

ENQUETE PUBLIQUE



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION DE LA ROCHELLE



Enquête publique organisée du mercredi 19 juin au 26 juillet 2019
Président de la commission d'enquête : Bernard ALEXANDRE (Deux-Sèvres)

CONCLUSIONS et AVIS MOTIVE

Document 1 : - Rapport d'enquête
- Annexes au rapport

DESTINATAIRES :

- Monsieur le Président de la CDA de La Rochelle.
- Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Poitiers



Document 2 : - Conclusions et avis motivés PLUi

Document 3 : - Conclusions et avis motivé Assainissement pluvial

Document 4 : - Conclusions et avis motivé Périmètres délimités des abords

SOMMAIRE

AVANT PROPOS :	3
1. CONSTAT ET FONDEMENT DE L'AVIS	4
1.1. SUR LA CONFORMITE DE LA PROCEDURE	4
1.2. CONCERTATION PREALABLE	4
1.3. L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (MRAE)	5
1.4. L'AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET DES COMMUNES COMPOSANT LA CDA	5
1.4.1 Avis des Personnes Publiques associées	6
1.4.2 Avis des communes composant la CDA	7
1.5. SUR LE SUIVI DE LA PROCEDURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE	8
1.6. SUR LE DOSSIER	8
1.7. SUR LES OBSERVATIONS DEPOSEES PAR LE PUBLIC	9
2. PROPOS CONCLUSIFS	11
2.1 CADRE GENERAL	11
2.2 LES INSTITUTIONNELS	12
2.2.1 Association des propriétaires des Cottes Mailles et de Varaize et la société DHP	12
2.2.2 Groupe La Poste	12
2.2.3 Réseau de transport électrique	13
2.2.4 Fédération des promoteurs immobiliers de Nouvelle-Aquitaine et d'Aquitaine-Poitou-Charentes	14
2.2.5 Chambre de Commerce et d'Industrie	15
2.3 LA MOBILITE	15
2.4 QUARTIER ALSACE-GARE	17
2.4.1 Le projet dans son ensemble	17
2.4.2 Les parc Alsace-Gare et le square Bobinec	18
2.4.3 – Le risque de submersion (le sous-secteur Bs1a)	19
2.4.4 – La circulation automobile et le stationnement	19
2.4.5 - Secteur du boulevard Joffre (du n° 9 au n°17)	20
2.5 QUARTIER CANAL DE ROMSAY	20
2.6 QUARTIERS BOULEVARD SAUTEL-BEAUREGARD-SAINT ELOI- SAINTE ANNE	22
2.7 QUARTIER LES HAUTS DE BEL AIR	23
2.8 QUARTIER LES MINIMES	23
2.9 QUARTIER PRIEURE	24
2.10 QUARTIER LA GENETTE	24
2.11 RUE DU BOIS L'ÉPINE	25
2.12 PLACE SAINT-MAURICE	25
2.13 PUILBOREAU	26
2.14 AYTRE	26
2.15 LE ZONAGE COMMUNAL	27
2.15.1 Parcelles construites ou constructibles reclassées en zones A au PLUi	28
2.15.2 Demandes relatives à la constructibilité de parcelles situées en zone «A » au PLUi	28
2.15.3 Demandes concernant les zones N	28
2.15.4 Demandes concernant les zones EBC-EVP-Espaces verts	29
2.15.5 Observations relatives au zonage UX	29
2.15.6 Observations relatives aux zones submersibles	29
2.16 LES OAP	29
2.16.1 Les observations concernant les OAP	30
2.17 LES CAMPINGS	31
2.18 LES GENS DU VOYAGE	33
2.19 LES PARCS EOLIENS	34
2.20 LES LIGNES A HAUTE TENSION	34
2.21 CONCLUSION	35
3. –AVIS MOTIVE	37
3.1. - MOTIVATIONS DE L'AVIS	37
3.2. - AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE	39

AVANT PROPOS :

La présente enquête publique concerne le projet de Plan Local d'urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération de La Rochelle comportant 28 communes adhérentes. Il constitue un document unique, commun à l'ensemble du territoire de l'agglomération. Conformément à la loi du 12 juillet 2010 dite « loi » Grenelle 2 » ce plan se substituera aux 28 plans locaux d'urbanisme et plan d'occupation des sols communaux actuellement en vigueur sur le territoire de la CDA. Tel qu'il est défini le PLUi tient lieu également de Plan de Déplacement Urbain (PDU).

Ce document expose clairement le projet global d'urbanisme qui résume les intentions générales de la collectivité quant à l'évolution de l'agglomération pour les dix prochaines années. Il constitue donc un projet de territoire d'aménagement et de transport qui doit répondre aux objectifs structurants suivants :

- le renforcement de la mixité fonctionnelle et sociale,
- la maîtrise de la ressource foncière et la lutte contre l'étalement urbain,
- la préservation et la mise en valeur du patrimoine environnemental, paysager et architectural.
- La réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le PLUi doit permettre de satisfaire les besoins de la population (habitat, emploi, services etc..) dans une logique de développement durable du territoire. Il s'agit donc de trouver un juste équilibre entre ce développement et les enjeux environnementaux qui caractérisent le territoire. Renouvellement urbain, mixité (urbaine et sociale) et gestion économe du sol (lutte contre la consommation des espaces naturels et agricoles) doivent être pris en compte dans le cadre de ce projet.

L'agglomération de La Rochelle ambitionne de devenir le premier territoire littoral urbain zéro carbone.

Par courrier enregistré le 04/02/2019, le Président de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, demande la désignation d'une commission d'enquête. Par décision E190000021/86 du 14 février 2019, le Président du Tribunal Administratif de Poitiers, désigne ladite commission dont la composition est la suivante :

- Président : **Bernard ALEXANDRE** (Deux-Sèvres),
- Membres titulaires : **Alain PHILIPPE**, (Charente-Maritime),
Elisabeth BALMAS (Charente-Maritime),

L'arrêté de la CDA du 24 mai 2019 prescrivant les modalités d'organisation de l'enquête publique unique comporte trois objets :

- Le projet de plan local d'urbanisme intercommunal (28 communes) valant plan de déplacement de déplacement urbain de l'agglomération Rochelaise,
- Le schéma d'assainissement des eaux pluviales de la communauté d'agglomération rochelaise,
- Les périmètres délimités des abords (PDA).

Cette enquête s'est déroulée du 19 juin au 26 juillet 2019.

Les élus et la population locale devaient être tenus informés en amont de l'enquête publique, depuis l'idée du projet et tout au long du montage du dossier (Cf. chapitre 2.1 du rapport).

Après la clôture de l'enquête, à la réception du dernier registre, la commission d'enquête a sous huitaine rédigé le procès-verbal de synthèse des observations qu'elle a communiqué le mardi 6 août 2019 au porteur de projet au cours d'un entretien. Ce dernier qui disposait d'un délai de quinze jours pour éventuellement produire en retour un mémoire en réponse a effectivement adressé ce document dans les délais impartis.

Conformément à la réglementation en général et aux dispositions de l'article 10 de l'arrêté d'ouverture d'enquête en particulier, après un délai de trente jours suivant la clôture de l'enquête, la commission avait en charge de remettre au pétitionnaire son rapport, ses conclusions motivées et les registres d'enquête accompagnés des pièces annexées.

Considérant le nombre et de la densité des observations déposées par le public, considérant également les reports successifs de la date d'ouverture d'enquête qui ont perturbé l'organisation de la commission, celle-ci ne pouvait utilement rendre ses travaux dans les délais impartis. En conséquence, le président de la commission d'enquête a demandé et obtenu un report de dix-huit jours pour remettre ses conclusions, soit le lundi 16 septembre 2019 au plus tard.

Simultanément une copie du rapport et des conclusions est remise au tribunal administratif de Poitiers.

1. CONSTAT ET FONDEMENT DE L'AVIS

L'avis motivé qui se dégage à l'issue de la procédure s'appuie notamment sur les points principaux : *la conformité de l'enquête avec l'arrêté référence, la valeur du dossier présenté à l'enquête, les observations faites par le public et les divers entretiens que la commission d'enquête a jugé utiles.* Ces points participent à étayer et à éclairer l'avis que cette dernière va rendre.

1.1. SUR LA CONFORMITE DE LA PROCEDURE

L'enquête publique s'inscrit dans les dispositions de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 et du décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011. L'arrêté de la communauté d'agglomération de La Rochelle précise bien les conditions d'organisation de cette enquête publique. Il fait mention de la désignation par le Tribunal Administratif de Poitiers d'une commission d'enquête composée de trois membres inscrits sur les listes départementales des Deux-Sèvres et de la Charente-Maritime.

En conséquence ce projet est bien conforme aux textes qui le régissent.

1.2. CONCERTATION PREALABLE

La concertation préalable à l'adoption d'un projet est une démarche d'échanges contradictoires entre les différentes parties concernées : la CDA maître d'ouvrage, les élus, l'institution, les associations, les riverains et le public en général, de manière à les associer utilement à son élaboration et tendre pour finir à un projet partagé. La démarche relative à ce projet de Plan Local d'Urbanisme Intercommunal a suivi un long processus administratif et de concertation (près de 4 ans) avant d'aboutir au dossier présenté à l'enquête.

Tous les moyens mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour communiquer et informer la population sur les démarches et études effectuées tout au long de construction de ce projet sont reportées au chapitre 2.1 du rapport. Néanmoins une partie de la population considère que le projet détaillé n'a réellement été communiqué qu'au mois de mars, soit quelques semaines avant sa mise en ligne dans le cadre de l'enquête publique. Cet élément a probablement été déterminant dans la forte mobilisation des habitants du quartier de la gare de La Rochelle notamment. Interrogé sur cette question le pétitionnaire s'en explique dans son mémoire en réponse aux observations.

Avec force de détails le maître d'ouvrage développe tous les éléments relatifs à la période dévolue à cette période d'échanges avec la population et les personnes morales concernées. Toutes les réunions et publications relatives à cette procédure figurent à l'annexe de la délibération d'arrêt du PLUi comme il est rappelé au mémoire. Il est fait état notamment de l'étude de plusieurs scénarios pour le secteur de la gare notamment. Celui retenu correspond le mieux au projet global défini par l'agglomération.

Cette concertation organisée de droit a bien eu lieu préalablement à l'enquête publique et elle a réuni les acteurs prévus par la réglementation. La commission observe que la CDA a mis en place des moyens importants en termes de communications et d'échanges : réunions de quartiers, publications au format papiers et numérique etc...

Elle a permis des avancées substantielles dans le projet initial qui ont été transcrites dans le dossier d'enquête. Elles sont passées inaperçues par un certain public qui a réitéré lors de l'enquête publique les mêmes remarques. Dès lors une confusion s'est installée et elle a généré une somme d'observations sans fondement notamment pour le parc Alsace-Gare dont le passage de Bus a été abandonnée durant cette procédure de concertation.

1.3. L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (MRAE)

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple rendu par une autorité administrative de l'État qui vise à éclairer le public sur la manière dont le porteur de projet a pris en compte les enjeux environnementaux. Il permet également au pétitionnaire d'améliorer son projet, en mettant en lumière les points qui méritent d'être approfondis.

Cet avis a bien été émis par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) de la Région Nouvelle Aquitaine le 15 mai 2019. Il comporte un certain nombre de remarques et de recommandations substantielles.

Le porteur de projet a répondu point par point à chacune des remarques formulées par la MRAe. Les réponses paraissent claires, argumentées et détaillées. Elles sont formalisées par écrit comme le précise la réglementation et jointes au dossier d'enquête partout où il a été déposé. Elles étaient donc accessibles à tous.

1.4. L'AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET DES COMMUNES COMPOSANT LA CDA

Les avis émis lors de la consultation ne relèvent pas de la procédure d'enquête publique. Cependant les remarques formulées par les personnes consultées conduisent à une meilleure approche technique qui permet de mieux percevoir les erreurs ou insuffisances éventuelles contenues

dans le dossier présenté à l'enquête publique. En conséquence, la commission d'enquête a jugé utile d'interpeller le pétitionnaire quant aux réponses qu'il est susceptible d'y apporter.

Aussi la maîtrise d'ouvrage a été invitée à clarifier les nombreuses questions, affirmations ou propositions relevant des avis de la consultation en apportant des réponses à celles pour lesquelles elle ne peut répondre favorablement.

1.4.1 Avis des Personnes Publiques associées

Dans ses réponses aux personnes publiques associées la CDA apporte des explications utiles notamment quand le choix de l'agglomération s'impose au regard de la réglementation, mais elle accepte aussi de modifier le projet lorsque certaines propositions recueillies trouvent une justification. De même, pour une meilleure compréhension du lecteur, elle explicite certains points du dossier restés obscurs.

Parmi les points développés dans ce domaine, la commission d'enquête souligne ici ceux qui lui apparaissent importants :

- Consommation de l'espace : 645 ha ont été consommés durant les onze dernières années. Le projet de PLUI propose un développement de 440 ha seulement en 10 ans, soit une réduction de la consommation d'espace de plus de 200 ha.
- Station d'épuration : Un déclassement de certaines zones d'urbanisation est prévu en attente d'une augmentation des capacités des stations d'épuration auxquelles elles sont connectées et d'une élimination des eaux claires parasites permanentes sur le périmètre de son territoire.
- Port Atlantique La Rochelle : La CDA propose un zonage moins contraignant que la zone Nr, de type N en ciblant la capacité d'admettre des dispositifs de production d'énergie marine renouvelable.
- Camping du Soleil : L'OAP et le zonage UU6+ initialement prévus sur ce camping seraient supprimés au profit de la zone UC.
- STECAL en zones naturelles agricoles : L'ajout des STECAL manquants pour les ETA et la coopérative agricole pourrait être proposé au conseil communautaire à condition qu'il ne modifie pas l'équilibre du PADD et qu'il ne génère pas une consommation d'espace trop importante.
- Délimitation zonage A et N : La délimitation s'est faite sur la base d'une connaissance des bâtiments agricoles après le retour d'un questionnaire. Certaines erreurs méritent d'être corrigées. Par ailleurs il a été tenu compte de la réciprocité entre bâtiments agricoles et zones urbanisées, de 50 m pour tout type de bâtiment de stockage et de 100 m pour les bâtiments ICPE ou d'élevage. Certaines demandes de modifications de zonage ne relèvent pas d'erreurs. Elles devront être examinées par les instances de gouvernance du PLUI avant de pouvoir être soumises au Conseil communautaire.

