

<p style="text-align: center;"><b>ATELIER ADNKB « LA VILLE FACILE A VIVRE »</b> <b>Troisième réunion (19 Avril 2017)</b> <b>Phase de travail avec M. Jean Marc Nicolle, Maire du Kremlin Bicêtre</b></p>
--

**Introduction, de Jean Marc Nicolle, Maire du Kremlin Bicêtre :**

« Je voudrais m'associer aux remerciements pour votre implication depuis le 4 octobre. Les travaux que vous avez menés, nous les avons suivis, il y a des choses qui méritent débat. C'est très enrichissant et ça présage de choses intéressantes pour l'avenir. Même si la séance de travaux pratiques est sur le point de s'achever, le processus lui, ne s'arrêtera pas brutalement. Sans avoir d'idées préétablies, il faudra réfléchir aux formes que pourra recouvrir ce travail à l'avenir. J'ai lu les deux sessions des deux ateliers sur « la ville facile à vivre », j'ai repris le compte-rendus de la dernière séance : beaucoup de sujets ont été ouverts. »

« Je vous propose dans un premier temps de clarifier davantage la question de l'arrivée de la nouvelle gare. Comment nous l'a concevons, la percevons et nous y préparons-nous ? J'ai compris qu'il y avait une inquiétude liée à cette nouvelle gare et aux évolutions induites au sein de la ville. Se posera aussi la question de l'identité de la ville : quelle identité veut-on donner à la ville du KB ? De même, la question du ruban vert qui n'est pas déconnectée de celle de l'identité. »

**Les enjeux de la nouvelle gare**

« S'agissant de la nouvelle gare, nous sommes inscrits dans le projet du Grand Paris Express et la seule commune en Ile de France qui va voir une gare réalisée aussi près de Paris. Les autres gares sont à une distance de quelques kilomètres, mais entre Paris et la ceinture qui va se créer autour, il n'y aura de gares, qu'à St Denis et au Kremlin-Bicêtre. C'est une opportunité de développement et une chance pour l'attractivité de la ville, pour les grands établissements que nous avons au KB. Nous avons la chance d'avoir un CHU, or la compétition s'organise tout autant dans le domaine de la santé que dans tous les autres secteurs. Aussi afin d'éviter que le CHU ne périclite, il faut assurer son développement. Cela passe par les besoins en matière de santé, le développement du parc immobilier mais aussi l'attractivité. »

« Un territoire accessible contribue à l'attractivité. C'est aussi très important pour permettre l'installation d'entreprises sur la ville. Une ville qui ne contient que du logement se transformera vite en ville dortoir. De plus cela est préjudiciable sur le long terme puisqu'il n'y a pas un bon équilibre entre la fiscalité ménage et la fiscalité entreprise. Des entreprises arrivent, d'autres partent sans qu'on ait beaucoup de locaux vides en développement économique sur la ville. Je mets de côté le commerce qui est un autre problème, qui nous renvoie à la question de nos modes de consommation. »

## **Les enjeux liés au Grand Paris et à la construction de nouveaux logements**

« L'enjeu de l'attractivité pose la question des constructions que cela entraînera. Ce qui est demandé par l'Etat sur le PLU, nous devons nous inscrire dans des documents de planification imposés dans un cadre législatif avec des obligations de construction. N'oublions pas cela, car ce sont des éléments de référence que l'on doit avoir ; rarement le législateur a fixé des obligations de constructions. En 2009, il y a eu une loi sur le Grand Paris. Jusqu'à présent, les obligations de construction étaient fixées dans le cadre de schéma directeur applicable sur toutes les régions. Quelqu'un a voulu faire de la région IDF un exemple et a fait une loi Grand Paris avec une obligation de construction de 70000 logements par an. Les autres régions de France n'ont pas les mêmes impératifs. Les études qui étaient en place pour l'IDF, qui avait engagé la révision de son schéma directeur, les organismes qui travaillaient aux hautes études dont l'IAU, ont conclu à des besoins établis à 60 000 logements par an. »

« Toutes les communes ont cette obligation de construire : pour nous elle est à hauteur **de 120 à 130 logements par an**. Mais la gare ce n'est pas simplement la construction de logements. **Un risque de gentrification pèse sur le KB**. Des populations parisiennes, de classes aisées, qui n'arrivent plus à se loger à Paris, vont trouver un marché sur notre territoire. Et les classes moyennes se retrouvent dans un processus de relégation en devant aller plus loin en banlieue. **Ce n'est pas acceptable dès lors que les plus faibles se retrouvent dans un phénomène d'éviction.** »

