

Observations faîtes par M. François DURIVAUT et Mme Pascale DURIVAUT

Préambule

La surdensification des villes est devenue une nécessité notamment pour éviter le mitage et pour préserver les campagnes restantes. Mais attention à ne pas rendre les villes inhabitables en détériorant le cadre de vie des citadins.

Une étude réalisée sur 98 configurations d'artères spatiales confirme que rendre plus compacte la ville n'est pas souhaitable ; les concentrations de polluants étant bien supérieures dans le cas de la ville compacte (toutes choses égales par ailleurs) : voir <http://www.blog-creo-urbanisme.com/article-complexite-de-la-densification-et-risques-d-atteindre-des-resultat-tres-differentes-de-ceux-vises-106758197.html>

le PLUi doit respecter une densification raisonnée qui ne nuise pas au cadre de vie actuel (une forte urbanisation entraîne déjà une augmentation de nuisances sonores et de pollution de l'air liées au trafic automobile).

Par ailleurs les épisodes de **canicules** de plus en plus fréquents doivent être déjà pris en compte : il ne faut pas se contenter de préserver les **espaces verts** mais il faut en créer de supplémentaires avec les nouveaux logements.

Les parkings ne doivent plus être bitumés, il faut que le PLUI l'interdise formellement. On constate que La clinique du Moulin de justice vient de refaire ses parkings en bitumant tout, idem pour la zone commerciale de Puilboreau qui vient d'être refaite à neuf de bitume et sans pistes cyclables claires et bien identifiées !

La Rochelle est une ville moyenne, gardons sa qualité de vie d'autant plus qu'elle vise le Zéro Carbone. Elle était pionnière pour le vélo, il faudrait qu'elle le soit aussi dans sa façon de gérer la surdensification, qu'elle devienne une ville modèle. L'intérêt général ne doit pas faire oublier le cadre de vie agréable pour tous les habitants.

Constat sur les nouvelles constructions

Déjà avec l'ex-caserne Mangin, les espaces verts sont réduits à la plus simple expression. Il n'y a même pas d'arbres à l'intérieur des résidences, ni de bancs, les espaces verts ne sont pas communs.

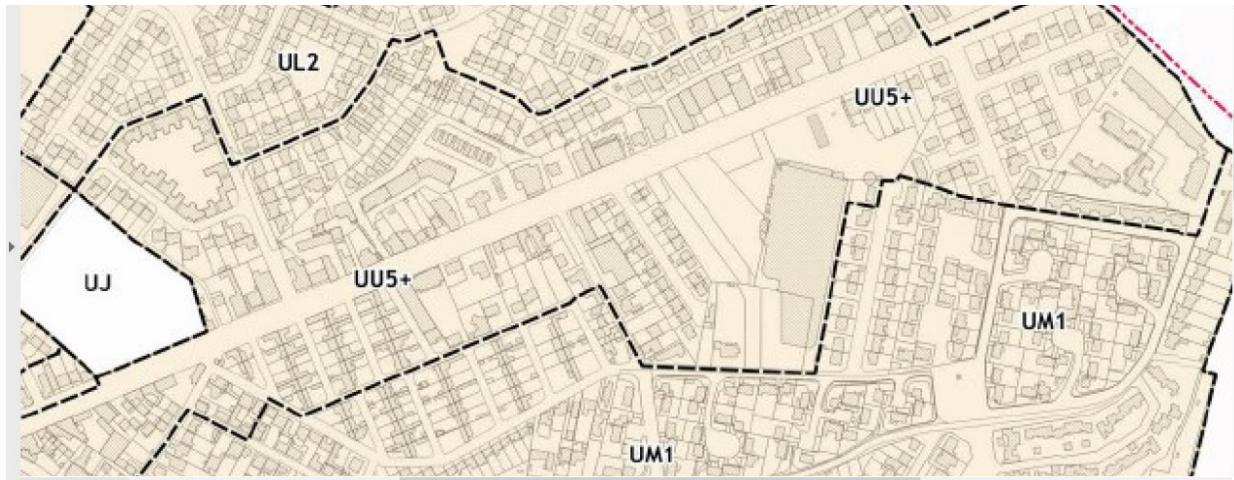
Le nouveau quartier de St Eloi construit à la place des serres municipales dispose d'un tout petit espace de jeux. Ce poumon vert que constituaient les serres n'a pas été remplacé.