Par ailleurs, la commission note :

- Contournement ferré nord : Le maintien en zone A de la parcelle BW 264 sur le secteur de Sainte-Soulle appartenant à la CCI située dans l'emprise nécessaire au projet de contournement.
- OAP Secteur zone des Greffiers (Parc Atlantech) : La CDA reste sur ses positions et s'en explique dans le mémoire en réponse.
- Signes Officiels de la Qualité et de l'Origine (SIQO) : les informations concernant Beurre Charente-Poitou et Pineau des Charentes seront ajoutées au rapport de présentation. En revanche, l'établissement d'une carte de localisation des sièges d'exploitations du territoire et des bâtiments agricoles avec mention des signes officiels de la qualité et de l'origine (SIQO) n'est pas faisable à l'échelle du PLUi.

La commission d'enquête a bien pris en compte tant les observations et réserves émises par les Personnes Publiques Associées et le département de Charente-Maritime que les réponses qui y ont été apportées par la maîtrise d'ouvrage. Elle en tirera un utile bilan au moment d'émettre ses conclusions et de motiver son avis sur le projet de PLUi.

1.4.2 Avis des communes composant la CDA

Une seule commune a émis un avis défavorable : Esnandes et c'est l'opposition qui en a explicité l'argumentaire. La réponse du maître d'ouvrage est que : *“les demandes énoncées correspondent à des points que le PLUi n'aurait pu intégrer sans déséquilibrer l'ensemble du projet dans la mesure où ils seraient fragiles au regard de l'application de la loi Littoral ou des objectifs de réduction de consommation d'espace”*.

Deux communes ont émis des réserves : Bourgneuf et Châtelailon-Plage

La commune de Bourgneuf a émis une réserve qui porte sur l'instauration d'une OAP spatialisée (ou thématique) réservée à des constructions d'habitations à énergie neutre ou positive, ce qui a fait l'objet de plusieurs discussions et prises de paroles en conseil communautaire, mais la commune n'a toujours pas adressé de plan permettant à la collectivité de définir un périmètre adapté sur son territoire : la concertation doit donc se poursuivre.

A Châtelailon-Plage, plusieurs réserves (techniques) sont émises concernant le libre écoulement des eaux et les distances de construction par rapport à celles-ci, des réserves relatives au règlement concernant les cotes de plancher hors zone submersible, aux déchets ménagers, aux annexes sanitaires.

Toutes les autres communes y compris La Rochelle : ont émis des observations correspondant à des corrections mineures et des ajouts utiles pour le développement de l'intercommunalité à part quelques demandes liées à des modifications de zonage correspondant à des projets individuels et non à l'intérêt général

Le mémoire en réponse de la CDA apporte des réponses précises et argumentées à toutes les observations émises par les communes, et quand elle ne peut y répondre positivement, elle propose de poursuivre la concertation avant d'en faire la proposition à la validation du Conseil Communautaire. Sur la commune de Dompierre la suppression d'une partie de l'EBC (Belle Croix) demandée par la commune a soulevé une forte contestation lors de l'enquête et la commission d'enquête pense que cette demande ne suit pas les recommandations générales du

PLUi de préserver les zones boisées. Elle ne recommande donc pas d'accéder à la demande de la commune. La commission d'enquête prend également acte que la concertation doit se poursuivre à Esnandes pour retravailler sur les 2 projets d'OAP contestées qui ont peu de chance d'aboutir telles qu'elles sont présentées dans le PLUi

1.5. SUR LE SUIVI DE LA PROCEDURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique s'est déroulée dans le respect de l'arrêté la communauté d'agglomération de La Rochelle. La commission d'enquête n'a relevé aucun dysfonctionnement dans la mise en œuvre des opérations réglementaires relevant de la procédure d'information ou d'expression du public. Toutefois deux incidents de procédures ont fait l'objet de remarques.

-Au cours de la période dévolue à l'enquête publique, le président de la communauté d'agglomération a répondu directement à un courrier adressé par le président du comité de quartier Alsace-Gare. Cette réponse était censée s'adresser à des interrogations antérieures à l'enquête publique, mais elle a été de nature à polluer la régularité de la procédure. Aussi le président de la commission d'enquête est intervenu et a demandé instamment au Président de la CDA de cesser tout échange épistolaire avec le public.

- L'article 123.13 du code de l'environnement stipule que les observations du public déposées aux registres d'enquête et transmises par courrier devaient être consultables sur le site internet du pétitionnaire dans les meilleurs délais. Elles n'ont pu être mises en ligne avant le 26 juillet soit le dernier jour de l'enquête. Les meilleurs délais n'ont pas été tenus mais la mise en ligne a été réalisée.

La commission d'enquête regrette ces incidents. Toutefois dans l'échange épistolaire inopportun, un seul point du projet global concernant le parc Alsace-Gare était abordé et les éléments développés pouvaient être vérifiés au dossier d'enquête. Ce point en lui seul ne peut donc être considéré comme un élément conclusif avant le terme de l'enquête publique comme l'évoque le Président du quartier de la Gare dans son observation.

La mise en ligne tardive des observations adressées par courrier ou déposées au registre papier est regrettable mais, de l'avis de la commission, ne saurait en elle seule constituer un vice de procédure au regard de l'ensemble des enjeux de ce projet. A cet égard, il convient d'observer que de nombreuses observations déposées par courrier ont parallèlement été doublées sur supports dématérialisés.

1.6. SUR LE DOSSIER

Avant l'ouverture de la consultation du public, la commission d'enquête a examiné de façon détaillée le dossier soumis à l'enquête. Son contenu et sa forme permettent d'apprécier la nature et la consistance du projet. Néanmoins la lecture de plus de 7000 pages n'en est pas aisée. Le public a peu consulté les dossiers déposés en mairie en revanche celui disponible sur le site internet a été consulté en moyenne 120 fois par jour avec une pointe à plus de 200 visites durant les trois derniers jours de l'enquête.

L'ensemble des documents contenus dans le dossier d'enquête publique, malgré leur densité, sont nécessaires à la compréhension du projet porté dans sa globalité par la communauté d'agglomération. La commission d'enquête note l'important travail d'études réalisées qui a servi à la construction du projet. Les plans en revanche ont fait l'objet de fortes critiques de la part du public qui ne disposait d'aucun repère pour localiser son parcellaire : pas de noms de rue, pas de tracé clair des axes

routiers, pas de repère d'édifice particulier, etc...Ce déficit d'information a parfois mis en difficulté les commissaires enquêteurs qui n'ont pu satisfaire toutes les demandes des visiteurs. Selon le maître d'ouvrage aucune solution technique n'a permis de mettre en place ce type de demande sans rendre les plans illisibles.

Pour autant la commission d'enquête recommande à la maîtrise d'ouvrage, de porter sur les plans les informations utiles permettant de localiser plus aisément les immeubles privés. Un PLUi est un document opposable aux tiers durant plus de dix ans. Aussi, il doit être suffisamment complet et clair pour que plans et textes soient lus et compris sans ambiguïté. Des plans de PLU comportant ces indications ont été remis aux commissaires enquêteurs à l'occasion des permanences. Il est donc vraisemblablement possible de trouver un équilibre entre la clarté des plans et les éléments permettant leur lisibilité.

1.7. SUR LES OBSERVATIONS DEPOSEES PAR LE PUBLIC

Le public a disposé de divers moyens d'expression pour donner son point de vue ou émettre des remarques sur le projet. Un registre d'enquête a été mis à sa disposition dans chacun des points d'enquête sur lequel il pouvait déposer des contributions manuscrites ou joindre un courrier en annexe de ce document. Il a pu également s'adresser au Président de la commission d'enquête par courrier postal adressé au siège de l'enquête ou déposé à cet endroit. Enfin un registre dématérialisé dont le lien figurait sur l'arrêté d'organisation de l'enquête était accessible à tout moment.

Le public a pu s'entretenir avec un commissaire enquêteur à l'occasion des 60 permanences organisées au cours de l'enquête sur l'ensemble du territoire de la CDA. Chaque personne a été reçue individuellement afin de lui offrir, si besoin, la confidentialité des échanges.

Dans l'ensemble la fréquentation des permanences a été régulière et parfois très dense. Les membres de la commission ont fait en sorte de recevoir toutes les personnes qui se sont présentées, y compris lors de l'afflux des derniers jours.

Le maître d'ouvrage disposait en temps réel des observations du public. En possession de l'intégralité des remarques déposées, la possibilité était donnée à la CDA d'en préparer les réponses durant la période d'enquête.

Après regroupement des doublons la collecte des interventions du public donne les résultats suivants :

▪ Inscription sur le registre : « R »	202 observations
▪ Courrier annexe au registre : « C »	308 observations
▪ Observation Orale : « O »	0 observation
▪ Observation par messagerie : « E »	319 observations

Soit un total de : 829 observations

A noter la remise de plusieurs pétitions :

- Une observation comporte 208 signatures relative au secteur du canal de Romsay – La Rochelle.
- Une observation comporte 92 signatures à Lagord, relative aux quartiers du Fief Coutant, du Lignon, du Fief de l'Ebeupin et de la descenderie.
- Une observation comporte 20 signatures à Lagord, relative à la mise en constructibilité du terrain de foot du Puy Mou.
- Une observation comporte 22 signatures, toujours à Lagord, relative à l'OAP LG 04.

Chacune des observations déposées au cours de cette enquête a été portée à la connaissance du maître d'ouvrage afin qu'il puisse en tenir compte dans l'écriture du document final. Pour sa part, la commission d'enquête a regroupé par thèmes ces mêmes observations dans un procès-verbal de synthèse, comme le lui autorise la réglementation, afin d'obtenir du maître d'ouvrage un mémoire en réponse. L'analyse de l'ensemble du dossier et l'exploitation du mémoire en réponse doit permettre à la commission d'enquête de faire émerger les idées générales afin d'émettre au final un avis motivé sur l'ensemble du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de l'Agglomération de La Rochelle.



2. PROPOS CONCLUSIFS

2.1 CADRE GENERAL

Dans le cadre de ses compétences urbanistiques, l'agglomération de La Rochelle a mis à l'enquête publique son projet de plan local d'urbanisme intercommunal comprenant un plan de déplacements urbains.

Les lois ALUR et SRU fixent de nouvelles règles destinées à rationaliser l'utilisation de l'espace afin de lutter contre l'étalement urbain et la consommation d'espaces agricoles. Le PLUi doit, entre autres, veiller au principe du rapprochement des lieux de travail et de résidence des actifs. Afin de répondre à la fois aux exigences de la réglementation en la matière et à la pression immobilière dont fait l'objet l'agglomération de La Rochelle le porteur de projet se voit contraint de densifier les villes de l'intercommunalité afin d'y héberger une population croissante dans un même espace urbain restreint.

La nécessaire densification des secteurs urbanisés implique parfois la réduction de zones pavillonnaires aux espaces généreux au profit d'immeubles parfois hauts mais dont le principe de la progressivité avec le bâti actuel reste de règle.

L'enquête publique a démontré la forte opposition à la densification de certains quartiers des villes de l'unité centrale et notamment de La Rochelle et Aytré. Les riverains des hauts immeubles en projet risquent de voir leur environnement sensiblement modifié, et de possibles nuisances nouvelles émerger (Ombres projetées par ces immeubles, une circulation automobile densifiée sur les axes principaux et dans les rues adjacentes, des difficultés de stationnement...) ce qui les a conduit à venir nombreux rencontrer la commission d'enquête. A l'évidence, les projets immobiliers et aménagements devront être conçus de manière à limiter au maximum ces inconvénients. La commission d'enquête mesure utilement et opportunément l'attitude d'un certain nombre de Rochelais qui se sont engagés dans des démarches constructives en faveur d'une urbanisation étudiée, détaillée, d'une mobilité apaisée, d'une valorisation des espaces verts, démontrant ainsi leur attachement à leur ville.

Sur un plan plus particulier, de nombreuses demandes relevant du parcellaire ont été émises. Des propriétaires fonciers s'interrogent ou contestent le déclassement de parcelles dans le futur PLUi, initialement constructibles au document d'urbanisme actuel. D'autres propriétaires de terrains situés en limite du bâti demandent l'intégration de leur immeuble en secteur urbanisé.

Les OAP qui sont un instrument incontournable d'un urbanisme de projet ont été mises en œuvre pour organiser à l'intérieur de certains quartiers des villages ou de La Rochelle une urbanisation harmonieuse et coordonnée, notamment pour gérer la densification et l'organiser en fonction du contexte : elles sont évolutives et sont le résultat d'une concertation entre la CDA et les communes et cette concertation doit se poursuivre pour certaines OAP ayant recueilli des observations de la part des propriétaires concernés.

La maîtrise d'ouvrage est appelée à répondre à ces craintes et à ces demandes et à modifier certaines dispositions du PLUi en conséquence, chaque fois qu'un compromis équitable pourra être trouvé, le tout, sans remettre en cause les principes généraux portés par le projet. Toutefois certaines demandes du public ne pourront trouver une solution dans la présente enquête. Le maître d'ouvrage précise bien que le projet de PLUi ne doit pas se confondre ou s'interpréter comme un projet d'aménagement, il constitue un premier socle réglementaire permettant d'en proposer ses grands principes.

