

Préambule

Il convient de retracer rapidement les éléments contextuels qui ont conduit à l'élaboration du projet de centre-ville.

En 1999/2000 la ville se trouvait, comme beaucoup d'autres, dans une situation de désindustrialisation qui a fait disparaître les emplois en laissant des friches industrielles abandonnées ou mal occupées et de constater également un patrimoine d'habitat social, construit quarante ans plus tôt, dans un état de dégradation avancée.

Pour entreprendre cette première mutation, la ville a bénéficié du dispositif de l'ANRU 1.

La priorité retenue a été de réhabiliter le patrimoine social, Caravelle et Quartier Sud, de requalifier les espaces verts, de désenclaver ces quartiers en créant de nouvelles voiries et d'apporter de nouveaux services à la population de façon à redonner une nouvelle attractivité à la ville afin d'attirer de nouvelles entreprises et de nouveaux habitants.

Parallèlement, les actions menées en direction de l'activité économique ont permis la construction du centre commercial Quartz de 85 000 m² en voie d'extension.

L'aménagement de la friche industrielle de 17 Ha laissée à l'abandon pendant plus de cinquante ans par GDF, extrêmement polluée, est aujourd'hui remplacée par une zone d'activité économique de 150 000 m², totalement dépolluée, composée de nombreuses PME de grande qualité dans un cadre paysager exceptionnel, créatrice de nombreux emplois.

Sur la friche industrielle laissée par General Motors dans la partie sud de la ville à proximité du Megarama, la Poste avait installé une Plateforme industrielle de Courrier de 24 000 m², est aujourd'hui fermée, mais un autre opérateur a acquis ce bâtiment pour développer une nouvelle activité.

D'autres opérations de moindres ampleurs, mais toujours qualitatives ont permis de commencer la mutation de plusieurs zones d'activités.

Concernant la mobilité, l'arrivée du tramway en 2012 a permis à la ville de disposer d'une meilleure desserte de TC et de permettre le redéploiement des trois lignes de bus qui traversent la ville du nord au sud selon trois itinéraires. Elles relient les zones d'activités Nord et Sud en desservant la ville au cœur des quartiers et se connectent au Tramway T1 en permettant aux usagers de se trouver à moins de 250 m d'une station. Une quatrième liaison est envisagée avec le prolongement de la ligne du 178 dont le terminal se situerait à proximité du Centre Commercial Quartz.

Au regard de l'évolution démographique à venir, le dispositif de desserte en TC de la ville sera largement insuffisant. La ville se situe dans un méandre de la Seine qui en limite son franchissement.

Une liaison par téléphérique urbain vers Pleyel, où se trouve une importante concentration de moyens de transport avec les lignes 13, 14, 15, 16, 17, survolant l'ancien couloir d'occupation des lignes HT dans son amorce, avait été envisagée, mais n'est pas retenue jusqu'à présent.

Il s'agit d'un bref résumé des actions menées, mais il est nécessaire maintenant de souligner les particularités du territoire de Villeneuve-la-Garenne.

Il est important de noter que la morphologie urbaine de la ville est l'héritage des doctrines en vigueur dans les années 1960/1970 à savoir la fonctionnalisation de l'espace consistant à séparer les zones d'activités des zones d'habitats.

La zone d'habitat de la Ville, d'environ 90 ha, se situe dans un trapèze délimité par le périmètre des lignes HT qui survolent la Ville, celles-ci vont heureusement disparaître dans un futur proche.

Les zones d'activités se situent en périphérie extérieure de cette zone. L'arrivée de l'A86 ayant encore aggravé la coupure de la ville.

Une autre particularité est que les zones d'habitat et d'activités sont situées sur des parcelles importantes de plusieurs hectares non traversantes. L'absence de liaisons est-ouest est un souci majeur pour le cheminement des habitants de la ville même si des efforts ont déjà été réalisés pour désenclaver plusieurs zones, rue Nelson Mandela, avenue Jean Mermoz, ... pour créer de nouvelles voiries de desserte des quartiers.

La longueur du réseau routier de la commune était de 25 km en 2000, il est aujourd'hui d'un peu plus de 32 km pour une surface 310 Ha.

De plus les servitudes liées au PPRI et au périmètre protégé autour des champs captant de Suez enchérissent le prix des constructions pour répondre aux normes.

Il faut noter que la plupart des champs captant ne sont plus productifs. L'usine des eaux étant à l'arrêt.

