins l'opportunité de se rendre à Villejuif à contre-horaire ! Ce qui renforce la justification d'une densification en emplois, et non pas en logements.

c) L'argument de la décohabitation.

Un 3^{ème} argument en faveur de la densification est la demande d'enfants de Villejuif pour décohabiter de chez leurs parents. Cet argument fait un peu sourire. Il serait intéressant de demander aux Villejuifois lesquels se sont installés sur la commune de leurs parents lorsque, jeunes adultes, ils ont décohabité et fondé un foyer ! Ce n'est pas le cas de grand monde... Un droit à habiter dans la commune de ses parents ne peut pas être érigé en règle urbanistique. Plus important, dans l'intérêt des enfants, est d'assurer la proximité du logement des couples qui se séparent.

e) Dans la réalité.

La croissance rapide de Villejuif correspond à l'arrivée de classes moyennes chassées par la hausse des prix à Paris et l'arrivée d'un nouvel enfant, et qui viennent y chercher un peu d'espace à moindre prix, principalement dans le pavillonnaire, mais en tout cas à proximité de la ligne M7³. Cet afflux de « classes moyennes », dont elle craint l'orientation politique, amène la municipalité communiste de Villejuif à désirer porter de 36 à 40% la part du logement social dans Villejuif, alors que la norme confirmée par la loi Alur est de 25%.

Il est clair que cette volonté d'attirer encore plus d'habitants parmi les classes les plus populaires dément avec aplomb un autre discours : sur la mixité sociale. Cette stratégie de « spécialisation sociale » excède d'ailleurs largement les capacités de Villejuif à offrir à ces résidents les services collectifs dont ils ont besoin. Disposant, contrairement à Ivry ou Orly, d'une base fiscale professionnelle très faible, Villejuif, ville la plus endettée du département et l'une des plus endettées de France, n'est même pas capable d'assurer ces services aux 36% de logements sociaux existants. Par exemple, du point de vue de la sécurité publique : les habitants des cités n'osent plus parquer leur voiture dans les parkings souterrains du fait des trafics qui s'y livrent, deux des cités sont considérées comme perdues au profit du marché de la drogue, et les parkings de l'une d'elles sont en train d'être murés. On ne peut pas refuser, aux habitants des cités Lamartine, Vercors, 8 mai, Julian Grimau, Lozait-Mermoz, Hautes Bruyères et autres Eluard, des régies de quartier, une police de proximité, des médiateurs et des éducateurs, et en même temps programmer de nouvelles cités « difficiles ».

À cette volonté de densifier pour consolider sa base électorale s'ajoute, de la part de la majorité

³ Voir les « Interviews » dans l'enquête menée sur ce point par Manon Castagné, stagiaire de Science Po auprès de l'Association *Les Ateliers de l'Avenir à Villejuif* : <http://www.lavenirvillejuif.fr/spip.php?article66&artpage=2-2>

municipale communiste de Villejuif, la volonté de faire travailler l'aménageur-promoteur lié au parti, la Sadev 94, omniprésente dans Villejuif et considérée par les habitants comme un ogre menaçant la petite tranquillité qu'ils avaient réussi à préserver jusqu'ici.

d) Pour une densification raisonnable.

Nous ne nions pas la nécessité, les choses étant ce qu'elles sont, d'accepter une certaine densification. La crise du logement, l'abandon des politiques d'aménagement du territoire et de promotion du polycentrisme au niveau de l'Hexagone comme au sein de l'agglomération francilienne, ne peuvent être ni ignorés ni réparés à l'échelle d'une municipalité. Celle-ci doit s'adapter, et donc supporter une partie du poids des erreurs des niveaux supérieurs.

En conséquence, les habitants anciens et récents de Villejuif estiment en effet raisonnable une croissance modérée de la population. Elle pourrait atteindre 10%, voire 15% localement après l'arrivée de la ligne 14, dans les années 2030, soit quelque 7000 habitants de plus. Notons que « 15% » reviendraient à accepter que toute la ville soit couverte des « pastilles rouges » qui désignent, dans le Sdrif, les « zones de fort potentiel de densification » ! Mais la population refuse un Villejuif de 70 000 habitants, et refuse que ce soit fait n'importe où, n'importe comment.

III. Statut actuel du PLU par rapport au Sdrif supposé adopté.

Avant d'entrer dans les détails, il peut à ce stade être utile de faire le point sur les prescriptions du Sdrif en cours d'adoption, si l'on estime (comme il serait rationnel) que c'est lui qui s'impose au présent PLU. Et en tout état de cause son adoption dans les prochains mois imposera une révision ultérieure du PLU, alors pourquoi perdre du temps en infinis contentieux ?

La question de l'opposabilité des documents d'ordre supérieur au présent projet de PLU implique d'une part une présupposition sur ce que sera le Sdrif définitif, d'autre part, un rappel des autres documents soumis à enquête publique avant l'été dernier.

S'agissant du Sdrif, il entérinait dans sa version 2012 une considérable densification de Villejuif, avec le passage de 8 pastilles rouges (dans la version 2008, où anticipait déjà la future ligne 15, mais où ne prévalait pas encore le « postulat de la densification ») à 15 pastilles rouges (dans sa version soumise à enquête publique). Ces pastilles rouges (croissance de 15% de la population) recouvrent d'une part les 4 coins autour des 2 stations prévues du métro GPE, et d'autre part, de façon incompréhensible, l'ensemble de la coulée verte de l'Ouest de la ville, plus l'hôpital Paul Guiraud et le cimetière ! Sont également concernés : tout le sud (la ville-parc HLM) et tout l'est, le long de la Nationale 7. Le reste (ce qui a déjà été densifié à partir des années 1990, c'est à dire le nord de Villejuif, est en pastilles orange, soit « seulement » 10% de croissance supplémentaire de la densité.⁴

Devant la protestation des habitants, que nous détaillerons plus loin, le rapport de l'enquête publique Sdrif se prononce assez sévèrement sur les pastilles rouges couvrant la coulée verte, et les services de la Région se sont engagés à rectifier les erreurs manifestes. Nous verrons bien au moment de l'approbation du Sdrif... ce soir, les amendements adoptés.