2.2 LES INSTITUTIONNELS

2.2.1 Association des propriétaires des Cottes Mailles et de Varaize et la société DHP :

Cette association présente un contreprojet à celui de la CDA. Certains des sujets évoqués pourront être traités dans les thèmes généraux des chapitres suivants de ce procès-verbal. Cependant cette observation complexe traite de sujets divers dont un certain nombre s'inscrit dans des thèmes clairement identifiés.

S'agissant de remarques transversales liées à la politique générale de la communauté d'agglomération qui a permis de définir les grands axes du PLUi dans sa forme actuelle, le maître d'ouvrage indique dans son mémoire en réponse que d'une part, l'association des propriétaires de Cottes Mailles et de Varaize et la Société DHP représentent les intérêts de certains propriétaires expropriés dans le cadre de la réalisation de la liaison urbaine des Cottes Mailles et d'autre part qu'il n'appartient pas aux auteurs du PLUI d'apporter des réponses argumentées à l'expression des différentes idées de cette association qui développe un contre-projet spatialement étayé par des choix et des orientations d'aménagement totalement déconnectés des réalités institutionnelles sans démonstration financière ou technique. L'ensemble est contraire aux documents de planification applicables (SCOT) ainsi qu'au projet politique traduit dans le PLUI. Des contre-vérités sont développées concernant le secteur UU8+ « Espace Gare », avec un chiffre de 3000 logements alors que l'OAP en question indique un potentiel de 1100 logements.

La Communauté d'Agglomération de LA ROCHELLE, en considérant que l'ensemble des observations et remarques de l'association des propriétaires des Cottes Mailles et de Varaize est contraire au SCOT ainsi qu'au PLUI répond en indiquant qu'elle n'y apporte pas de suite favorable et la commission prend acte de cette réponse.

2.2.2 Groupe La Poste :

Le Groupe La Poste est propriétaire des parcelles cadastrée EI N° 121 et 286 situées entre l'avenue De Mulhouse et le boulevard Joffre à proximité de la gare. Ce groupe dépose un dossier de 20 pages concernant un projet de valorisation d'un ensemble immobilier, proche de la gare, porté depuis plusieurs années. Selon les déposants, la conception de ce projet serait partagée avec la commune de La Rochelle en vue de restructurer et revitaliser ce site. Or le règlement du PLUi ou l'OAP concerné ne permettrait pas de réaliser ce projet tel qu'il a été conçu. Le Groupe demande en les motivant des modifications du PLUi.

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage indique que l'ensemble des points évoqués par le Groupe La poste a déjà été porté à la connaissance de la CDA et que l'analyse des demandes a vocation à rentrer dans le cadre de la négociation en cours liée à l'avancement du projet présenté par La Poste.

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage indique l'ensemble des points évoqués par le Le pétitionnaire identifie un certain nombre de sujets à modifier dans l'écriture de l'OAP qui pourrait être modifiée sur les points suivants :

- Une correction pour permettre le référencement du modèle « façade en retrait » le long du boulevard
 - Une précision d'écriture concernant le chemin piéton afin qu'il soit clairement assimilable à une voie ou emprise publique,
 - Un assouplissement dans l'exigence du respect de la norme de la pleine terre qui doit pouvoir s'apprécier à l'échelle du projet et non pas exclusivement pour le cœur d'îlot,
 - Un ajustement dans le potentiel de production de logements pour répondre plus justement aux orientations du programme (plus particulièrement pour intégrer le projet de résidence sénior). Un objectif de 130 logements pourrait être visé ;
 - Enfin la suppression de l'exigence de phasage pour cette opération.
- Ces évolutions pourraient être soumises pour approbation au Conseil Communautaire.

La Communauté d'Agglomération de LA ROCHELLE répond favorablement à la demande de modification d'un certain nombre de sujets et propose la validation de ces évolutions par le conseil communautaire.

La commission accueille favorablement les réponses apportées par la Communauté d'Agglomération et compte sur leur validation.

2.2.3 Réseau de transport électrique :

Cette entreprise de service public est l'opérateur du réseau électrique à haute et très haute tension sur l'ensemble du territoire métropolitain. Elle gère en tout temps l'équilibre entre la production et la consommation d'électricité. Pour conduire sa mission cette entreprise exploite, développe et maintient son réseau à haute et très haute tension. Cette société présente à l'enquête publique en les motivant ses demandes portant sur six points dont deux sont des réserves relevant du contrôle de légalité, à savoir :

- **1** - Prendre en compte l'incompatibilité de la servitude d'utilité publique i4 avec les « espaces boisés classés »
- **2** - Reformuler le règlement écrit concernant le paragraphe relatif à la prise en compte des risques liés aux champs électromagnétiques.

Le maître d'ouvrage indique dans son mémoire en réponse que bien que la société RTE ne fait pas partie des personnes publiques associées qui figurent au nombre des personnes consultées lors de l'élaboration d'un document d'urbanisme, des rendez-vous de travail ont eu lieu avec ce partenaire important sur les enjeux réciproques. Des solutions aux problèmes posés pourront être apportées dans ce cadre. S'agissant plus particulièrement des points 1 et 2, le maître d'ouvrage signale que des évolutions pourraient être proposées à la validation du Conseil Communautaire.

En réponse aux demandes de RTE le pétitionnaire est favorable à une évolution du texte sur certains points.

Comme une évolution possible en ce qui concerne le reclassement en EVP des secteurs EBC qui croisent les lignes à HT pour faciliter les interventions d'urgences.

En ce qui concerne le surplomb des lignes à haute tension, la CDA s'appuie sur l'avis de la MRAe qui recommande par précaution d'exclure des zones habitables les surfaces à l'aplomb des lignes à haute tension, et envisage de supprimer l'ensemble de la zone à urbaniser (ZAC du fief des Dompierre sud).

La commission n'émet aucune objection à la proposition de la CDA de faire valider ces évolutions par le conseil communautaire.

2.2.4 Fédération des promoteurs immobiliers de Nouvelle-Aquitaine et d'Aquitaine-Poitou-Charentes :

Ces deux fédérations des promoteurs immobiliers regrettent de n'avoir pas été associées à la phase préalable d'élaboration du PLUi. Selon ces fédérations chaque point développé dans les observations qu'elles communiquent est motivé par les difficultés juridiques ou techniques de mise en œuvre des futures dispositions des documents opposables du PLUi et proposent des modifications du PLUi touchant :

- 1 - Les formes urbaines et architecturales,
- 2 - Les OAP Thématiques et spatialisées,
- 3 - Le stationnement,
- 4 - Les risques inondations,
- 5 - Les espaces verts,
- 6 - Lexique du règlement,
- 7 - Secteur de taille minimale de logements

En rappelant que les FPI et l'Ordre des Architectes ne font pas partie des personnes publiques associées qui figurent au nombre des personnes consultées dans le cadre de l'élaboration d'un document d'urbanisme, le maître d'ouvrage s'est cependant attaché à rencontrer ces partenaires afin de mettre en œuvre des consensus pour la réalisation de projets, conformément aux dispositions de l'article R. 132-5 du Code de l'urbanisme, qui prévoient que la consultation des organismes compétents en matière d'urbanisme ou d'architecture est une faculté pour l'autorité compétente en matière d'élaboration du document d'urbanisme.

La FPI expose dans ses observations les difficultés qu'elle pressent à l'usage du document d'urbanisme. Une grande partie de ses demandes correspond à la mise en évidence de difficultés liées aux adaptations des pratiques professionnelles induites par ce nouveau PLUi. Les arguments avancés ne sont pas juridiques mais liés à des éléments financiers ou liés aux modes de construire.

En réponse aux observations relatives aux difficultés pressenties par les FPI à l'usage du document d'urbanisme, la CDA indique que certains points, pourraient faire l'objet d'études supplémentaires, notamment sur des points d'explicitation ou de justification des choix, de complétude du règlement et pourraient être mis à l'arbitrage des instances de gouvernance du PLUI sans qu'elles impactent l'économie générale du PLUI ou la volonté des auteurs du PLUI dans leur vision de développement de l'agglomération et de ses zones urbaines.

Aussi, il est proposé de compléter l'expertise relative aux places visiteurs et leur impact sur les opérations (coût financier ou impact carbone),

En ce qui concerne le risque en zone submersible, il peut être utile de clarifier le contenu des tableaux visés,

En ce qui concerne la justification des choix des dispositifs réglementaires et des OAP, il pourrait être intéressant que certains points puissent être complétés pour faciliter la compréhension de tous et améliorer l'efficacité du PLUI et sa portée opérationnelle.

La commission d'enquête estime que les éléments de réponse formulés par la Communauté d'Agglomération de LA ROCHELLE sont satisfaisants et n'appellent aucune observation particulière.

2.2.5 Chambre de Commerce et d'Industrie :

Au courrier complémentaire de Monsieur Thierry HAUTIER, Président de la CCI, dans lequel il approfondit tous les points évoqués dans ses premières observations, il rajoute une remarque concernant Chef de baie : ne pas se limiter à un type d'activité dans cette zone pour permettre d'en redynamiser l'activité économique, le maître d'ouvrage confirme que la vocation industrielle et portuaire du secteur de Chef de Baie est souhaitée par la collectivité. Les zonages UX / UPM et leur cahier des charges réglementaire est suffisamment souple pour permettre une grande diversité de destinations de constructions.

La commission d'enquête estime que la réponse de la CDA au président de la CDI est satisfaisante.

2.3 LA MOBILITE

La circulation en général : Vers une évolution des pratiques de mobilité

Le volet déplacements du POA comporte les mesures, actions et opérations qui seront mises en œuvre à l'horizon 2030 en matière de transports et déplacements. Il s'appuie sur un scénario cible d'évolution des pratiques de mobilité à horizon 2030 fondé sur l'évolution des parts modales des différents modes de déplacements dans la mobilité quotidienne des habitants de l'agglomération : voiture, deux-roues motorisées, transports en commun, vélos, marche à pied, autre. Les objectifs par mode sont les suivants :

- Une baisse de la part modale de la voiture et des déplacements en « voiture solo » : diminuer de 16 % par an le nombre de déplacements en véhicules particuliers
- Une augmentation de la part modale des transports en commun, en cohérence avec les projets structurants envisagés (BHNS, Pôle d'échange multimodal, etc.) passer de 5 % de part modale en transports collectifs en 2011 à 6,5 % en 2030
- Un effort conséquent sur le vélo, compte tenu du niveau élevé de part modale mesurée en 2011 et de la traduction d'accompagnement présenté dans ce POA, passer de 7 % de part modale vélo à 14 % en 2030
- La diminution de la part modale en véhicules particuliers doit s'opérer notamment par un transfert vers la marche concernant les déplacements de courte distance une augmentation de 3,5 % de la marche à pied est attendue entre 2011 et 2030.

S'agissant plus particulièrement des pistes cyclables, le PLUi prévoit de doubler l'usage du vélo

L'Enquête Déplacements les Villes Moyennes réalisée en 2011 sur l'agglomération de La Rochelle a montré que le vélo est utilisé dans près de 7% des déplacements loin derrière la voiture (75% des déplacements pour motif travail). Pourtant le vélo est souvent évoqué comme le plus pertinent et le plus rapide en milieu urbain, là où se concentrent le plus grand nombre de déplacements. L'utilisation du vélo est très sensible à la distance ainsi, plus on s'éloigne de l'unité urbaine centrale, plus l'usage du vélo est faible.

Le territoire de l'agglomération rochelaise se prête bien à la marche à pied et à l'utilisation du vélo. Climat favorable, peu de relief, cœur urbain concentré sont des atouts pour les pratiques actives. Afin de faciliter ce type de déplacements, il convient de développer un réseau de cheminements cyclable sur des échelles territoriales diverses. Conformément au Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI), qui fixe pour objectif d'abaisser de 40% les émissions gaz à effet de serre liées aux déplacements d'ici 2030, le Schéma directeur cyclable prévoit de développer massivement l'usage du vélo notamment pour les déplacements de courtes distances (<5 km) du quotidien. Les actions mises en perspectives doivent ainsi concourir à atteindre un doublement de la part modale en 2030 à l'échelle du territoire communautaire (soit 14%). Il conviendra également de traiter les points noirs du réseau pour améliorer la sécurité des déplacements des cyclistes.

Autres pistes pour diminuer l'impact des véhicules particuliers : le bus (5 à 6%), le développement des parkings relais, participation de la CDA sur les billets de trains de banlieue. Pour autant, même si un fléchissement se fait sentir, la voiture reste encore le mode de transports encore privilégié. En matière de mobilité, l'agglomération, au travers son PLUi, s'est fixé des orientations de part modales ambitieuses. Il est ainsi envisagé de doubler de l'usage du vélo d'ici 2030 (de 7 à 14%) et de monter la part modale du bus à 8% à la même période.

➤ Pistes cyclables / Piétons

Un grand nombre d'observations et de remarques relatives à la sécurité des piétons et des cyclistes ont été exprimées au cours de l'enquête publique et sont particulièrement récurrentes sur le territoire de La Rochelle et de sa proche banlieue. Certaines rues sont étroites et ne permettent pas le partage de l'espace public en toute sécurité entre auto/cyclo/piétons. Certaines personnes sollicitent la création de nouvelles liaisons, l'amélioration de certaines ainsi que leur sécurisation. L'alternative à la voiture passe ainsi que cela a déjà été écrit par un projet d'augmentation des déplacements à vélo. Le schéma directeur cyclable a été adopté par le conseil communautaire de 4 juillet 2017. Il s'applique pour la période 2017 – 2030. L'objectif global vise à l'aménagement de 165 km de linéaire cyclable dans la durée du projet (pour atteindre 400 km environ à terme).

