

COMPTE-RENDU

Réunion publique sur le PLUi : PADD,

La Rochelle, Forum des Pertuis, Le 22/06/2016 à 18h30.

150 personnes environ

Intervenants

- Jean-Luc ALGAY, Maire de L'Houmeau, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération,
- Brigitte DESVEAUX, Adjointe au Maire de La Rochelle, Vice-Présidente de la Communauté d'Agglomération,
- Guy DENIER, Maire de Périgny, Conseiller communautaire délégué,
- Marylise FLEURET-PAGNOUX, Adjointe au Maire de La Rochelle, Conseillère communautaire déléguée,
- Jean-François FOUNTAINE, Maire de La Rochelle, Président de la Communauté d'Agglomération,
- Roger GERVAIS, Maire de Saint-Médard d'Aunis, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération,
- Antoine GRAU, Maire de Lagord, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération,
- Henri LAMBERT, Maire de Nieul-sur-Mer, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération,
- Jean-Philippe PLEZ, Adjoint au Maire de La Rochelle, Conseiller communautaire délégué.

Réunion publique

1. Le diaporama présenté en réunion publique est disponible sur le site internet de la Communauté d'agglomération de La Rochelle.
2. Vous trouverez ci-dessous la synthèse des questions telles qu'elles ont été posées.

Synthèse des questions posées par le public

1ère table ronde : Faire le choix d'une agglomération qui développe son attractivité.

Question : Une question sur l'habitat à partir d'un exemple concret : Le PLU de Châtelailon-Plage prévoit de remplacer l'ancienne gendarmerie par du logement car la commune souffre d'un besoin cruel de logements à l'année. La municipalité de Châtelailon-Plage a décidé de ne pas suivre ce qui était prévu dans le PLU et de faire une résidence de tourisme à la

place. Comment faire face à une commune qui n'applique pas le PLU ? Comment comptez-vous agir sur ce cas précis et pour l'avenir sur l'application du PLUi ?

Réponse (A. Grau) : Le Programme Local de l'Habitat (PLH), dont s'occupe Mme Marylise Fleuret Pagnoux va déterminer un certain nombre de logements sociaux obligatoires (avec un chiffre qu'il faudra atteindre). La politique d'urbanisme de chaque commune devra s'y adapter. Le PLUi devra déterminer un certain nombre d'hectares de densification ou d'extension qui puissent permettre de réaliser ce PLH. Si on fait un observatoire de l'habitat (ce qui est prévu), chaque commune sera en mesure de savoir ce qu'il lui reste à faire et donc devra diriger sa politique en ce sens. Châtelailon-Plage a été terriblement impacté par Xynthia, cela a joué considérablement.

Question : Concernant les déplacements, toujours à Châtelailon-Plage, il est prévu que la ligne 16 passe de 17 allers-retours par jour à 8 allers-retours par jour. La réponse est de dire « vous prenez le train ». Or pour prendre le train, il faut aller à la gare. Et lorsqu'on arrive à la Rochelle, il faut se déplacer pour aller dans le centre de La Rochelle. Le train est plus rapide que le bus, mais il faut tenir compte des déplacements terminaux. Si on tient compte des déplacements terminaux, on s'aperçoit qu'on est moins compétitif que la voiture. Donc au lieu de dissuader les habitants de Châtelailon-Plage de moins prendre la voiture, ils risquent de la prendre plus. Pourquoi applique-t-on ce raisonnement pour Châtelailon-Plage et pas la commune voisine d'Angoulins ?

Réponse (B. Desveaux) : C'est un atout d'avoir une gare dans sa ville. Il y a un potentiel de développement de cette gare bien plus important. Il faut qu'on organise mieux l'accès, le stationnement, le parking vélo. Cette gare marche bien, contrairement aux gares voisines. Le maire a été d'accord pour qu'on fasse un pari sur le développement de cette gare. Il y aura des lignes moins nombreuses, mais parce qu'on organise un rabattement vers la gare, y compris des lignes complémentaires avec du transport à la demande. Et à la gare vous aurez toutes les lignes structurantes qui arriveront. Les correspondances seront très faciles. Au lieu de mettre entre 25 et 30 minutes pour aller de Châtelailon-Plage au centre de La Rochelle, vous pouvez mettre 8 minutes en train. On discute avec le Conseil régional pour avoir le même tarif, qu'on prenne le bus ou le train (ou qu'on prenne les Mouettes, mais c'est déjà le cas avec le Conseil départemental aujourd'hui). On nous reproche d'avoir des bus vides qui circulent dans la campagne et de gaspiller de l'argent. Aujourd'hui, on essaie de rationaliser la circulation des bus pour les mettre au service de tout le monde.

