



Quelques propositions et recommandations pour un PADD du PLUH du Grand Lyon répondant aux préoccupations de ses habitants

I. Avant-propos

- La contribution de l'UCIL s'appuie sur l'expertise d'usage de ses associations membres, représentatives des habitants du Grand Lyon.
- Loin de l'immobilisme conservateur qu'on attribue trop souvent aux habitants installés, l'UCIL est attentive à corriger sérieusement l'inflation normative qui bloque, ou au moins freine fortement la construction et en augmente significativement le coût.

II. Sur l'élaboration du PADD et du PLUH

1. Nécessité de préserver la cohérence des tissus urbains des quartiers.

2. Au-delà des découpages administratifs et politiques, il importe de penser, concevoir, élaborer l'urbanisme en partant des pratiques des habitants et de leurs évolutions possibles et souhaitables. Si la démarche d'étude par "Conférence Locale des Maires" (CLM) nous paraît plus pertinente que la démarche par commune, correspondant mieux à l'espace de vie des citoyens, il convient aussi

parfois d'en dépasser les limites et de casser ces nouvelles frontières fictives.

Les lieux de vie des habitants sont, certes, constitués par leurs quartiers de résidence, mais leurs pratiques de l'espace urbain sont beaucoup plus larges dès que l'on considère leurs activités professionnelles, commerciales ou récréatives. Une vision urbanistique d'ensemble nécessite donc d'examiner ces différentes échelles qui vont d'ailleurs parfois bien au-delà du périmètre de l'agglomération.

1. Il en est ainsi, par exemple, pour le secteur centre, de découpages communaux qui ne rendent plus compte de la réalité des territoires:

a) Deux enclaves des communes périphériques de Bron et de Vénissieux situées à l'intérieur du boulevard Laurent Bonnevey, devraient plutôt (ou également, compte tenu de la permanence et de la force des liens communaux) être traités avec le secteur central afin de tenir compte de la contiguïté de tissus urbains similaires et de la coupure urbaine créée par ce boulevard.

b) A contrario, le quartier de Villeurbanne Saint-Jean comme la partie du quartier de Cusset située au-delà du périphérique, mériteraient d'être aussi traités avec le secteur de la CLM "Rhône amont" et pris en compte dans la stratégie de ces deux espaces. En effet, ce qui se passe, et surtout se prévoit, à l'Est de ceux-ci dans la CLM "Rhône amont", ne peut qu'avoir des conséquences bénéfiques sur leur développement. La réalité de leur quotidien de quartier détaché nécessite que soient proposées à court terme des liaisons efficaces avec les centres de vie qui se développent à proximité. Cela introduirait de nouvelles cohérences dans le traitement de ces quartiers particuliers, mieux reliés à leur environnement urbain.

2. Des réflexions similaires peuvent être développées sur des secteurs qui, de toute évidence, sont à enjeux, mais qui sont situés aux confins de deux ou trois communes ou conférence des maires. Il en est ainsi, par exemple, de l'Etoile d'Alaï, des Sept Chemins ou de la place Kimmerling, ou, mieux encore,

du quartier de La Plaine tiraillé entre trois Conférences Locales des Maires, aux confins: de Sainte-Foy-lès-Lyon qui se retrouve (on ne sait pourquoi) dans la CLM "Losnes et Coteaux du Rhône", de Francheville située dans le "Val d'Yseron" et Lyon 5eme en secteur central. Un regard d'habitant réclame une vision plus proche des réalités du terrain pour une meilleure cohérence des transports comme des lieux de vie.

3. Elaborer le PADD en fonction des espaces de vie comme d'emplois, en tenant compte des limites de la volonté de développer une ville des courtes distances.

1. Afficher l'objectif de "la ville des courtes distances", dont on comprend bien tous les bénéfices escomptés pour les habitants: proximité des équipements, des commerces, de l'emploi, est louable, mais il importe aussi de prendre en compte les nécessités du bon fonctionnement à une échelle large, des marchés de l'emploi (pour tenir compte de sa volatilité et de la double activité du ménage qui constitue la règle aujourd'hui) et du logement (des parcours résidentiels très contraints par les difficultés d'en trouver un abordable).