Ce document construit en concertation avec les communes vise à interconnecter les centre-bourgs entre eux. Ainsi typiquement les hameaux n'ont pas été directement ciblés. Cependant à l'achèvement du schéma directeur d'autres projets pourront être examinés. Ainsi, les liaisons des hameaux vers les centres pourront faire l'objets d'études spécifiques.

Il convient de préciser que l'initiative des communes sera accompagnée par l'agglomération en matière de développement du réseau des voies cyclables. Les services de l'agglomération sont présents pour étudier tout projet communal.

S'agissant du stationnement des deux roues non-motorisés la CDA précise que la règle adoptée par le PLUi permet de doubler la norme sur l'unité urbaine centrale au regard de ce qui est attendu règlementairement soit 8 places pour 10 habitants (au lieu de 4), ce qui, au regard de certaines des opérations menées par le passé dans ce secteur, va permettre de quadrupler la surface dédiée au vélo. Dans le reste de l'agglomération il a été proposé d'exiger la stricte application de l'Article R. 111-14-4 du code de la construction et de l'habitat soit 4 emplacements vélos pour 10 habitants.

La commission observe que la Communauté d'Agglomération de LA ROCHELLE, en rappelant les opérations réalisées à ce jour, apporte des réponses précises et argumentées aux observations exprimées au cours de l'enquête publique sur le thème du vélo et des pistes cyclables ; elle assure en outre son concours aux communes de l'agglomération pour étudier de nouveaux programmes. La commission émet un avis favorable à la poursuite des activités de la CDA visant au développement de l'usage du vélo.

➤ Le bus

Il convient, au préalable de préciser que le nouveau réseau de bus défini pour la rentrée de septembre 2017 ne dispose que de trois années d'existence et l'agglomération ne dispose pas à ce jour de tous les éléments d'analyse pour mesurer les effets des choix opérés dans ce cadre.

Cependant le développement des lignes de bus à haut niveau de service semble répondre aux attentes des usagers du bus qui plébiscitent ces services rapides et qualitatifs.

Il conviendra, dans les années à venir, de conforter le niveau des services des transports en commun par les aménagements nécessaires à leur bon fonctionnement : priorité, accessibilité, lisibilité.

La commission enregistre les réponses apportées aux observations relatives aux transports en commun par le maître d'ouvrage à partir des éléments d'analyse constatés depuis peu de temps et prend acte de la volonté de la CDA de poursuivre le développement de l'usage des transports publics sans omettre son projet ambitieux de développer, à l'échelle du PLUI, avec l'ensemble des gestionnaires de voiries, une politique de stationnement.

En conclusion, la commission considère que le PLUI, réalisé conformément au Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) prévoit l'apaisement global de la circulation sur le territoire de l'agglomération. Cet objectif, qui doit s'inscrire sur le long terme, doit conduire à réduire la place de la voiture dans les mobilités, favoriser les déplacements doux (vélo et marche à pied) et encourager l'usage des transports publics.

2.4 QUARTIER ALSACE-GARE

2.4.1 Le projet dans son ensemble

Les objectifs urbanistiques envisagés dans le secteur de la gare comptent parmi les points majeurs du projet visant à renforcer l'identité Rochelaise en plein cœur de la ville. L'aménagement du nouveau pôle d'échanges multimodal (PEM) permettra de développer de nouvelles fonctionnalités liées à la mobilité et aux modes alternatifs à la voiture. Le développement de l'urbanisme dans ce secteur est au cœur du projet du fait de la position centrale qu'il occupe dans la ville et de sa proximité avec le nouveau pôle d'échanges multimodal (voie ferrée, bus, véhicules en autopartage et électrique, vélos et piétons). Cet objectif, inscrit sur le long terme, doit conduire à réduire la place de la voiture dans les mobilités, favoriser les déplacements doux (vélo et marche à pied) et encourager l'usage des transports publics.

Pour laisser place au PEM le parvis de la gare sera libéré de la présence des voitures et dégagé de toutes constructions. L'ouverture de l'espace gare vers l'Encan et le bassin des Chalutiers nécessitera l'arasement de l'élévation du boulevard Joffre qui donnera naissance à la « rue de la gare ».

Si le PEM n'a pas fait l'objet de remarques de fond il n'en a pas été de même pour la densification immobilière et la création de la rue de la gare. Le comité de quartier Alsace-Gare-Gabut, qui s'oppose d'une manière générale à ce projet, s'efforce de connaître un maximum de détails des aménagements décrits dans l'OAP_LR_07. N'obtenant pas satisfaction dans l'aboutissement de sa demande auprès de la municipalité ou de la CDA, il propose à la commission d'enquête l'organisation d'une réunion d'information et d'échange pour clarifier les détails des aménagements projetés. La commission d'enquête n'a pas donné suite à cette demande. Le projet Alsace Gare est décrit dans un document « d'Orientations » d'aménagement et de Programmation. Il ne peut donc à ce stade être défini de manière précise mais seulement sur de grandes lignes directrices, seuls éléments portés au dossier d'enquête. Une consultation publique relative à l'aménagement de ce secteur sera mise en place pour en fixer les détails.

La densification du secteur de la gare est très discutée. L'association pour la protection du patrimoine Rochelais conteste le classement UU8+ et la construction d'un immeuble de 10 étages à l'endroit de la montée actuelle du pont Tasdon. Elle conteste fermement ce projet et en demande le retrait considérant qu'il est dangereux pour le patrimoine.

Dans son mémoire le maître d'ouvrage rappelle les objectifs de transformation de l'espace gare par la création d'un projet urbain sur 3 îlots à dominante de logements à programmation mixte et la création d'une nouvelle voie structurante qui servira de trait d'union entre la gare et le quartier de l'Encan.

Il est bien rappelé au mémoire le principe d'une densification à l'échelle de ce quartier en accord avec les objectifs définis au PADD qui privilégient sa centralité et la proximité du PEM pour l'implantation d'immeubles. L'équilibre entre la situation actuelle et l'approche des objectifs définis en termes de production de logements doit être recherché. Il semble que la CDA soit ouverte à cette réflexion. Des propositions vont dans ce sens dans le mémoire en réponse notamment en réévaluant les hauteurs d'immeubles projetés sur le boulevard Joffre et en garantissant des émergences ponctuelles d'immeubles de grande hauteur.

Ce projet autour de l'espace gare est ambitieux et structurant pour la ville et l'ensemble de l'agglomération, notamment avec le nouveau Pôle d'Echange et de Mobilité. Les transformations de ce secteur sont d'importance. Les choix d'aujourd'hui doivent clairement anticiper la vie urbaine de demain. A la lecture du mémoire en réponse, la commission d'enquête apprécie l'interaction de la maîtrise d'ouvrage tendant à réduire significativement l'impact architectural et paysager dans un secteur outrepassant celui de l'espace Alsace-Gare.

2.4.2 Les parc Alsace-Gare et le square Bobinec

Ces deux parcs font l'objet d'une vive opposition du public qui demande leur classement en Espaces Boisés (EBC) de manière à les garder intacts. C'est d'autant plus prégnant pour le Parc Alsace qui a fait l'objet, il y a quelques années, d'un déclassement EVP (moins protecteur) pour une partie de sa superficie. Le comité de quartier Alsace-Gare reprend dans son observation l'historique de cet espace boisé qui a conduit au déclassement d'une partie de sa superficie et au projet ancien d'une ligne de bus prévue à cet endroit. La commission d'enquête ne retiendra que la situation actuelle du parc pour partie classée en EBC et pour partie en EVP à l'intérieur duquel sera emménagée une voie piétonne comme il est mentionné au dossier d'enquête. Le projet de la ligne de bus ou toute circulation motorisée a été abandonné durant la période de concertation. Par ailleurs le pétitionnaire rappelle bien que le classement protecteur de ce parc identifie clairement la vocation de maintien de l'espace vert et de ne pas y admettre d'urbanisation. Ce point a bien été précisé à l'issue de la période dévolue à la concertation.

Un autre sujet d'inquiétude manifesté par les personnes qui se sont exprimées sur le parc Alsace gare concerne sa partie qui pourrait être menacée par le décaissement du boulevard Joffre. La crainte d'un éboulement du talus ainsi créé et la perte d'arbres centenaires leur apparaît très probable. Face à ces inquiétudes la CDA se veut rassurante. L'arasement de la rampe évoqué dans l'OAP n'empiète pas sur l'emprise actuelle du Parc de la gare et les arbres les plus significatifs de la bordure sud ne seront pas mis en péril. Le projet détaillé d'aménagement de ce secteur devra démontrer ces affirmations afin d'éviter les erreurs irréversibles et ainsi rassurer ceux qui en doutent.

Dès lors on peut raisonnablement penser que le parc Alsace Gare sera sauvegardé conformément à la demande de la population. Cet endroit est très prisé par les Rochelais et sa proximité avec le pôle mobilité constituera aussi un lieu privilégié pour les voyageurs en attente de correspondance.

Par ailleurs pour satisfaire le souhait du comité de quartier et de nombreux Rochelais, le pétitionnaire ne voit aucun inconvénient au classement EBC du Square Bobinec non impacté par le projet.

La commission prend acte de ces informations qui sont de nature à satisfaire les personnes qui se sont exprimées sur ce sujet. Le parc Alsace-Gare ne sera pas impacté et son intégrité semble garantie. Il sera néanmoins nécessaire de confirmer ces informations rassurantes lors des projets d'aménagement de ce secteur qui devront détailler les mesures appropriées pour la sauvegarde des arbres situés sur la frange de la zone décaissée et pour garantir la stabilité du talus après travaux.

2.4.3 – Le risque de submersion (le sous-secteur Bs1a)

La tempête Xynthia a révélé l'exposition de certains secteurs de La Rochelle au risque de submersion marine. Des mesures de sécurisation de ces zones ont été mises en place dans le cadre du programme d'action de prévention des inondations (PAPI). Toutefois l'expérience montre que les ouvrages de protection contre la mer ne sont pas nécessairement étanches. Le risque de brèches, voire d'arasement de ces ouvrages, demeurent toujours possible. L'erreur humaine, dans la mise en place des batardeaux par exemple, est aussi à prendre en compte. Ces zones submergées lors de Xynthia demeurent à risque d'autant plus que le GIEC prévoit une probabilité d'élévation du niveau de la mer de 60cm à 1.00m à l'horizon 2100. Ainsi le maître d'ouvrage devra appliquer avec la plus grande rigueur les prescriptions relatives aux différents secteurs défini par le PPRL et plus particulièrement celles qui concerne le secteur de la gare.

Selon le comité de quartier la procédure du PPRL n'étant pas totalement achevée au moment de l'enquête du PLUi, les réelles incidences sur l'OAP-LR-07 ne seront probablement pas connues lors de la procédure d'enquête. Considérant notamment l'arrêté préfectoral du 11 juin 2019 relatif au PPRL portant sur le secteur de la gare le comité considère que le maître d'ouvrage ne pourra passer outre une modification profonde de cette OAP. Il lui apparait que le zonage UU8+ doit être modifié en UU6+ avec une limitation de hauteur en R+6. Quant au zonage UU8+ du parking de l'Encan, il devra être supprimé compte tenu de sa situation au niveau du bassin des Chalutiers. Pour ce qui concerne le risque d'entrée d'eau à partir du pont levant du Gabut évoqué par le comité il est utile de rappeler que la côte d'arase définie pour l'ensemble des ouvrages prévus au PAPI de ce secteur doit assurer un même niveau de protection, y compris pour la porte de l'écluse qui doit être rénovée.

Interrogé sur cette question le maître d'ouvrage précise que dans le règlement du PPRL, la zone BS2 et le sous-secteur BS1a qui impactent le projet « espace gare » n'entraînent pas de limitation dans l'accueil de nouveaux habitants.

La commission prend acte de cette information. Toutefois il est important de tenir éveillées les consciences en gardant la mémoire des évènements du passé. Les zones submergées défendues par les digues doivent demeurer des zones à risque aussi bien dans l'esprit du concepteur du projet que dans celui des personnes qui y vivent. Dans tous les cas comme le rappelle le maître d'ouvrage les prescriptions du PPRL, après validation de la dernière modification, s'imposeront au PLUi.

2.4.4 – La circulation automobile et le stationnement

Deux sujets inquiètent les riverains du Boulevard Joffre. Le nouveau plan de circulation lié au projet multimodal et à la création de la rue de la gare qui fait craindre des difficultés de circulation voire des « embouteillages montres » sur le boulevard et les rues adjacentes, celle de Mulhouse

notamment. Ces voies risquent de servir de délestage. Le comptage des véhicules réalisé en 2017 dans les deux sens de circulation du boulevard Joffre s'élève à 12 000 véhicules/jour. Ainsi pour le conseil syndical de la résidence Alsace cet axe routier doit être considéré comme un boulevard urbain qui permet de relier l'est et l'ouest et le sud de la ville. En conséquence ce comité s'oppose au décaissement du boulevard Joffre.

La création de 1200 logements qui doit respecter les nouvelles normes en termes de parkings fait craindre une insuffisance de stationnement, d'autant plus que le PPRN en cours d'instruction est susceptible de durcir la réglementation des stationnements en R-1 dans le secteur de la gare concerné par le risque de submersion marine.

En réponse aux préoccupations des riverains en la matière, le maître d'ouvrage y répond très clairement pour ce qui concerne le secteur de la gare et rappelle dans le projet les éléments qui permettront d'apaiser la circulation dans la partie nord de ce secteur. (Point 5 chapitre 3.4.1 du mémoire en réponse ou repris au chapitre 4.3.4.1 rapport d'enquête).

