

Compte rendu de la commission urbanisme du Ciq de la Duranne vendredi 24 septembre 2010

Suite à la présentation du projet d'Eco Quartier par la Mairie d'Aix-en-Provence qui s'est déroulée le 9 septembre en Mairie centrale et le 23 septembre au Best Western de l'Arbois, les membres du Bureau et de la Commission urbanisme du Ciq ont tenu une séance de travail. Nous vous proposons la lecture d'une synthèse des points, questions et propositions travaillées lors de cette réunion.

▪ La place principale dénommée par les urbanistes MAIL CENTRAL

- Il y a une nécessité de demander des plans de coupe, une maquette et des informations complémentaires sur cette place principale, notamment en terme de différence de niveau de terrain entre les deux cotés de la place. Sera t-il possible d'avoir des commerces des deux cotés de la place (idem par exemple les allées provençales à Aix), ou bien les commerces seront-ils accessibles en restanques sur plusieurs niveaux ?

- A cause de la forte déclivité du terrain, y aura t-il des escaliers ? Des murs de soutènement ? Quid des hauteurs des différents niveaux ? Et serait il possible par exemple de reproduire le coté pratique et esthétique des allées provençales ou la place des Cardeurs à Aix-en-Provence ?

▪ Cohérence entre Duranne du bas et du haut

- Les différentes liaisons entre l'ancien et le nouveau quartier ne sont pas claires et évidentes pour tout le monde. Ne serait-il pas possible de demander à la Mairie et/ou la Semepa de réaliser une maquette en 3D et à l'échelle pour bien visualiser tous les axes, routes et chemins ainsi que leur déclinaison (% de la pente) et largeur (place suffisante pour parkings, arbres, piétons, vélos) ?

- Serait-il possible de prévoir la localisation de la Mairie annexe le plus proche possible de la Duranne du bas, par exemple le long du chemin du Bourg ?

- Dans le prolongement prévu de la rue du Grand Vallat, la réalisation d'un ouvrage d'art significatif de liaison entre les deux Durannes au niveau du passage de la D543 serait une marque forte d'identité de notre lieu de vie.

- Le parcours pour se rendre aujourd'hui entre Duranne du bas et du haut est très long et nécessite d'emprunter notamment un rond point dans la zone d'activité qui est beaucoup trop grand et tout en longueur. Ne serait-il pas possible de repenser et refaire ce rond point trop peu pratique ?

Nous manquons également d'informations sur les infrastructures routières pour se rendre facilement au futur centre ville en voiture.

- Votre présentation du schéma de la coupe montre une pente, au niveau du futur rond-point en face du Best Western, qui semble très accentuée. Comment seront facilités les déplacements à pied pour monter ou descendre de cette colline ?

Il faudrait prévoir des accès piétonniers plus faciles entre Duranne bas et haut et par exemple des passerelles piétonnières sur la D543.

▪ En terme de stationnement

- 1 place de parking pour 60 m² cela parait peu suffisant. Il faut en effet tenir compte que beaucoup de familles possèdent 3 voitures (voiture de la famille, des parents, des enfants et de société).
- Concernant le projet de parking souterrain, il faudrait clarifier comment sera gérée la mutualisation des parkings entre le privé et le public.
S'agit-il d'abonnement, gratuit ou payant ?
A quelle heure les habitants pourront-ils disposer de leur place de parking privative ?
Comment sera assurée la sécurité ?
Y aura t-il aussi des garages privatifs ? N'est-il pas nécessaire de prévoir des caves, soit en sous-sol (mais quid de la sécurité), soit imposer au promoteur de réaliser des caves/celliers en étage à proximité des appartements ?

Nos propositions :

Imposer aux promoteurs la mise à disposition de local à vélo dans les résidences pour inciter les habitants à utiliser facilement leurs vélos.

Prévoir des lieux de rassemblement pour le co-voiturage.

Imposer des boxs de garage fermés plus longs et plus grands pour permettre aux habitants de garer la voiture et se réserver un espace de rangement/stockage (par exemple sur le fond du garage)

A proximité des équipements publics, du stade, du parc et du lac paysagé, prévoir des parkings extérieurs de petites tailles (mais en nombre suffisant) pour éviter que les gens du voyage ne s'y installent et éviter les stationnements anarchiques. Actuellement il y a pénurie autour du stade, le seul parking proche est le parking privé du restaurant le palmier fermé par une chaine le weekend.

