

Comité de Quartier St Nicolas Gare Gabut
8, quai Georges Simenon
17000 LA ROCHELLE

Madame ou Messieurs les Commissaires enquêteurs
pour le PLUi
Communauté d'agglomération de La Rochelle
service BP 1287 d'études urbaines

6, rue Saint Michel
17086 - La Rochelle

La Rochelle, le 17 juin 2019

Observations sur le PLUi

Madame, Messieurs

Nous vous prions de bien vouloir trouver nos observations sur le contenu de quelques parties des textes formant le PLUi. Elles se rapportent à certaines options prises sur les projets appelés Espace-Gare et Pôle d'échange multimodal, affectant le Parc Alsace-Gare et le square Bobinec, proche de celui-ci, le zonage, les modalités de densification, l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives et les modifications des conditions de circulation à La Rochelle par l'arasement du boulevard Joffre ouest concomitant à la création d'une rue de la Gare (OAP-LR- 07).



En symbiose avec la création d'une nouvelle gare de La Rochelle mise en service en 1922, le parc de la Gare fut ouvert au public le 9 mars 1928. Depuis, son classement protecteur en espace boisé à conserver ou à créer (EBCC) découlant du POS approuvé le

25 mars 1980, son statut juridique n'a cessé d'être dégradé au point de susciter de sérieux doutes pour la pérennité de ses parties centrale et méridionale. Il a d'ores et déjà subi deux atteintes : La première en cours de vie du PLU, par une modification simplifiée qui en a déclassé la partie Sud en EVP, la seconde semble-t-il par 'un coup de crayon' qui a créé *ex nihilo* une voie centrale routière devant servir à un moment donné au passage des bus. Il risque d'en subir une troisième, car le PLUi consolidant ces deux dégradations entend sortir le Parc de la Gare de son périmètre traditionnel intégrant l'avenue du Général-de-Gaulle, l'avenue de Mulhouse, pour le rattacher à l'espace des terrains à acheter à la SNCF et RFF, en déclassant simultanément la partie du boulevard Joffre Ouest se terminant au Pont de Tasdon, jouxtant le Parc de la Gare... pour y édifier des immeubles en limite parcellaire, sans bande de retrait, pouvant comporter jusqu'à dix étages, meurtrissant ce Parc à jamais.

La fragilisation du statut du parc de la Gare, notamment en sa partie Sud peut être considérée comme le prélude à un déclassement total permettant d'y ériger les constructions projetées sur l'assise du boulevard Joffre arasé.

C'est pourquoi afin de respecter l'identité de ce parc et subsidiairement de celle du square Bobinec dont on ne comprend absolument pas les raisons du déclassement, il y a lieu au travers des observations que nous portons à votre connaissance, de refuser catégoriquement le projet de PLUi en ce qui concerne certains éléments concernant la requalification du quartier de la Gare, c'est à dire l'OAP-LR-07.

Jamais le déclassement de ces deux espaces verts n'a fait l'objet d'une communication officielle aux citoyens. Jamais la Municipalité ne s'est dit que s'il fallait amputer le parc de la gare d'une partie de sa superficie, il était nécessaire qu'un processus démocratique soit mis en place pour que les citoyens se prononcent sur ce sujet, comme le Code de l'urbanisme l'oblige.

1. Notre demande : Revenir au classement en espace boisé à conserver ou à créer (EBCC)

Nous demandons de revenir au classement de la totalité du Parc Alsace-Gare en EBCC, et de le maintenir dans le périmètre des immeubles de l'avenue du Général-de-Gaulle et Mulhouse, tel qu'il figurait dans le POS et le PLU, et par conséquent de ne pas l'inclure dans un nouveau périmètre urbain auquel il n'a jamais appartenu, lequel périmètre est affecté dans le PLUi du zonage de densité constructible le plus élevé pour la ville de La Rochelle.

Nous formulons la même demande de reclassement en EBCC pour le square BOBINEC afin de le préserver de tout risque de dégradation dans l'avenir.