Le SRCE, qui n'impose qu'une « prise en compte », raille également le projet d'urbanisation sur la coulée verte. Pour la petite histoire : ce « corridor écologique » de l'ouest villejuifois

⁴ Voir ma contribution à l'enquête publique sur le Sdrif, <http://vaverts.fr/spip.php?article225>

essentiellement structuré autour du Parc des Hautes Bruyères, est marqué sur la carte du Sdrif par une flèche verte, mais entièrement recouvert de pastilles rouges, et enfin surmonté d'une grande marguerite verte signifiant « espace vert d'intérêt régional » !⁵

Enfin, le CDT, qui détaillait dans ses fiches-actions les projets d'urbanisation sur les Zac Campus Grand Parc et Louis Aragon, a soulevé un tollé et la crainte que l'adoption du CDT n'aboutisse de fait à l'adoption des Zac contestées. La commission d'enquête a par conséquent intimé au maître d'ouvrage (c'est-à-dire à l'association de villes Campus Science et Santé, dont Villejuif) de préciser, par une introduction, que le CDT n'impliquait en aucune manière l'adoption de ces Zac et des modifications du POS en PLU qu'elles nécessitaient. La commission d'enquête fait néanmoins remarquer que, « *si les opérations d'aménagement sont hors du champ de l'enquête, les fiches qui les décrivent sont cependant constitutives du dossier soumis à l'enquête. À ce titre, les avis exprimés doivent être pris en compte dans le cadre de cette enquête.* » Et ces avis sont entièrement négatifs.⁶

Or, les Zac en question sont en fait les deux piliers du nouveau PLU et de la stratégie de densification. À elle seule, la Zac Cancer Campus promet 10 000 nouveaux habitants, soit une hausse de 20% de la population actuelle de Villejuif ! Ces ZAC ne sont même pas encore ouvertes à l'enquête publique, ce qui est normal puisqu'il n'existe plus de « Plan d'aménagement de zone » (PAZ) et qu'elles devront se conformer au PLU général. Toutefois, quiconque a suivi de près l'ensemble de ces consultations constate que le PLU proposé sur le territoire de ces deux Zac coïncide, au mètre près, avec les ambitions affichées dans les actuelles versions des projets d'aménagement de Zac, intégrées dans les fiches actions qui avaient été annexées au CDT. On peut donc considérer que les critiques contre ces fiches-actions concernent directement ce PLU dont le but n'est ici que de fournir une base légale à l'adoption de ces Zac.

Veillez observer d'ailleurs, Madame la Commissaire, que les zones UAa couvrant la plus grande partie ces deux Zac sont en blanc sur le *Plan de Zonage 5-1* du PLU, et que le règlement de zone les dispense de toute prescription, comme si ce PLU considérait que le maître d'ouvrage et l'aménageur restaient libres de faire ce qu'ils voulaient, d'écrire leur propre Plan d'aménagement de zone, sans se soucier du PLU général, que c'est le PLU au contraire qui devait se plier aux projets des Zac. Or les Paz ont été abolis par la loi SRU de 2000 : dorénavant, une Zac s'inscrit dans le PLU tel qu'il est soumis au débat public.

Dernière remarque des commissaires enquêteurs sur le CDT : ils insistent sur la cohérence du phasage. Il serait en effet déraisonnable de lancer immédiatement une urbanisation correspondant à un projet de transports en commun avant que le transport en question ne soit réellement construit (si tant est que sa construction accroisse la capacité de charge du quartier à la mesure des projets immobiliers, ce que nous contestons). Le projet de transport en commun justifie immédiatement la mise en place d'une veille foncière, non la construction !

Vous avez donc à évaluer, Madame la Commissaire, un projet de PLU tendant à échapper, à quelques jours près, à des décisions d'urbanisme prescriptives (celle du Sdrif), dont le contenu est en gros connu, alors que nous connaissons déjà et avec une grande précision (par les projets d'aménagement des Zac) les intentions de la municipalité, le PLU proposé ne servant qu'à leur fournir une base juridique. Or il semble bien que, malgré leur air de parenté (le « postulat de densification »), le Sdrif et ce PLU ne seront pas compatibles, comme on va le voir au chapitre

⁵ Voir ma contribution à l'enquête publique sur le SRCE : <http://vaverts.fr/spip.php?article231>

⁶ Voir ma contribution à l'enquête publique sur le CDT : <http://vaverts.fr/spip.php?article232> et mon commentaire sur le rapport de la commission d'enquête : <http://www.laveniravillejuif.fr/spip.php?article74>

suivant, par exemple. Ce qui expliquerait la hâte de la municipalité à conclure avant l'approbation de la révision du Sdrif, en faisant référence, comme on l'a vu, au Sdrif de 1994 qui est manifestement caduc et dont peu de citoyens gardent le souvenir, ou même le texte⁷...

D'ores et déjà, depuis deux ans, la population est mobilisée contre ces projets. C'est donc avec consternation que cette population voit l'aménageur de ces Zac (la fameuse Sadev) annoncer dans la presse comme de grands succès les promesses de vente sur des portions de ses Zac... non encore approuvées ni même « enquêtées » ! Vous comprenez, Madame la Commissaire, l'ambiance dans la ville à propos de la présente enquête publique : *« Ça ne sert à rien de se déranger, de toute façon tout est déjà décidé, et la Sadev en est déjà à vendre les droits à construire »*.

Il vous appartient, Madame la Commissaire, de rétablir la crédibilité des enquêtes publiques en vous référant à l'avis des habitants et au droit, contre ce qu'il faut bien considérer comme des « coups partis » en marge de toute légalité.

IV. Le cas de la Zac Campus Grand Parc.

Le projet scientifique, médical et industriel Cancer Campus est un beau projet de « *cluster* », un regroupement autour de l'Institut Gustave Roussy de centres de recherches et d'industries de biotechnologies. Ce *cluster* justifie le projet d'une interconnexion entre la ligne 15 est-ouest et la ligne 14 prolongée entre Paris et Orly. Mais avant même que cette ligne soit confirmée, le projet Cancer Campus annonçait, outre la création de 10 000 emplois, la création de 10 000 logements !