Question : Je voudrai poser une question sur le contournement ferroviaire nord. Tout d'abord, une carte a été publiée dans le Sud-Ouest il y a quelques jours. Est-elle valide ou pas ? Deuxièmement, vous voulez faire des économies sur la consommation des terres agricoles. Que représente la réserve foncière pour ce contournement ? Troisième question : Quand aura-t-on un tracé définitif ?

Réponse (B. Desveaux) : Il y a un comité de pilotage (COPIL) qui a été constitué par les services de l'Etat, sous la direction du Préfet. Une étude a été commandée à la suite du tracé indicatif inscrit dans le SCOT qui date de 2007, actualisée, etc. L'Etat a passé la commande d'une étude technique qui affine le tracé et qui donne la faisabilité technique et environnementale d'un tracé. SNCF Réseaux a produit un certain nombre d'itinéraires et a rendu une partie de son étude au Préfet. Le Préfet aujourd'hui doit nous donner ses instructions en nous disant, « vous devez prévoir dans le PLUi une façon de ne pas empêcher la réalisation du tracé que nous avons retenu ». La CDA n'a pas la légitimité à dire à l'Etat « nous privilégions tel ou tel itinéraire ». L'Etat continue les études, associe le Port Maritime et la CDA, et ensuite nous dira les tracés qu'il propose. Et là seront organisés les débats publics sur les tracés que nous pourrions défendre, retenir ou contester.

(JF Fontaine) : Voici les raisons pour lesquelles il est raisonnable de faire une telle anticipation.

Est-ce que le port de La Rochelle se développe ? et est ce qu'il se développera à l'avenir ? La réponse est oui. Car c'est un des meilleurs ports de la façade Atlantique : pas de dragage, accès directement à l'eau profonde, une grande rade où les bateaux en attente peuvent stationner. Aujourd'hui le port de La Rochelle est devenu le premier port de la grande région Nouvelle Aquitaine, devant Bordeaux et sans avoir de raffinerie (comme il y a au Bec d'Ambes). Le port de La Rochelle est un port qui s'est développé et va continuer à se développer demain.

Est-ce qu'il est générateur d'emplois ? oui puisqu'autour d'un port il y a plein de métiers. Prenons en considération que ce port se développera, de manière raisonnable (ce n'est pas le port d'Anvers). La Rochelle, c'est un petit 10 millions de tonnes, on n'y est pas encore. Anvers, on est à 250 millions de tonnes. Il faut relativiser les choses. Mais La Rochelle est derrière Nantes et devant Bordeaux. Et tout le monde considère que le port de La Rochelle a beaucoup plus d'atouts que celui de Bordeaux, car il n'y a pas la remontée de la Garonne. Nantes a une partie de son port à l'extérieur : une partie à Saint Nazaire et un autre à l'intérieur à Donges. Donc ce port va se développer.

Deux possibilités :

- On ne s'en occupe pas, et puis dans 30 ou 40 ans quand on fera le tracé définitif, on « taillera » dans les maisons.
- Ce n'est pas bien préparer l'avenir que de fermer les yeux, de dire « on urbanise et advienne que pourra, nos successeurs se débrouilleront ». C'est la noblesse politique que d'anticiper cette question.

Pourquoi ne peut-on pas garder à terme la ligne actuelle ? La gare de La Rochelle est le nœud central des trois accès : les trains qui viennent de Paris, de Bordeaux et qui vont à Nantes. Il n'est pas possible à terme de passer beaucoup plus de trafic par la gare. Il faut sortir de la zone de la gare. On (la SNCF) va déjà faire des travaux, modestes, pour augmenter la capacité. Car cette ligne va fonctionner. La SNCF va déjà améliorer le passage par la gare. Mais à un moment donné, ce sera un point de blocage. Et on ne pourra plus développer le port par le train, on sera obligé de le mettre sur des camions, sur la rocade.