Pour comprendre les raisons des mutations qui ont abouti au démembrement actuel en deux ou trois parties du parc Alsace gare (voir PLUi, plan 2 H 03) et du déclassement du square Bobinec (voir PLUi plan 2 G 04), il y a lieu de revenir brièvement sur l'historique des projets d'aménagement du quartier de la Gare incluant le Tri-Postal (voir PLUi pour la présentation, OAP Espace Gare, pages 375 à 384, OAP Tri-postal pages 385 à 390).

1.1.- Le projet mené par la précédente municipalité

Les projets d'urbanisme concernant le quartier de la Gare remontent à l'année 2004 où un projet 'Sud Gare' a été lancé selon les procédures ZAC (zone d'aménagement

concertée). Le 26 novembre 2004, le Conseil municipal a même déterminé les modalités de la concertation préalable à la mise en œuvre des aménagements urbains, requérant la mise en œuvre d'une enquête publique dans le cadre de la révision simplifiée du POS.

1.1.1.- La procédure ZAC

Le périmètre de cette ZAC s'est trouvé déterminé comme suit selon le compte rendu du Conseil municipal, 6 juin 2005, page 262 et suivantes : ' Outre le parvis de la Gare qui sera dégagé, trois espaces constituent le périmètre de cette ZAC

- **Au nord**, à l'avant de cette Gare, le centre de tri postal sur lequel pourraient naître des logements et des services,
- **Au sud**, à l'arrière de la Gare, où se trouve le centre de loisirs de la SNCF. Il est prévu une passerelle reliant la Gare et son nouvel accès sud, ainsi que l'ouverture d'une voie sud reliant la gare et les Minimes qui se raccordera à l'actuel giratoire Jean Moulin / Jean-Paul Sartre, rejoindra l'arrière de la Gare puis utilisera une voie SNCF pour rejoindre le pont des Charentes. Cette voie permettra de desservir Les Minimes en déchargeant la circulation sur la voie Emile Couineau qui supporte un trafic en croissance permanente,
- **A l'ouest**, l'espace des anciens locaux de l'Encan libérés par la SERNAM.

[Le Conseil poursuivit. Il s'agit] de structurer par l'immobilier la valorisation de trois espaces ferroviaires dégradés et délaissés : logements publics, logements privés, activités tertiaires. L'objectif général est de constituer un quartier spécifique de transition urbaine entre le secteur Centre-ville et le **secteur plus diffus de Tasdon**'.

La concertation fut même engagée à partir de mars 2005.

1.1.2.- La procédure de ' permis d'aménager '

La Municipalité fit volte-face en 2012. Le 25 mai 2012, la compétence du dossier passa à la Communauté d'agglomération de La Rochelle [voir, comptes-rendus du Conseil communautaire du 26 janvier 2012, lancement par voie d'appel d'offres un concours de maîtrise urbaine pour réaliser l'aménagement du quartier de la gare de La Rochelle, de juin 2012, sélection d'un urbaniste en chef chargé de dessiner et de suivre la réalisation de ce nouveau quartier. Ce choix se fera à l'issue d'un dialogue compétitif. Cette opération s'équilibrera par la vente aux **promoteurs** du foncier aménagé']. [...] on s'est aperçu que les îlots Est et Ouest d'une superficie de 7,5 ha peuvent être aménagés sans faire appel à cette procédure lourde de la ZAC, puisque par ailleurs le Pôle d'Echanges Gare finance les équipements publics.

La procédure de ZAC présente un intérêt lorsque de nombreux équipements publics doivent être financés. Il sera procédé ici par voie de lotissement, [...] sans pour autant perdre le bénéfice des études menées jusque-là].

La CDA renomma ce projet 'projet urbain de requalification des abords de la Gare'.

Par décision de la Commission d'Appel d'Offres de la CDA 21 juin 2013, ce fut **l'offre économiquement la plus avantageuse (sic)**, celle du cabinet Eva Samuel qui fut choisie [de préférence aux propositions du Cabinet Chavannes et AREO Ville, Conseil communautaire 11 juillet 2013]. Il paraît aberrant que la sélection se soit faite sur ce seul critère, compte tenu des préoccupations environnementales et écologiques qui s'imposent à notre société.