2. L'espace réel de vie de nombre d'habitants de notre agglomération va bien au-delà des limites de la Communauté Urbaine. L'aire urbaine définie à partir des migrations domicile-travail comporte environ 300 communes, et le vécu des habitants de certains quartiers se trouve très impacté par des flux importants de transit issus des périphéries ou des sur-fréquentations d'équipements. Il ne s'agit pas ici de refuser cet état de fait mais de demander que celui-ci soit bien pris en compte dans le dimensionnement de ces équipements.

ex: on ne peut proposer une densification le long de T3 ou de LEOL sans tenir compte du fait que ces équipements de transport en commun sont « chargés » par des clients extérieurs à la Communauté Urbaine.

3. De même, les bassins d'emplois dépassent largement les périmètres d'analyse et de proposition des conférences locales des maires. C'est probablement l'une des sources de blocage de propositions efficaces concernant les rocades. On ne peut

pas déplorer que l'automobile soit le moyen de transport aujourd'hui privilégié de périphérie à périphérie, alors que des lignes de transport en commun efficaces n'ont jamais été créées sur ces parcours et n'existent donc pas, et que l'on ne connaît ni la date de réalisation, ni le tracé de celles envisagées, en particulier sur une portion du territoire Est.

4. Prendre en compte ce qui fait lien entre les fonctions de la ville : la mobilité des personnes et des biens.

Les réflexions précédentes comme cette demande forte de lien, conduisent à constater que ce PLUH est orphelin d'une dimension incontournable : les services et infrastructures nécessaires aux déplacements, ce qu'en termes techniques on nomme le PDU (Plan de Déplacements Urbains).

Ce qui fait la grande ville, ce sont les opportunités qu'elle offre, au-delà des services basiques du quartier ou du bourg proche, en particulier en matière de TC. Il est tout à fait incompréhensible pour tout citoyen-habitant, que les déplacements urbains (PDU) ne puissent pas être étudiés en même temps que l'aménagement urbain (PLUH) au simple motif que ce sont des organismes différents qui en ont la charge (SYTRAL et Grand Lyon). En ce qui concerne le PDU, nous constatons d'ailleurs que les déplacements urbains couverts par celui-ci concernent bien d'autres services et équipements que les seuls transports en commun: la circulation et le parking des véhicules particuliers, les camions de transport et de livraison des marchandises, et également les modes doux de déplacement, du vélo à la marche à pied. L'habitant et le citoyen que nous sommes doit néanmoins rester vigilant car les rapports de coût entre les différents modes sont radicalement différents, et pour assurer nombre de déplacements inférieurs à 3 km, marche et vélo ont des conséquences budgétaires et fiscales bien moindres que les autres.

Nous reviendrons sur ce point dans la proposition de « poursuite » des travaux et concertations, mais il importe de souligner tout de suite qu'il nous paraît tout à fait anormal que le PDU ne soit pas étudié, réfléchi, imaginé,

conjointement au PLUH, et ceci par les mêmes services. Il est encore temps de le décider très rapidement.

III. Sur les dispositions à mettre en œuvre dans les différents registres pour une agglomération dynamique et agréable à vivre

Huit registres privilégiés :

- du lien entre mobilité et urbanisme,
- de l'identité reconnue et du patrimoine valorisé,
- de la densification acceptable ,
- de l' habitat diversifié et abordable ,
- des services et activités artisanales maintenus,
- des fonctions économiques bien distribuées,
- pour une nature plus présente en ville ,
- des déplacements pris en compte en temps voulu .

1. Pour une agglomération économiquement efficace, offrant aussi des quartiers apaisés, la dimension mobilité de l'urbanisme est un paramètre premier incontournable.

1. D'une part, il s'agit de reconnaître la nécessité d'axes de transports forts qui permettent une circulation efficace des personnes comme des marchandises :

a) Les grandes infrastructures de contournement qui permettent de ne pas traverser l'agglomération: le CFAL pour le ferroviaire, le COL ou CEL pour les camions et voitures en transit, et bien sûr l'Anneau des Sciences pour disposer enfin d'un véritable périphérique.

b) Et des boulevards urbains à vitesse limitée à 50 km/h (parfois même à 70 km/h), qui constituent un réseau maillé, support par ailleurs de lignes de transport en commun efficaces, notamment de rocade.

2. D'autre part, il importe d'offrir dans chaque quartier une circulation apaisée valorisant les modes doux: marche à pied et vélos, ainsi que les transports en commun, et réduisant le trafic automobile au seul service du quartier (desserte des habitants, des services sociaux et médicaux et des équipements de proximité, commerces et activités artisanales).