Pourquoi 2 tracés ? La SNCF travaille sur ce sujet depuis longtemps. Il y a une dizaine d'années, elle avait dit que le tracé passerait à l'extrémité Ouest de l'aéroport. Et puis récemment, les études de la SNCF disent que « non, on ne peut pas passer à l'extrémité d'un aéroport ». Il faut contourner par l'autre côté. Nous ne sommes pas des techniciens ferroviaires. Nous faisons confiance à la SNCF pour les tracés.

Là où nous allons intervenir, car le PLUi c'est notre décision collective pour l'agglomération, c'est de voir quels sont les faisceaux qui vont le moins déranger les populations existantes. Il y a déjà un peu de population sur les zones. Si l'on s'y prend tôt, on peut à peu près résoudre la question.

Si les habitants des communes concernées demandent des études complémentaires, nous les ferons. Il faut une transparence totale.

2ème table ronde : Renforcer la qualité de vie.

Remarque et Question : Vous avez parlé de l'incinérateur comme produisant de l'énergie renouvelable, cela me paraît un peu délicat de présenter l'incinérateur comme vertueux. Est-il possible d'utiliser la mer pour produire de l'énergie renouvelable ?

Réponse (G. Denier) : Oui, je suis assez d'accord avec vous concernant l'incinérateur (concernant la production des gaz à effet de serre). C'est de la valorisation des déchets. Les autres formes de production, et en particulier l'éolien et le photovoltaïque, sont des développements durables d'avenir qu'il faut pousser.

Concernant les énergies marines, il y a une tentative de thalassothermie au port des Minimes. Il y a en tout cas une étude concernant ce projet. Les études semblent montrer qu'il y a peu de courant, peu de vague, un marnage qui est faible. La mer est peu riche d'avenir sur cette production d'énergie renouvelable, à La Rochelle.

L'éolien offshore, vous savez ce qu'il en est du parc d'Oléron, il est au point mort je dirai, mais c'est un Appel d'Etat qui concerne l'Hexagone, mais qui n'est pas lié spécifiquement à notre territoire.

Question : Je suis un peu choqué par ce qui se construit le long du canal de Rompsay. Je voudrai savoir, avec d'autres exemples à Nantes, Bordeaux, comment est-on capable de donner l'autorisation pour la construction de telles résidences le long d'un canal qui devrait au contraire être préservé, embelli ?

Réponse (J-Ph. Plez) : Nous avons un règlement actuellement en vigueur qui s'applique, le PLU, le cadre qui nous permet de négocier au coup par coup avec les porteurs de projet pour améliorer les projets au stade avant-projet.

Aujourd'hui, ce que nous proposons : c'est un plan local d'urbanisme intercommunal et de repartir avec une ambition neuve, sur une page blanche où tout est à écrire.

La qualité des cadres de vie, c'est essentiel et central. Concernant la densification, il faudra veiller à plusieurs choses : les formes urbaines (les types de construction) et la qualité architecturale. C'est quelque chose qu'il faudra apprécier. Pour que cette densité soit acceptable, dans une ville à la fois dense, belle et agréable, il faudra introduire des éléments importants comme la qualité des logements, les espaces extérieurs, la nature en ville (par exemple des espaces plus végétalisés).

Sur Rompsay, c'est un projet qui a été primé par un prix national pour la qualité de sa zone à plan masse, pour les noues, pour la gestion des eaux pluviales, l'intégration de la densité dans une trame verte et bleue.

Ce sont des ambitions, des choses que nous allons pousser davantage dans le PLUi, qu'elles ne sont dans le PLU.

3ème table ronde : Développer le bien vivre ensemble. (1h57)

Question : J'aurai bien aimé que la ligne Marans-La Rochelle soit aussi à l'ordre du jour de ce PLU, pour mettre en place un système alternatif, avec des aires comme à Périgny, Dompierre, pour éviter qu'un nombre important de voitures entre dans l'agglomération. J'espère que c'est un oubli et qu'on pourra la rajouter.