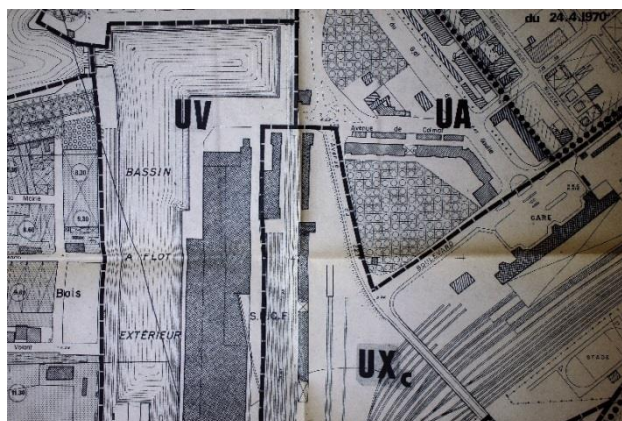
A noter que beaucoup d'acteurs du projet amorcé par l'ancienne municipalité ou de la CDA siègent toujours dans les actuels Conseils municipaux ou au Conseil communautaire

et notamment ceux qui ont fait partie de la Commission d'appel d'offres qui ont validé le choix de Mme Eva Samuel. La **municipalité actuelle** ne saurait être muette ou **frappée d'amnésie** pour se prononcer sur le contenu des travaux de ses prédécesseurs en énonçant que ce n'est pas de sa responsabilité. Il est clair que la Municipalité actuelle a repris sans conditions les travaux de ses prédécesseurs pour l'intégrer dans ses objectifs de mandature.

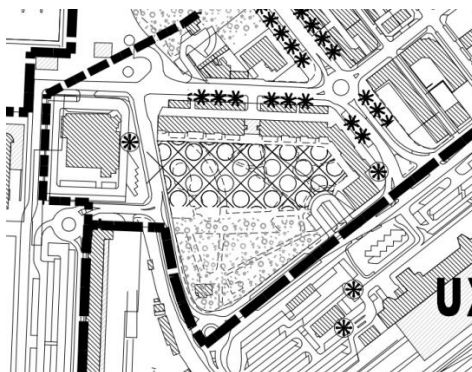
1.1.3.- La modification du classement des deux espaces classé boisés à conserver ou à créer (EBCC)

1.1.3.1- La dégradation de la partie Sud du Parc de la Gare en EVP

Dans le POS approuvé le 25 mars 1980, le parc Alsace-Gare est compris dans un zonage d'habitation UA (modéré), celui s'appliquant au périmètre de l'avenue du Général de Gaulle et des immeubles de l'avenue de Mulhouse et se trouve classé dans sa totalité (allées comprises) en Espace boisé à conserver ou à créer. **Ce statut protège le plus efficacement le parc contre des constructions possibles, des tracés de voies et des abattages d'arbres.**



2°- Dans le PLU (Plan local d'urbanisme) qui lui succède le 17 novembre 2011, le Parc Alsace-Gare se trouve déclassé **à la lecture des documents disponibles actuellement** dans la partie Sud en EVP 'Espace Vert à protéger'. Ce statut différent, forcément moins protecteur, puisque tel est son objectif, peut laisser place à certains types de constructions et permet un remodelage de l'espace vert en fonction de critères d'opportunité. L'absence partielle de zonage de l'allée centrale est un motif d'interrogation. Mais le Parc Alsace-Gare reste toujours rattaché au périmètre de l'avenue du Général de Gaulle et des immeubles de l'avenue de Mulhouse (UA). Le périmètre de la Gare est classé UX1.



Le PLU de la commune de La Rochelle a fait l'objet de quatre modifications dont la plupart ne sont pas disponibles sur le portail de la CDA

- 1./- Le 30 janvier 2014
- 2./- Le 257 (sic) février 2014, laquelle a été annulée par jugement du tribunal administratif de Poitiers en date du 3 novembre 2016, mention faite de ce que la Commune de La Rochelle a interjeté appel de ce jugement et procédera à la régularisation de la modification n° 2 du PLUi. Aucune mise à jour de cette information n'a été faite depuis.
- 3./- Le 3 mars 2016
- 4./- Le 22 septembre 2016 (Ilot Joffre)