Or, les terrains disponibles dans les environs de l'Institut Gustave Roussy constituent, pour une grande part, une zone verte quasi continue que le Sdrif qualifierait d'« ouverte et multifonctionnelle » (agricole ou de loisir). Soit, successivement du nord au sud : le parc municipal du 8 mai, l'ancien cimetière des Indigents, le parc entourant les réservoirs d'eau, puis le parc départemental des Hautes Bruyères, flanqué à l'Ouest par la Redoute du même nom et un golf abandonné, puis prolongé au Sud par une zone agricole en exploitation entourée de vergers abandonnés, et enfin deux groupes de jardins familiaux dont l'un à Villejuif. Cette bande verte quasi-continue protège la ville contre les douze à quatorze voies du tronc commun A6a – A6b de l'autoroute du Soleil. Elle protège également la ville d'Arcueil contre le ruissellement que ne manquerait pas de provoquer l'imperméabilisation des sols suite à une urbanisation.

Jusqu'à présent, aucune municipalité n'avait osé prendre l'initiative de rendre ces terrains constructibles, tant la présence des pollutions de l'autoroute du Soleil paraissait dangereuse. Ce danger d'ailleurs a été confirmé par les études des médecins parisiens sur la proximité du boulevard périphérique (quadruplement de la mortalité chez les jeunes enfants). Par ailleurs, l'OMS vient de classer les émanations de diesel comme cancérigènes. Ainsi, cette zone tampon, qui au moins protégeait la ville du bruit, paraît aujourd'hui la protéger d'une pollution atmosphérique particulièrement dangereuse.

De même, le parc départemental des Hautes Bruyères aménagé à grand frais depuis une vingtaine d'années semblait une conquête irréversible pour la qualité de vie des habitants de cette partie ouest du département. Le Sdrif précise (p. 71 du fascicule 2) :

« Cette densification ira de pair avec une offre ambitieuse en espaces verts. Malgré l'importance du patrimoine végétal hérité des siècles passés, et des politiques importantes

⁷ Il se trouve qu'étant à l'époque conseiller régional, j'ai eu à connaître le Sdrif 1994...

d'acquisition et de création d'espaces verts publics, de vastes zones de carence en espaces verts persistent (Ouest du Val-de-Marne, centre de la Seine-Saint-Denis, Centre et Nord des Hauts-de-Seine). C'est pourquoi de nouveaux espaces verts seront créés dans le cœur de la métropole. La trame verte d'agglomération sera consolidée par un important réseau de liaisons vertes entre les principaux espaces de respiration, support de continuités écologiques renouvelées, en réponse à une attente sociale. C'est une des conditions de réussite d'une ville plus compacte.»

Encore plus clairement, les réponses de la Région à l'enquête publique sur le Sdrif, de même que le rapport des commissaires enquêteurs, proscrivent avec force l'urbanisation des terres agricoles de proximité, et n'envisagent que « la préservation et l'élargissement » de ces zones ouvertes de la première couronne de l'agglomération. Je ne connais d'ailleurs pas d'exemple qu'on remette en cause, en l'urbanisant, un parc départemental existant, proclamé de surcroît « d'intérêt régional » !

Et c'est pourtant ce que se propose de faire la Zac Campus Grand Parc, tirant prétexte du projet Cancer Campus. Ce scandale est dénoncé jusque dans la conclusion de 20 pages (sur 750 !) de la Commission d'enquête du Sdrif, qui écrit :

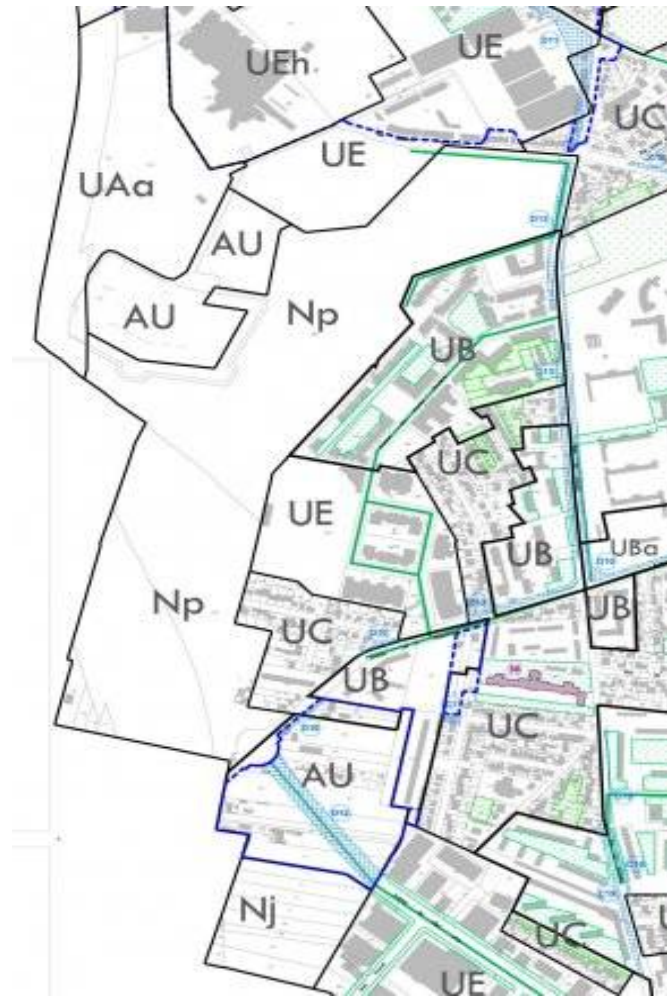
«[La Commission] adhère aux projets de regroupement et au renforcement des clusters, mais demande qu'ils ne soient pas réalisés au détriment de l'activité agricole et de la préservation des terres exploitées. » (p.734)