Réponse (B. Desveaux) : Aujourd'hui, notre communauté d'agglomération est impliquée dans un projet de pôle métropolitain avec la communauté d'agglomération de Niort, celle de Rochefort et les deux communautés de communes de l'Aunis. On est en train d'élaborer un plan commun autour des transports. On s'est aperçu que les habitants ignoraient les ¾ du temps les frontières de la commune ou de la communauté de communes quand ils se déplacent. On est en train d'essayer d'élaborer une solidarité autour de certains sujets. La réouverture de la gare de Marans est un sujet très important. D'autant plus que la communauté d'agglomération œuvre en faveur de la réhabilitation de la ligne Nantes-Bordeaux. Quand la réhabilitation de cette ligne sera faite, il faudra faire tourner des trains, et donc avoir une offre de service. La réouverture de la gare de Marans a toujours été soutenue par la communauté d'agglomération.

Je n'ai pas cité les autres gares qui pourraient réouvrir puisque le conseil régional a étudié l'hypothèse d'une réouverture des gares d'Aytré près d'Alstom, à Dompierre sur mer, à Périgny.

Question : Je n'ai pas vu sur les cartes la zone artisanale de l'Aubépin. Arrive-t-elle à saturation, où va-t-elle prendre de l'ampleur ?

Réponse (JL Algay) : Nous ne l'avons pas oubliée, elle est répertoriée. Nous avons juste fait figurer les plus grandes zones.

Question : Quand nos communes périurbaines vont dépasser 3500 habitants, elles seront obligées par la loi d'avoir 25 % de logements sociaux. Or dans nos petites communes, il n'y en a que 10 %. Comment faire pour passer ce seuil ? Qui paiera, la commune ou la CDA ?

Réponse (A. Grau) : Vous avez raison, d'ailleurs, il y a beaucoup de communes de moins de 3500 habitants qui freinent leur développement pour cette raison.

Le PLU « intercommunal », c'est la vision collective de 28 communes. Chaque maire ne peut pas faire ce qu'il veut, cela doit procéder d'une démarche collective. Le PLUi n'est pas la juxtaposition des 28 PLU des communes. Le PLUi est susceptible de révision, le PADD définit une enveloppe globale de production de logements et on l'a voulu robuste mais souple.

Si une commune dépasse les 3500 habitants, en fonction de ses capacités d'intensification et d'extension, il faudra lâcher du mou sur l'un ou sur l'autre, la situation n'est pas définitive.

(M. Fleuret Pagnoux) : La loi SRU impose à toute commune de plus de 3500 habitants dans une agglomération de plus de 50 000 habitants qui a une commune de plus de 15000 habitants de faire 25 % de logements sociaux dans son parc de résidences principales. Sur notre agglomération, nous avons plus de 7500 demandes de logements sociaux en attente. Ce n'est pas tout le monde, mais il y en a un bon tiers qui sont sans logement.

Je trouve cela anormal que ces communes qui dépassent juste le seuil des 3500 habitants doivent tout de suite avoir 25 % de logement sociaux. On devrait y aller par pallier. Je me suis adressée plusieurs fois à Mme Pinel qui était Ministre du Logement. Il semblerait que dans la loi « Citoyenneté Egalité » qui va venir en discussion à l'Assemblée Nationale, on commence à faire bouger les lignes par rapport à ces petites communes, mais cela n'est pas gagné.

Question : Est-ce qu'il serait possible d'avoir la présentation qui est faite sur un support numérique pour pouvoir réfléchir à ce sujet ?

Réponse (A. Grau) : Vous allez sur le site de l'agglomération <http://www.agglo-larochelle.fr/plan-local-d-urbanisme-intercommunal> et vous aurez toutes les informations concernant le PLUi dont le PDF de la soirée. Par ailleurs, vous avez dans chaque mairie un registre de concertation et un référent technique dans chaque commune auquel vous pouvez vous adresser. Vous pouvez également interroger vos élus.

