

# L'ESPLANADE : UN PROJET LOUABLE, UN PROGRAMME VALABLE, MAIS UN PLAN IMMuable DÉPLORABLE !

*Écrit par Michel Gaucher  
janvier 2017*

## CE QUE SOUHAITAIENT LES DARDILLOIS

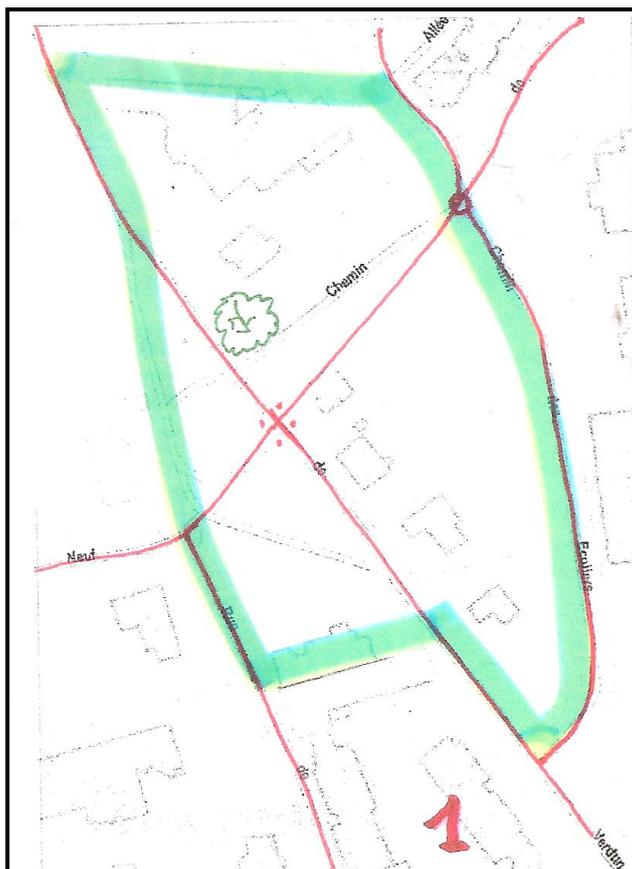
En 2007, les dardillois ont été appelés pour la première fois à exprimer leurs souhaits et leurs besoins en vue d'une opération majeure d'urbanisme : *l'Esplanade de la Poste*. Cette consultation avait pour but de préciser un pré-programme et d'en dessiner les grandes lignes.

Lors de cette consultation, en ce qui concerne la voirie (base de tout plan d'urbanisme) quatre idées directrices ont été successivement émises par les participants à l'atelier Déplacements :

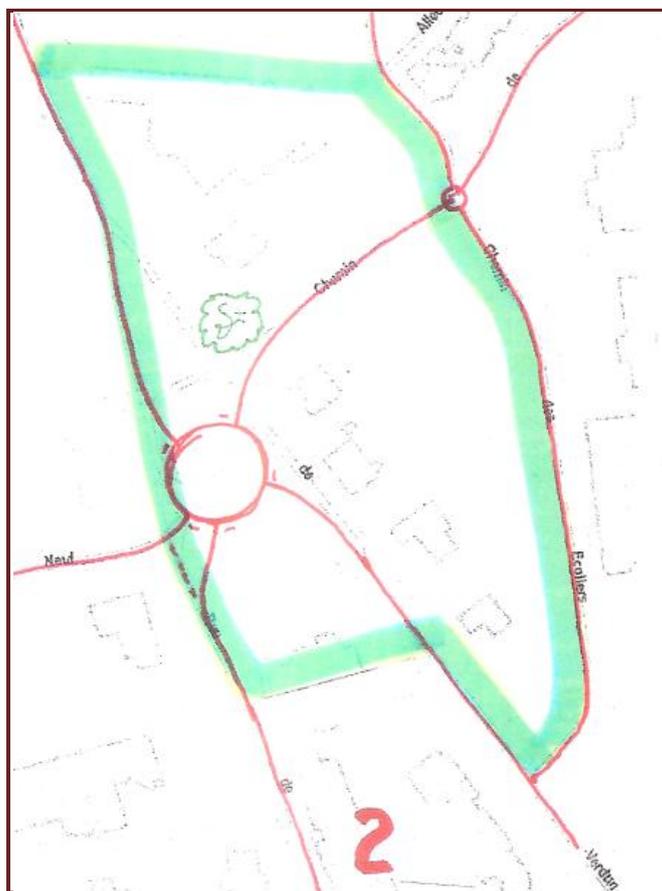
1. Un carrefour, de préférence sans feux, constitué par l'avenue de Verdun, le chemin Neuf et celui de la Nouvelle Liasse.
2. Un giratoire reprenant les 4 branches ci-dessus et éventuellement la rue de la Poste.
3. Une grande place centrale encadrée par les 4 voies principales mises en sens unique et fonctionnant en giratoire, avec un parking au centre et les commerces autour (inspiré de celle de St André de Corcy).
4. Une voie de ceinture à sens unique englobant tout le tènement et accueillant séparément chacune des voies secondaires.