Et donc (sans que l'on connaisse l'ordre des causalités, la Ville, l'Agglomération, la Sadev se renvoyant les responsabilités), le PLU de Villejuif traduit sur le cadastre les réquisitions de l'aménageur de la Zac Campus Grand Parc, la Sadev. En effet, Madame la Commissaire, vous pouvez constater, sur la portion du PLU reproduite page suivante, que le parc actuellement existant est tout d'abord amputé de deux larges parcelles dans ce projet de PLU, et le sud agricole est reclassé AU (à urbaniser), conformément au projet de Zac annexé au CDT.⁸

a) La zone UE donnée à la Société du Grand Paris

En partant de l'entrée nord du parc (au contact de la zone UEh de l'Institut Gustave Roussy) on voit d'abord une zone en losange UE. Il ne s'agit pas d'une extension du *cluster*, mais d'une zone du parc offerte gratuitement par le Conseil général du 94 à la Société du Grand Paris, pour y construire sa station de métro IGR. L'ampleur de cette parcelle UE, qui dévore un jardin aromatique, une zone déjà aménagée en promenade avec des bancs, et un petit secteur jusqu'à présent destiné à un poney club et actuellement en herbes folles (pour la plus grande joie des enfants), est manifestement disproportionnée par rapport à ce que nécessite une sortie de métro. Par exemple : la station Bercy, intersection de la ligne 14 (c'est-à-dire la même ligne Bleue) et de la ligne 6, desservant (excusez du peu) le ministère des Finances, le Palais Omnisport et le Parc de Bercy ! Cet exemple n'est pas pris au hasard : les architectes de la Zac prennent le parc de Bercy comme référence pour l'aménagement ultérieur du parc des Hautes Bruyères (avec l'autoroute A6 dans le rôle de la Seine...)

⁸ Projet que l'on trouve reproduit en Annexe de ma réponse à l'enquête CDT, ici : http://vaverts.fr/IMG/pdf/Annexe_rep_CDT-2.pdf. Cette annexe constitue un comparatif systématique des photos aériennes, du projet de Zac, et du PLU sur la zone considérée, lui-même reporté sur la photographie aérienne. On essaie de reconstituer « qui a résisté à qui » et il apparaît que, à une étape donnée, les services de Villejuif ont tenté de sauver de l'urbanisation la zone AU du parc, avant de se la voir imposer par la Sadev.



Certes, le projet actuel prévoit un puits de lumière jusqu'à 60 mètres de fond et donc attribue à cette station un diamètre supérieur aux sorties de métro de Bercy. Par ailleurs, le creusement de la ligne 14 postérieurement à l'ouverture de cette station de la ligne 15 nécessitera pendant quelques années un deuxième trou pour évacuer la terre. Mais, en aucun cas, ces deux trous n'appellent un territoire aussi vaste que la zone UE ici prévue au PLU, et le deuxième trou n'est d'ailleurs que provisoire. Or, la Société du Grand Paris, après avoir exhibé, lors de la concertation sur la ligne Rouge, un projet de station surmontée d'un cylindre préfigurant un centre commercial à l'intérieur du parc, a reconnu, devant l'opposition de la population, qu'il était plus raisonnable de prévoir une station de verre aussi discrète que possible.⁹

Classer cette parcelle du parc comme UE, c'est-à-dire « Zone d'activité », sous le prétexte de la sortie du métro, revient à accorder à la Société du Grand Paris le droit de l'urbaniser à 60%, mais sans habitation, à cause de nuisances ! (voir le règlement de la zone UE). Ce à quoi même la SGP ne prétend pas... pour le moment, mais la Sadev, si (voir la fiche action n°1 du CDT soumise à l'enquête publique.)

Il serait donc prudent de créer pour cette parcelle une classe *sui generis* du genre Nm, avec un m pour métro, de même que le PLU écrit Np et Nj pour les zones *non aedificandi* parc et jardin. Cette zone Nm serait spécifiée dans la partie réglementaire du PLU : «Zone Naturelle ouverte à la

⁹ Tous ces détails concernant les intentions de la Société du Grand Paris ont été recueillis lors d'un entretien, ici : <http://www.laveniravillejuif.fr/spip.php?article15>

création d'une entrée de métro sans aucune activité économique de surface, à aménager de manière la plus discrète possible de façon à empiéter le moins possible sur les fonctions récréatives et écologiques du Parc des Hautes Bruyères”.

b) Juste au sud de cette zone UE, une zone AU

On reconnaît au sud de cette zone UE la silhouette de la Redoute militaire, liée à la zone UE par l'urbanisation d'une nouvelle parcelle du parc, l'ensemble d'un seul tenant étant classé AU (à urbaniser).

La Redoute des Hautes Bruyères appartient à l'armée. L'Etat l'offre au département, dans le cadre du “choc foncier” pour le logement. Or, tous les architectes s'accordent à dire qu'il serait difficile de construire des logements dans ce fortin. En revanche, des équipements collectifs tels hôtels, restaurants, activités sportives, y remplaceraient facilement les actuelles casernements. Le découpage de la zone AU montre par ailleurs que les services de la ville ont pris bien soin d'en exclure les fossés de défense arborés, et ils ont eu raison.

En revanche il n'existe strictement aucune justification (autre que financière) à l'attribution d'une nouvelle parcelle du parc à l'urbanisation, entre la Redoute et la zone UE de la station de métro. Il s'agit d'un véritable scandale immobilier, où une parcelle d'un parc départemental d'importance régionale va être livrée à un promoteur pour y construire une résidence “pieds dans le parc”, c'est à dire... à la place d'un morceau du parc. C'est d'autant plus grave que cette parcelle arrive à ras bord du grand trou qui est la réussite la plus spectaculaire des paysagistes du parc, appelée *Jardin du silence*, et que ruinerait l'urbanisation de cette zone AU.

Nous demandons que cette parcelle du parc, dont rien ne justifie l'urbanisation, soit classée Np, comme le reste du parc.

c) Le Terrain des Maraîchers.

Au sud du parc, une fois franchie l'avenue de la République (D 148), s'étend le Terrain des Maraîchers, dernière zone agricole de la ville. Or, le Sdrif comme le SRCE sont formels : ces terrains agricoles de la Petite couronne, insérés dans le cœur de la métropole, sont “à préserver et à développer”. Il n'existe pas de limite précise en terme de surface minimale dans le règlement du Sdrif (entre les jardins familiaux, l'exploitation horticole et les vergers, on a environ 5 ha de terres agricoles) mais simplement une règle de viabilité, qui est par définition vérifiée puisque le Terrain des Maraîchers est entièrement occupé par une exploitation horticole en activité, sans compter les quelques 150 jardins familiaux au nord et au sud. Dévorer ces terres agricoles serait aller totalement à l'encontre de l'esprit et de la lettre du Sdrif actuel. Une pétition contre ce projet a d'ailleurs recueilli des signatures d'élus de tout l'Ouest du Val de Marne.