Ainsi répondra-t-on aux aspirations, parfois contradictoires, des citoyens, d'un dynamisme économique indispensable pour leur activité (entraînant flux de déplacements et relations ouvertes) et de tranquillité d'une ville, certes « vibrante » comme disent les anglo-saxons, mais localement apaisée.

2. Des quartiers et bourgs aux identités reconnues et au patrimoine valorisé

1. Encore faut-il bien identifier ce qui peut faire identité, au-delà des éléments patrimoniaux majeurs, comme le site historique de Lyon classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Les habitants sont souvent très attachés à l'identité de leur quartier, mais comment cerner cette identité ?

a) Par des maisons ou immeubles caractéristiques d'une époque et d'un style qui mériteraient donc d'être "protégés" parce qu'ils racontent l'origine et l'histoire du quartier : l'exemple du quartier de Monchat est démonstratif. On peut noter que cette protection a déjà souvent été prise en compte dans le PLU ; encore faut-il prolonger et généraliser cette démarche.

b) Par une ambiance urbaine, une place, une rue. Certes cette marque d'identité est plus difficile à déterminer, car la diversité des façades parfois, leur homogénéité dans d'autres cas, ou un certain ordonnancement architectural, peuvent constituer une caractéristique, complétée par le traitement de l'espace public.

c) Par des fonctions signifiantes : par exemple, on peut ainsi faire référence à un marché forain. Peut-on même considérer des activités économiques comme marques d'une identité? Comment alors les faire évoluer pour qu'elles soient intégrables aux nouvelles résidences créées et plus largement au tissu urbain en mutation? Celui-ci peut-il conserver l'esprit du lieu ?

2. Une proposition.

Mieux explorer ces identités et traduire les différentes dimensions appréhendées ci-dessus dans les plans: immeubles protégés, rues ou places considérées comme références d'identités, telles l'avenue des Frères Lumière ou la rue de Gerland (il s'agit plus d'inciter que de contraindre).

Ainsi, les indications de « bâtiment à ne pas démolir » ou de « zone de vigilance patrimoniale » apparues dans le PLU, dans certaines communes ou arrondissements de Lyon, à la suite des deuxièmes Etats Généraux du Patrimoine du grand Lyon de janvier 2004 initiés par l'UCIL, sont-elles à généraliser impérativement à tout le territoire de l'agglomération, et à compléter (par exemple par les "points de vue à préserver").

Il faut également cerner la spécificité architecturale locale afin que les nouvelles constructions, certes différentes et adaptées à notre temps, s'intègrent au mieux au tissu existant.

Il nous paraît toutefois nécessaire de sortir d'un abus de normes et règles complexes qui rendent souvent illisible le règlement du PLU, sans pour autant que leur observation garantisse une « bonne architecture » qui tienne compte de l'environnement local et de ceux qui y vivent. Un urbanisme plus souple, plus négocié et moins réglementaire nous paraît constituer une voie d'avenir (OAP: orientations d'aménagement et de programmation).

3. Une densification acceptable, à condition qu'elle soit rendue admissible par la mise en œuvre de critères qui favorisent son acceptabilité¹.

1. La densification reste l'objet de controverses, et pourtant la simple analyse de l'attraction naturelle exercée par l'agglomération, montre bien la nécessité d'assurer la réalisation de nouveaux logements et équipements pour un nombre croissant de personnes, y-compris pour satisfaire aux forts besoins liés à la décohabitation et au vieillissement de la population, avant même de prendre en compte les ambitions de développement liées à la vocation de métropole affichée et défendue par la grande majorité des acteurs.

La densification est mal acceptée notamment quand elle bouleverse le tissu urbain et son identité propre, il est donc incontestable qu'elle ne peut être appliquée de manière uniforme sur l'ensemble de l'agglomération, sans pour autant qu'une telle formulation puisse être interprétée comme : « la densité, c'est pour les autres ». Ainsi, c'est pour chaque secteur qu'il faut imaginer, en concertation, les conditions de cette densification acceptable (du remplissage d'une « dent creuse » à des opérations plus amples qui permettent la diversité des offres et la mise en œuvre d'un tissu urbain de qualité).

On ne peut donc pas faire l'économie de la notion d'intégration d'un programme dans son environnement et du respect de certaines règles ou points de vue : les percées visuelles, les espaces de respiration sont des incontournables au regard de toute densification.