Notons les repères suivants pour la Commune de La Rochelle :			
POS	Plan d'occupation des sols	25 mars 1980	Approuvé
PLU	Plan local d'urbanisme	17 novembre 2011	Approuvé
	Première modification	30 janvier 2014	
	Deuxième modification	257 (sic) février 2014	Annulée par le TA de Poitiers, 3 novembre 2016
	Troisième modification	3 mars 2016	
	Quatrième modification	22 septembre 2016	Îlot Joffre

Il se pourrait que ce soit par délibération du Conseil communautaire de juin 2012, page 14 point 9 qu'il fut décidé à la fois la modification du zonage du quartier de la Gare et du déclassement du parc Alsace-Gare et du square Bobinec : Procès-verbal du Conseil communautaire page 14, juin 2012, point 9- Commune de La Rochelle – Aménagement de l'espace gare – Convention financière avec la ville de La Rochelle. *Le projet urbain de requalification¹ des abords de la Gare (2 ha environ à l'Est et 5,5 ha à l'Ouest) connaît des avancées significatives [...] L'urbanisation des deux sites nécessite [...] implique également une modification du PLU en vue de faire évoluer le zonage en adéquation avec les objectifs du « pôle gare » figurant au Projet d'Aménagement et de Développement Durable.* La modification aurait eu lieu en 2014.

Echelle : 1/8000

MODIFICATION N°2

Approuvée le 27 février 2014

Fond de plan établi à partir du cadastre fourni par la D.G.I. et de l'orthoplan de la Communauté d'Agglomération de LA ROCHELLE

REVISION	REVISION SIMPLIFIEE	MODIFICATION		MISE A JOUR	MISE EN COMPATIBILITE
Approuvée le	Approuvée le	Approuvée le		Arrêté du	
PLAN D'OCCUPATION DES SOLS APPROUVE LE 28 DECEMBRE 1977					
1 28.06.1985	08.07.2005	04.12.1981	26.09.2003	09.07.2009	12.09.1985
2 23.01.1989	08.07.2005	26.07.1985	08.07.2005	27.11.2009	16.10.1985
3 25.10.1993	25.11.2005	21.02.1986	25.11.2005	25.11.2010	18.12.1998
4		24.04.1995	29.06.2007		15.12.2000
5		19.02.1999	27.02.2009		31.12.2002
					08.03.2010
PLAN LOCAL D'URBANISME APPROUVE LE 17.11.2011					
1 17.11.2011		30.01.2014	27.02.2014		16.02.2012
2					05.07.2013
3					07.02.2014
4					
5					
6					

Composition: STARCAD/PLULRB000c

Nous avons pourtant insisté pour obtenir ces renseignements précis auprès du Maire président de la CDA, auprès de son adjoint à l'urbanisme, auprès des services de l'urbanisme de la CDA, auprès du secrétaire général de la préfecture, **du service de contrôle de légalité de la Préfecture**, auprès de la DTTM, auprès de M. Leyrit médiateur départemental [voir annexes]

Mais il se pourrait que la Municipalité actuelle se trouve dans l'impossibilité de nous procurer de tels documents, ces délibérations ne pourraient jamais avoir été consignées ou avoir eu lieu.

