

Participation du public par voie électronique

Permis d'Aménager îlot Joffre à la Rochelle

Synthèse des observations et propositions du public

Rappel de la procédure :

Le présent document est établi conformément aux dispositions de l'article L 123-19-1 du code de l'environnement, suite à une procédure de participation du public menée en application de l'article L 123-19 du code de l'environnement

La communauté d'agglomération de la rochelle a déposé une demande de permis d'aménager pour la division en deux lots d'un ensemble de plusieurs terrains, situés à l'angle de la rue de Périgny et du boulevard Joffre à la rochelle.

Le dossier et l'étude d'impact réalisée sur le secteur de Joffre-Rompsay, ont fait l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique via leur mise à disposition sur le site internet de la communauté d'agglomération de la Rochelle et de la ville de la Rochelle, du 8 août 2019 au 6 septembre 2019 inclus.

Un dossier papier a été mis à disposition du public durant toute cette période, au service urbanisme réglementaire situé 25 quai Maubec à la Rochelle les lundi, mercredi et vendredi après-midi de 14h à 16h30 et les mardi et jeudi matin de 9h à 12h00.

Le public a pu adresser ses observations sur le registre électronique, et sur le registre papier.

6 observations ont été formulées uniquement sur le registre dématérialisé.

Consultation du dossier :

375 personnes ont consulté le dossier mis en ligne, les documents ont fait l'objet de 575 téléchargements.

Le contexte urbain :

Le permis d'aménager objet de la présente mise à disposition porte sur une partie restreinte du projet urbain Joffre et Rompsay , il concerne uniquement la création de deux lots situés sur le secteur Joffre à la Rochelle. L'ensemble des enjeux urbains, environnementaux ont été gérés à l'échelle des deux secteurs Joffre et Rompsay, comme le plan guide annexé au PLU depuis 2014 et définissant les règles de constructibilité, l'étude d'impact jointe au PA intègre un périmètre élargi jusqu'à l'avenue de Rompsay.

Synthèse des observations émises sur le registre dématérialisé avec indication de celles prises en compte :

- **1- observations 1 et 5 : prise en compte de la nature dans le projet, préservation de la qualité de vie :** créer des espaces verts, choix des matériaux des espaces publics, gestion du stationnement.

Le projet de requalification urbaine du secteur Joffre-Rompsay s'articule autour de la volonté forte de confirmer le rôle de corridor de biodiversité du canal et de ses abords. Cela se traduit dans le projet par une requalification des berges du canal et la création d'un espace vert en lien direct avec le canal sur deux secteurs, l'un au droit du futur conservatoire et jusqu'à la rue Frank Lapeyre et l'autre entre la rue des Sauniers et la rue Debussy. Ces espaces seront aménagés avec des essences adaptées au site, en s'appuyant au maximum sur les espèces déjà en place et qui seront conservées dans la mesure où le projet le permet. La berge du canal fera l'objet d'un plan de plantation communal ultérieur de façon à renforcer le trame verte de ce corridor écologique.

Dans la conception du plan masse guide annexé au PLU et afin de lutter contre les îlots de chaleur et l'imperméabilisation des sols un coefficient de pleine terre est imposé sur chaque îlot afin d'avoir des espaces, en cœur de parcelle, perméables et paysagés et offrant une meilleure qualité de vie aux habitants. De plus le règlement du PLU interdit le stationnement en surface (en sous-sol ou à rez de chaussée) afin d'éviter le bitume ou l'imperméabilisation des terrains.

Des espaces verts à usage de jardins partagés, d'agrément, seront créés, des espaces de plantations seront aménagés dans les rues existantes et à créer, lorsque la largeur de rue et la position des réseaux le permettront, toujours dans un souhait de ramener la nature en ville et de lutter contre les îlots de chaleur.

Il sera proposé aux futurs propriétaires de s'approprier une bande plantée en pied d'immeuble afin d'agrémenter les rues.