Pourquoi, sur un secteur en pente, par exemple, ne pas retrouver la tradition du quartier canut où les immeubles au nord d'une rue étaient plus élevés que ceux au sud,

¹ On rappellera ici la démarche menée au sein du conseil de développement qui énonçait six critères : des conditions améliorées de desserte, des équipements publics et sociaux programmés au même rythme, des vues dégagées, des espaces urbains qualifiés, une nature en ville développée et des espaces pour le vivre ensemble.

permettant ainsi de mieux assurer la pénétration de la lumière dans la rue?

2. Augmenter la constructibilité, dans tous les espaces urbains où c'est possible, notamment dans ceux qui ont bénéficié ou bénéficieront bientôt de dessertes améliorées, semble être aujourd'hui impératif, en particulier pour préserver l'espace naturel environnant, dont chacun se félicite, et l'espace agricole qui permet de bénéficier de nombreuses productions locales.

a) L'UCIL demande que soit développée une politique foncière publique forte mettant en œuvre tous les outils à la disposition de la collectivité (ZAD, ZAC,...), qui permette de maîtriser un coût foncier qui participe aujourd'hui à l'étalement urbain, notamment pour les jeunes actifs.

b) Sur les règles de constructibilité, il importe de remettre en cause les césures obligatoires comme les règles de prospects, la réglementation actuelle produisant le meilleur comme le pire. Ces règles apparaissent trop rigides et opposées à l'urbanisme moins normatif et plus négocié que nous appelons de nos vœux.

c) Encore faut-il disposer, pour ne prendre que le point de la desserte, de services de transports en commun réellement existants ou améliorables à court terme, alors que sont aujourd'hui prises en compte: des gares sans réelle desserte existante ou prévue, ou des stations de tramway d'une ligne déjà saturée. Une démarche de contrats d'engagement sur les axes majeurs serait la bienvenue rapidement, d'où la proposition de contrats d'axes, qui notamment lient la densification à la mise en œuvre d'équipements efficaces de transport.

Application notamment sur les axes de rocade A 7 (Gerland-La Doua) –pour l'instant sans aucune réserve efficace sur Villeurbanne- et A8 (Vaulx en Velin-Vénissieux), et sur l'axe ouest, non affiché actuellement, entre Ecully et Oullins.

d) La qualité de la densification se joue autant sur le programme de construction lui-même, que sur le retraitement de son environnement (comportant en particulier une bonne part d'espaces verts).

4. Pour un habitat diversifié et abordable

1. Si nous comprenons bien la volonté de faire respecter globalement et localement la norme de 25 % de logements sociaux (nouvelle norme de la loi Duflot), il ne faut néanmoins pas négliger l'impératif de diversité qui suppose que l'on puisse offrir la possibilité pour chacun d'avoir un véritable parcours résidentiel, donc un logement abordable à chaque étape de sa vie et de l'évolution de ses besoins (chacun sait que ce parcours a parfois un caractère erratique en fonction des différentes situations familiales, nettement moins normalisées et stables qu'auparavant).

2. Depuis 2010, des secteurs de mixité sociale ont été instaurés qui obligent une proportion de logements locatifs sociaux dans toute opération d'une certaine importance. Force est de constater que cette obligation faite aux propriétaires fonciers et aux promoteurs immobiliers a eu des résultats très positifs sur le nombre des logements sociaux produits dans le Grand Lyon. Toutefois, cette politique a aussi des conséquences néfastes sur le plan du logement abordable. En effet, elle consiste à remplacer l'aide des pouvoirs publics, de l'impôt et de la solidarité nationale au logement social par l'aide des acquéreurs de logement non social au logement social. La théorie voudrait que l'instauration d'un SMS diminue mécaniquement le coût du foncier, reportant cet effort sur les seuls propriétaires fonciers. C'est oublier que les terrains des secteurs centraux denses ne sont jamais nus et libres. Les constructions qui s'y trouvent, même anciennes, dégradées ou pouvant être densifiées, ont en l'état une certaine valeur et leur démolition peut également coûter très cher (en particulier si elles contiennent de l'amiante). Pour réaliser l'opération immobilière souhaitable pour la collectivité, il faudra donc équilibrer les prix de vente en augmentant autant que possible ceux des logements libres en accession, ou bien le terrain se trouvera gelé en l'état pour quelques années. On crée, au

mieux, des logements pour riches à côté de logements pour pauvres, en éliminant totalement la classe intermédiaire qui ressortirait du logement abordable (qui devrait être le plus abondant).