Pour la petite histoire : aux premières étapes de la concertation, ce terrain était voué à la Faculté de Pharmacie. Il était donc difficile de s'y opposer... Contacté par nos soins, le président de l'Université de Paris-Sud, à qui nous suggérons d'abandonner le Terrain des Maraîchers et de lui préférer l'ancien terrain Edf à Louis-Aragon, nous informa qu'il n'avait jamais été question, pour lui, d'accepter cette localisation des Maraîchers, au milieu de nulle part !¹⁰

Auto-suggestion ou manipulation de la part de l'aménageur ? Il semble que le mirage de la Fac de

¹⁰ Ce projet de « Fac de pharmacie » est le « 8 » rouge que l'on voit sur la fiche action n°1 du CDT, reproduite dans l'annexe citée plus haut de ma réponse à l'enquête CDT, figure 4. Voir ma correspondance avec le président de l'Université Paris Sud ici : <http://www.lavenirvillejuif.fr/spip.php?article7>

Pharmacie n'ait servi qu'à faire passer le principe de l'urbanisation de précieuses terres agricoles de proximité. Aujourd'hui, il n'est plus question que d'y construire des HLM le nez dans les pots d'échappement de l'Autoroute, pour y faire venir “les salariés de Cancer Campus qui sont actuellement en Seine et Marne”... et qui ne seraient donc pas les actuels Villejuifois ! Ainsi, le principe de la ville des courtes distances ne signifierait donc pas “rapprocher l'emploi des habitants” mais “faire déménager les habitants vers leurs emplois”. Ne serait-il pas alors plus raisonnable d'installer Cancer Campus dans l'Essone ou la Seine et Marne, autour du génopole d'Evry par exemple ?

Ce terrain, que le PLU prétend classer en zone AU, doit revenir à son statut de zone agricole dans le POS actuel, et ce statut doit être sanctuarisé conformément au Sdrif, l'usage agricole pouvant bien entendu évoluer. Il est suggéré qu'en cas de cessation de l'activité horticole, le terrain soit repris par la ville ou le département pour une exploitation maraîchère de proximité, couplée avec une ferme éducative comme celle du parc des Lilas à Vitry, le tout pouvant également servir de terrain d'études sur la prévention alimentaire des cancers dans le cadre de Cancer Campus.

V- La Zac Louis Aragon et la Nationale 7

La Zac Louis Aragon, lancée à partir du prétexte de l'arrivée de la ligne 15 à Louis-Aragon et de l'opportunité présentée par le départ du centre Edf, est prolongée en réalité, dans ce PLU, par une modification du plan d'occupation des sols tout du long de la Nationale 7¹¹, de part et d'autre. Le projet est de transformer l'ensemble du boulevard Maxime Gorki et de l'Avenue de Paris en *cañon* dominé par des façades de 21 à 31 mètres de haut.

Il y a actuellement, en façade est sur la Nationale 7, essentiellement les traditionnels garages et restaurants de 1 ou 2 étages, avec, derrière, une zone pavillonnaire. Typique est le “grand triangle” entre le Boulevard Maxime Gorki, la Sente Saint Simon et la rue Daumier, zone d'emplois et de services. En façade ouest, côté centre-ville, une densification bien acceptée en R+ 4 ou 5 est en cours depuis des années. Le projet de Zac et de Nationale 7 est basé sur l'idée d'immeubles en R+7 ou 8 et, sur l'unique terrain libre resté disponible en pleine terre, le terrain Mollicone à l'angle du Bd Maxime Gorki et de la rue du Moulin de Saquet, une tour de 13 étages (40 mètres). Cette barre continuerait à plonger dans l'ombre la zone pavillonnaire classée UC, et la tour plongerait dans l'ombre l'école Robespierre.

a) La Zone UAa

Comme nous l'avons vu, cette zone UAa masque une conception périmée et dorénavant illégale d'un Plan d'Aménagement de Zone de Zac, échappant au débat général sur le PLU. D'où le périmètre tarbiscoté de cette zone : en fait on rattache, à l'opportunité ouverte par le départ du centre Edf, de petites spéculations foncières à proximité.

En fait nous connaissons le projet de ce PAZ par la fiche action n°5a du CDT. La population de cette zone pavillonnaire est unanime dans la condamnation de ce projet, et en particulier de l'urbanisation du terrain Mollicone, dernier terrain libre en pleine terre à l'angle de la rue du Moulin de Saquet et du boulevard Maxime Gorki. La mobilisation a déjà recueilli 800 signatures et provoqué plusieurs manifestations devant la Mairie. Il s'agit donc très clairement de ce qui est perçu comme une agression contre la population existante, au nom de projets immobiliers franchement

¹¹ Aujourd'hui RD 7, mais je lui conserve ici son « nom de jeune fille ».

déraisonnables.

Ces projets ne peuvent pas se justifier par la disponibilité du terrain correspondant à l'ancien immeuble EDF : celui-ci est effectivement disponible pour de nouveaux immeubles d'emplois (si possible un établissement universitaire). Mais cela ne justifie pas l'expropriation, dans l'entourage du terrain Edf, d'un grand hôtel trois étoiles, ayant de longue date sa clientèle de tourisme international, et de plusieurs villas de belle facture dont l'une a été aménagée par ses propriétaires en vue d'y créer une école de langues... Ce "petit triangle" (entre l'avenue Louis Aragon, le boulevard Maxime Gorki et la rue de la Commune) a vocation à conserver son affectation actuelle, car il n'y a aucun sens à détruire cet hôtel et ces maisons pour surdensifier le carrefour Louis Aragon / Maxime Gorki, alors que la suppression du tunnel de croisement y a déjà rendu la circulation ardue¹². Quant au terrain Mollicone, il a vocation à servir l'intérêt général, par un jardin public ou une crèche.