La gestion des espaces verts se fera de façon raisonnée comme cela se pratique dans la ville depuis déjà quelques années, avec des tontes plus espacées voir du fauchage, des herbes folles que l'on laisse pousser. La communication existe déjà mais doit être maintenue et renforcée sur ces modes de gestion. En effet, il pourra être envisagé de ne pas du tout tondre la zone en bord de canal et maintenir une fauche tardive à raison de 2 fois par an.

Concernant la prise en compte des écosystème et biodiversité le projet a fait l'objet d'une étude d'impact qui a montré l'existence d'une plante protégée en bas des berges du canal, l'œnanthe de Foucaud, suite à cette découverte le périmètre du projet a été réduit afin d'éviter en totalité l'habitat de cette espèce et préserver les berges.

En matière de biodiversité des hôtels à insectes, des nichoirs et des gîtes à chauves-souris pourront être aménagés sur les espaces publics et privés, une communication pourra être faite dans ce sens.

Les promoteurs seront incités à utiliser des matériaux présentant le meilleur bilan carbone, à végétaliser les bâtiments et les pieds d'immeuble lorsque cela est possible. Il en sera de même

sur les matériaux utilisés pour les aménagements en fonction des usages et du rapport qualité/coût, par exemple les pistes cyclables au stade de l'avant-projet, sont proposées en béton mais les cheminements piétons en stabilisé. Le choix définitifs des matériaux se fera après consultation des entreprises, d'autres solutions moins impactantes en termes de bilan carbone, pourront éventuellement être envisagées en fonction de leur résistance dans le temps et leur coût.

La CdA élabore un référentiel sur les projets qu'elle pilote, qui déclinera les ambitions en termes de nature en ville, biodiversité, bilan carbone et d'autres sujets tel que la qualité du logement, la ville solidaire. Tous les projets portés par la CdA passeront au crible de ce document, y compris se projet dans un souci d'amélioration continue.

- **2- observations 2 et 3 : la densification** au détriment de la nature et qui apporte toujours plus de voitures, toujours plus de béton.

La ville de la Rochelle et l'agglomération manquent de logements notamment de grands logements accessibles à tous permettant une mixité des populations, afin d'accueillir une population estudiantine, de jeunes familles avec enfants ainsi que des personnes âgées.

Afin de pouvoir accueillir ces personnes il faut produire de nouveaux logements qui répondent aux attentes de chacun en termes de taille mais aussi de prix.

A ce titre la CdA s'est dotée d'un plan local de l'habitat qui définit les objectifs à atteindre par commune, en matière de logements abordables, sociaux et privés.

De plus les directives de l'Etat en matière d'urbanisation incitent à ne plus construire en extension urbaine, notamment sur les terres agricoles mais à construire la ville sur la ville, à combler les espaces libres.

Le PLUI qui a fait l'objet d'une enquête publique, intègre cette problématique en limitant l'extension urbaine et l'urbanisation en périphérie sur les zones agricoles et en réaffirmant les objectifs de construction au cœur de l'unité urbaine centrale au plus près des services, des transports en commun. On rappelle ici que, conformément aux orientations du PADD du PLUI, c'est sur l'unité urbaine que porteront une grande partie des efforts, tant en intensification qu'en extension, ceci afin qu'elle accueille au moins 50 % des gains de populations à venir.

L'objectif est de produire des logements mais aussi de réduire les déplacements notamment en voiture, qui ont un impact environnemental important et économique pour les familles.

Dans le projet Joffre-Rompsay, situé en continuité du centre-ville de La Rochelle, et à proximité du futur quartier gare et du pôle multimodal d'échanges, un travail fin a été fait afin d'identifier les zones pouvant recevoir une urbanisation plus dense et en définissant précisément les emprises constructibles. Les hauteurs sont adaptées à l'environnement urbain et paysager avec des principes de volumétries plus hautes sur la frange sud du projet, le long du canal, au plus loin des habitations existantes. L'ensemble est cadré au travers d'un règlement graphique de type plan masse. Ce travail a aussi permis de dégager des espaces libres en cœur d'îlot qui seront obligatoirement en pleine terre avec des espaces végétalisés, des espaces de respiration,

tout ce travail a été traduit dans la zone UCM et par le plan masse guide annexé au PLU opposable depuis février 2014 et repris dans le futur PLUI par la zone UU4 et dans le règlement qui s'imposera au PA.