1.1.3.2.- Le traçage de l'allée centrale

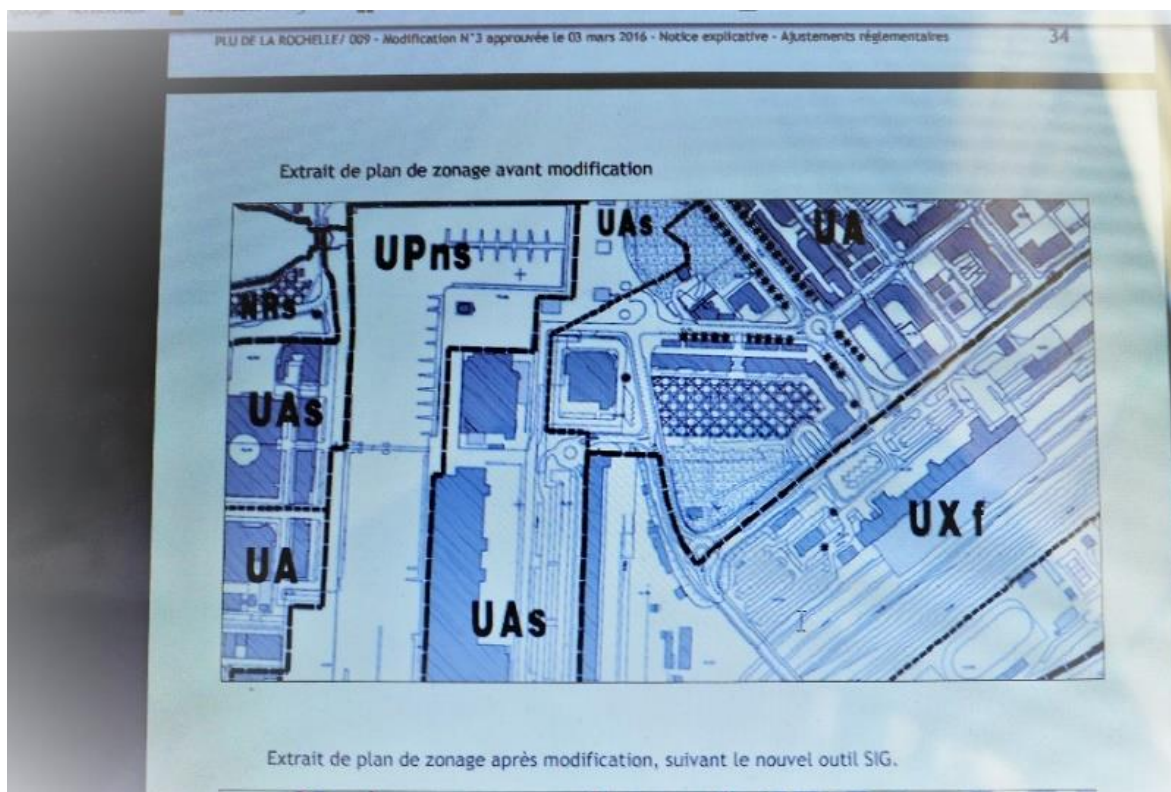
Considérons maintenant le traçage de la voie centrale du parc de la Gare au travers de deux documents qui proviennent de https://intersites-agglo-larochelle/static/eturba/PLU_Dossiers/LaRochelle/1_rp/1_rp.pdf

Il se rapporte à la modification, n° 3 du PLU de La Rochelle approuvée le 3 (7) mars 2016, notice explicative, ajustements réglementaires, page 34.

Il s'inscrit dans un paragraphe intitulé ' Les évolutions des présentation de documents graphiques de zonage'.

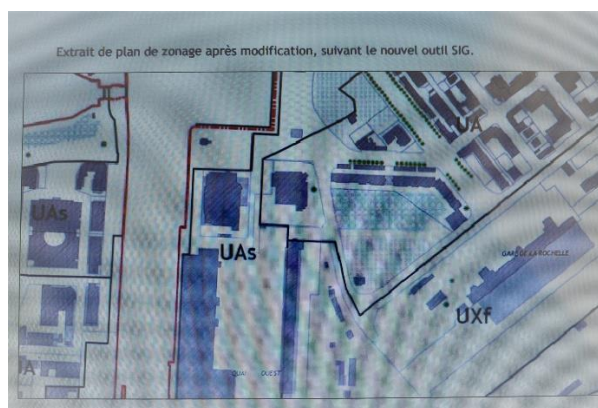
Le contenu dudit paragraphe est le suivant : ' *La Communauté d'agglomération de La Rochelle a fait évoluer son système d'information géographique (SIG) en 2013. Les pièces cartographiques des documents d'urbanisme qui sont issus de ce SIG ont subi un changement de leur rendu graphique. Naturellement, les limites de zonage restent inchangées dans leur positionnement géographique et les principe(s) de légende graphiques sont reconduits. Les limites cadastrales demeurent le principal support du calage des limites de zonage'.*

Premier document avant modification du SIG (système d'information géographique) : Déclassement de la zone sud en EVP (espace vert à protéger), tracé de la voie centrale irrégulier, avec points de jonction des zones EBCC et EVP qui interrompent la voie centrale dans la partie ouest pour faire 'passerelle'.