Il ne faut pas que certains gardent tout leur calme cadre de vie pendant que les habitants sur les axes de circulation aient droit à toutes les nuisances. Déjà, la détérioration du cadre de vie dans certains quartiers très denses en particulier à St Eloi, se fait sentir depuis dix ans sur les grands axes en particulier Bd Sautel, rue des géraniums, rue Maurice Ravel, rue de Dompierre... une densification supplémentaire est perçue comme menant à un état de « surdéveloppement » entraînant de multiples nuisances liées à une plus forte cohabitation : pollution de l'air, pollution sonore, augmentation des embouteillages, perte d'espaces verts, surpopulation.

Nos observations sur le PLUI

Hauteur

Nous habitons rue des géraniums dans la zone qui va être qualifié UU5+ comme le montre ce dessin ci-dessous :



Comme le comité de quartier de St Eloi, nous estimons ici et le long du boulevard Sautel que la hauteur retenue est mal adaptée par rapport à la proximité de toutes les maisons au sud du boulevard surtout au niveau de l'intimité et au niveau de la perte d'ensoleillement.

Le PLUi évoque bien un OAP « construire demain ».(<http://www.registredematerialise.fr/document/registerDocument/get/34487/3.1.3%20Am%C3%A9nager%20et%20construire%20aujourd%27hui>) .

Ce document donne des indications pour construire sans « nuire aux voisins » : suppression d'ensoleillement, protection de l'intimité », protection contre le bruit....

Malheureusement, les opérations immobilières récentes montrent que rien n'est respecté malgré les indications de l'OAP. Ce document est presque un recueil de vœux pieux.

Page 268 du règlement écrit, au paragraphe :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS ENTRE ELLES, il est écrit : *Une attention particulière doit être apportée à la conception des bâtiments* de façon à limiter les ombres portées et les vues directes entre les constructions* présentes sur l'assiette foncière du projet et ou les unités foncières voisines.*

Aussi, nous suggérons qu'on adjoigne, **dans le règlement écrit**, après cet alinéa conformément à l'article R. 151-12 du CU des règles qualitatives du genre :

« Pour l'implantation du bâtiment, on veillera à préserver l'ensoleillement des constructions existantes et celles prévues dans le cadre de l'opération. De même, on veillera à protéger l'intimité des propriétés voisines par tous les moyens autorisés : paravent, brise-vent, balcon à paroi haute et non transparente ».

Cela devrait s'appliquer sur toutes les zones U et UU+ à proximité des maisons et lotissements pavillonnaires.

Aussi, à cause de la proximité des maisons d'hauteur R+1, le zonage proposé UU5+ ne devrait pas avoir d'immeuble dépassant R+3.

Disposition des immeubles sur boulevard Sautel

Le règlement n'est pas assez explicite pour :

- éviter la construction en linéaire des immeubles sur le boulevard : on devrait intercaler tous les 50 m un espace vert pour permettre une meilleure respiration de l'air notamment avec la canicule qui se répète et pour éviter les risques de ruissellement.

Le PLUi pourrait :

- indiquer des blocs d'immeubles pour éviter une continuité linéaire sous forme de barre d'immeubles sur le boulevard Sautel.

Perméabiliser au maximum les emplacements de stationnement au sol des résidences. En effet, on devrait seulement renforcer les chemins piétonniers (penser aux PMR). En effet, il est dit : « *Les surfaces dédiées au stationnement aérien des véhicules motorisés, à l'exception de celles réalisées sur dalle ou couvertes, doivent recevoir un traitement paysager et des aménagements hydrauliques de manière à favoriser la perméabilité, l'évaporation ou l'infiltration des eaux pluviales* »

Il faut que le PLUI l'indique de façon claire et sans contestation possible.