Le maître d'ouvrage indique que les points majeurs développés pour ce qui concerne ce quartier sont issus de la concertation et respectent la réglementation en matière de stationnement dans un périmètre de 500m autour de la gare.

La circulation automobile sur le boulevard Joffre et la rue de la gare doit être observée en tenant compte du projet de circulation et de stationnement dans un secteur élargi autour de la gare. Comme le précise le maître d'ouvrage la circulation automobile sera déportée au-delà de la voie ferrée, grâce à l'aménagement d'un parking et d'une passerelle. Le futur boulevard des Cottés mailles permettra de réorienter une grande partie des flux du boulevard Joffre vers la rue Anita Conti. Ce projet a été défini à l'issue d'une période dévolue à la concertation qui s'est déroulée au cours des années 2016/2017.

Ainsi les 12 000 véhicules/jour pointés par le comité de quartier sur le boulevard Joffre, devraient s'amoinrir de manière significative. En favorisant les transports collectifs et les modes de déplacements doux, la circulation sur ce boulevard s'en trouvera fortement apaisée.

La commission d'enquête entend les inquiétudes des riverains compte tenu des conséquences préjudiciables possibles en cas d'erreur d'appréciation de la maîtrise d'ouvrage.

Une étude d'impact du quartier de la gare, soumise à enquête publique en août/septembre 2019, présente les évolutions de flux estimées après la réalisation des projets. Un bilan devra en être tiré afin de permettre les éventuelles adaptations.

2.4.5 - Secteur du boulevard Joffre (du n° 9 au n°17)

L'association CODEPORO (Comité de Défense du Quartier Porte Royale Romsay) émet des remarques sur le projet de densification de leur quartier et refuse que soit adossé un R+5 à la maison, classée d'intérêt architectural, située au n° 9.

La CDA, en liaison avec la municipalité, semble ouvert à une réécriture du projet dans ce secteur permettant de gérer la transition en volume entre les zones UU+ et le reste des zones U.

Comme la maîtrise d'ouvrage s'y est engagé la commission d'enquête demande effectivement que soit réexaminé le projet autour de la maison située au n° 9 boulevard Joffre au regard de la qualité architecturale de cet immeuble.

2.5 QUARTIER CANAL DE ROMSAY

Le quartier Saint Eloi-Rompsay a fait l'objet d'une étude de requalification/restructuration urbaine dès l'année 2010, car il constitue un des secteurs mutables de la ville parmi les plus intéressants pour permettre la mise en œuvre de la nécessité de faire "la ville sur la ville". En 2014, il a fait l'objet d'une procédure de modification du PLU (n°2) : la nouvelle zone UCM créée alors était déclinée sous forme de plusieurs secteurs à plans masses permettant de gérer des objectifs quantitatifs, qualitatifs et géométriques bien déterminés : le projet urbain visant principalement à permettre la mutation et la densification d'un secteur peu structuré, et la construction d'un nouveau front bâti le long de la rue de Périgny et du canal de Rompsay .

Mais par un jugement rendu le 3/11/2016, le Tribunal Administratif de Poitiers a annulé la délibération en date du 27/02/2014 pour laquelle le Conseil Communautaire avait approuvé la modification n°2 du PLU (la raison invoquée était la remise en cause de l'économie générale du projet). Une nouvelle procédure est donc lancée en décembre 2016 apportant les modifications suivantes : suppression de 4 emplacements réservés très contestés sur les 20 prévus (les emplacements réservés situés en dehors de la zone UCM) et suppression des dispositifs permettant un dépassement de hauteur sur certains secteurs à plans masses.

Le nouveau PLUi classe le secteur UCM du PLU en zone UU4 en conservant les emplacements réservés et les secteurs à plan masse des procédures précédentes (pièce 5-2-4 du PLUi)

Aucune des 8 observations déposées sur le registre dématérialisé ne remet en cause l'ensemble du projet qui concerne tout ce quartier : la densification est cependant contestée ponctuellement par certains habitants. C'est surtout le mauvais fonctionnement actuel de ce quartier qui est remis en cause dans la plupart des observations : manque de petits commerces, de restauration, pistes cyclables dangereuses, trottoirs étroits et gêne occasionnée par les travaux en cours. Le comité de quartier de Saint Eloi, très actif lors des premières procédures, demande le reclassement de parties de zones UU5+ et UM1 et UM5 (observation n°180), il demande la mise à jour des documents et formule des remarques sur l'OAP "construire aujourd'hui".

L'observation E 285 (Codeporo) demande également une modification de zonage le long du Boulevard Joffre et conteste que la rue des rameaux, très étroite, soit en UU5 et en UM1 de l'autre.

A cette observation E 285 (Codeporo) le maître d'ouvrage annonce que cette demande pourrait faire l'objet d'une réponse positive. Il est précisé cependant à la commission d'enquête que, suivant la demande d'évolution exprimée par la ville de La Rochelle par délibération en date du 29 Avril il sera proposé au Conseil communautaire une nouvelle écriture permettant de gérer la transition en volume entre les zones UU+ et le reste des zones U. Ainsi l'effet d'adossement d'une construction à R+ 5 à la maison du n°9 classée en UM1 n'est pas envisageable.

L'observation E481 a rassemblé 325 signatures pour évoquer un problème de stationnements de voitures : conserver un stationnement en épi plutôt que longitudinal, pour les usagers des locaux d'activité de la rue de Périgny entre la rue Berlioz et la rue Planquette.

La CDA répond à cette observation qu'elle correspond à un problème d'aménagement ponctuel et ne concerne pas le PLUi.

Enfin, en ce qui concerne ce quartier de Rompsay, le mémoire en réponse précise que l'ensemble de ce quartier devrait subir ces prochaines années d'importants aménagements du fait d'une nouvelle définition donnée à ce secteur qui devra notamment abriter le futur conservatoire de musique et un secteur résidentiel en cours de mutation, ainsi la cohabitation vélo-piétons à l'œuvre sur cette voie devrait s'en trouver améliorée.

La CDA a répondu à l'ensemble des observations concernant ce secteur en profonde mutation et ayant fait l'objet de plusieurs enquêtes publiques, elle apportera des aménagements au PLUi permettant de gérer la transition en volume entre les zones UU+ et le reste des zones U

2.6 QUARTIERS BOULEVARD SAUTEL-BEAUREGARD-SAINT ELOI- SAINTE ANNE

Les associations de quartiers situés de part et d'autre du boulevard Sautel (Beauregard-Sautel demain, Saint Eloi – Beauregard St Anne etc...) se sont amplement exprimées à l'occasion de l'enquête publique.

D'une manière générale, c'est la hauteur des immeubles autorisée par le futur PLUi qui fait débat. Il leur apparait que ces futurs hauts immeubles seront source de nuisances diverses telles que la perte d'ensoleillement, la création de vis-à-vis, une atteinte à l'intimité, une diminution des espaces verts, préjudiciables aux habitants des résidences environnantes.

D'autre part, des points particuliers sont visés et il est notamment demandé :

- De reculer l'implantation des futurs immeubles dans les rues étroites de manière à réaliser des trottoirs permettant de mieux sécuriser les piétons et les personnes avec poussettes et les PMR,
- De revoir le plan de circulation du boulevard Sautel en faveur d'une diminution du trafic évaluée actuellement à 36000 véhicules/jour,
- De mieux sécuriser les piétons et les deux roues sur le boulevard Sautel réputé accidentogène. Les nombreux projets immobiliers de ces dernières années rue Basse Saint Eloi, rue Maurice Ravel et avenue du cimetière ont grandement participé à la saturation de ces voies avec pour conséquence un accroissement du danger pour les piétons et cyclistes. La densification de ces secteurs va aggraver davantage ce risque,
- De déplacer le centre social en bordure du boulevard Sautel de manière à lui permettre de jouer le rôle de rassembleur central dans son secteur d'activité,
- De classer en mixité fonctionnelle le supermarché Leclerc destiné à garantir le maintien du site commercial à cet endroit,
- De prolonger le zonage UV1 jusqu'à la limite des jardins familiaux.

Interrogée sur tous ces points la maîtrise d'ouvrage rappelle que concomitamment et postérieurement à l'enquête publique, une étude portant sur l'ensemble de ce quartier fait l'objet d'une procédure d'aménagement et de programmation globale intégrant les enjeux commerciaux.

Cependant la commission prend note qu'une ouverture vers un ajustement de la zone UU5 destinée à réduire l'impact sur le tissu d'habitat individuel voisin peut être étudiée. En revanche la pointe ouest de l'entrée Sautel pour laquelle un zonage UV1 est demandé par les résidents doit tenir compte d'une certaine harmonie avec la zone UU5 située à l'autre angle du boulevard Sautel.

La commission d'enquête suggère qu'au terme d'une étude, soit précisément mesuré l'impact du zonage UU5 dans les secteurs où les immeubles de moyennes ou de grandes hauteurs auraient des répercussions fortes sur diverses habitations individuelles limitrophes.

Comme le rappelle le maître d'ouvrage les nombreuses observations, émises sur l'ensemble des quartiers bordant le boulevard Sautel peuvent, en liaison avec les riverains, trouver des solutions dans le cadre des actuelles procédures d'aménagements sectoriels.

La commission regrette que la maîtrise d'ouvrage ne s'exprime pas sur la demande de classement en mixité fonctionnelle du supermarché Leclerc. Ce classement relève bien de la présente enquête publique.

Le choix du maître d'ouvrage de conserver un équilibre esthétique du bâti à l'extrémité ouest du boulevard Sautel est compréhensible et la commission d'enquête y adhère. Toutefois, le projet d'aménagement de ce secteur devra tenir compte des habitations individuelles existantes qui pourraient être impactées par la projection d'ombres dommageables et la création de vis à vis.

2.7 QUARTIER LES HAUTS DE BEL AIR

Les projets immobiliers envisagés dans le quartier des Hauts de Bel Air se répartissent en plusieurs zones au PLUi :

- Zonage UM1 pour les pavillons des lotissements municipaux,
- Zonage UM5 pour les 5 pavillons situés en bordure de l'avenue des Corsaires (du n° 30 au 36),
- Zonage UQ pour la zone des 19 immeubles en R+4 à R+10.

Le comité de quartier fait état de nombreux échanges durant la concertation avec la mairie de La Rochelle et la CDA concernant le projet immobilier de ce secteur portant sur l'évolution du bâti de manière à préserver au mieux l'identité du quartier des Hauts de Bel Air. Or selon ce comité malgré les garanties apportées au cours de ces échanges, avec la mairie notamment, (Copie de courriel joint à l'observation) leur souhait de limiter la hauteur des immeubles à créer n'a pas été respecté. Le comité de quartier demande donc de revoir le zonage et d'apporter les modifications mentionnées ci-dessous :

- En zonage UM1 : la hauteur maximale de 14M pour un R+2 leur apparaît exagérée, une hauteur de 10m avec des pentes de toit de 35% serait plus adaptée.
- En zonage UM5 : les garages des cinq maisons, rue des Corsaires, devraient être reclassés en UM1 ou UM2 pour une jonction douce avec la zone pavillonnaire de la rue des Corsaires (UM1).
- En zonage UQ : les parcelles situées entre la zone pavillonnaire et les immeubles situés entre la zone UM2 et UQ devra être regardée dans le cadre d'une transmission douce.

En réponse le maître d'ouvrage considère que la proposition de modification de zonage pourrait être suivie afin de ne pas dépasser le R+1. Une protection patrimoniale pourrait compléter le règlement avec ajout dans l'OAP thématique patrimoniale.

Très impliqué dans la sauvegarde de la qualité de l'habitat et de leur environnement le comité de quartier devrait apprécier les mesures proposées par la maîtrise d'ouvrage. Une visite des lieux a permis de comprendre les enjeux de ce secteur présenté par les requérants.

La commission d'enquête recommande la validation de la proposition de modification du zonage limitant à R+1 les nouvelles constructions.

2.8 QUARTIER LES MINIMES

Le projet d'OAP_LR_06 prévoit une production de 100 logements dans un secteur situé au cœur du quartier des Minimes. Il s'inscrit dans un paysage maritime et portuaire du plus grand port de plaisance d'Europe. L'agrandissement vers l'est du village des Minimes doit assurer une transition avec les opérations plus importantes de logements collectifs existantes ou à venir.

Le conseil syndical de la résidence Grand'Voile et du Collectif les Quais 2 procède à une analyse de l'OAP-LR-06. Ce projet qui prévoit la réaffectation du lycée hôtelier, la construction très

dense d'immeubles hauts et l'édification d'un parking-silo ne correspond pas selon eux au cadre de vie « village » recherché.

En conséquence ce collectif formule de nouvelles propositions d'orientation d'aménagement plus adaptées au caractère maritime des lieux. Un plan couleur reprend les différents points proposés :

- Aménagement d'une grande esplanade conviviale avec agrément paysager, reprenant les espaces actuels de rencontres et la station des autocars,
- Deux espaces dédiés aux nouvelles constructions,
- Valorisation d'un axe « vert » structurant « Port - bassin Marillac – Porte Océane - Littoral.
- Liaison douce « Auberge de Jeunesse – Porte Océane.

En réponse le maître d'ouvrage rappelle que le projet doit prendre en compte les effets de transition avec l'ancien tissu du village des Minimes en imposant sur la frange ouest des volumétries construites à R+1.

L'OAP présente les grandes lignes des opérations qui devront être conduites dans les limites qu'elle définit. Lorsqu'une opération d'aménagement sera projetée sur ce secteur la CDA procèdera à une consultation des riverains visant à les associer à son élaboration comme tout autre projet mené sur le territoire. Le comité de quartier sera tout naturellement invité à participer aux travaux.