En fait l'ordre ci-dessus a répondu à une progression logique dans la réflexion des participants :

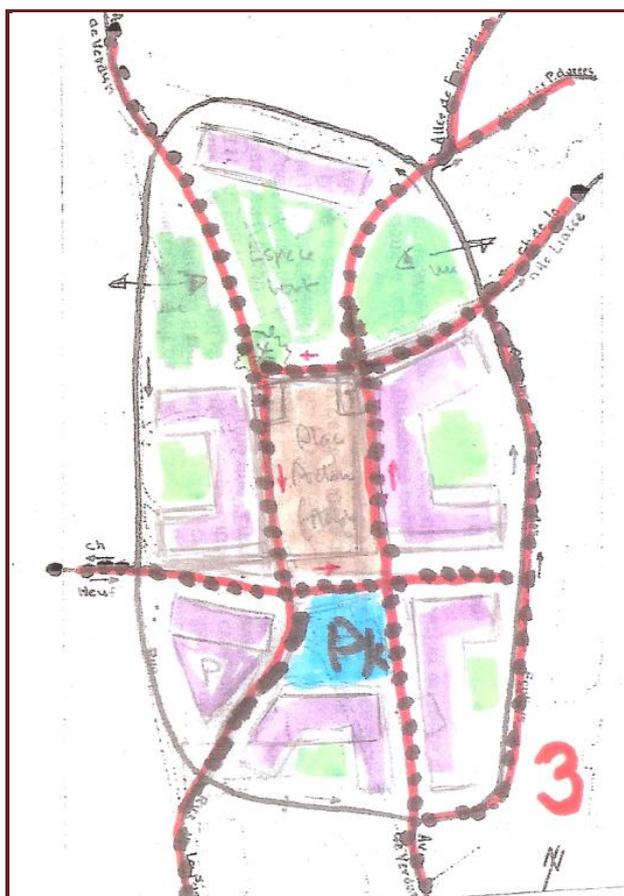
1. Le carrefour simple ne permettait pas de retournements et ne cassait pas la vitesse sur l'axe principal, des feux n'étant pas souhaités (circulation hachée, bruit et pollution).



2. Le giratoire autorisait des retournements mais, avec les voies à double sens, il avait une connotation routière et consommait de l'espace inutilisé.