Secteur Zones d'activités Nord

Ce secteur comporte deux zones d'activités principales, la ZA du Val de Seine vieillissante et la nouvelle ZA des Chanteraines.

Cette dernière devait, initialement, bénéficier de la sortie de l'A 86 pour la desservir, mais l'arrivée de Thales a bouleversé le programme et elle s'est retrouvée enclavée et mal desservie notamment en TC.

Ce projet a débuté en 2005 après cinquante années restées à l'état de friche industrielle, sur un terrain de 17 Ha extrêmement pollué par les activités de production de gaz de ville pour la région parisienne et propriété de Gaz de France.

Un projet de liaison permettant la connexion avec la ZA des Louvresses coté Gennevilliers est à l'étude depuis plusieurs années. Elle permettra d'assurer la continuité du parc Départemental des Chanteraines et le passage de bus, la voirie, rue d'Estienne d'Orves, ayant été calibrée, en collaboration avec la RATP, pour permettre leur circulation.

Dans ce secteur se trouve également un ensemble immobilier d'une centaine de logements construits de façon provisoire au début des années 1970 pour héberger les derniers occupants de la cité d'urgence située dans la partie sud de la ville et y permettre la construction de logements neufs.

Devant la vétusté et l'insalubrité du bâti, des travaux de réhabilitation ont été réalisés au début des années 1990 pour améliorer les conditions de vie des résidents.

Les résidents sont isolés et éloignés de la ville. Le site est traversé par deux grosses canalisations de gaz, survolé par des lignes HT, les bâtiments sont construits sur un terrain pollué et des conflits de voisinage avec la ZI du Val de Seine sont fréquents.

Une relocalisation avait été envisagée.

Secteur Centre Ville

Secteur A : ex Emmaus

La démolition des trois pavillons de l'impasse Daniel s'explique par leur vétusté et le manque d'entretien. Elle permettra la création d'une voirie de desserte locale et apaisée de cet îlot, offrira un accès ouest du centre culturel, dont l'entrée actuelle se fait par le quai d'Asnières ainsi que la création d'un espace paysager et de jeux pour les enfants, et pour les habitants des nouvelles constructions.

L'ouverture de la rue Saint Paul entre le bd Gallieni et le quai d'Asnières ainsi que son raccordement à l'avenue de Verdun sont indispensables pour la desserte locale des nouvelles constructions et permettre le désenclavement de cette grande parcelle.

Secteur Ab : Îlot du Mail

Une attention particulière doit être portée sur ce patrimoine complexe situé en plein cœur de ville composée d'une copropriété d'environ 80 lots, et de 280 lots en plusieurs bâtiments gérés par des bailleurs différents dont certains accueillent des copropriétaires et des locataires, ce qui ne facilite pas la gestion. Une copropriété de commerçants existe dont les propriétaires sont des particuliers leur nombre diminue du fait du rachat par la ville des cellules. La ville a racheté le parking pour créer une offre de stationnement public en centre-ville et envisage son extension par le rachat du parking adjacent.

Secteur B : Gallieni Nord

Ce secteur a été placé en périmètre de veille pour les raisons suivantes :

- D'une part, sa situation géographique centrale
- D'autre part, pour éviter la spéculation foncière des promoteurs qui proposent de racheter les biens à des valeurs supérieures à celles du marché en passant sous silence que l'acquisition ne se finalisera qu'à l'obtention d'un permis de construire.

Comme le souligne le rapport du MRAe, les constructions de ce périmètre ne présentent pas de caractères de vétusté et sont entretenues régulièrement.

Les deux bâtiments accueillants des activités à caractères culturels ont fait l'objet de réhabilitation et de mises en conformité aux normes actuelles tout récemment pour accueillir les participants en toute sécurité.

Dernièrement, une riveraine, en façade sur le bd Gallieni, a obtenu une autorisation de ravalement de la part du service urbanisme de la ville

Le projet de construction de 160 logements sur cette parcelle ne présente aucun caractère d'urgence dans le cadre des besoins de construction de logements de la ville.

Des constructions sont en cours sur le quai d'Asnières avec un programme d'Icade de 93 logements, ainsi que sur le quai Sisley avec 113 logements par PROMOGIM et de 77 logements par Edouard Denis, éléments qui n'existaient pas en 2015 lors des études menées pour le projet de réhabilitation du centre-ville. Le potentiel offert par l'enfouissement des lignes aériennes, ainsi que les constructions en cours permettent amplement de répondre aux objectifs de la TOL sans surdensifier le centre-ville.