L'ensemble de ces documents réglementaires, mais aussi pré-opérationnels permet de définir finement la future forme urbaine du quartier et de cadrer les volumétries en totale cohérence avec l'environnement préexistant (en particulier le tissu d'habitat voisin).

- **3- observation 4 : la circulation aux abords du projet, quelle prise en compte ?**

La problématique de la circulation aux abords du futur aménagement de l'îlot Joffre a été appréhendée, une étude circulation a été réalisée et jointe à l'étude d'impact. En parallèle une étude a été engagée sur le périmètre Joffre Schweitzer afin d'apporter des réponses en termes de gestion des flux, et d'aménagement des voies. Les 1ers aménagements concerneront la traversée au niveau du conservatoire, le boulevard sera limité à une voie et un passage sécurisé sera réalisé pour les piétons. Cet aménagement sera réalisé en parallèle de la construction du conservatoire.

- **4- observation 6 : la prise en compte du vélo dans le projet**

Les remarques portant sur les règles intégrées dans le futur PLUI sur les normes vélo, ne relèvent pas du champ réglementaire du dossier mis à disposition.

Sur la prise en compte du vélo dans le projet, il a été pris en compte dans la conception du projet à l'échelle des bâtiments qui devront avoir un local sécurisé, répondant au règlement du PLU actuel. Sur les espaces publics notamment au droit du conservatoire qui comprend un local intégré, des espaces pour le stationnement des vélos seront prévus, le projet respectera la charte qui sera établi par la CdA sur l'aménagement des espaces dédiés. Les points d'ancrage en U comme proposé dans la remarque seront privilégiés.

Concernant les continuités entre les pistes, le projet objet de la consultation ne porte que sur une petite partie du secteur à aménager et se limite aux aménagements réalisés sur le périmètre du permis d'aménager, mais les continuités cyclables seront assurées. Les projets connexes à ce jour sont une liaison depuis le boulevard Joffre vers le parcours de la Vélodyssée et la gare de la Rochelle. Le boulevard Joffre constitue une liaison structurante au sens du schéma directeur cyclable tout comme la Vélodyssée, il est important de garantir la continuité entre ces deux itinéraires.

Sur la conception de ces circulations et la différenciation des usages sur l'espace public, des matériaux différents seront utilisés afin de bien marquer les espaces pour les piétons et les cycles qui seront systématiquement distincts, lorsque cela est possible des séparations plantées seront réalisées. Des revêtements clairs seront privilégiés, des matériaux différents seront utilisés pour les cycles (plus résistants à la circulation) et les piétons.

Concernant la piste le long du canal, elle est le plus rectiligne possible mais des contraintes d'aménagement liées à la volonté de préserver les alignements d'arbres autour desquels le projet a été dessiné, et de séparer les flux, ainsi que la volonté de freiner la vitesse au niveau des traversées piétonnes, a conduit à contraindre par endroit la piste, en cassant son côté trop rectiligne et donc potentiellement dangereux.

L'évolution des cycles (vélos à assistance électrique, vélo cargo...), la hausse des fréquentations des pistes, amènent à réfléchir à des aménagements plus généreux dans leur dimension, notamment pour les pistes structurantes. Cependant le contexte urbain propre à chaque projet, ne permettra pas de pouvoir réaliser des pistes plus larges partout. Le projet Joffre Rompsay est très contraint par la nécessité de préserver la trame verte, que constitue le canal et ses berges, et même de la renforcer par de nouvelles plantations, ce qui implique une limitation de l'imperméabilisation des sols, tant dans le dimensionnement des aménagements que par le choix des matériaux. De plus un des partis forts d'aménagement du projet, est la gestion aérienne des eaux pluviales. Ce choix se traduit par la réalisation de bassins qui sont en partie basse du projet et donc au plus proche des berges, cela réduit d'autant les espaces disponibles pour les pistes cyclables, d'où ce choix d'une piste de 3 m minimum de large, qui est la largeur standard pour une piste bidirectionnelle dédiée aux cycles.