2.9 QUARTIER PRIEURE

Le comité de quartier du Prieuré demande le déplacement de la limite séparative de zonage UM1/UU3 de 50m vers UU3 au-delà des parcelles construites et habitées conformément au Plan de zonage modifié par les flèches rouges portées sur le plan joint à l'observation.

Pour les raisons invoquées il est demandé de retenir un minimum d'une place de parking par logement.

Enfin le comité demande qu'il soit fait une exception relative à la limitation de surface de l'Intermarché. En effet il serait souhaitable que ce commerce puisse obtenir une autorisation d'agrandissement pouvant atteindre 3000m² afin de développer des activités d'animations originales.

Le gérant de l'Intermarché LAFOND a déposé une demande allant dans ce sens. Il demande qu'une véritable réflexion urbanistique soit menée sur l'entrée de ville nord. Il est souhaité la mise en place d'une OAP afin de mettre en commun l'ensemble des problématiques des acteurs du quartier LAFOND PRIEURE.

Le maître d'ouvrage reconnaît que ce secteur revêt des enjeux majeurs et signale que des études sont en cours. L'observation déposée par le gérant de l'Intermarché Lafond semble avoir avancée dans une réflexion urbanistique de l'entrée de ville Nord. La CDA est ouverte à la mise en place d'une OAP sur ce secteur demandé par le comité de quartier et le gérant du supermarché. Enfin les autres demandes du comité de quartier devront être examinées dans le cadre des études d'aménagement.

2.10 QUARTIER LA GENETTE

Afin de freiner la densification de leur quartier l'association s'oppose au projet prévu au n° 20 rue Théophraste Renaudot. Pour cela elle demande le classement en Espace Boisé Classé (EBC), de la "frange verte", située dans le quartier de La Genette sur une largeur de 30m et portée sur les documents d'urbanisme. Ainsi toute nouvelle construction sur cette frange devra être interdite. Cette observation est soutenue par une pétition de 77 signatures.

Dans sa réponse le maître d'ouvrage précise que cette parcelle est classée en UM1 et n'autorisera qu'un projet dont la hauteur et la densité construite sera en cohérence avec les bâtiments voisins. Le règlement limite à RDC les constructions au-delà d'une bande de 20m mesurée à partir de l'alignement.

La commission prend acte de cette décision en cohérence avec le projet PLUi.

2.11 RUE DU BOIS L'ÉPINE

Les propriétaires situés de part et d'autre de la rue Bois l'Épine estiment que la densification de cette rue est inadaptée considérant les caractéristiques particulières de cette voie :

- Seule rue donnant accès au collège Missy (Aller-retour des véhicules de parents, nombreux enfants dans la rue en attendant l'ouverture du collège),
- Rue en impasse sans aire de retournement (marche arrière pour le camion des éboueurs et camions de livraison du collège),
- Stationnement autorisé des deux côtés de la rue.
- Une résidence est déjà en construction au commencement de la rue du Bois l'Épine avec une entrée sur cette voie.
- Avec la densification projetée du secteur, les véhicules plus nombreux dans cette rue ne pourront plus faire demi-tour. Ils ne pourront rejoindre l'avenue Guiton qu'en marche arrière.

La situation est déjà tendue dans ce quartier par le nombre d'aller-venue des véhicules de parents d'élèves et des collégiens qui attendent l'ouverture de leur établissement. Augmenter la fréquentation automobile dans cette voie tout en densifiant la population riveraine n'est pas acceptable selon les riverains. Aussi ils demandent le maintien du zonage R+1 aux abords de cette rue.

Le pétitionnaire a bien pris en compte le contexte particulier de ce secteur et considère qu'une évolution du zonage pourrait être envisagée.

La visite des lieux aux heures d'ouvertures du collège fait bien apparaître les difficultés dans le partage des activités de la rue entre piétons et véhicules en mouvement ou en stationnement. La densification de la circulation automobile de cette voie pourrait présenter un risque pour la sécurité des piétons en majorité des collégiens. En revanche le déplacement de l'entrée du collège n'est pas de la compétence de l'Agglomération.

La demande de conserver des R+1 dans ce secteur est partagée par la commission d'enquête. Considérant le potentiel de risque humain suite à la densification de ce secteur elle recommande vivement une modification du zonage proposé afin de tenir compte du contexte particulier de cette rue.

2.12 PLACE SAINT-MAURICE

La place Saint-Maurice est située à l'entrée du quartier de Mireuil et proche du centre-ville. Selon les indications portées au dossier cette place ainsi que des secteurs urbains avoisinants présentent des potentiels d'intensification et de recomposition urbaine sous-utilisées.

Pour autant certaines personnes considèrent que le projet d'aménagement de cet espace n'est pas souhaitable compte tenu de l'aspect actuel des lieux bien arboré et calme à proximité de Mireuil qui est déjà saturé de logements.

Interrogé sur le projet dans ce secteur la maîtrise d'ouvrage précise que dans son avis émis lors de la consultation préalable sur le projet de PLUi arrêté, la ville de La Rochelle a demandé la suppression de l'OAP et de faire évoluer le projet de règlement.

Ainsi conformément à la demande de la mairie de La Rochelle la commission recommande de supprimer l'OAP_LR_03 de la place St Maurice et d'inclure cet ensemble urbain dans le zonage UM5 retenu pour l'axe structurant Carnot/Grasset en remplacement du secteur UU5+.

2.13 PUILBOREAU

Il y a un changement manifeste de politique et de projets communaux entre le PLU actuel et le nouveau PLUi concernant PUILBOREAU, et en premier lieu, l'abandon de la "coulée verte" entre le village et la zone commerciale de Beaulieu. Dans le PLU de 2010, le PADD mettait en avant comme élément central le corridor de biodiversité, cité comme "liaison verte structurante et fonctionnelle avec la notion de "parc habité", lieu de respiration entre Puilboreau centre et Beaulieu". Dans le PLUi les zones N ont pratiquement disparu au profit d'une grande zone UXc prévue (O.A.P. Pb-03) et des zone 2AU jusqu'en bordure du centre commercial.

La grande majorité des observations sur Puilboreau et surtout les 40 membres de l'association des jardins familiaux, conteste fortement le zonage en UXc et l'O.A.P. pb-03 correspondante. Gilles Depresle est intervenu à plusieurs reprises dans le registre pour dénoncer lui aussi l'abandon de la coulée verte, et, en citoyen éclairé, apporte d'autres propositions de zonage et d'autres suggestions (il trouve contradictoire qu'un contournement Est de la commune n'apparaissent pas en emplacements réservés sur les plans).

Le mémoire en réponse signale que les jardins sont préservés et l'OAP concernant ce secteur prévoit une bande tampon qui préservera des marges de recul confortables. D'après les données du SRCE, la zone d'étude est localisée sur une zone agricole à proximité directe de zones urbaines denses et d'une infrastructure linéaire de type autoroutier ; Elle n'est concernée par aucun réservoir ou corridor écologique. En dehors du bassin de Fief Baillac, les données disponibles ne révèlent pas d'enjeu spécifique en matière d'habitat naturel.

La commission constate et regrette que la coulée verte de l'ancien PLUi ne soit plus représentée sur les plans que par deux grandes zones 2AU qui encadrent le camping Uc, et si ces zones sont soumises à plan masse, la volonté exprimée de créer une zone de parc habité entre le village de Puilboreau et la zone commerciale de Beaulieu n'est plus nettement explicitée. La réponse donnée aux jardins familiaux de l'existence d'une zone tampon confortable dans la continuité de cette coulée verte (qui n'existe plus) est formellement acceptable, mais n'est pas de nature à les rassurer.

2.14 AYTRE

Le projet de PLUi prévoit la construction d'environ 2 000 logements au cours des dix prochaines années dans le quartier Salengro-Lisiack-Grasset à Aytré. Après La Rochelle, Aytré sera la ville la plus impactée par la création d'immeubles de grandes hauteurs en zone UU+ (16m).

Le public qui s'est exprimé et notamment celui des quatre associations de quartiers, considère que ces hauteurs sont inacceptables lorsqu'elles côtoient des zones pavillonnaires et leurs effets sont dommageables dans la mesure où elles dégradent le cadre de vie, projettent des ombres importunes et s'insinuent dans l'intimité des habitants qu'elles surplombent. Ce public ne veut pas voir se renouveler les erreurs rencontrées dans les entrées de grandes villes et cite les mauvais choix urbanistiques faits par le passé Boulevard Sautel, Normandin, Tasdon. Il demande donc un respect du caractère urbain et notamment la modération et la progressivité des hauteurs des futures constructions en adéquation avec le contexte environnant. La forte augmentation de la population sur Aytré, 50% selon les associations aura nécessairement un impact en termes d'infrastructures, de sécurité et de qualité de vie.

En réponse aux observations des comités de quartier d'Aytré le maître d'ouvrage s'appuie sur le projet politique présenté au PADD et notamment sur l'accueil de plus de jeunes et d'actifs et sur le développement du territoire, majoritairement dans l'enveloppe urbaine existante. Le choix de zonage présenté sur la commune répond à ces objectifs de production de logements en intensification de l'unité urbaine centrale.

En ce qui concerne les préoccupations relatives à la forte augmentation de la population en termes de circulation, le maître d'ouvrage rappelle les objectifs en matière de mobilité qui visent à un apaisement du trafic automobile notamment par la création du boulevard des Cottes de Mailles.

La commission d'enquête qui comprend les choix défendus par la CDA pour atteindre ses objectifs en termes de création de logements, considère que l'évolution de l'urbanisation dans la ville d'Aytré devra être étudiée en liaison avec la population lors de l'instruction du projet d'aménagement sur les axes principaux de Salengro, Lisiack, Grasset qui se justifie à cet endroit par leur proximité avec les réseaux de transport en commun. A cet égard, le respect du « bien vivre ensemble » est rappelé par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse aux observations du public.

La réalisation du boulevard des Cottes de Mailles dont l'objectif sera de détourner une part importante de la circulation automobile devrait grandement faciliter la mobilité en général et réduire considérablement le trafic dans la ville d'Aytré. Ainsi piétons et cyclistes pourront évoluer plus paisiblement et en sécurité. Pour autant l'accroissement programmé de la population inquiète les Aytrésiens en termes d'équipement et de sécurité. Aussi, une réponse est attendue pour ce qui concerne l'accompagnement de la ville dans ces domaines.

2.15 LE ZONAGE COMMUNAL

Le thème du zonage est celui qui a recueilli le plus grand nombre d'observations évoquant dans de très nombreux cas des problèmes à caractère personnel. Le zonage est la traduction graphique du règlement.

Compte tenu des objectifs retenus par la maîtrise d'ouvrage, le règlement du PLUi a été rédigé de façon à faciliter sa lecture, sa compréhension et faciliter l'application des règles. Toutefois les documents graphiques, bien que réalisés aux échelles du 1/5000^{ème} et au 1/2000^{ème} ont été très difficiles à consulter en raison de l'absence de l'indication du nom des rues, du nom des lieux-dits, du numéro des route et des numéros de parcelles.

Les observations exprimées dans le cadre du zonage ont pu être regroupées sous différentes approches, à savoir :

2.15.1 Parcelles construites ou constructibles reclassées en zones A au PLUi :

De nombreuses parcelles situées en zone constructible au PLU sont déclassées au PLUi en zone Agricole (Zone A). Certaines sont construites parfois depuis plus de trente ans en toute légalité par des particuliers qui ne comprennent pas cette décision.

Certains propriétaires ont des difficultés pour comprendre le caractère agricole de la plupart de ces parcelles isolées en secteur urbanisé qui ne sont généralement ni exploitées ni exploitables compte tenu de leur faible superficie. Ils signalent en outre qu'ils ont payé des impôts et des frais de successions sur le statut de constructibilité de leurs parcelles.

La commission d'enquête a pris connaissance des réponses du maître d'ouvrage qui, dans un préambule méthodologique rappelle la justification des choix et les raisons qui ont entraînés ces déclassements et exprime ensuite sa prise en compte des cas particulier. La commission n'a rien à rajouter, sinon qu'elle constate que cette requalification en zone A des parcelles anciennement classées en zone « U » incluses dans le tissu urbain, augmente artificiellement les surfaces cultivables.

2.15.2 Demandes relatives à la constructibilité de parcelles situées en zone «A » au PLUi :

De nombreux propriétaires disposant de parcelles agricoles en continuité du bâti actuel demande d'intégrer leurs immeubles en secteur urbain « UV ». Les raisons invoquées sont diverses.

La réponse du pétitionnaire aux nombreux propriétaires à l'origine des demandes d'intégration de leurs parcelles en zone constructible reporte au préambule méthodologique évoqué dans le paragraphe précédent et la commission d'enquête n'a pas d'avis à formuler sur les réponses faites aux cas particuliers vu que certains seront soumis à l'arbitrage du Conseil Communautaire.

2.15.3 Demandes concernant les zones N :

Plusieurs propriétaires contestent le classement de leurs parcelles en zone N.

Le maître d'ouvrage fournit des réponses à ce type de demandes en rappelant que le zonage a été effectué sur la base d'un inventaire paysager et naturel s'appuyant sur les périmètres rapprochés de captage, les corridors de biodiversité et le maillage paysager des marais et il évoque en outre la présence de certaines parcelles dans des secteurs couverts par la loi littorale et qu'en conséquence, il n'y a pas lieu de revoir le zonage N.

La CDA de La Rochelle signale en outre que dans le cadre des observations recueillies à Angoulins, une étude spécifique est engagée sur l'optimisation du foncier dans les parcs d'activité de l'Agglomération et qu'une suite favorable ne peut être donnée à la demande du groupe Carrefour. L'ensemble de ces réponses n'appelle de la part de la commission d'enquête aucune observation.