En conséquence, nous pensons que le logement abordable devrait constituer une priorité aussi importante que le logement social locatif, et que le futur PLUH devrait décliner plus finement dans chaque quartier des secteurs comportant l'obligation de réalisation d'une proportion de logements sociaux et d'autres imposant une proportion de logements abordables (en tenant compte des réalités du terrain et du bâti existant).

La possibilité d'obtenir un taux de TVA réduit pour ces logements abordables est également importante (accession sociale sous conditions de ressources).

5. Des services, commerces, et activités artisanales maintenus dans les quartiers

1. Pour bien marier cette demande de services de proximité avec celle de tranquillité et de qualité de l'environnement de l'habitant, il importe de privilégier l'accueil d'activités de services, de petits et moyens commerces, d'activités de production limitées et non nuisantes, et d'artisanat.

2. Trois points doivent être rappelés :

a) L'attachement des habitants aux alignements commerciaux afin de conserver les pôles commerciaux de quartier existants et permettre que d'autres se constituent.

b) La demande d'opérations spécifiques pour maintenir ou faire revenir de l'artisanat de proximité, en particulier en prévoyant des parcelles réservées à ces types d'activités artisanales.

c) La nécessité, le plus souvent, pour ces activités commerciales et artisanales, d'utiliser des véhicules

particuliers et des camionnettes, ce qui implique de leur faciliter l'accès et le parking. Il est indispensable d'en tenir compte dans les réflexions d'élaboration du PLUH pour le maintien et le développement d'un secteur dynamique de services qui aura l'avantage de mixer habitat et emplois de proximité.

3. Pour cela, une politique foncière forte et ambitieuse de la collectivité nous paraît indispensable, le seul marché immobilier ne nous paraissant pas adapté à ces objectifs (cf. l'expérience très intéressante et valorisante de Vaise, quartier de l'Industrie, mais aussi sur l'ancien terrain Claude , 'Greenopolis')

6. Des fonctions économiques majeures bien distribuées

1. Les pôles majeurs choisis pour être développés dans ce PLUH (d'ici 2024) devront, pour leur réussite, être conçus multifonctionnels², ce qui nécessite que l'on s'intéresse, dans leur programmation, non seulement à l'habitat mais aussi au tertiaire et aux équipements souhaitables.

2. Il faudrait, par ailleurs, s'assurer que l'agglomération se réserve encore la possibilité d'accueillir quelques belles implantations industrielles et de renforcer son tissu de PME industrielles qu'elle doit impérativement conserver à côté de son tissu urbain.

7. Pour une nature plus présente en ville

1. Des rues verdoyantes

a) Dans certaines rues résidentielles, notamment des zones UC et dans la zone URM, il pourrait être envisagé

² On a trop tendance dans tous les documents à attirer essentiellement l'habitat-et quelques équipements -autour des stations de TC lourds et à négliger leur capacité à accueillir de l'emploi (possibilité de fragmenter les grosses demandes entres hyper centre et pôles périphériques moins chers et plus accessibles pour l'employé)

d'imposer ou de négocier des espaces verts et jardins en façade sur rue des immeubles, sur 2 à 5 m de profondeur à partir de l'alignement. L'expérience montre que de tels espaces, clos et privatisés (car ils ont tendance à être squattés ou vandalisés s'ils sont ouverts), apportent néanmoins des poumons verts à la rue et au quartier.

b) Aujourd'hui, le positionnement systématique des espaces verts en cœur d'îlot dans les zones de construction en continu, rend toute végétation invisible depuis la rue. Certaines transparences entre rue et cœur d'îlot pourraient aussi être imposées, en particulier quand la profondeur de celui-ci permet la réalisation d'un parc important.

2. Des jardins partagés ou familiaux.

a) Les jardins partagés constituent une demande forte des habitants dans beaucoup de secteurs, ils sont donc à multiplier. Ils nécessitent toutefois une appropriation commune et un entretien collectif, et surtout un état d'esprit de cohésion de la part de leurs utilisateurs.

b) Une autre demande des habitants est très significative, celle de jardins familiaux, concept plus ancien qui suscite néanmoins nombre d'attentes.

c) Comment les prendre compte sans réserver dans le PLUH des espaces spécifiques qui leur soient dédiés ?

