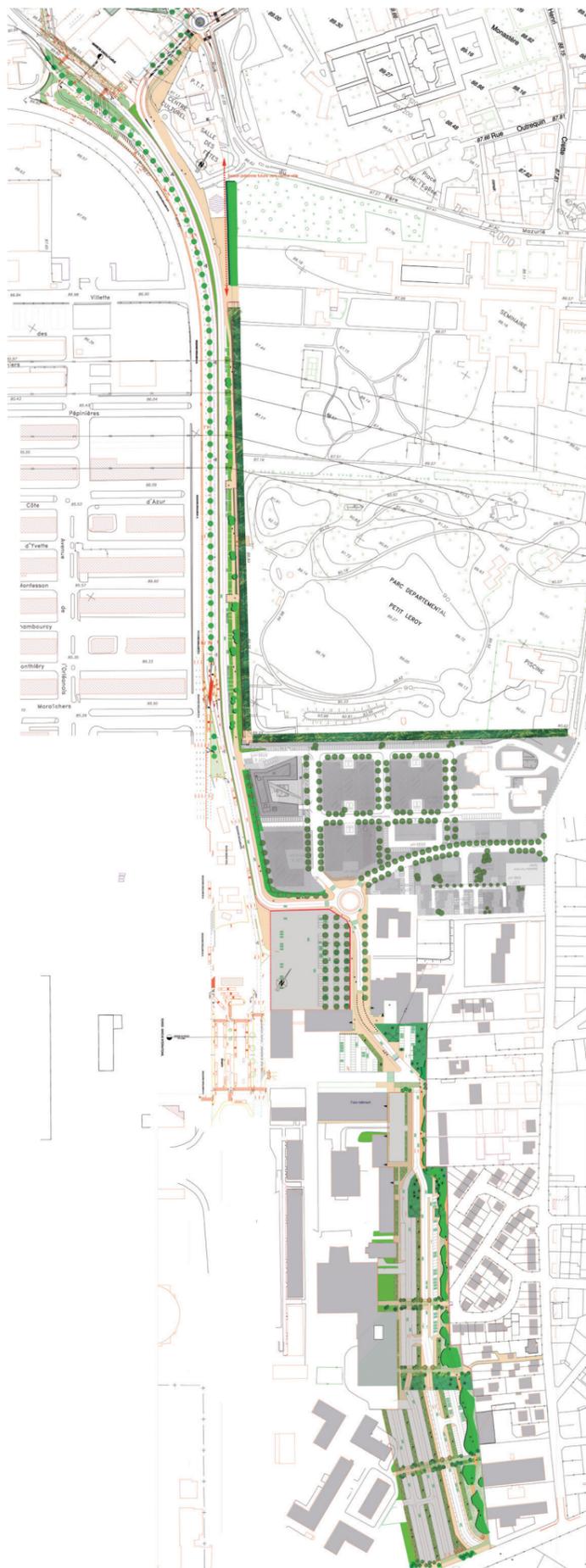


Réalisation de voies nouvelles et aménagements des espaces publics attenants

Lieu	Chevilly-Larue (44)
Maîtrise d'ouvrage	DDE du Val-de-Marne et Conseil Général du Val-de-Marne
Équipe	Agence L'Anton & Associés, paysagistes-urbanistes/CG, maître d'oeuvre général/SECTEUR
Mission	Etude d'insertion, assistance à la concertation, maîtrise d'oeuvre mission témoin avec AVP et PRO complet et autres phases partielles (ACT à AOR)
Coût des travaux	9 M€ HT en 2 tranches
Superficie	2km x 30 à 90m
Dates	études 2005-2010, travaux 2008-2015





La ville de Chevilly-Larue paie un lourd tribut aux équipements supra territoriaux : autoroutes A6A, A6B, et A86, Marché d'Intérêt National de Rungis (MIN), lignes électriques très hautes tensions, etc. Outre les impacts environnementaux et urbains, ces grandes coupures territoriales ont entraîné un système viaire particulièrement incomplet, enclavant certains territoires ou engorgé par un trafic de transit. La municipalité et le Conseil Général ont donc décidé de créer une voie nouvelle, permettant à la fois de desservir des territoires sous-valorisés et d'organiser le maillage viaire par un axe structurant desservant le centre-ville et le pôle administratif du MIN.

Cette future voie urbaine pose donc les problèmes habituels de la création d'une infrastructure nouvelle : maîtrise foncière et acceptabilité par les riverains. Ici, outre les riverains traditionnels, le principal riverain est le MIN, qui se trouve être également propriétaire du foncier (foncier qui ne peut être préempté : Intérêt National). Depuis 1995, le projet piétine après deux enquêtes publiques infructueuses. En 2005, les études sont reprises et nous sont confiées. À force de persuasion et grâce à un travail convaincant d'insertion et de concertation, le projet sera accepté en 2008, lors de la troisième enquête publique, date à laquelle les travaux sont lancés en deux tranches.

Le projet est implanté sur la frange orientale du MIN qui se voit avant tout comme une enceinte technique qui doit rester autonome. Or la frange de ce territoire de 232ha est occupée par des bâtiments administratifs et des services qui profitent aux commerçants de gros, à leurs clients et à la population locale : poste, pharmacie, restaurants, commerces de bouches, banques, etc. C'est en réalité un véritable pôle urbain non identifié côtoyant une marée de parkings sous-utilisés et qui ne manquera pas de se densifier. C'est donc en mettant en perspective la voie nouvelle avec ce qu'elle peut générer que cette opération est rendue possible aux yeux de la SEMMARIS (gestionnaire du MIN) et des riverains.

Le projet est alors pensé à la fois comme un système de desserte locale vouée à se développer (mini-giratoires de desserte des fonciers attenants, liaisons piétonnes transversales, stationnements latéraux), et comme un axe organisant les déplacements interquartiers : voiries automobiles, mais aussi « voie verte », tous modes longeant la totalité de l'opération.

Sur ce territoire totalement horizontal (1m de dénivelé pour 2km de linéaire), la question de la collecte des eaux pluviales a été un enjeu important. Les eaux de pluies sont collectées par un système de « noues subhorizontales » offrant des plantations généreuses, évitant un système de tuyaux nécessitant des ouvrages de relèvements coûteux en investissement et en fonctionnement, et permettant l'épuration, le stockage et la régulation.