2.15.4 Demandes concernant les zones EBC-EVP-Espaces verts :

Il semble que les périodes de canicules rencontrées au cours de cet été 2019 ont été des catalyseurs de l'expression des nombreuses observations exprimées au sujet des zones EBC, EVP et les espaces verts sur le secteur de La Rochelle et des communes périphériques, observations sur la nécessité de développer ces espaces naturels et d'assurer leur protection.

La commission d'enquête prend acte des réponses faites par le maître d'ouvrage, qui souligne l'aspect positif du PLUi, à savoir par exemple que ce document protège :

- **264 kilomètres de haies, soit 25 kilomètres de plus que les PLU en vigueur,**
- **880 hectares de boisement, soit 25 hectares de plus que les EBC des PLU en vigueur.**
- **La commission s'étonne de la demande formulée par la commune de Dompierre de supprimer une partie d'un EBC à l'intérieur du hameau de Belle Croix et n'appuie pas cette demande.**

2.15.5 Observations relatives au zonage UX

Cinq observations ont été exprimées à ce sujet dont la plupart sont des demandes d'adaptation du zonage aux conditions d'exploitation d'entreprises.

La commission d'enquête estime satisfaisants les éléments de réponse faits par le maître d'ouvrage.

2.15.6 Observations relatives aux zones submersibles :

Deux observations ont été exprimées au sujet des zones submersibles, l'une visant à interdire des constructions sur des terrains desservis par des chemins submersibles, l'autre d'interdire toutes constructions (parking, locaux d'activités...)

En indiquant que les autorisations dans les zones inondables sont exclusivement de la compétence des PPRL, le pétitionnaire a apporté une réponse satisfaisante aux demandes faites dans les observations.

En conclusion la commission d'enquête estime qu'en dehors des études et procédures actuellement en cours, le zonage et le règlement du PLUi intègrent la possibilité de s'adapter à la diversité des territoires couverts par le document d'urbanisme. Ils combinent, en effet, en fonction des objectifs recherchés, différentes modalités d'expression de la règle pour éviter le plus possible des traductions « standardisées » et trop normées ou automatisées du PADD tout en favorisant la créativité architecturale, la diversité des formes urbaines et le respect des identités culturelles locales.

2.16 LES OAP

Créées par la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) et complétées par la loi Grenelle 2, les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) visent à définir des intentions

d'aménagement sur un secteur donné, quelle qu'en soit l'échelle (îlot, quartier, commune, groupe de communes, territoire intercommunal...).

Le rôle des OAP a été conforté par la loi pour l'Accès au logement et un urbanisme rénové (Alur) et le décret de modernisation du règlement du 28 décembre 2015 comme principal outil de projet d'aménagement au sein du PLU.

Les Orientations d'Aménagement et de programmation (OAP) exposent la manière dont la communauté urbaine souhaite valoriser, réhabiliter ou aménager certains quartiers ou secteurs à enjeux, en lien avec les communes dans le respect du PADD. L'OAP comprend des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

Dans ce contexte réglementaire de l'article L 123-1-4 du Code de l'Urbanisme, les OAP constituent un outil incontournable pour développer un urbanisme de projet, ouvert au dialogue avec les porteurs de projet, dans le cadre bien délimité du projet de territoire de la communauté. Les OAP restent une pièce évolutive une fois le PLUi entré en vigueur, car il est possible de les modifier ou remanier au moyen, dans la plupart des cas, d'une procédure de modification voire d'une modification simplifiée.

Les O.A.P. ont des effets concrets sur les autorisations d'urbanisme Depuis la loi Urbanisme et habitat, les éléments inscrits dans les OAP sont opposables aux autorisations d'urbanisme, c'est-à-dire que les autorisations d'urbanisme doivent présenter un projet respectant les orientations des OAP. L'article L152-1 du Code de l'urbanisme explicite les relations juridiques entre les dossiers de demande d'autorisation d'urbanisme et les orientations d'aménagement et de programmation : « l'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan (...) sont, en outre, compatibles, lorsqu'ils existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation ».

*Ne sont traitées dans ce paragraphe que les O.A.P. spécialisées ayant eu des observations : les OAP du cœur de ville de La Rochelle et de la zone UXc de Puilboreau sont traitées par ailleurs.

2.16.1 Les observations concernant les OAP

- Les propriétaires de terrains situés dans le périmètre de l'O.A.P

Certains émettent le souhait que leur propre parcelle soit retirée du périmètre de l'OAP, d'autres propriétaires ne sont pas d'accord entre eux sur les dessertes imposées à l'intérieur de l'O.A.P et enfin des propriétaires concernés veulent vendre leurs parcelles mais jugent trop contraignantes les conditions imposées (stationnement, pourcentage de logements sociaux, espaces verts).

- les propriétaires de terrains situés en vis-à-vis des O.A.P

De nombreuses observations sont émises par des riverains habitant sur les voies dans la continuité des voies de desserte des O.A.P : ils en redoutent le trafic accru et stigmatisent le manque de places de stationnement prévisible, d'après eux. D'autres observations redoutent la densification et contestent la hauteur des immeubles. Certains déplorent que leur voie en impasse devienne une voie circulée reliée avec une voie de desserte de l'O.A.P.

- Les orientations prises par la commune contestées

Plusieurs observations contestent les projets d'O.A.P. dans leur ensemble ou proposent un schéma d'organisation différent.

- une proposition est suggérée pour compléter l'OAP thématique "construire aujourd'hui"

Il est proposé des isolations avec bardage, seulement un seul choix est proposé, or dans certains cas, un bardage vertical peut être adapté et d'autres fois un horizontal, notamment pour de l'architecture moderne : il est demandé de compléter cette OAP pour offrir cette possibilité

La CDA donne une réponse à chacune des observations émises en rappelant que l'OAP ne constitue pas une servitude qui vient grever un foncier. Les propriétaires restent libres de leur choix sur leur propriété, ils sont juste guidés dans leur plan masse. La programmation envisagée répond aux impératifs de bonne gestion des équipements, des réseaux et des eaux et aux objectifs du PLH.

Les OAP ont été mises en œuvre afin d'organiser dans le temps une urbanisation harmonieuse et coordonnée, notamment pour gérer la densification et la limiter. Elles ont été établies en collaboration avec les communes qui ont veillé à leur dessin et principes d'aménagement pour y apporter une meilleure qualité de vie et prendre en compte tous les éléments du contexte.

Les demandes qui semblent nécessaires et qui répondront à l'intérêt général seront examinées et pourront donner lieu à des évolutions. Notamment si les demandes émanent des communes elles-mêmes.

Les demandes qui seraient juste guidées par l'intérêt particulier et qui n'apportent pas un plus à l'OAP telle que produite lors de l'arrêt et qui ne sont pas approuvées par les communes ne sauraient être suivies positivement.

En ce qui concerne l'OAP thématique cette proposition semble pertinente et pourrait entraîner son évolution afin de prendre en considération l'architecture moderne et contemporaine

La CDA souligne bien le caractère évolutif des OAP, une fois le PLUi entré en vigueur, car il est possible de les modifier dans le cadre d'une procédure simplifiée, en fonction de l'apparition de nouvelles données ou du résultat de la concertation avec les élus et des habitants directement concernés, en gardant cependant comme ligne directrice l'intérêt général et non les intérêts particuliers. Les OAP restent un outil incontournable pour un urbanisme de projet. La CDA a apporté une réponse satisfaisante aux remarques particulières et la concertation reste ouverte : plusieurs évolutions seront soumises au Conseil communautaire

2.17 LES CAMPINGS

La Rochelle possède 2 campings (15% des lits) et Lagord, 2 (10% des lits). Aytré ne possède qu'une seule structure mais occupe la 3ème place en capacité avec 12% de l'offre.

Les communes d'Esnandes, L'Houmeau, Puilboreau, Dompierre-sur-Mer, La Jarne, Angoulins, Salles-sur-Mer, Saint Vivien, Thairé, Yves et La Jarrie possèdent toutes 1 camping.

Suite à la tempête Xynthia, cette offre de camping qui se développait à proximité du littoral, s'est vue nettement réduite compte tenu de la fermeture de terrains de camping à Aytré et Châtelailon-plage.

De façon globale, l'offre de camping a chuté de 19 unités à 13 en 2013. 450 emplacements ont disparu. Trois campings ont été déconstruits au niveau de la dune de la plage d'Aytré.

Les contraintes liées aux risques de submersion marine et l'application de la loi littoral, qui bloque l'extension des campings non considérés comme des espaces urbanisés, font que **l'offre doit dorénavant se développer sur les espaces retro littoraux.**

Des secteurs bien desservis de l'ordre de 10 ha à proximité d'espaces arborés ou de services marchands seront recherchés.

Un réel déficit qualitatif sur les 2 terrains de camping Rochelais 2* implantés pour l'un à proximité de la plage de Chef de Baie, l'autre dans l'environnement du Port de Plaisance des Minimes.

Une offre qui n'est pas toujours adaptée aux attentes des clientèles en séjour (pas assez de locatif ou locatifs anciens, pas assez de services, de « plus produits », d'animations, manque d'intimité, locatifs les uns sur les autres, une partie animation qui n'est pas assez éloignée des formules d'hébergements,...).

Parallèlement de nouvelles tendances et formules d'hébergement de plein-air apparaissent non véritablement représentées dans la CdA de La Rochelle :

- Succès des hébergements thématiques, atypiques répondant aux attentes des clientèles en quête d'insolite, d'aventure, de sens, de dépaysement ou de valorisation.
- Une grande sensibilité à l'environnement avec de nouveaux concepts d'hébergements écologiques et intégrés (15 à 20% des touristes européens prennent en compte l'environnement dans leur choix de destination)."

Le bilan des observations concernant les campings

- Le camping municipal du soleil à la Rochelle, amputé dans le cadre de l'O.A.P-LR-05, fait l'objet de nombreuses observations dont certaines contestent la hauteur autorisée des bâtiments futurs. La CCI argumente que la surface résiduelle du camping sera trop petite pour être rentable. Certains regrettent la perte d'une fonction collective et sociale
- Sur Puilboreau, le propriétaire du camping existant a bien conscience que son camping ne peut évoluer en l'état et demande un reclassement de ses parcelles lui permettant de réaliser d'autres activités (cinéma, restaurants, commerces...)
- A l'Houmeau et à Angoulins, la même propriétaire gère apparemment les deux campings et demande des modifications de zonage, assistée par le cabinet d'avocats ARC
- A Dompierre, le propriétaire du camping argumente pour une extension différente de son camping que celle proposée au PLUi (et demande donc une modification de zonage)

Les propriétaires des autres campings sur le territoire de la CDA ne se sont pas manifestés.

La réponse du maître d'ouvrage indique que "le PLUi a mis en œuvre un zonage adapté pour les différents types de camping existants sur le territoire : à Dompierre, l'aire naturelle de camping ne peut être comparée au camping de Châtelailon, par exemple. D'où des règlements et des zonages différents en Uc et Nc.

A l'Houmeau et Angoulins les extensions de camping sont impossibles en raison d'une incompatibilité avec la loi littoral. L'urbanisation devant se faire en continuité avec l'urbanisation existante, un camping n'étant pas considéré comme une urbanisation, aucune extension n'est possible. Il est proposé de se reporter à cet effet au tome 1.4 "justification des choix" dans le rapport de présentation du projet de PLUi.

A Puilboreau le secteur du camping fait l'objet d'un périmètre d'attente, le camping ne pourra s'étendre dans l'attente de l'aboutissement des études.

A Dompierre, le projet de nouveau camping inscrit au zonage du projet de PLUi arrêté n'est ni souhaité par la municipalité, ni par les habitants.

Enfin, en ce qui concerne la demande R5 à Dompierre, le camping a été agrandi à l'Ouest du site sur la parcelle ZR091. La suppression du zonage sur les parcelles BW0143 et 160 est certainement liée à

un manque d'informations quant aux intentions de l'extension du camping. Actuellement le camping est classé en zone Nt du PLU de Dompierre.

Cette demande étant compatible avec les objectifs en termes touristiques exprimés par le PADD, elle pourrait trouver une issue favorable. Elle vient cependant en contradiction avec les objectifs de réduction de consommation d'espaces agricoles.

Cette évolution pourrait être soumise au Conseil Communautaire”

La CDA apporte une réponse argumentée à toutes les observations concernant les campings, elle a pris en compte les observations concernant le camping du soleil en supprimant l'OAP dans ce secteur et elle envisage de soumettre au Conseil communautaire l'extension telle que demandée par le camping de Dompierre.

La commission partage les propositions de la CDA et demande la validation du retrait de l'OAP_LR_05 du camping du Soleil pour son rôle social et touristique à proximité du centre-ville de La Rochelle.

2.18 LES GENS DU VOYAGE

En matière d'habitat spécifique la CDA doit relever plusieurs défis, et notamment celui d'accueillir les gens du voyage en leur proposant des équipements adaptés, bien placés ; au plus près des centralités, pour les aires familiales et les aires permanentes. La volonté du PADD est de répondre à l'esprit de la loi « Loi Besson » de 2000 : c'est à dire intégrer au mieux les gens du voyage au sein des communes en leur offrant des conditions d'accueil et d'insertion à la vie locale satisfaisantes.

Pour accueillir les gens du voyage lors de la période estivale, le PADD ambitionne de créer une aire de grand passage à court terme puis une deuxième à terme, susceptible d'accueillir environ 200 caravanes. Leur implantation doit répondre à plusieurs critères : enjeux environnementaux, axes structurants à proximité, grands projets de liaisons futurs, des distances supérieures à 300 m autour des principales zones d'habitation.

Pour faciliter la sédentarisation, la volonté est aussi de réaliser plusieurs aires d'accueil de petit passage (2 à 3 aires sur la CDA de la Rochelle). Ce sont tous ces objectifs qualitatifs et quantitatifs que le PADD se fixe dans l'orientation n°9.