Nous demandons que cette zone UAa soit rezonée dans le cadre général du PLU, conformément à la loi SRU. Nous suggérons :

- Classer UE l'ex terrain Edf, en y rattachant l'hôtel 3 étoiles, et le "grand triangle" Maxime Gorki-Daumier-St Simon.
- Maintenir la continuité actuelle de la zone UC, sur le "petit triangle", rive nord de l'Avenue Louis Aragon, jusqu'au carrefour.
- Classer le Terrain Mollicone en "Emplacement réservé aux installations d'intérêt général et espaces verts" (quadrillage bleu sur le *Plan de Zonage*).

b) La Nationale 7

Ni le départ de Edf, ni l'arrivée de la ligne 15 à Louis Aragon, ni le "postulat de densification" ne justifient l'urbanisation, en R+7 ou 8, du reste de la Nationale 7 sur toute la longueur des trois stations de la M7 (Louis Aragon, Paul Vaillant-Couturier, Léo Lagrange). Quand bien même on accepterait le conte d'une absorption de Villejuif par Paris (mais sans les services et aménités de la capitale), alors l'ensemble de la Nationale 7 constituerait ni plus ni moins qu'un prolongement de l'avenue d'Italie, dont beaucoup d'immeubles sont en R+4, voire en R+2 même au carrefour Tolbiac!

Mais il y a plus. L'apparition d'une correspondance à la station Louis Aragon ne permet qu'une densification modérée de cette zone déjà globalement dense. La demi-ligne N7 qui la relie à Paris est déjà saturée. L'ouverture en fin d'année du tramway T7 jusqu'à Orly et Juvisy est une excellente chose tout au long de cette ligne, mais aura pour effet de drainer (ce qui est une partie du but recherché) les habitants de la banlieue sud vers Louis-Aragon afin de poursuivre leur trajet domicile-travail en métro. Et nul ne sait combien de voyageurs prendront la ligne 15, changeront à Louis Aragon et poursuivront par la ligne M7 vers Paris. L'ouverture de la ligne Rouge (M15) délesterait certainement l'avenue Louis Aragon et l'avenue de la République de personnes quittant en voiture la zone pour aller travailler vers l'ouest ou vers l'est de la banlieue. En tout état de cause, l'arrivée du T7 puis de la ligne 15 à Louis Aragon amélioreront la circulation de surface mais n'augmenteront pas la capacité de charge des environs de la station et des rives de la Nationale 7, pour l'incontournable raison que les liaisons avec Paris et le nord sont définitivement limitées à la

¹² En tout état de cause, cette zone du carrefour Aragon va connaître l'enfer jusqu'en 2020 puisque la totalité du segment de l'avenue Louis Aragon entre le Bd Maxime Gorki et la rue Jean Jaurès sera alors remplacée par un trou de 40 m. de profondeur pour la construction de la station de la ligne Rouge n°15 du Grand Paris Express. Or les manœuvres d'intimidations précédant l'expropriation ont déjà commencé, avant toute enquête d'utilité publique, comme s'il y avait urgence à ajouter les chantiers rejetés par la population aux chantiers acceptés par la population (en vue du métro) !

demi-ligne M7.

Il faut ici rappeler l'histoire du débat sur cette ligne M7 et la Nationale 7 qui la recouvre. Comme il a été dit, la M7 est déjà saturée aux heures de pointe et le sera encore plus avec l'arrivée du tramway, et sans doute encore plus avec l'arrivée de la 15. Rien n'est fait par ailleurs pour faciliter la circulation automobile empruntant la Nationale 7 : le Conseil général a fait fermer les 3 tunnels qui la transformaient aux yeux de certains en autoroute, et c'est aussi bien ainsi. La N7 doit devenir un boulevard urbain à la circulation "apaisée" : on verra, mais le but n'est pas d'augmenter son débit. Surtout si l'on accumule en façade commerces, lieux de culte, et autres occasions de bloquer une voie par un stationnement intempêtif¹³. C'est pourquoi, lors de l'enquête publique sur la requalification de la Nationale 7 en boulevard urbain, l'ensemble de la population avait vivement apprécié les plans où était prévu un transport en commun en site propre de surface, doublant la demi-ligne M7. Pourtant le département (ou le Stif ?) a renoncé à ce site propre (sauf, et sur un seul sens, à travers le Kremlin-Bicêtre), au prétexte que le trafic ne le justifierait pas !

La Nationale 7 est maintenant rénovée sans qu'il soit désormais possible d'y faire passer un site propre de surface qui délesterait la ligne M7 saturée. Il est donc exclu de la surcharger encore plus en habitants (ayant vocation à emprunter cette voie pour se rendre le matin vers le nord). En revanche, il est tout à fait possible d'y développer un pôle d'emplois, puisque les rames de métro circulent à vide, aux heures de pointe le matin pour venir à Louis Aragon, et le soir pour en repartir. D'où notre proposition de classer en zone UE le terrain Edf et ses alentours.

Certes, l'arrivée du siège du Crédit Lyonnais à la station Léo Lagrange semble renouveler (après les hopitaux...) un appel de salariés commutants *vers* Villejuif. Hélas ! Ce n'est pas tant l'exemple de la création d'emploi le long de la Nationale 7 qui fait école... mais la densification en moyenne-grande hauteur, comme si les immeubles LCL avaient fourni un gabarit pour la portion villejuifoise de la Nationale 7.

Ainsi, la semaine dernière, par un panneau publicitaire, les habitants de la rue Reulos ont pris conscience que, par la grâce d'une modification de l'actuel POS intervenue en avril dernier et qui n'avait retenu l'attention de personne, la hauteur maximale des immeubles à l'angle de leur rue et de la Nationale 7 était portée de 21 à 31 mètres, afin de donner le feu vert pour deux tours (hotel et habitations) du groupe Vinci... projet qui avait été déposé par Vinci en décembre dernier¹⁴. On admirera la confiance à accorder à un PLU qui alterne en jolis épanages rose ou fushia les linéaires à 21 mètres de haut et les segments à 31 mètres, au long de la Nationale 7, sur son *Plan de zonage* : de toute façon, les promoteurs décideront et obtiendront la modification voulue, si l'encadrement de la densification n'est pas résolument précisé et défendu.

C'est pourquoi nous proposons la prescription d'un maximum de 21 mètres en "bas de la côte" (au Nord) et de 15 mètres en haut de la côte (Bd Maxime Gorki).