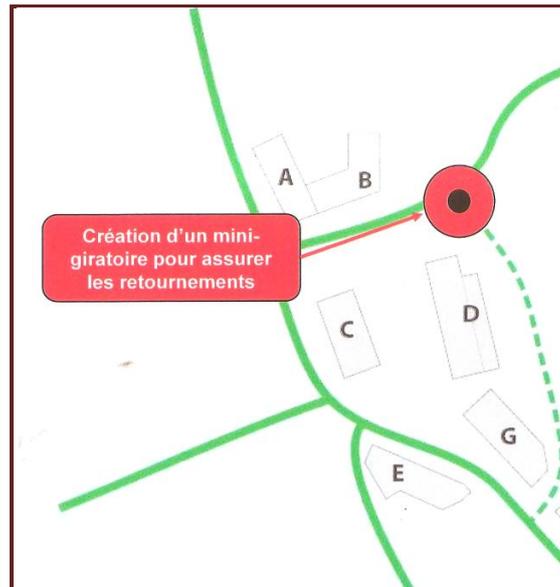
3. La place centrale (en parking) permettait les retournements et offrait des stationnements, mais les piétons devaient traverser les voies pour accéder aux commerces et les accès aux immeubles de logements (garages) étaient problématiques.





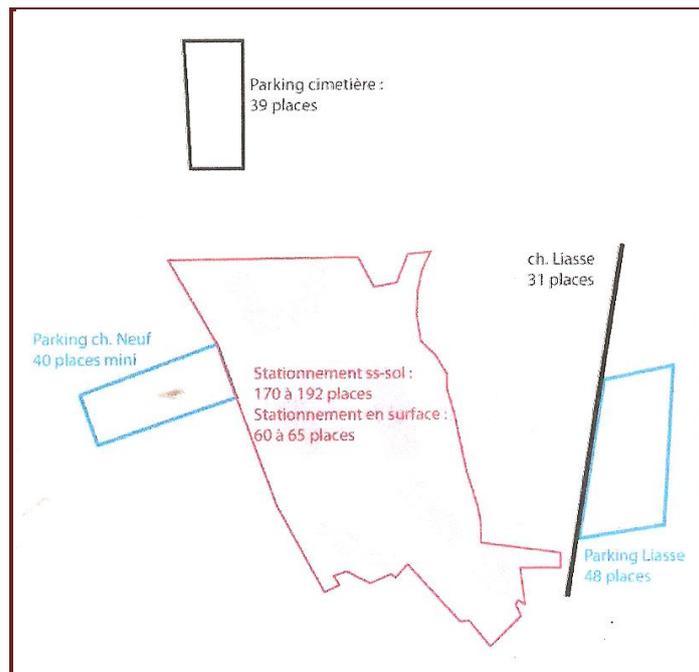


- Quand elles ont le feu vert, les voitures venant du chemin de la Nouvelle Liasse, du chemin Neuf ou de celui de la Poste, obligées de tourner à droite ou à gauche, traversent un passage piéton prioritaire.
- Le mini-giratoire proposé chemin de la Nouvelle Liasse met en évidence le problème des retournements.



- Avec les stationnements latéraux aux voies, les automobilistes ouvrent leur portière et descendent côté circulation, à moins qu'ils n'utilisent des places à contre-sens, ce qui est non seulement dangereux mais interdit.
- 50% des entrées ou sorties des garages en sous-sol des immeubles nécessitent de couper une voie de circulation (tourne-à-gauche).
- Tous les piétons/automobilistes utilisant des parkings en dehors de l'Esplanade proprement dite devront traverser des voies de circulation.

Afin de remédier au déficit flagrant de parkings publics pour les commerces, la Mairie propose maintenant l'aménagement de deux parkings :



- Un parking de 48 places (maximum autorisé sans permis d'aménager) chemin de la Liasse, de l'autre côté de l'école des Noyeraies sur un terrain de 2.400 m<sup>2</sup>.
- Un parking de 40 places côté chemin Neuf, à l'ouest de l'avenue de Verdun, avec entrées ou sorties coupant une fois sur deux la circulation (tourne-à-gauche).

Ces deux parkings, situés en dehors de l'emprise de l'Esplanade, ne sont pas à proximité immédiate des commerces (surtout celui de la Liasse) et leur éloignement augmente mathématiquement le temps de rotation des places disponibles. Impossible de s'y rendre avec des caddies.