Au regard de ces éléments, la qualification d'Utilité Publique n'apparaît pas justifiée, son maintien en secteur de veille permettra de préserver l'avenir.

Par contre, concernant la partie sud de ce secteur, le report au-delà de 2035 de la construction d'un nouvel équipement scolaire présente un risque majeur pour accueillir les enfants des nouveaux habitants arrivant sur la commune.

En effet, le groupe scolaire Jules Verne et les trois écoles maternelles du secteur sont actuellement déjà saturés et les enfants des nouvelles constructions du quartier de la Bongarde sont scolarisés dans les écoles situées dans la partie Nord de la ville.

Il est également nécessaire de tenir compte des dernières directives de l'Éducation nationale qui prévoient le dédoublement des classes de maternelle.

De nouvelles constructions sont en cours ou vont débiter très prochainement dans ce secteur et celui de la Bongarde, il conviendrait de réexaminer l'impact sur la capacité d'accueil pour ces nouveaux arrivants.

Secteur C : Marché

La démolition et la reconstruction de la halle sans construire de nouveaux locaux pouvant accueillir des activités économiques supposent que le coût total de cette opération sera supporté par le budget de la Ville d'autant plus qu'il est également prévu la construction d'un parking d'environ 100 places. Ce choix entraîne également une perte de charges foncières importante nécessaire pour financer cet ambitieux projet.

La maîtrise du patrimoine foncier, dont la commune est propriétaire, est très faible il est essentiel de le valoriser au mieux dans un contexte économique incertain, voir aléatoire dans l'avenir, il convient de rester vigilant sur les deniers publics.

Il est aussi important pour la ville d'offrir une mixité fonctionnelle habitat/activités économiques en centre-ville pour faire vivre les commerces et assurer son animation.

L'arrivée d'actifs extérieurs permettrait de leur faire découvrir la ville et peut être l'envie d'y habiter. Cela permettrait également de valoriser les places de stationnement pour améliorer la gestion financière du parking.

Il faut noter le départ du bureau d'études CET quai Sisley, employant une centaine d'ingénieurs, remplacé par le programme immobilier « Clos Sisley » de 113 logements.

La ville a-t-elle les moyens financiers de s'offrir une halle de 1800 m² et un parking pour un usage de trois demi-journées des jours de marché par semaine qui restera fermé le reste du temps ?

La raison invoquée est de conserver « l'esprit village », concept flou, incantatoire, sans aucune matérialité concrète, qui s'exprime de manière péremptoire pour clore tout débat contradictoire et objectif. Il est couramment invoqué pour justifier des choix douteux dans les projets sur la ville.

Secteur Gallieni Sud

Étonnamment ce secteur identifié préalablement comme secteur prioritaire n'apparaît plus dans l'exposé de la DUP alors que les acquisitions sont les plus avancées. L'impact de la construction, côté est et ouest représente près de 500 logements, aurait mérité de figurer dans le document présenté pour s'assurer que les équipements soient suffisants afin d'accueillir les nouveaux arrivants. Dans le dossier de DUP du projet Gallieni Sud il était indiqué que les enfants des nouveaux habitants seraient accueillis au sein de l'école du centre-ville à échéance de la livraison prévue, à l'époque, en 2024.

De plus les habitants de ce secteur se trouvent dans l'incertitude de leur avenir et à quelle échéance.

Un calendrier prévisionnel des différentes phases de construction dans ce périmètre aurait permis aux habitants concernés par l'expropriation de mieux planifier leurs démarches.

La conservation de la « Ferme » située sur la pointe sud à l'angle formé entre le bd Gallieni et la rue du Fond de la Noue interroge. Il s'agit d'un bâtiment vétuste, inoccupé depuis des décennies, ne présentant aucune qualité architecturale. Le projet proposé n'offre pas une alternative qualitative, en revanche il compromet sérieusement l'objectif de création d'un Eco-Quartier homogène prévu sur le secteur.

Cet équipement public générera des frais de fonctionnements supplémentaires importants alors que la ville a déjà fait des efforts conséquents pour doter les associations de locaux, la Fabrik, l'Atelier, entre autres, adaptés à leurs activités.

La ville a acquis ce patrimoine en 2013 au prix de 800 000 €. Ce nouveau choix entraîne la perte de recette de charges foncières importantes pour équilibrer l'opération, la mise aux normes auxquelles il faut ajouter les coûts d'aménagement pour matérialiser le projet proposé.

Sans parler d'un probable recours puisque la justification de la préemption était la construction de logements à cet emplacement.