VI. La question du centre ville et des "linéaires"

Encore faudrait il préciser pour faire quoi le long de la Nationale 7. Le PLU impose un "linéaire commercial et artisanal" tout du long, comme si ces kilomètres de boulevard urbain devaient se

¹³ C'est déjà le cas le dimanche matin avec l'église copte placée au ras de la Nationale 7, ce serait le cas le vendredi si la mairie persistait dans son projet d'y réimplanter la seconde mosquée de Villejuif en détruisant l'ancienne gendarmerie, promise jusqu'ici à l'hébergement d'urgence des familles, avec 40 places de parking pour plus d'un millier de fidèles annoncés (entre autres problèmes). Pourquoi ne pas avoir inscrit au PLU un emplacement réservé à cet édifice, par exemple dans le terrain Edf ?

¹⁴ Sur cette étrange affaire de dates, voir ici : <http://projetreulos.eklablog.fr/accueil-c24031141/2>

constituer en nouveau centre-ville.

Or il en existe déjà un, de centre-ville, sur lequel le Plan de zonage et le texte du PLU sont curieusement muets. Il est constitué par les rues Jean-Jaures et Georges Le Bigot, où se concentrent actuellement le “linéaire commercial” et les ultimes monuments de la ville, anciens (mairie, église) et nouveaux (théâtre et médiathèque). “Ultimes”, car des décennies d'ignorance et de mépris du Patrimoine ont achevé de détruire le chateau de Saint-Romain, son célèbre pigeonnier, ses granges aux poutres magnifiques, et plus récemment, les derniers “bijoux “ du XIXe siècle, dont, cette année encore, une gloriette et, rue Jean Jaurès, la plus belle villa de la ville, au profit de massives opérations immobilières.

Ce centre est étouffé par la dure concurrence de centres commerciaux périphériques, et par l'exiguïté des trottoirs rue Jean-Jaures. Or aucun traitement spécifique n'est annoncé dans ce PLU depuis que l'achèvement de la Zac Centre s'est soldé par l'édification d'une tour HLM au beau milieu de l'esplanade Pierre-Yves Cosmier, unique place dont la ville pouvait s'enorgueillir et y prévoir des événements festifs. Les lourds blocs HLM qui en occupent le flanc nord-est sont abandonnés sans perspective d'intégration au reste du centre-ville, leurs jardins intérieurs laissés enclavés. La rue Georges Lebigot, unique rue semi-piétonnière de Villejuif, n'est même pas signalée au PLU, quoique bordée de commerces, comme “linéaire commercial à protéger et à développer”. La lecture du *Plan de Zonage 5.1* semble signer son arrêt de mort. Comme si l'on pouvait tuer un centre ville et le reconstituer ailleurs, le long d'une route nationale.

Il est légitime de prévoir des commerces de proximité sur la Nationale 7, il est ridicule d'en imposer tout du long. Encore une fois, les auteurs de ce plan devraient arpenter l'avenue d'Italie. En revanche, ce qui va manquer à Villejuif, qui disposait pourtant ici de multiples garages et hangars de PME du bâtiment, ce sont des espaces-ateliers pour les petites entreprises de mécanique et nouvelles technologie évincées de Paris. Il ne suffit pas de proclamer des locaux d'emplois, il faut rechercher quels emplois ont besoin de locaux. La Sadev, qui rêvait pour Louis-Aragon de refaire le “gros coup” du Crédit Lyonnais, en est à revendre les droits à bâtir à des promoteurs d'immeubles de bureaux. Il est à craindre que demain Villejuif n'en soit réduite à brader ces bureaux vides dans la “bulle de l'immobilier de bureaux” bien prête à éclater, comme en 1992.

Le linéaire commercial de la Nationale 7 doit donc être délimité avec plus de soin, et des espaces d'ateliers, des “hotels d'entreprises” doivent être prévus, et ils peuvent l'être en effet le long de la Nationale 7 en faisant évoluer sa tradition mécanique, par exemple avec notre proposition de classer UE une partie de ce que le projet de PLU inclut dans la zone UAa.

Quant au centre-ville, comme je l'ai montré dans ma lettre au président de Paris Sud¹⁵, il est appelé à jouer un rôle pivot dans le déploiement (s'il a lieu) du “campus archipel” articulé sur les écoles d'ingénieurs de Villejuif et Cancer Campus, entre l'IGR et la Nationale 7. Logiquement, cet archipel ne peut suivre que deux axes de cheminement : l'avenue Paul-Vaillant-Couturier ou, plus “charmant” (et gourmand ?) le vieux bourg via les rues Edouard Vaillant, René Hamon, Georges Lebigot (ou sentes parallèles), rue Guynemer et Jean Jaures. Or rien n'est prévu au PLU pour préparer le centre à ce rôle nouveau. Malgré nos premières réflexions avec l'urbaniste Michel Cantal-Dupart, nous ne prétendons pas avoir de solution clé-en-main (il faudra un sérieux travail d'un bureau d'urbanisme associé à des formes particulières d'ateliers participatifs citoyens), mais l'impasse faite par le PLU sur le centre ville nous paraît un aveu d'échec prématuré, non seulement dans la volonté de revivifier le centre, mais de réussir le “campus archipel”.

¹⁵ Voir le lien cité en note 10 plus haut.

VI - Le pavillonnaire

La plus grande partie des terrains en pente ou au sommet du plateau de Villejuif (Mont Cuchet, Esselières, Monsivry) est occupée par une vaste zone pavillonnaire. Il subsiste en outre quantité de petites zones pavillonnaires intersticielles entre les grands ensembles. Ces zones pavillonnaires UC, sillonnées de sentes, ont longtemps fait le charme de la ville en s'enracinant dans une culture populaire que magnifiait la Fête des fleurs et le concours des Jardins fleuris. Elles tendent aujourd'hui à se densifier spontanément, comme on le voit par l'examen des photos aériennes, avec des extensions (pas toujours autorisées) en hauteur ou sur l'arrière, destinées à doter les pavillons d'une ou deux pièces supplémentaires. Cette possibilité est d'ailleurs la cause principale de la croissance spontanée de la population villejuifoise, des personnes âgées quittant leur pavillon de Villejuif pour s'installer en province et laissant la place à des jeunes couples parisiens avec 2 ou 3 enfants.