« Il faut parvenir à **construire une solution en matière de logement qui réponde à l'ensemble des typographies des Kremlinois**. Quand on parle de construction de logement, on ne parle pas uniquement de logement social. Œuvrer pour la mixité, ce n'est pas que cela. Je sors d'une réunion publique dans laquelle un programme immobilier était présenté par un promoteur, il était question de libre et non pas que de logement social. Il faut faire en sorte de garder et préserver une ville équilibrée. Aujourd'hui notre taux de logement social varie entre 26 et 32% et nous avons pris l'engagement de ne pas aller au-delà. »

« L'attractivité liée à cette gare, ce qu'on a essayé de faire à travers le PLU, de poser des règles, **comment construit-on**, est ce que les constructions ne doivent être que de la hauteur et est-ce qu'on vit plus mal en hauteur qu'en surface ? La question se pose quand on a la chance d'avoir des vues sur la vallée de la Bièvre, Paris etc. Ce qui permet de pouvoir réaliser des constructions qui permettent **de préserver l'aménagement de la rue, des**

**espaces extérieurs.** Quand on n'accepte pas la hauteur, on se confronte très rapidement à la difficulté de la densification, de sorte qu'il faut bien une optimisation des constructions. Les programmes ne peuvent pas être que déficitaires. Dans vos ateliers, vous posiez la question du retrait. Nous avons connu des formes de PLU où toutes les constructions se sont faites au droit des parcelles, et ce avec très peu de réflexion sur la manière dont on aménage la rue, les espaces au sol. Des exemples sur la ville nous le prouve avec un tissu urbain ressenti de manière dense en raison du très peu d'espace vert. On peut construire aujourd'hui d'autres choses. J'ai étudié la question des éco quartiers, qui peuvent être des réponses pour s'assurer que la dimension environnementale et la qualité de la vie dans le traitement de l'espace public sont prises en compte. »

« **Concernant la question du commerce**, c'est une chance qui nous sera donnée pour **reconstruire un tissu commercial autour de la future gare**. Le flux est nécessaire dans cette perspective. Nous réfléchissons aujourd'hui à la manière dont on peut reconstituer le tissu urbain autour de la gare. Il est nécessaire de se **poser les bonnes questions sur les mutations du commerce**, particulièrement par rapport à l'usage de l'internet et aux manières dont on consomme. Il faut essayer d'anticiper les phénomènes avec de nouveaux services. »

« Puis sur **la question de la mobilité**, quand on construit une gare il faut nécessairement qu'elle soit desservie par des lignes de transport. Pour cela il convient de réfléchir à l'inter modalité, le vélo, l'auto-partage, qui devront faire partie des réflexions sur le long terme. La livraison de la gare s'effectuera à l'horizon 2024 donc la priorité est de régler les questions de génie civile en sous-sol. »

## **Le Ruban Vert**

« La ville manque d'espaces publics accessibles à la population. On ne peut pourtant pas affirmer que notre ville manque d'espaces verts, au regard des chiffres de comparaison avec d'autres communes dans un tissu similaire. Nous disposons du Fort et de l'hôpital, sans qu'ils soient accessibles aux Kremlinois. Ils constituent en revanche les générateurs du poumon vert. Nous n'avons pas de parcs départementaux sur la ville et n'en n'aurons à priori pas. »

« **Le Ruban Vert, c'est une mise en connexion du parc des Coteaux avec le parc Kellermann via la construction d'une promenade tout le long des axes Charles Gide et devant l'hôpital**. Beaucoup d'espaces présentent des potentiels pour créer des parcs dans la ville. Les grands espaces **devant la porte historique de l'hôpital donne la capacité de créer un parc de centre-ville qui sera aussi grand (voire plus) que le parc Pinel**.

Aujourd'hui une rue passe au milieu : il est possible de faire autre chose et d'essayer d'unifier les espaces. On a d'autres espaces moins grands.

Pour pallier aux incivilités et permettre que les espaces soient mieux respectés, on pourrait envisager d'associer des partenaires, les écoles, les collèges, tous ceux qui sont à proximité immédiate d'un espace, à la conception de projets d'aménagement. Ou bien sans le privatiser, permettre à des écoles de mener des projets pédagogiques à l'intérieur d'espaces. Je pense que quand l'on sent que c'est utile pour soi mais aussi pour l'intérêt collectif, on respecte mieux ces lieux.