La même raison invoquée est de conserver « l'esprit village », voir supra.

Le projet initial prévoyait un immeuble, cette option aurait elle fait de l'ombre au patrimoine d'un élu résident dans le quartier pour justifier ce choix tardif.

Secteur D : Rue de l'Avenir

Le projet est insuffisamment avancé pour se prononcer, il nécessite des études complémentaires.

Néanmoins, le potentiel de construction est important dans un secteur extrêmement contraint en termes de desserte routière dû aux difficultés pour traverser la ville du nord-sud en véhicule.

Secteur E : la Poste

De nouvelles constructions sont prévues sur ce périmètre, il convient de s'interroger sur les besoins en équipement scolaire supplémentaire ainsi que sur le plan de circulation dans un secteur très contraint.

D'autant qu'un nouveau projet se dessine sur l'emplacement de l'école Jean Moulin qui prévoit la construction d'environ 400 logements et la seule reconstruction d'une école primaire avec un nombre de classes équivalent à celle d'aujourd'hui, est programmée, mais sans école maternelle, sur une parcelle enclavée.

La notion « d'esprit village » n'apparaît pas de façon évidente dans ce programme.

Veut-on reproduire le schéma des années 70 avec les conséquences qui en résultent 20 ans après.

Secteur de la Bongarde

Avec l'enfouissement des lignes HT, ce secteur offre un potentiel de développement important.

Il avait déjà commencé sa mutation avec la construction d'immeubles en face du Centre Commercial Quartz.

Il a également été identifié lors de l'opération « Inventons la Métropole » initiée par la Métropole du Grand Paris. Ce projet comprend un immeuble, une ferme urbaine ainsi qu'une passerelle enjambant l'A 86 qui permettra de relier ce quartier à la Ville, diminuant ainsi le sentiment d'isolement des habitants. Ce projet a été primé par la Métropole.

Cependant, pour reprendre ce qui a été évoqué plus haut, ce secteur est composé de trois grandes parcelles d'un seul tenant. Il n'y a aucun service public, il ne dispose d'aucun espace vert public et de surcroît il est traversé par une voie départementale D998, avenue Marc Sangnier, une voie à grande circulation qui coupe ce périmètre en deux.

Le risque de construire des ensembles immobiliers ou des bâtiments d'activités enclavés est grand si on laisse les promoteurs, seuls, prendre la main sur ce quartier.

De plus la A86 n'est couverte que sur la moitié jouxtant le quartier sud de la ville, elle génère une grande intensité sonore, > à 80 dB en continu, sur le secteur coté Bongarde.

Pour pallier cet effet sonore pourquoi ne pas imaginer sa couverture totale en y implantant un parc photovoltaïque de la dimension actuelle de la partie semi-couverte d'une surface de 900 x30 soit 36 000 m² qui pourrait aussi répondre au besoin d'énergie renouvelable.

Il faut également prendre en compte l'arrivée prochaine du projet « Jeuneville » élaboré par l'atelier Jean Nouvel coté Gennevilliers qui représente 45 000 m² de bureau et 1500 logements accentuant la densité de population avec des besoins en équipements publics, école primaire, collège, espaces verts inexistants, accès routier, transports en commun importants pour la qualité de vie des habitants de ce futur quartier.

Une bonne coopération intercommunale est à prévoir

Enfin, il ne faut pas oublier le projet de remodelage de la Caravelle, élaboré par l'atelier Roland Castro qui fait l'objet du programme de l'ANRU 2 destiné, entre autres, à améliorer la mixité sociale de ce quartier et son désenclavement. Il s'agit d'un projet immobilier conséquent puisqu'il prévoit un programme démolition/reconstruction laissant apparaître un solde positif de plus de 300 logements.

La liste n'est évidemment pas exhaustive.

Devant l'ampleur des projets de mutation de la ville à venir, qui vont s'inscrire dans un temps long, l'objet de ces observations est d'attirer l'attention afin d'exercer une vigilance particulière pour éviter de reproduire les erreurs du passé.

Il faut également s'assurer de la temporalité du lancement des programmes de construction afin d'éviter qu'un trop grand nombre de projets simultanés ne viennent saturer les offres déjà en cours sur la ville et sur les communes limitrophes.

L'urbanisme est une aventure au long cours...semée d'embûches.

Alain Bortolameo
Chevalier de l'Ordre national du Mérite
Ancien Maire
Maire Adjoint en charge de l'Urbanisme pendant plus de 20 ans