Question : On s'oriente vers une densification de l'urbanisation qui va passer par de la verticalité le long des grands axes. Un projet à côté de ma maison à Aytré va mettre un bâtiment de 3 étages à 5 m des baies vitrées de mon salon. Et mon avocat me dit que c'est légal. Quelle prise en compte des maisons existantes dans l'évolution de nos villes ? Quelle concertation avec les voisins impactés ? Quelle possibilité de recours auront les voisins ? En cas d'échec, y aura-t-il des compensations financières pour les pertes de valeur immobilières des voisins ?

Réponse (A. Grau) : Ce qui se fait actuellement, c'est en fonction des PLU en vigueur. Si le projet est fait en fonction des normes urbaines, il n'y a pas de recours possible. En ce qui concerne le futur, il y a aura un nouveau règlement, un nouveau zonage, il y aura des Orientations d'Aménagement et de Programmation qui vont définir un cadre réglementaire pour des zones entières. Peut-être que cela aurait pu être le cas pour la zone d'Aytré, je ne veux pas répondre à la place des élus d'Aytré. Maintenant on impose dans toute nouvelle opération immobilière, une concertation étroite avec la population et les riverains. On va hériter à l'Agglo de la compétence des « grands projets urbains ». Par exemple, sur Aytré cela concerne les opérations de + 100 logements et la concertation sera de mise et impérative.

(B. Desveaux) : La ville de La Rochelle a aujourd'hui un médiateur qui est en charge des relations qui pourraient être conflictuelles entre des décisions de la ville et un habitant. On est en train de négocier pour que ce médiateur étende ses services à l'agglomération, mais cela n'est pas encore décidé avec nos collègues.

Question : Une question concernant la préemption sur les terrains. J'ai un grand terrain à Aytré. Dois-je le vendre à un promoteur ? Dois-je attendre ? Va-t-on m'obliger à le vendre à la commune à un prix différent ?

Réponse (A. Grau) : Je ne peux pas répondre à votre question. Mais je peux vous informer des points suivants. Beaucoup de communes de l'Agglo ont mis en route des conventions avec l'EPFPC (Etablissement Public Foncier de Poitou-Charentes). Celui-ci aide les communes financièrement à préempter. Vous connaissez l'état des finances locales. On n'a pas beaucoup de réserve pour pouvoir acheter directement des terrains.

(G. Denier) : J'invite Monsieur à vendre vite et peu cher pour pouvoir construire et permettre l'installation de jeunes familles.

(B. Desveaux) : On ne peut pas dire aujourd'hui que les propriétaires soient spoliés par un droit de préemption. Les services des Domaines font des estimations à partir des prix du marché. Les estimations sont peu éloignées des transactions des terrains voisins.

Question : Concernant la mise en place d'un couloir bus dans les deux sens, sur le boulevard Joffre, entre le pont de Tasdon et au minimum le rond-point de la Porte Royale. Un couloir bus n'est pas utilisé seulement par les bus, mais aussi par les services de secours et d'intervention. Sur ce trajet se trouve le centre hospitalier de La Rochelle. Souhaitez-vous mettre des couloirs de bus pour permettre aux secouristes d'arriver vite à l'hôpital ou que les secours restent bloqués dans les embouteillages ?

Réponse (B. Desveaux) : Aujourd'hui, le réseau de bus qu'on est en train de concevoir obligera à des aménagements sur la voirie. On travaille avec chaque commune pour tenir ce pari, ce à quoi on s'engage : avoir des bus qui passent toutes les 10 minutes dans les zones denses.

Nous travaillons sur un schéma de circulation qui dissuade les voitures qui n'ont rien à faire dans le centre-ville (notamment sur le boulevard Joffre) et qui ne sont là que pour transiter. L'objectif est aussi de libérer l'espace public de la voiture qui n'a rien à faire là. C'est aussi une manière de donner de l'espace. On ne sera pas obligé de faire des couloirs de bus partout. En limitant le transit de certaines voitures et en les incitant à aller sur la rocade ou les boulevards plus éloignés, on pourra libérer de l'espace. On a même une proposition du Conseil Départemental d'aménager une voie réservée au covoiturage sur un ou deux axes d'entrée de la ville. C'est une réflexion que l'on mène aujourd'hui pour que les bus soient efficaces.