Certains ont pu penser que le ruban vert entrainerait la fermeture de l'avenue Charles Gide, nous n'en avons pas la compétence, c'est un axe départemental. J'ai parlé d'attractivité précédemment, il faut aussi continuer à raisonner et agir dans cette perspective »

### **Discussions**

**Participant** : « J'ai noté qu'on travaillait sur un projet de la ville facile à vivre, je pense qu'il y a des choses à faire dès aujourd'hui, si l'on s'intéresse à certains travaux en cours, certains vont à l'encontre de ce qu'on nous a expliqué la dernière fois : de confiscation du volume, de l'espace, de l'horizon. Aujourd'hui il y a des travaux entamés qui sont à l'encontre de cela et certains à la limite de l'illégalité. La question du retrait est importante pour la mobilité dans la ville. Laisser des trottoirs avec des dimensions correctes, la loi dit minimum 1m40. Je peux constater aujourd'hui que des immeubles sont en construction au ras de la rue avec du mobilier urbain qui empêche les gens de se garer. Par exemple, la construction devant l'école Suzanne Buisson, on est en face d'une école maternelle, on fait un immeuble à touche du trottoir, idem 18-20 rue Anatole France. Est ce qu'il est encore possible de décaler de deux mètres pour laisser un peu d'espace ? »

**Participant** : « Nous avons fait des propositions dans différents groupes qui vont aller à l'encontre de certaines dispositions prises dans le cadre du PLU, que va-t-il se passer dans ce cas ? Les constructions, on parlait de la hauteur oui mais où, pas n'importe comment et n'importe où ? »

**Participant** : « Concernant la nouvelle gare, je suppose que si elle a été actée, il y a eu déjà des décisions, une vision assez claire de ce que ça pourrait être. On n'implante pas une gare sans savoir, qu'il y aura tant de bâtiments autour, etc. Est ce qu'on est vraiment à notre place, est ce que les choses ne sont pas déjà décidées ? A quelle hauteur doit-on se situer pour savoir si c'est déjà acté ou pas ? »

**Réponse de M. le Maire** : « On ne vous a pas demandé de faire le PLU. Effectivement on n'a jamais caché le vote et il y a eu une démarche du PLU

avec des ateliers, de sorte que son contenu n'a pas été élaboré unilatéralement et brutalement. Je précise qu'une révision complète du PLU, c'est un an et demi de travail. Les ateliers d'urbanisme ont d'ailleurs permis de prouver qu'il y avait une réelle appétence des Kremlinois pour ces démarches. Est ce qu'on modifiera ou pas ? Il y aura un échange avec l'ensemble de la municipalité sur la base des propositions que vous nous ferez. Elles seront expertisées, travaillées avant d'être retenues ou non par la municipalité. Dans l'état actuel il faut plutôt éviter les modifications du PLU. A partir du moment où on modifie, la loi telle qu'elle a été faite, prévoit l'achèvement des procédures engagées, et les règles risquent de ne plus être les mêmes. Or les règles ont été adoptées en décembre 2015, il n'y a eu aucun recours sur le PLU, ce qui est exceptionnel. Je ne peux pas vous dire oui ou non à ce stade, tout dépendra de la nature des propositions. »

« Concernant le retrait et la rue Anatole France, je connais les deux projets, l'un a fait l'objet d'un recours et les protagonistes ont perdu. L'issue du jugement confirme la légalité. L'association à l'origine du recours sur le permis a été déboutée et condamnée. Vous avez utilisé le terme « à la limite de la légalité » : je peux vous rassurer sur le fait que la loi et les règles sont respectées dans ce cas précis, en face de l'école Suzanne Buisson. Au 18-20 il sera légèrement en retrait, tout en étant en conformité avec les règles sur la manière dont on fixe les modalités de construction. Nous avons plutôt fixé des retraits sur les nouvelles constructions, sur l'entrée sud-ouest de la ville, donc autour du commissariat. »

**Participant :** « Je ne mets pas en opposition un quartier avec un autre, là il y a une occasion à un endroit où le trottoir est « limite ». La loi dit que la largeur minimum du cheminement est de 1m40, libre de mobilier, de tout autre obstacle. »

**Participant :** « **La ville en zone 30.** Il y a un mouvement pour avoir des villes apaisées donc des modes de déplacements doux, principalement les piétons. Les zones 30 faciliteraient les choses »

**Participant :** « Sur le commerce, internet amène de nouveaux comportements et certains nous concernent, notamment les problèmes de livraison. Dans certaines rues les mecs se garent en plein milieu et c'est infernal. »

**Participant :** « Sur le ruban vert, dans différents ateliers nous nous demandions s'il y avait déjà quelque chose de très précis de défini au niveau de ce ruban ou est ce que les choses doivent évoluer encore ? Au niveau du ruban vert, l'entrée sud ouest, il y a un emplacement libre, est ce que ça va être construit ? »

**Participant :** « On n'a pas eu les résultats en janvier février on avait des coupons qu'on pouvait remplir, le budget participatif ? »

**Participant :** Le problème des incivilités sur l'avenue Eugène Thomas et la Place de la République. Notamment pour rendre ces endroits plus agréables à vivre.