### Ce que souhaitent les dardillois et DEA

Afin que chacun puisse se faire son propre jugement, il suffit de prendre connaissance des avantages de la solution "ceinture", puis de les comparer point par point au projet de la Mairie.



Ci-dessus PLAN D'ENSEMBLE étudié par DEA  
 Ci-dessous COUPE TRANSVERSALE



Pour cela il faut se reporter au plan d'ensemble dessiné par **DEA**. Ce n'est qu'une étude de faisabilité, mais elle intègre le maximum de données souhaitées par les dardillois. Ce n'est pas un plan immuable, **DEA** n'en a pas les compétences, mais une base de travail pour des architectes.

- Une simple voie en sens unique a une connotation plus urbaine que des routes à double sens.
- Toute la surface centrale étant d'un seul tenant, cela laisse entière liberté pour l'implantation des bâtiments (habitations et commerces) avec une grande place centrale et des espaces verts ...
- Les 6 voies adjacentes, raccordées indépendamment à la voie de ceinture, ne sont pas prioritaires (balises), fluidifiant ainsi la circulation principale.
- Le plan de circulation est lisible pour les automobilistes avec chaque intersection dédiée (une seule direction), y compris pour la rue de la Poste et l'allée de l'Aqueduc.
- L'absence de feux supprime une grande partie des arrêts et des redémarrages inutiles, bruyants et polluants.
- La voie en ceinture permet tous les accès du même côté (parkings public et garages privés, livraisons des commerces, dépose rapide du courrier, pompiers...).
- Le sens unique offre de nombreux stationnements, tous à gauche, donc plus sécuritaires à la descente du véhicule et sans voie à traverser pour se rendre dans les commerces.
- Quelle que soit sa provenance, un automobiliste peut passer en revue toutes les places de stationnement libres.
- En quittant un stationnement, un automobiliste peut repartir directement dans toutes les directions sans avoir à manœuvrer.
- Au plan sécurité déplacements doux, tous les passages piétons se trouvent à gauche des voies adjacentes et la liaison avec le chemin des Ecoliers pourrait se faire en passant sous la voie de ceinture (dénivelé existant).
- Une traversée d'une voie à sens unique est plus sécuritaire pour les piétons et les personnes à mobilité réduite, et cela sans nécessiter des feux.
- L'attractivité des commerces est liée aux possibilités de stationnement (proximité, nombre, et sécurité), d'où le parking public dédié de 90 places sous la place centrale, en plus d'un parking minute près de la supérette et des stationnements latéraux de la voie de ceinture.
- Depuis le parking sous la place l'accès aux commerces se fait soit par un escalier central (30 m maximum pour atteindre une boutique), soit par une rampe pour caddies située près de la supérette (accès sud sous bât. C).
- Le parking sous la place, au plus près de tous les commerces, ne nécessite aucune emprise foncière ni zone imperméabilisée supplémentaires. Cette disposition écologique et globalement économique peut être rendue attrayante avec des puits de lumière.
- Au plan de la sécurité, une ou deux caméras de télésurveillance peuvent contrôler toute la place centrale et donc les accès à l'ensemble des commerces et au parking public.
- Les accès aux garages souterrains de tous les immeubles sont simplifiés avec des entrées et des sorties sans couper des voies de circulation.
- Le chemin des Ecoliers, traité en contre-allée sécurisée, isole complètement l'école des Noyeraies de l'Esplanade.

**DEA** a invité à plusieurs reprises la Mairie à envisager cette solution "ceinture" en la comparant à la solution "bretelles" du plan immuable, mais à chaque fois cela a conduit à une fin de non recevoir sous des prétextes divers peu convaincants...