En outre, toutes ces zones sont bâties sur d'anciennes carrières de gypse : les effondrements y sont assez fréquents, barrant périodiquement la voirie. Des zones finalement déjà assez denses, sur un terrain fragile.

Pourtant le projet de révision du PLU propose tout simplement de porter le coefficient d'occupation des sols en zone UC de 0,5 à 0,8 ! Même si le calcul est trop grossier, cela permet théoriquement une croissance de 60% de la population. On est bien en-delà des +15% demandés par le Sdrif auprès des gares GPE, et ces zones pavillonnaires ne sont justement pas près des gares du Grand Paris Express.

Or, ces zones pavillonnaires avec leurs jardins, quoique privatives, jouent un rôle considérable dans l'écologie de la ville¹⁶. Sans même compter le charme non négligeable qu'elles procurent, y compris aux habitants de la zone centrale dense ou aux habitants des parcs HLM, qui les traversent à pied pour rejoindre les stations de transports en commun, ces zones pavillonnaires jouent un rôle collectif décisif dans la protection de la biodiversité, et surtout occupent une fonction hydrologique importante : elle retiennent le ruissellement de la pluie vers les vallées de la Bièvre, de la Seine ou vers le sud du plateau : un des problèmes constants de la ville et de ses voisines¹⁷.

Les techniciens de la ville en sont parfaitement conscients et le règlement de la zone UC en témoigne : on y insiste avec pertinence sur la nécessité de maintenir en pleine terre autant de jardins qu'il est possible, de renforcer l'agrément des jardinets en façade, et surtout (innovation intéressante et qui constitue une reconnaissance du caractère de bien public partiels de ces jardins), on y interdit la construction "en cœur d'îlot", c'est à dire dans les zones continues de "jardins de derrière", afin d'en préserver les fonctions écologiques (biodiversité, éponge des eaux pluviales). Par ailleurs, le règlement multiplie des règles de prospect qui devraient suffire à contrôler le processus spontané d'adjonction d'une ou deux pièces supplémentaires.

Toutefois, si l'on combine ces règles de prospect et l'interdiction de construire en cœur d'îlot, la logique du passage du coefficient d'occupation des sols de 0,5 à 0,8 aboutit inévitablement à transformer l'ensemble de cette zone en continuum de maisons de ville, souvent de mini-immeubles de location, avec encore une fois la possibilité d'augmenter de 60% la population, obligeant donc à élargir les rues, refaire l'ensemble du réseau d'adduction d'eau et d'égouts, etc...

¹⁶ Ce qui ne justifie pas que cette vaste zone, de plus en plus dense, reste un désert d'espaces verts... publics !

¹⁷ Exemple de ce qui attend Villejuif et ses voisines en cas de densification inconsiderée den sa zone sommitale : l'inondation récente de la résidence 13-15 rue Ambroise Croizat, au bas de cette pente.

Ce projet d'urbanisation diffuse est largement inconsideré. En même temps, la réalité de la densification spontanée de ces zones pavillonnaires doit être prise en compte, elle correspond bien à un rajeunissement de la population de cette zone et donc à une augmentation de la densité... par accroissement de la taille des ménages, ce qui est une façon de satisfaire aux exigences de la “ville compacte” chère au Sdrif.

Dans ces conditions, une certaine densification peut être autorisée, enregistrant l'évolution spontanée. Les règles de prospect proposées par le PLU étant maintenues, le passage du coefficient de 0.5 à 0.6 (soit une augmentation de la population potentielle de 20%) paraît à la fois raisonnable, conforme aux orientations du Sdrif et à la capacité de charge du système de transports en commun reliant la ville au centre de la métropole.

Conclusion

Madame la Commissaire, c'est en fonction des considérations qui précèdent que je vous demande de bien vouloir recommander :

Au mieux :

surseoir à l'adoption du Plan Local d'Urbanisme de Villejuif jusqu'à l'approbation du Sdrif censé l'encadrer légalement (faute de quoi on s'engagerait dans un imbroglio juridique entre les Sdrif 1994 et 2014), et après les élections municipales de mars 2014 censées trancher sur ses grandes orientations.

À défaut :

S'agissant du périmètre de la Zac Campus Grand Parc :

- Ouvrir une classe de zone spécifique Nm pour la parcelle du parc départemental des Hautes Bruyères dédiée à la station de métro IGR.
- Reclasser de AU à Np la parcelle du parc qui la jouxte jusqu'à la redoute des Hautes Bruyères.
- Dans le prolongement de ce parc au-delà de l'avenue de la République, classer Agricole ou Nj la zone du Terrain des Maraîchers que le projet de PLU prétend classer AU.

S'agissant du périmètre du projet de Zac Louis-Aragon et de la Nationale 7

- Reclasser de UAa à UE la zone de l'ancien terrain EDF, y compris l'hotel et le triangle Saint-Simon /Maxime Gorki.
- Reclasser le Terrain Mollicone (angle Maxime Gorki / rue du Moulin de Saquet) de UAa à “Emplacement réservé aux installations d'intérêt général et espaces verts” (quadrillage bleu).
- Maintenir en UC les pavillons existants.

De part et d'autre de la Nationale 7 (y compris sur la zone actuellement marquée UAa) : limiter la hauteur à 21 mètres dans le “bas de la côte” (Avenue de Paris) et à 15 mètres dans la côte et le haut de la côte (Bd Maxime Gorki).

Au centre ville : étendre à la rue Georges Lebigot le linéaire de “commerces à protéger”

Dans toute la zone UC : porter le coefficient d'occupation des sols de 0,5 à 0,6 et non à 0,8.

L'ensemble de ces modifications, Madame la Commissaire, aboutira à une densification générale de Villejuif de l'ordre de 10 à 15%, conformément à la demande “corrigée” du Sdrif nouveau, et représentant une augmentation de la population de quelques 7000 à 7500 personnes à l'horizon des années 2030, ce qui est le maximum raisonnable pour une ville que les habitants perçoivent, pour la plupart d'entre eux, comme déjà saturée du point de vue de l'espace comme du point de vue des transports.

Veillez agréer, Madame la Commissaire, l'expression de mes salutations distinguées.

Alain Lipietz