**Réponses de M. le Maire :**

« **Ruban Vert** : Sur internet, le schéma directeur qui fait l'objet d'une OAP dans le document d'urbanisme de la ville, qui fixe et identifie l'espace principal du ruban vert. Il intègre cette notion de passerelle au dessus du périphérique pour favoriser les liaisons douces. **Nous n'avons pas encore défini la question des aménagements proposés.** Le parc Pinel est une des composantes. Nous avons fait des propositions sur la manière dont pourraient être agencés les projets mais nous n'avons pas défini encore les espaces. Quant à la Place de la République, il faut bien admettre qu'elle est un peu vieille. A l'époque elle répondait à une notion d'aménagement minéral.

L'ensemble des espaces, même dans leurs occupations, ne permettent pas de favoriser un usage de qualité. On aura une concertation là-dessus. **Il y a la question de la sécurité.** Quand on parle des aménagements, des constructions, il faut se poser la question des usages dès maintenant. Nous sommes bien placés pour le vivre dans beaucoup d'espaces où se posent des problèmes de nuisance. »

« Notre société a aussi évolué et étant de plus en plus marchande. Les galeries marchandes dans les années 70 répondaient à des problématiques d'aménagement de l'époque. Il se peut que les aménagements qu'on fera demain, en 2050 répondront à d'autres problématiques. La ville doit évoluer avec nos modes de vie et la manière dont on s'approprie les espaces. **Place de la République il y aura un projet, vous aurez toute latitude pour faire des propositions.** Comment fait-on sortir les voitures de la rue du Général Leclerc ? Comment repositionne-t-on la voirie ? Ce sont des questions qu'on se posera. Nous travaillons avec le département pour essayer de créer des conditions pour faire une opération concomitante entre les travaux du Conseil Départemental sur l'avenue Charles Gide et ceux de la ville devant l'hôpital. Et il semble intéressant en effet d'intégrer la Place de la République dans cette réflexion. **La zone 30 m'intéresse,** cela pose la question de la manière dont on s'approprie l'espace public. La question des livraisons pose la question de la place qu'on donne dans la ville à l'activité économique. »

**Participant :** « Je parle de la livraison aux particuliers »

**M. le Maire :** « C'est un autre registre, celui de l'incivisme »

**Participant :** « Non, les gens ne peuvent pas se garer donc ils font comme ça »

**Réponse de M. le Maire :** « C'est la manière par laquelle on essaye d'agencer l'espace public qui joue. Il faut aussi regarder les choses en projection et voir que dans les années à venir notre société va évoluer. Les Français et surtout ceux qui arrivent, n'ont plus du tout la même relation que nous à la voiture. On constate qu'à partir du moment où l'on est à proximité du métro, le taux d'équipement sur la ville entre l'avenue de Fontainebleau et le haut de la ville n'est pas du tout le même. Le renforcement de notre activité que j'évoquais au début amènera à des modifications de nos modes de vie, des usages et de la place de la voiture. **Sur la zone 30, que met-on derrière ?** Je vous invite à cette réflexion sur la conception que vous avez et sur ce que vous imaginez. **Si on fait une zone 30, c'est pour s'approprier l'espace public. Ou bien l'on traite cela uniquement pour des questions de sécurité routière en voulant casser la vitesse.** Il y a des villes qui en ont fait un projet urbain, en aménageant des espaces totalement partagés et plus séparés entre le trottoir et la rue, des espaces semi piéton. Je vous invite à nous préciser ce que vous mettez derrière la notion de zone 30. Il n'y a pas de projet de construction sur l'espace devant Charle Gide. Nous souhaitons retravailler sur un quartier de ville, il est donc nécessaire de faire une place publique à cette endroit. Ça amènerait à une transformation de la voirie. Nous voilà à l'entrée du ruban vert et donc lorsque l'on dit place publique, ce n'est pas obligatoirement minéral. Nous avons beaucoup travaillé sur l'article 13 du PLU pour **renforcer la végétalisation dans la ville.** A cet endroit et ailleurs, nous avons mis des prescriptions strictes pour qu'ils intègrent la dimension environnementale, parce que ce serait une vitrine d'une entrée de la ville demain »

« **Pour ce qui est du budget participatif,** il y a eu 83 projets présentés par les Kremlinois. Nous n'en sommes qu'à une instruction préliminaire pour déterminer si les projets respectent les règles. Il en reste 49 et une réunion aura lieu le 13 mai, pendant laquelle tous les projets retenus seront présentés aux Kremlinois. A partir de là, chaque porteur de projet soit fusionne, soit continue à l'améliorer et on rentrera dans l'instruction technique, financière etc. Après quoi ils seront retenus (ou pas) et présentés à la votation en septembre prochain »

---