### **COMMERCES : C'EST LE CHALAND QUI FAIT LE MARCHAND !**

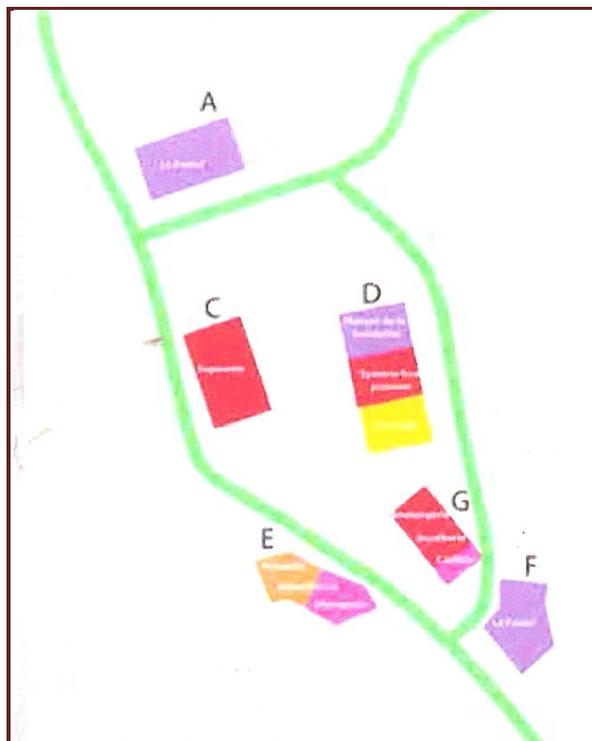
Le programme prévoit depuis l'origine 2.000 m<sup>2</sup> de commerces, dont une épicerie. **DEA** a souscrit à cette surface susceptible répondre aux besoins, mais sous conditions.

Le problème, c'est que les commerces c'est comme la confiance : cela ne se décrète pas !

La viabilité d'un commerce est basée sur sa clientèle, pas sur un ukase politique.

Pour commencer il faut que le projet réponde à un certain nombre de critères attractifs pour qu'une enseigne vienne planter une supérette qui servira de locomotive pour tout le reste. Or une étude effectuée par un professionnel, membre de **DEA**, auprès de la grande distribution a montré que ce n'est pas gagné au regard du plan de la Mairie.

Par principe les surfaces commerciales occupent les rez-de-chaussée des immeubles d'habitation. Le problème, c'est que dans le plan *immuable*, ces immeubles sont dispersés sur le tènement (220 m X 100 m) et il n'y a pas l'attraction de la proximité recherchée par les commerçants pour satisfaire leur clientèle. Et quand la Mairie décrète où sera implanté chaque commerce qu'elle imagine, ce dirigisme n'est pas sérieux.



### Implantation des commerces selon la Mairie

C'est pourquoi **DEA** propose que tous les commerces soient regroupés autour de la place centrale bordée d'immeubles (A, B et C) disposés en U ouvert sur le jardin public, de manière à former une sorte de galerie marchande partiellement abritée avec un auvent. La police municipale et le CCAS, qui n'ont pas à attirer le chaland, peuvent être indépendants (Bât. D), de même que la pharmacie qui doit rester proche du pôle médical (Bât. E).

Compte tenu de la population dardilloise, la supérette (partiellement sous bât. C) doit avoir une surface d'environ 500 m<sup>2</sup> pour concurrencer les grandes surfaces voisines.

Pour les commerces sous les logements, il est prévu une trame de 5 m et une hauteur libre d'environ 4 m.

Sur la place centrale, un marché hebdomadaire serait en osmose avec les commerces à proximité.

### LOGEMENTS : CONSENSUS

Le programme prévoit 120 logements, soit environ 10.000 m<sup>2</sup>, dont une majorité de logements sociaux. **DEA** n'a pas d'avis sur ces chiffres qui semblent avoir obtenu un consensus.

Une majorité de dardillois a plaidé pour des immeubles relativement bas et a plébiscité des R+2, avec les commerces à rez-de-chaussée, et simplement des attiques en terrasse, soit une hauteur hors tout de 14 m, ce qui n'est pas très haut. Sur ce point, le projet de la Mairie semble répondre aux souhaits.

En réalité cela correspond à 5 niveaux, les commerces équivalant à deux étages de logements et les attiques n'étant que des étages partiels. Ce n'est qu'un problème de sémantique ... Voir Coupe transversale ci-dessus.

