



Contribution d'EVAD à l'enquête publique portant sur le projet de PLU de la ville de Dijon (mars 2010)

En ce qui concerne ses préoccupations et objectifs propres, l'association EVAD, au vue des orientations du projet ainsi que de leur traduction dans la partie réglementaire, considère que celui-ci peut avoir **un effet globalement positif sur la mobilité des dijonnais** :

- en limitant le besoin de déplacements contraints par la « mixité et la diversité fonctionnelle » des zones urbaines,
- en réduisant les distances de ces déplacements par la densification de la ville notamment le long du trajet du tramway,
- en favorisant le recours aux modes de déplacements doux.

La maîtrise de l'offre de stationnement est l'un des « leviers » essentiels pour inciter au transfert modal au bénéfice des modes alternatifs à l'automobile. Le projet de PLU s'attache à vouloir maintenir une offre importante de **stationnement résidentiel** pour limiter le recours à l'espace public. Cela est louable mais notre association s'interroge sur les conséquences de cette offre sur le taux de motorisation des ménages et, in fine, sur le transfert modal. Il nous semble, sans que nous en n'ayons ni le temps ni sans doute toutes les informations nécessaires pour l'étayer solidement, que l'utilisation par le projet du « levier » stationnement a plus consisté à répondre à l'état actuel de la demande qu'à accompagner et anticiper l'évolution de celle-ci dans les prochaines décennies.

Nous formulons ci-dessous un certain nombre de remarques et suggestions concernant d'abord la partie réglementaire du PLU puis celle définissant des Orientations particulières d'aménagement.

Remarques et suggestions concernant le projet

Stationnement des vélos

Habitat collectifs

Les normes imposées aux locaux destinés au stationnement des vélos dans l'habitat collectif ont été à juste titre réévaluées positivement par rapport à l'ancien PLU, cependant, s'il est parfois fait référence à l'**accessibilité** de ces locaux, sauf erreur ou inattention de notre part, cette notion n'est pas explicitée dans la partie réglementaire. Seuls sont rappelés, dans le Rapport de présentation (2^{ème} partie page 143), les objectifs, par ailleurs peu exigeants, du PDU en la matière.

Sauf erreur ou inattention de notre part, rien n'est dit dans le dossier sur le besoin d'espace pour garer les **deux-roues motorisés** ainsi que les **poussettes et landaus** d'enfants : cela ne va-t-il pas de fait conduire à légitimer le changement de destination de la surface réservée au garage des vélos ?

Lorsque le dossier évoque le stationnement des visiteurs, il ne s'agit que des visiteurs automobilistes ! Rien n'est dit sur les **visiteurs à vélos** ! Pour ceux-ci, comme d'ailleurs pour les résidents, une solution extérieure et sécurisée pour le parking de courte durée des vélos pourrait être avantageusement préconisée. Des arceaux ou du mobilier urbain multifonctionnel (mât d'éclairage...) peuvent faire l'affaire !

Le projet de PLU reprend, pour certaines normes en matière de stationnement automobile, le principe des « coefficients modérateurs » du PDU. Selon la même logique, il serait assez cohérent que dans les zones desservies par un aménagement cyclable structurant (c'est le cas de la zone en bordure du tramway) de faire intervenir un **coefficient « élévateur »** permettant d'augmenter les normes minimales concernant la surface à consacrer aux locaux à vélos.

Par ailleurs pour éviter les ambiguïtés dans son application, et accroître son efficacité, il serait sans doute utile de préciser l'énoncé de la **règle d'arrondi** pour le calcul de la surface minimale du local à vélo : « [...] *il doit être arrondi à l'entier supérieur lorsque la décimale est supérieure ou égale à 5* »

Enfin, comme dans les années à venir il est très probable que nous assistions au développement du recours à des moyens de transports non motorisés de types très variés (tricycle, triporteur, vélo couché à 2 ou 3 roues...), qui ne sont pas tous stricto-sensu des « vélos », il serait préférable d'édicter les normes en reprenant la dénomination « **cycle** » telle qu'elle est définie dans le code de la route (Article R311-1).

Ecoles

La norme fixant le nombre de places de stationnement vélo dans les écoles élémentaires figurant dans la partie réglementaire de ce projet de PLU est identique à celle figurant dans l'ancien PLU (1 place par classe). Elle est faible, notamment au regard des recommandations du CERTU (2 places ou 2 m² par classe) et ne permet donc pas d'anticiper l'évolution de la demande. Il serait donc souhaitable de **réévaluer la norme tout en la modulant** : une école primaire dans un éco-quartier ou à proximité de celui-ci, ou encore desservie par des aménagements cyclables, aura certainement besoin de plus d'une place par classe (que ce soit pour les élèves ou les personnels !).

Orientations particulières d'aménagement (OPA)

Réservation d'emprise pour les systèmes d'automobiles ou de vélos partagés

Trouver de la place pour installer des stations de vélos en libre service ou d'autopartage n'est jamais simple en milieu urbain ! C'est pourquoi il serait sans doute utile dans les OPA, notamment celles prévues pour accueillir de futurs éco-quartiers — mais pas seulement elles —, de **réserver explicitement des emplacements** pouvant accueillir ces stations.

Voies de circulation

Dans les plans présentant certaines OPA figurent des projets de création de **nouvelles voies de circulation**. Saur erreur ou omission de notre part, il n'est rien précisé sur leurs caractéristiques (profils « en long » et « en travers »). Pour la qualité de vie dans ces futurs quartiers, pour la sécurité, pour le développement des modes de déplacement doux, il est

crucial que la vitesse des véhicules motorisés y soit parfaitement gérée et, bien évidemment, il sera plus aisé d'atteindre ce but si la voie a été conçue avec une géométrie adaptée !