

Christophe Rendu,
16, rue Roland-Dorgelès,
Castelnau-le-Lez
christophe.rendu123@orange.fr

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Mes observations portent sur l'objet n°1 du projet de modification du PLU, auquel je suis défavorable.

La construction ininterrompue, depuis plus de quinze ans, de l'avenue de l'Europe et de ses abords est marquée par deux choix initiaux, directement responsables d'une grande part des nuisances dénoncées dans beaucoup de contributions à cette enquête publique : une largeur de voirie insuffisante et l'absence d'un projet urbanistique global et cohérent tel qu'il aurait pu être conduit dans le cadre d'une ZAC.

Voies de circulation, stationnements, trottoirs, ont été rentrés au chausse-pied dans un espace particulièrement contraint. Les trottoirs, réduits au strict minimum, ne sont pas conçus en tant qu'itinéraire, mais comme simple desserte des entrées d'immeubles. L'absence d'une piste cyclable continue multiplie les conflits d'usage. La largeur minimale de cheminement devrait s'entendre « libre de tout obstacle », ce qui est loin d'être le cas (bacs de collecte présents à demeure, stationnements sauvages, implantation parfois peu judicieuse du mobilier urbain). À cela s'ajoutent, d'une part, des erreurs de conception ou d'exécution telles qu'illustrées par les photos jointes ci-après ; d'autre part, les conséquences de la réfection morcelée des trottoirs après chaque chantier. Résultat, un cheminement haché par les sorties de garages sans recul ni visibilité, des décrochements de niveau, des dévers...

Handicapé en fauteuil roulant, il m'arrive, pour contourner un obstacle (bac de collecte, chantier, stationnement sauvage), de descendre sur la chaussée s'il y a un bateau assez proche pour pouvoir ensuite regagner le trottoir. Manœuvre d'autant plus inévitable parfois qu'il y a peu de points de traversée des voies du tram, protégées par des bordures, ce qui n'empêche pas de gérer les chantiers à coups de panneaux « Piétons, passez en face ».

Ces difficultés spécifiques tiennent pour partie à une faible culture de l'accessibilité et à une maîtrise globale laxiste des voiries piétonnes, mais également aux défauts structurels d'un très long corridor disposant de très peu d'espaces de dégagement. Elles s'inscrivent aussi dans une qualité d'usage plus que médiocre pour l'ensemble des habitants du secteur. Sur cet axe de fort transit, les déplacements sont problématiques, toutes modalités confondues. Pourtant, la densité des commerces et des services du quotidien est inversement proportionnelle à celle de l'habitat. On trouve peu de commerces alimentaires, mais beaucoup d'agences fantomatiques de gestion de patrimoine, d'immobilier, d'assurances, de travail temporaire, etc. Nombre de locaux sont vacants. Les espaces de loisirs et de convivialité sont réduits à très peu de chose. Les seuls restaurants à s'être implantés depuis une quinzaine d'années (avec, d'ailleurs, une rotation importante) sont des enseignes de

restauration rapide. Sauf erreur, il ne subsiste aucune terrasse de café ou de restaurant entre les stations Clairval et Notre-Dame-de-Sablassou, sinon trois petites tables à côté de la BNP (uniquement le midi) et un minuscule extérieur devant le restaurant japonais du rond-point des Centurions, sous la menace du projet de tour aux Arcades.

Loin d'apporter les améliorations nécessaires, le projet de modification vise principalement à accentuer notablement la densité urbaine, notamment avec la construction de trois tours dans des nœuds de circulation déjà totalement saturés aux heures de pointe. Les espaces végétalisés censés contribuer à un « cadre de vie apaisé et respirable », selon le dossier de présentation, se réduisent à presque rien. Aggravation des effets d'îlot de chaleur, du ruissellement avec ses conséquences en termes de contamination des eaux souterraines, des embouteillages et de la pollution atmosphérique, destruction d'un équipement collectif très utilisé (aux Arcades), on a du mal à comprendre qu'un projet aussi anachronique puisse encore voir le jour. Tout se passe comme s'il s'agissait de prendre de vitesse les évolutions réglementaires à venir (PPRI et PLUI climat, notamment).

Une intervention urbaine sur l'avenue de l'Europe et ses abords est hautement nécessaire, mais dans un objectif de réhabilitation et non de surdensification, réhabilitation qui suppose d'affecter des superficies conséquentes à des espaces publics végétalisés, à des espaces de stationnement permettant de développer l'activité commerciale et de services, à des lieux de rencontre et de convivialité. En commençant par geler, de façon urgente, toute construction à l'intérieur de ce périmètre, il conviendrait de faire établir une série de constats objectifs sur la situation actuelle : étude hydro-géologique, étude de mobilité et mesures de la qualité de l'air, diagnostic d'accessibilité, étude de l'offre de commerces et de services, étude de terrain sur les flux piétons, les pratiques socio-urbaines et les attentes des habitants. Puis, en créant une ZAC pour mobiliser le foncier encore disponible, d'engager un projet d'aménagement cohérent avec les enjeux actuels, en concertation avec les habitants et sous l'égide d'un architecte-urbaniste.

Vous trouverez ci-après quelques photos (mais on pourrait en ajouter beaucoup d'autres) illustrant la nécessité d'une reprise d'ensemble des cheminements piétons.

Je vous remercie de votre attention et espère que vous pourrez tenir compte de ces observations.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, mes sincères salutations.

Places de stationnement formant une chicane étroite.



Absence de contournement des marches pour les fauteuils roulants et poussettes.



*1425, avenue de l'Europe.
Dévers excessif (car utilisation inappropriée ici de bordures de trottoir standard), qui rend le virage à angle droit pénible et dangereux, en montée comme en descente.*