3. Des squares aux échelles des quartiers et des bourgs, pour la respiration, les familles et les enfants, notamment dans le secteur centre qui comporte encore plusieurs quartiers démunis (3ème, 8ème, ...).

8. Pour la prise en compte au bon moment de ce qui fait le lien entre les fonctions : les déplacements.

1. Réaffirmons qu'il ne peut y avoir de PLUH sans un PDU concomitant et cohérent, prenant en compte tous les motifs et les modes de déplacements.

2. Si la politique des déplacements relève du seul PDU et si nombre de ses domaines d'application (zones 30, zones de rencontre, pistes cyclables,...) ne figurent pas (malheureusement) au PLU, cependant d'autres sont concernés, tels que les normes de stationnement, les possibilités de création de parkings relais, de parkings publics, les zones d'influence des stations des lignes fortes de TC, certains espaces piétons, ...

3. La multipolarité n'existera que si les pôles retenus disposent réellement d'une multi accessibilité.

4. Une efficacité pour les déplacements routiers

a) Grâce aux axes à 50km, y compris A6-A7 redevenu boulevard urbain.

b) Un périphérique complet avec les réservations nécessaires pour y assurer un anneau de transports en commun.

c) Les quartiers et les bourgs retrouvant leur caractère apaisé grâce aux zones trente et aux zones de rencontres.

5. Des modes doux affichés avec des réservations dans le PLUH

Un réseau de modes doux piétons (500m) et vélos (2 km) autour des stations des lignes fortes pour traduire réellement l'ambition de ville des courtes distances.

6. Un réseau renforcé de transports en commun.

a) Des élargissements pour traiter les points noirs et rendre performantes les lignes renforcées (du type LEOL ou C3, ou Val de Saône).

b) Des rocades efficaces de transport en commun, clairement définies, avec échancier pour que puisse être élaborée autour la stratégie de densification ambitionnée, notamment A7 (Debourg-La Doua), A8 (Vaulx en Velin-Vénissieux), et un tracé à définir à l'ouest).

7. Sur le stationnement.

Il apparaît très important pour l'UCIL qu'on ne diminue pas les normes de calcul actuelles relatives au nombre de places exigibles dans les diverses opérations de construction (mieux vaut une voiture dans un parking privé que sur la voirie publique).

a) En ce qui concerne les opérations nouvelles de construction de logements en secteur central dense, l'UCIL ne pense pas opportun de limiter la réalisation de places de stationnement en sous-sol en fonction de la proximité des stations de lignes fortes de transports en commun (voir la note spécifique détaillée relative à ce sujet figurant en annexe).

b) Soulignons la nécessité de penser le stationnement en fonction des types de population. Bien sûr, un couple de retraités ou un célibataire n'a pas les mêmes besoins qu'un couple bi-actif avec enfants. Les besoins de ce dernier, liés à des activités éclatées (on choisit rarement en ces temps de difficultés la localisation de son emploi), peuvent nécessiter deux places. Faut-il pour autant renvoyer systématiquement ces ménages à la périphérie ?

c) Signalons qu'une politique normative plus restrictive sur le stationnement aurait pour conséquence une raréfaction de l'offre de parkings privés mis sur le marché et donc une inflation sur leur prix d'achat, ce qui pénaliserait l'habitant acquéreur ou locataire.

d) Mentionnons une question relative au vieillissement de la population dans les centres. Les difficultés des personnes âgées à se déplacer doivent être compensées par des facilités pour prendre, conduire, déposer,

attendre, reprendre ces personnes âgées peu mobiles. On constate qu'actuellement ce problème est peu pris en compte, par exemple devant des établissements spécialisés ou à proximité de prestataires privés de santé. Comment le PLUH peut-il prendre en compte cette question alors que les plus de 80 ans devraient doubler dans les dix ans qui viennent ?

IV. Sur la suite, ou plutôt la poursuite, de l'élaboration du PLUH (et son suivi)

1. Un PLUH ambitieux, mais réaliste.

1. La multiplication des pôles affichés (mais insuffisamment soutenus en termes de programmation) se traduira par la dissémination des équipements, une perte de crédibilité pour les investisseurs et une faible compréhension des habitants de l'objectif poursuivi. En tout état de cause, compte tenu des moyens limités qui pourront être mobilisés, il y aura certainement des choix à faire !