Le projet concernant la réalisation de deux aires de grand passage pour les gens du voyage sur le territoire de l'agglomération en application des dispositions de la loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000 fait l'objet de nombreuses contestations voire même d'opposition, les habitants des communes concernées (la commune de LA JARNE en particulier où le conseil municipal a affirmé son opposition et les communes voisines s'inquiétant des déséquilibres démographiques entre les populations autochtones et celles des gens en transit et aussi des nuisances et des perturbations que cette population nomade pourrait générer, par ailleurs, la commune de PERIGNY précise que l'installation de l'aire d'accueil est envisagée à proximité immédiat de lieux insalubres (déchetterie, usine de fabrication de matériaux de revêtements routiers) ce qui rendrait cette aire non conforme aux conditions d'accueil exigées par la loi.

Dans son mémoire en réponse le maître d'ouvrage indique que contraint par des obligations légales, il a été amené après prise en compte de multiples critères, à retenir les sites de PERIGNY et de LA JARNE, s'agissant des sites les plus appropriés sur l'ensemble du territoire. (Choix justifiés dans le rapport de présentation)

La commission d'enquête prend acte de ces choix, mais estime que la Communauté d'Agglomération de LA ROCHELLE doit accompagner les collectivités impactées par l'implantation de ces aires de grand passage, d'actions facilitant leur intégration dans leur sein telles que le développement des services, l'amélioration des circulations pour atténuer les effets de déstabilisation de la démographie dans le secteur de LA JARNE, et la réalisation d'ouvrage de protection des nuisances pour rendre le site de Périgny conforme aux conditions d'accueil des gens du voyage prévues par les dispositions réglementaires, si ce site ne peut être déplacé.

2.19 LES PARCS EOLIENS

Au regard des potentiels du territoire, l'Agglomération pourra développer le solaire et l'éolien, principaux gisements d'énergie renouvelable, et dans une moindre mesure la méthanisation des déchets agricoles, le bois et la géothermie. Le potentiel éolien est estimé à 460 MW réparti sur 20 communes, avec une exploitation réaliste de ce gisement c'est 25 % du potentiel total qui pourrait être utilisé, soit 35 à 40 éoliennes (une production annuelle de 360 GWh).

Certaines personnes ont déploré l'absence dans le PLUi d'une présentation des projets éoliens (emplacements, nombre de machines...), d'autres ont affirmé leur opposition à leur implantation.

Le PLUI a développé des ambitions importantes en matière de production d'énergie renouvelable. L'éolien fait partie des solutions encouragées par la CDA de la rochelle pour parvenir à cette ambition qui permettra au territoire d'attendre les objectifs déclinés par la cop 21. Les projets éoliens étant développés par des opérateurs privés, il n'y a pas lieu de les présenter dans le PLUI.

Effectivement, chaque projet d'initiative privée fera l'objet d'une instruction au coup par coup dans le respect des dispositions réglementaires en vigueur (protection des zones écologiques, des paysages, respect des distances vis à vis des habitations existantes ...) Après une étude d'implantation et de faisabilité chacun des futurs projets éoliens fera l'objet d'une enquête publique.

2.20 LES LIGNES A HAUTE TENSION

Deux personnes contestent le projet concernant la restriction de construction proche de la ligne haute tension qui touche certaines maisons de leur commune. La législation en vigueur (actualisée du 21/06/2019 de l'Anses) ne concerne que les établissements publics tels que les écoles et hôpitaux. Le projet nommé ci-dessus aurait une conséquence immédiate sur la valorisation des biens mais également en ce qui concerne l'amélioration de l'habitat.

Elles demandent de revenir aux indications du PLU pour les constructions anciennes situées à proximité de la ligne HT.

Le maître d'ouvrage renvoie à la réponse faite à la société RTE qui s'exprime sur le même sujet. Ainsi au regard des incidences potentielles sur la santé humaine, la MRAe recommande, par précaution, d'exclure les surfaces à l'aplomb de la ligne à haute tension des surfaces urbanisables, par exemple via un reclassement en zone naturelle. En cohérence avec cette recommandation de l'autorité environnementale le pétitionnaire envisage la suppression de l'ensemble de la zone à

urbaniser située à l'aplomb d'une ligne à haute tension. Cela concerne la ZAC du Fief des Dompierres sud sur la commune de Saint Xandre.

La commission d'enquête prend acte des recommandations de l'autorité environnementale et des mesures prises à titre de précaution par la maîtrise d'ouvrage.

2.21 CONCLUSION

Plus prégnante que jamais, accentuée par une longue période de canicule estivale, l'urgence climatique s'impose à tous et elle s'est révélée cet été chez de nombreux Rochelais.

Il ressort qu'une forte pression des habitants a été observée lors de l'enquête publique en faveur de la sauvegarde des espaces verts en milieu urbain. Ce sont ces espaces verts qui sont le poumon de l'agglomération. Pièges à carbones, ils sont indispensables à un équilibre qu'il faut inlassablement réaliser. Par ailleurs, éléments émergents du schéma régional de cohérence écologique, ils s'imposent dans les documents d'urbanisme.

Dans certains quartiers, la concertation avait abouti à des avancées substantielles retranscrites dans le dossier d'enquête. Un certain public qui les a ignorées a réitéré les mêmes remarques et une confusion s'est installée générant une somme d'observations infondées puisque les demandes initialement déposées avaient été agréées, notamment pour le parc Alsace-Gare dont la ligne de bus initialement prévue a été abandonnée et ne figure donc pas au dossier d'enquête.

Il convient toutefois d'observer que pour une autre part, des réalités incontournables sont susceptibles de modifier peu ou prou l'environnement et le quotidien d'un certain nombre de citoyens et il leur faudra de raison s'adapter. A cet égard, et le maître d'ouvrage le souligne, la transparence s'impose dans tout projet de construction. Il conviendra d'associer les riverains et professionnels concernés lors des opérations d'aménagements projetées dans chaque quartier ou secteurs à urbaniser.

Compte tenu des prévisions de croissance, des modifications climatiques, il importe de préparer dès aujourd'hui la ville de demain.

Cette mutation n'est possible qu'avec la compréhension de tous. Elle ne se fera pas sans quelques douleurs. Le réalisme et la rationalité devront l'emporter sur bien d'autres considérations.

Il faut bien comprendre que pour répondre à un probable accroissement incessant de sa population, l'agglomération Rochelaise doit anticiper et y pourvoir tout en luttant contre l'étalement urbain consommateur d'espaces agricoles, en tenant compte des risques littoraux identifiés contre lesquels des dispositions et des dispositifs existent ou préexistent. Par ailleurs, par une politique adaptée, elle doit anticiper une congestion de la circulation urbaine et organiser le stationnement notamment dans certains quartiers les plus sensibles, le tout en luttant contre les phénomènes les plus polluants.

Lutter contre la pollution c'est s'attaquer prioritairement à ses causes, aussi, la cité Rochelaise ambitionne de réorganiser les déplacements routiers pour atteindre en 2040 un objectif zéro carbone. Seule une volonté politique affirmée et comprise pourra inverser la tendance vers une diminution du parc automobile. Il est à craindre que l'intensification du parc immobilier soit plus rapide que l'évolution du comportement des citoyens vers des modes de déplacements plus doux et donc vers une diminution drastique des gaz à effets de serre. Chacun doit se mobiliser autour de cet objectif ambitieux de l'agglomération.

Au regard de ces éléments, la commission d'enquête estime que les grandes orientations du PLUi tels que proposées sont des orientations de bon sens. Elles sont globalement peu discutées par la population qui s'est exprimée, à l'exception de quelques sujets de quartiers auxquels la maîtrise

d'ouvrage a apporté ou proposé des solutions acceptables sans pour autant remettre en cause les grands principes qui ont guidé la construction du PLUi.

La commission d'enquête reconnaît l'importance des modifications envisagées par le pétitionnaire, pour tenir compte des remarques, des demandes formulées tant par les institutionnels et les communes que par le public au cours de l'enquête publique. Dans le cas inverse lorsqu'il ne peut être donnée une suite favorable à certaines demandes elles sont généralement justifiées pour des raisons techniques ou d'objectifs politiques. Elle note toutefois qu'un grand nombre de celles-ci devra être validé par le conseil communautaire et de ce fait ne sont pas actées à la clôture de l'enquête.

On peut regretter que les nombreuses études ou enquêtes en cours portant sur différents sujets ne soient pas suffisamment avancées pour qu'à la fin de la présente procédure soit présenté un document d'urbanisme finalisé. Des modifications et compléments seront nécessaires à court ou moyen terme pour y parvenir.



3. –AVIS MOTIVE

3.1. - MOTIVATIONS DE L'AVIS

La commission d'enquête énonce ci-dessous les raisons et motifs sur lesquels elle a fondé son avis.

Du point de vue de la procédure :

- La procédure d'enquête publique portant sur le projet de PLUi s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté d'organisation de l'enquête de l'Agglomération de La Rochelle. Un dossier contenant les pièces requises a bien été tenu à la disposition du public durant cinq semaines. Le public a pu s'exprimer en toute liberté sur les registres papier ou électronique, par courrier ou par courriel ou bien à l'occasion des permanences tenues par la commission d'enquête. Le maître d'ouvrage a apporté une réponse à toutes les questions regroupées dans le procès-verbal de synthèses des observations du public. Enfin aucun incident majeur ou manquement de nature à entacher l'enquête publique n'a été relevé durant cette procédure.

D'un point de vue du dossier :

- Le projet de PLUi réduit de deux tiers la consommation d'espace en extension sur les zones agricoles et naturelle par rapport aux surfaces ouvertes des PLU actuels. Pour cela il vise à produire la majorité des logements dans les enveloppes déjà bâties.
- En termes de mobilité le PLUi prévoit l'apaisement global de la circulation sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Ce projet s'inscrit sur le long terme et doit conduire à réduire la place de la voiture dans les déplacements, favoriser les moyens de locomotion doux (vélo et marche à pied) et encourager les transports publics. L'unité centrale offrira 8 places de vélo pour 10 habitants, soit le double prévu par la règlementation (4 pour 10).
- Avec le projet de Pôle Multimodal d'Echanges (PEM) la gare deviendra l'élément structurant de ce quartier en profonde mutation.
- L'agglomération marque sa volonté de faire face au défi climatique et énergétique en souhaitant devenir le premier territoire français avec un bilan « zéro carbone » en 2040. Le programme est ambitieux mais les moyens apparaissent adaptés pour relever ce défi.
- La CDA affiche des objectifs d'articulation urbaine destinées à rapprocher les actifs des lieux d'emploi et de densifier les zones urbanisées en lien avec le réseau de transport.
- Le développement économique demeure une priorité, l'offre de zones d'activités réparties sur l'ensemble de l'agglomération permettront de répondre aux objectifs assignés.

D'un point de vue des observations émises par le public :

- A la suite des nombreuses observations déposées le maître d'ouvrage propose des modifications de certaines dispositions du PLUi, chaque fois qu'un compromis équitable pourra être trouvé, le tout, sans remettre en cause les principes généraux portés par le projet.
- En revanche les documents graphiques ont été très difficiles à consulter en raison de l'absence de l'indication du nom des principales rues, du nom des lieux-dits, du numéro des routes... et ont mis en difficulté les commissaires enquêteurs à l'occasion des permanences.

La commission d'enquête note que certains éléments apportés par la maîtrise d'ouvrage dans son mémoire en réponse aux observations du public ne sont pas actés à la clôture de l'enquête et elle s'interroge sur leur prise en compte par le Conseil communautaire à l'issue de l'enquête publique. Cette situation met la commission d'enquête dans l'embarras. Pour rendre un avis clair et sincère, elle se voit obligée d'émettre de fortes recommandations sur les points qu'elle considère comme importants généralement proposés par la maîtrise d'ouvrage dans son mémoire en réponse.

Ces recommandations émises dans le corps de la conclusion sont rappelées ci-dessous pour mémoire :

Recommandation n°1 : demande que soit réexaminé le projet autour de la maison située au n° 9 boulevard Joffre au regard de la qualité architecturale de cet immeuble.

Recommandation n°2 : La commission d'enquête demande la validation de la proposition de modification du zonage limitant à R+1 les nouvelles constructions dans le quartier des Hauts de Bel Air.

Recommandation n° 3 : Rue du Bois l'Epine - La demande de conserver des R+1 dans ce secteur est partagée par la commission d'enquête. Considérant le potentiel de risque humain suite à la densification de ce secteur elle recommande fortement une modification du zonage proposé afin de tenir compte du contexte particulier de cette rue.

Recommandation n° 4 : La commission partage les propositions de la CDA et demande la validation du retrait de l'OAP_LR_05 du camping du Soleil pour son rôle social et touristique à proximité du centre-ville de La Rochelle.

Recommandation n°5 : Conformément à la demande de la mairie de La Rochelle la commission recommande de supprimer l'OAP_LR_03 de la place St Maurice et d'inclure cet ensemble urbain dans le zonage UM5 retenu pour l'axe structurant Carnot/Grasset en remplacement du secteur UU5+.

Recommandation n°6 : Ne pas procéder au déclassement d'une partie de l'EBC de Belle Croix à Dompierre, déclassement proposé par la commune mais ayant provoqué une très forte opposition des riverains




3.2. - AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

En conséquence et compte tenu des motivations qui précèdent la commission d'enquête émet un Avis Favorable, au projet de Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de l'Agglomération de La Rochelle.

Fait à Niort le 8 septembre 2019

Bernard ALEXANDRE
Président de la commission d'enquête



Alain PHILIPPE
Membre de la commission



Elisabeth BALMAS
Membre de la commission