Question : Dans le quartier Laleu/La Pallice, il y a une interdiction de passage des poids lourds de plus de 7,5 tonnes entre 22 h et 7 h. Riverain de la rue de Béthencourt, je peux vous assurer que c'est un défilé à partir de 4h du matin des camions citernes et des camions bennes en direction des dépôts pétroliers et des entrepôts de la SICA. Comment faire respecter cette interdiction ?

Réponse (B. Desveaux) : Cette question relève du pouvoir de police à 4h du matin. Or la police municipale ne travaille pas de nuit. On signalera à court terme cette question en demandant plus de contrôle. On contactera aussi les entreprises concernées. L'adjointe de quartier sera alertée.

Votre question soulève également à moyen terme le problème du transport de marchandises dangereuses et d'un schéma de transport de matières dangereuses qui n'a pas été mis à jour depuis plusieurs années. Cela relève de la Préfecture. Mais dans l'étude qu'on va mener sur le Schéma Multimodal de Voirie, il y a aussi une actualisation qui sera demandée sur le Schéma de transport des matières dangereuses pour organiser des circuits et des horaires.

Question : J'aurai aimé avoir plus d'intentions autour de l'agriculture urbaine, périurbaine et notamment bio afin que cela ressorte bien dans le PADD. Ce n'est pas seulement un enjeu de qualité de vie. C'est aussi un enjeu de santé, un enjeu économique, ... Cela veut dire la création de filières de transformation et de distribution.

Réponse (A. Grau) : C'est une préoccupation de l'agglomération puisque Monsieur Le Président de l'agglomération vient de nommer un conseiller communautaire délégué dans ce domaine, M. Drapeau, le nouveau maire de Puilboreau.

Question : On a parlé de densification. Si celle-ci s'implante sur des terrains vierges, cela ne pose pas de problème. Face à la notion de densification, vous avez parlé de la notion de « compensation », comme par exemple avec les jardins familiaux. Vous avez également un souhait de valoriser le végétal et la nature en ville.

A Villeneuve les Salines, dans un endroit déjà fortement densifié (et redensifié dans les années 2010), il y a des espaces verts qui existent depuis 40 ans. Est-ce que la CDA a pour objectif de maintenir, voire de développer ces espaces verts ?

Réponse (J-F. Fontaine) : A Villeneuve les Salines, nous allons avoir un grand projet de réhabilitation de toutes les parties humides avec le marais de Tasdon.

Nous avons également le projet sur le secteur du Parc Expo dont le foncier appartient déjà à la Ville de refaire réapparaître les marais qui ont disparu sur le bas de l'avenue Jean-Paul Sartre.

Concernant le parc Condorcet, nous sommes dans une logique d'étude, en travaillant sur le quartier d'un point de vue technique (voir ce qu'il est possible de faire, et pas possible) et d'échange avec les habitants. Ce qui est certain, c'est que la densification fait partie d'un projet global. Si des choses présentent des difficultés, nous ne les ferons pas. C'est une étude en cours, il faut être très prudent à ce stade. Le protocole qui sera soumis à l'approbation, s'appelle un « protocole de préfiguration ». Cela signifie : se mettre en phase d'étude.

Ce quartier a besoin d'énormes travaux. Vous connaissez le diagnostic : les espaces publics sont très fatigués, la salle polyvalente est fermée car trop dégradée, les espaces de la mairie annexe sont très dégradés, le centre social est une passoire thermique, l'école est en état de naufrage général, ... Nous avons un chantier énorme à mettre en œuvre sur le quartier de Villeneuve et nous allons étudier toutes les possibilités.

Nous verrons si nous pouvons faire ou ne pas faire un petit peu de densification du quartier, là où c'est possible.

Ce qui est certain également, c'est que c'est un quartier, comme celui de Mireuil, où il n'y aura pas plus de logement social, la loi l'interdit. Faire de la mixité, c'est apporter des logements sociaux là où il n'y en a pas assez, et stopper la production de logement social dans les quartiers où on est à des pourcentages comme ici de l'ordre de 60/70 %.

Fin de la réunion publique.