2. Le PLUH (2024) n'est pas le SCOT (2030). Il importe donc de bien sélectionner ce que l'on pourra réaliser durant la première période pour que les pôles choisis atteignent un niveau suffisant de crédibilité (équipement, accessibilité) et de multifonctionnalité (habitat et emplois).

2. Un PLUH lisible et compréhensible par le citoyen.

1. Qui comporte des résumés clairs des règlements pour chaque zone.

2. Qui mentionne les équipements majeurs localisés dans l'espace public qui ont des conséquences sur les règles de constructibilité des terrains qui les environnent, par exemple les stations de métro ou tramway.

3. Pour une ville qui vit et accepte les dynamiques et les ruptures, un PLUH avec moins de normes, moins de règles, mais prônant un urbanisme négocié et concerté où les habitants puissent avoir leur part et leur place.

4. Pour un aménagement urbain d'agglomération ambitieux, apte à expérimenter et à reproduire les réussites.

Les principaux messages

- PLUH et PDU : une révision et une réflexion communes impératives.
- L'identité de chaque quartier reconnue, préservée et valorisée.
- Une densification justifiée, accompagnée et expliquée.
- Un besoin de stationnement correctement apprécié.
- Un urbanisme simplifié et négocié tenant compte de l'environnement des nouvelles constructions.

Annexe

PLUH et Stationnement Réalisation de places de stationnement automobile dans les opérations de construction de logements en secteur dense

Chaque fois que les documents d'urbanisme ont été révisés (divers POS, puis PLU), l'UCIL s'est toujours préoccupée de l'adaptation de la norme relative au nombre de places de stationnement à réaliser dans les opérations de construction de logements, de locaux d'activités, d'équipements ou de commerces. Son souci a toujours été que cette norme corresponde au mieux aux besoins des usagers afin que leurs voitures ne viennent pas encombrer l'espace public.

C'est ainsi qu'au PLU actuel, il existe dans chaque zone un nombre minimal de places à réaliser en fonction du type de l'opération et de sa surface, sauf pour la construction d'immeubles de bureaux pour laquelle ont été fixés un nombre minimal et un nombre maximal variant en fonction de la proximité d'une station de ligne forte de transport en commun (plus on est près d'une telle station, plus le nombre maximum de places est faible). À l'époque de l'élaboration du PLU, l'UCIL a grandement contribué à l'établissement de cette réglementation nouvelle, les règles précédentes ne comportant que des minima.

Aujourd'hui, des voix s'élèvent pour étendre la notion de maxima aux opérations de logement et pour réduire les nombres des places exigées dans ces opérations, avec pour objectif affiché de réduire le nombre des voitures en ville.

L'UCIL est fermement opposée à une quelconque diminution de la norme de stationnement dans les opérations résidentielles. Elle pense même qu'une telle mesure irait à l'encontre des objectifs recherchés.

En effet, la limitation effectuée pour les bureaux a été faite pour décourager les employés de prendre leur voiture pour aller au travail, en particulier lorsqu'il s'agit de pendulaires qui font tous les jours le même trajet aller et retour. Cette volonté justifiée a été accompagnée par la loi instaurant une prise en charge partielle des frais de déplacement en transport en commun de l'employé par son entreprise et par la mise en place de plans de déplacements d'entreprise (PDE). Encore faut-il une juste norme minimale car certains salariés non pendulaires, à trajets journaliers erratiques dans et hors de l'agglomération, ne disposeront jamais de lignes de transport en commun répondant à leurs besoins. De même, une mère de famille devant poser un enfant à la crèche et un autre à l'école avant de se rendre à son travail, ne disposera-t-elle que

rarement de transports en commun adaptés à son trajet. C'est bien pour cela qu'ont été établies les règles de minimum et maximum. En la matière, on ne peut pas raisonner en tout ou rien.

Par contre, le même raisonnement qui fait limiter le nombre des places de stationnement pour les bureaux, devrait, à notre avis, inciter les autorités à s'assurer que chaque habitant possédant une voiture aura bien à sa disposition une place de stationnement privée hors de la voirie publique afin qu'il puisse ne pas utiliser son véhicule pour aller au travail (sauf cas de nécessité). Il suffit de passer dans les rues le soir pour constater que celles-ci sont bordées de chaque côté par toutes les voitures des habitants de retour chez eux, qui ne disposent pas de parking privé dans leur résidence. Tous ces véhicules seront en infraction le lendemain, ce qui impose de les utiliser pour aller à leur travail le matin. Ceci va à l'encontre de l'objectif de réduire la place de la voiture en ville.