▪ Conception des résidences

- Suite à l'approbation du projet, sous quelle forme seront données les règles d'urbanisme à respecter par les promoteurs. Ces règles seront-elles de simples recommandations ou seront-elles imposées ? Comment ces règles fixées lors du projet seront-elles suivies et contrôlées dans le temps, lors de la réalisation des chantiers et des résidences ?
- Ses règles à destination des promoteurs définies au départ seront-elles pérennes dans le temps ? Quid de ces règles si changement de réglementations, changement d'équipe municipale... ?
- Si le terme éco-quartier reste pour l'instant un concept, inscrit dans la politique nationale du Grenelle de l'environnement, il peut en revanche se décliner et être plus fort dans la présentation de ses qualités d'aménagement durable grâce aux labels officiels français et européens, bien concrets eux, tels que les agréments et certificats de conformité à des normes.

On pense alors au label « Haute Performance énergétique », ou « Bâtiment de basse consommation » pour le neuf dans le tertiaire, à la norme BTHPE exigée pour les logements privés, etc....

Se pose alors 2 questions principales :

Comment seront intégrés de tels critères dans le cahier des charges des promoteurs ?

Quel sera le cadre imposé par la ville et la Semepa à leurs réalisations ?

Quel sera le partenariat et l'apport financier de l'Etat et son relais en préfecture ? Et des autres partenaires comme la CPA ?

- Il a été constaté que les immeubles en U sont à éviter car souvent plus bruyants que les immeubles en L (cf exemple des résidences en U sur le bas de la Duranne).

- Quelle sera la hauteur maximale autorisée pour les bâtiments ?

- La vue à partir des appartements existants sera t-elle réellement préservée ?

- S'il n'y aura pas a priori de zone pavillonnaire type lotissement, est-il prévu des appartements de grandes surfaces, avec de grandes terrasses, voire des piscines dans certaines résidences ? Il faudra être vigilants sur le côté attractif des logements pour toutes les populations (composition familiale) et tranches d'âges.

▪ Les Commerces

- De quelles activités s'agira t-il ? Poste, agence immobilière, restaurants, boutiques...

- Il faudrait limiter la SHON des restaurants.

- Il serait souhaitable d'avoir un petit centre commercial, avec facilité d'accès, de parking et transport qui regroupe tous les commerces de proximité ; par exemple comme ceux existants à Calas ou dans le quartier du Pont de l'Arc.

▪ Le centre sportif

- Comment est-il possible de réaliser le centre des activités sportives en zone inondable ? Une étude a t-elle été déjà menée ?

- Si l'on veut un vrai terrain de sport à la Duranne, avec une vraie et belle pelouse, est-il judicieux de maintenir le terrain sur cette zone ?

- Pourquoi dépenser de l'argent pour réaliser des vestiaires à coté d'un terrain de foot inondable et donc non une partie de l'année ?

- L'emplacement du terrain de sport, ne pourrait-il pas se faire entre les deux Durannes (par exemple le terrain disponible le long du chemin du Bourg avec la possibilité d'utiliser la déclivité du terrain pour réaliser des tribunes naturelles) ? Cela permettra de conserver le coté verdure prévu dans le projet et d'assurer un lien de vie, de communication, de centralité et donc une cohérence naturelle et évidente entre les deux Durannes.

▪ La cohérence des trajets entreprises – logements

– Prévoir impérativement des passerelles pour les piétons et les vélos, afin de se rendre facilement en mode de transport doux entre son habitation et son lieu de travail. Aujourd'hui, certains habitants qui résident à proximité à vol d'oiseau de leur lieu de travail, sont toutefois obligés de prendre leur voiture, car l'accès piéton est trop long et peu pratique, notamment du fait qu'il n'y ait pas de passages ouverts et accessibles entre les différentes entreprises.

▪ Priorités de réalisation

– Il s'agit d'un projet ambitieux de long terme, avec un horizon de 10 à 15 ans de réalisation, mais quel est concrètement l'échéancier des travaux ? Quelles sont les dates importantes à savoir ? Et notamment, dans un premier temps les étapes de la procédure de validation ?

– Il faudrait réaliser le plus tôt possible la route de déviation à partir du rond point de la Gremeuse afin de palier au problème de circulation actuelle, mais aussi pour des raisons de sécurité (si par exemple l'école devait être évacuée rapidement suite à un incendie ou autre risque naturel).

– Idem pour l'accès coté Nord, avec une déviation du rond point pour les voitures qui arrivent depuis Eguilles et qui se rendent à l'Arbois afin de désengorger les bouchons du matin.

– Les liaisons piétonnières finalisées entre les deux Durannes

– Ne pas reproduire les erreurs de la Duranne du bas et prévoir des rues suffisamment larges pour pouvoir les border de places de stationnement, arbres, trottoirs et surtout afin de réaliser une VRAIE piste cyclable, qui ferai une large boucle autour de la Duranne (et non pas prévoir quelques tronçons isolés).