Dans son plan d'ensemble, **DEA** a cherché un juste milieu entre un lotissement bucolique et des barres de HLM en conservant des immeubles bas avec une hauteur maximum de 14 m, soit celle d'un arbre moyen, avec des terrasses successives en escalier toujours prisées.



Le cèdre du Liban, à droite, donne l'échelle par rapport à un R+2

De la sorte, le bâtiment F pourrait demeurer potentiellement en réserve foncière.

Attendons l'avis des promoteurs et des architectes ...

Pour une partie des garages résidentiels du centre, avec un objectif total de 230 places, **DEA** propose un niveau -2 de 90 places sous le parking public, ce qui est une solution fonctionnelle et économique.

Pour la proportion de logements sociaux **DEA**, comme la Mairie, se range derrière la loi SRU et ses contraintes.

### **ESPACES PUBLICS : DEA FAIT CONFIANCE !**

Une partie de la consultation des dardillois s'est résumée au choix de la couleur des géraniums ... Cette image utilisée par un participant est révélatrice ! Il est vrai que les espaces publics sont un vaste sujet très subjectif qui entraîne des avis souvent contradictoires.

Sur ce point, **DEA** fait confiance aux paysagistes en constatant que les espaces publics du centre de la commune sont généralement bien traités. Le seul sujet où la vigilance s'impose, c'est la mise en valeur du cèdre du Liban que **DEA** a jadis sauvé d'une destruction annoncée.

A terme le risque pour les espaces publics est dans les actes d'incivisme, voire de vandalisme.

### **CE QUI VA ET CE QUI NE VA PAS DANS LE DEROULEMENT DE L'OPERATION**

#### **Ce qui va ...**

1. Le projet de l'Esplanade était une décision politique, au bon sens du terme, de la municipalité.
2. L'acquisition des 2 ha de terrains nécessaires allait de pair.
3. Le programme proposé avec 100 à 120 logements (environ 10.000 m<sup>2</sup>) et 2.000 m<sup>2</sup> de commerces semblait pertinent.
4. Ce programme n'a pas été remis en cause lors de la concertation de 2007 avec les dardillois.
5. En 2007, des heures de réunions et des semaines de réflexions des participants à la concertation avaient conduit au choix motivé d'une trame viaire basée sur une voie en sens unique ceinturant l'ensemble de l'opération.
6. Les études de la Métropole en 2016 ont validé le programme de logements et précisé des besoins en matière de commerces.

#### **Ce qui ne va pas ...**

1. Dès 2007, la Mairie a imposé un plan de voirie qui comprend tous les défauts que la concertation avait rejetés. L'origine de ce plan reste inconnue !
2. En 2008, avec un programme confirmé et les enseignements de la concertation, la Mairie aurait dû lancer un concours d'urbanistes afin de choisir un plan d'ensemble répondant aux attentes. Elle ne l'a pas fait.
3. En 2012, lors d'une réunion publique de présentation du projet, de très nombreuses critiques ont été formulées. Il n'en a pas été tenu compte, du moins pour le plan de voirie.
4. En 2014, la Mairie a consulté des aménageurs pour la conduite du projet. Cette consultation de professionnels a été infructueuse, les composantes du projet imposées ne devant pas être jugées viables.
5. En 2016, la deuxième consultation des dardillois avec la participation de la Métropole a permis de dresser un diagnostic plus précis des besoins, mais cela n'a entraîné que des aménagements à la marge du plan *immuable* imposé, que ce soit pour la voirie, le stationnement ou l'implantation des bâtiments.

Depuis bientôt 10 ans, **DEA** est intervenue auprès de la Mairie à maintes reprises, de vive voix et par écrit, pour tenter de l'amener à revoir sa copie. En pure perte : on ne change pas un plan *immuable* ! Et c'est toujours ce même plan qui a été imposé à la Métropole ... et qui sera représenté aux dardillois en 2017 ...