Il serait d'autant plus aberrant de réduire le nombre des places exigées dans les opérations neuves de logements du secteur central (le mieux desservi par les transports en commun), que les immeubles anciens, qui y sont très nombreux et même majoritaires, ne possèdent le plus souvent aucun parking privé. Seuls les parcs de stationnement publics et un surplus éventuel dans les opérations nouvelles de logement peuvent alors permettre de sortir les voitures des voies publiques où elles sont stationnées. On sait combien coûtent les constructions de parcs de stationnement publics en sous-sol, et que la collectivité diminue artificiellement le prix de location des places pour les résidents afin de décourager l'utilisation des véhicules particuliers pour les trajets domicile-travail. De plus, ces problèmes, associés au développement du parking payant sur voirie en journée, ont incité les pouvoirs publics à prévoir un tarif très réduit de stationnement de surface pour les résidents. Cette disposition, demandée par l'UCIL car indispensable pour les habitants de ces immeubles anciens, constitue néanmoins un pis-aller imposé par l'insuffisance chronique des parkings privés en centre-ville, mais il faut bien constater que les voitures ventouses ainsi créées encombrant les rues, gênant les livraisons et diminuant le turn-over nécessaire au bon fonctionnement des activités et commerces des quartiers. Une insuffisance du nombre des places créées dans le cadre de la densification urbaine annoncée ne pourra donc qu'augmenter ce problème.

Si ce qui est recherché, c'est l'interdiction de posséder une voiture particulière quand on habite en ville, il faut le dire, cela n'est pas du ressort du PLUH. C'est à notre avis une vue de l'esprit parfaitement contraire aux observations de l'INSEE, même si les secteurs centraux ont naturellement un taux de motorisation des ménages un peu moins élevé

que les secteurs périphériques (encore faudrait-il le corriger par l'âge des habitants, les personnes âgées et les étudiants habitant plus au centre ville). La voiture particulière permet de sortir de la ville le week-end, d'aller voir sa famille, d'assurer des déplacements aux heures où il n'y a plus de TC ou de faire bien d'autres trajets que d'aller de son domicile à son travail ; c'est un instrument de liberté largement répandu dans la population, où qu'elle réside.

La question qu'il faut se poser en ce qui concerne la norme du nombre des places exigées actuellement est la suivante : est-elle excédentaire ? La réponse est : certainement pas !

La norme la plus courante, en particulier dans le secteur central est de 1 place pour 75 m² de surface hors œuvre nette, soit grossièrement de 1 place par logement compte tenu des surfaces actuelles des appartements. Ce nombre a diminué mécaniquement de 10 % depuis que la nouvelle surface de plancher a été substituée par la loi à l'ancienne SHON en mars 2012 dans tous les règlements d'urbanisme. Il s'agit déjà là d'une diminution très importante non justifiée par le taux de motorisation observé ou prévisible. En effet, selon l'INSEE, le taux de motorisation des ménages dans notre type d'agglomération s'établit à environ 80 % dont 36 % de multi motorisation, ce qui signifie que chaque ménage possède en moyenne 1,1 à 1,2 voitures. En conséquence, une norme inférieure à 1 place par logement (règle nationale pour les logements sociaux) ne permet pas de couvrir les besoins des nouveaux logements, encore moins de diminuer le stationnement actuel sur voirie. Il serait donc totalement inconséquent de diminuer encore cette norme.

Enfin, la même loi qui a créé en 2012 la surface de plancher a aussi remplacé la taxe locale d'équipement (TLE) par la taxe d'aménagement (TA), incorporant à la surface taxable la superficie des parcs de stationnement en sous-sol qui jusqu'alors était exonérée (et à un tarif plus fort que les logements !). Ceci risque d'inciter les promoteurs immobiliers à réaliser le moins possible de parkings en sous-sol, d'autant qu'on sait que leur prix de vente acceptable par les clients est souvent inférieur à leur prix de revient réel. L'intérêt de la collectivité est donc de ne pas permettre une diminution du nombre des places exigées, déjà inférieur aux besoins réels des habitants.

<p>En conclusion il apparaît très important pour l'UCIL qu'on ne limite pas la réalisation de places de stationnement dans les nouvelles opérations de construction de logements, même dans les zones bien desservies en transport en commun, et qu'on ne diminue pas les normes de calcul actuelles relatives au nombre de places exigible.</p>
--