S'il est bien prévu des plantations arborées dans ces lieux de stationnement, il serait préférable, par contre, de prévoir les emplacements de pleine terre dans un terrain différent de celui des zones de stationnement pour permettre aux résidents d'en profiter de diverses façons : aire de détente, bancs, jardin partagé.

Même si les coefficients de biotope sont indiqués, les conditions ne sont pas assez contraignantes : vous indiquez page 49 du règlement écrit : « *Le porteur de projet est libre de jouer sur les différents types de surfaces favorables à la nature pour atteindre l'objectif fixé pour chacune des zones* ». C'est la porte ouverte à une minimisation des **vrais** espaces verts par les promoteurs.

Activités commerciales de proximité

Le comité de quartier a fait de ses observations dans le N° 231.

Dans le cadre de la loi de transition énergétique, il est aberrant de faire des kilomètres supplémentaires en voiture alors qu'existe un supermarché boulevard Sautel. Devant l'accroissement de la clientèle locale prévisible, la création d'un OAP de mixité fonctionnelle Boulevard Sautel autour de la zone commerciale se justifie. D'ailleurs le centre social de St Eloi le réclame.(sous forme de village)

De plus, le magasin Leclerc bénéficie de l'antériorité et doit rester sur place, même si sa superficie dépasse 2000 m².

Que les collectivités locales et les grandes chaînes commerciales comprennent que l'accroissement des zones commerciales est terminé à cause des frais induits par les déplacements et par la pollution qu'elle entraîne. Et que c'est contraire à la loi de transition énergétique. Ces groupes de commerces et services divers dans les quartiers, sont efficaces pour attirer la population dans les villes et renforcer le lien social.

Problème des rues étroites

Problème général

Le quartier St Eloi se caractérise par l'existence de nombreuses ruelles étroites et de trottoirs très étroits (50 cm)

Deux photos de la rue basse de St Eloi montrent l'étroitesse des trottoirs



Trottoir avec pavillons actuels en retrait



immeuble terminé en 2019, construit en limite de propriété (trottoir pas réglementaire)

Même pour une personne seule, ce trottoir est impraticable.
Un parent avec une poussette ou un PMR est obligé de circuler sur la route, alors que cette rue est très fréquentée par des voitures (Voir observations N° 28)
Nous ne comprenons pas que les immeubles ne soient pas construits en retrait de la limite de propriété et permettre l'élargissement du trottoir à 1,40 m, largeur minimale légale.
Comment se fait-il que le permis de construire ait été délivré en l'état ?

Exemple aberrant

Rue Berlioz, un immeuble de grande taille a été construit récemment.(photo ci-dessous)



Comment se fait-il que, pour l'immeuble de gauche, le seuil d'entrée du garage ne soit pas au même niveau que la rue ? Quelle sera la configuration définitive de cette portion de cette rue ? Nous avons de plus un exemple de rue aux trottoirs étroits avec des immeubles trop rapprochés.

Nous demandons de remettre en vigueur cette disposition (qui existait dans les précédents PLU) à savoir, le prospect : rapport entre largeur de la voie et la hauteur des constructions. (voir observation N° 245, document N°2).

Voies douces transversales

Toujours à cause des continuités d'immeubles, les piétons sont obligés de faire des parcours plus longs pour accéder aux divers services et notamment les écoles et commerces.

Il est temps de penser à restructurer l'organisation des quartiers avec ce PLUi.

Conclusion

Le PLUi doit prévoir des mesures concrètes pour maintenir et améliorer la qualité de vie des habitants tout en réduisant l'empreinte écologique du quartier, allier le respect de l'environnement, la qualité de vie et le développement local.

Création d'espaces verts et d'aires de jeux doivent être rendus obligatoires au milieu des immeubles (voir le minimum à imposer)

Murs anti-bruits le long des 4 voies

Lutte contre les incivilités : Interdiction de klaxonner et lutte efficace contre les 2 roues débridées très nombreuses, faire enfin respecter l'interdiction de stationnement des véhicules sur les trottoirs et les pistes cyclables

Respect de la largeur des trottoirs et des pistes et voies cyclables (ce qui est loin d'être le cas dans les nouvelles constructions) et sécurité des piétons et cyclistes