Deuxième document après modification du SIG :

L'allée centrale est créée, rectiligne en prolongement d'une placette en demi-lune (parking actuel) sur l'avenue Joffre.



Ce second document du PLU **après modification du SIG** sur lequel s'appuient maintenant la classification et le zonage du PLUi qui va succéder au PLU marque la réduction de surface du parc classé EBCC, **processus qui aurait dû conduire sous le PLU à la nomination d'un commissaire enquêteur pour diligenter une enquête publique**

1.2- La poursuite du projet d'aménagement par l'actuelle municipalité

1.2.1.- La reculade de la Municipalité actuelle sur le passage des bus dans le Parc de la Gare

Après que les élections municipales de 2015 aient désigné de nouveaux conseillers, le Conseil communautaire dans sa séance du 31 mars 2016, page 25, point 32, rédigea ce qui suit pour organiser les modalités de la concertation [Marché négocié pour l'élaboration du dossier de concertation préalable et bilan intermédiaire de la concertation du pôle d'échange multimodal (PEM) de la Gare de La Rochelle – Signature du marché ; Le Conseil communautaire réuni le 30 mai 2013¹ (sic ?) a décidé d'engager la concertation préalable telle que prévue par l'article L103-2 du code de l'urbanisme pour le projet du PEM gare de La Rochelle.]

Tous les documents graphiques disponibles y compris ceux utilisés pour la concertation marquaient le passage optionnel des bus dans le Parc de la Gare, et le **tracé tenu pour acquis de la rue de la Gare** en substitution du boulevard Joffre définitivement déclassé. Ceci est confirmé par la lecture des croquis de l'OAP LR-07.

Peut-on penser raisonnablement que les Rochelais conviés pour certains par la Municipalité par voie postale au hasard à partir des listes électorales pouvaient débattre honnêtement d'un projet d'urbanisme si complexe devant trouver un juste équilibre entre densification urbaine, optimisation de la circulation, place des modes de transport dans les années futures, trois aspects qui en escamotaient un : celui de la préservation des espaces verts. En fait la concertation n'a focalisé que sur un point : le traçage de l'itinéraire des bus à haut niveau de service par le Parc ou non, sachant que la Municipalité la justifiait par le fait que les bus doivent traverser le parc pour gagner en temps de trajet vers le centre-ville (voir note infrapaginale n°2) et la sanctuarisation du parvis de la Gare avec ses contraintes induits de modification d'itinéraires de circulation à l'entour.

Il faudrait maintenant avaliser au travers du PLUi l'option de la création de la rue de la Gare alors qu'aucun choix alternatif n'a été proposé et celui de la densification alors qu'aucune donnée définitive n'a été fournie sur la localisation exacte des immeubles de TGH !

Il est clair que l'option de la création de la rue de la Gare concomitante à l'arasement du boulevard Joffre sur sa partie ouest ne se comprend pas et ne se justifie pas. La prolongation du boulevard Joffre vers l'ouest au travers des terrains de l'Encan en maintenant le trafic vers Tasdon est la solution qui s'impose pour deux raisons : une économie de coûts, une absence de dégâts collatéraux sur la bordure du Parc de la Gare.

Misant sur la facilité à mettre en place un nouveau plan de circulation rapidement pour concrétiser le lancement des projets Espace Gare et la requalification du quartier de la Gare, la Municipalité annonça que des autobus de la ville passeraient désormais par le milieu du parc de la Gare, en transformant en voie routière l'allée de promenade

¹ Le Conseil communautaire ne s'est jamais réuni le 30 mars 2013, mais le 30 avril 2013. Son PV ne fait nulle référence à la gare. En effet sur le portail de la CDA peuvent être consultés les Procès-verbaux des séances suivantes de l'année 2013 : 17 janvier, 29 janvier, 28 février, 28 mars, 30 avril, 22 juillet, 26 septembre, 24 octobre, 19 décembre

centrale. Au cours de réunion dites de concertation de l'été 2017 entremêlant les projets de l'Espace-Gare et de la requalification du quartier de la Gare, les Rochelais repoussèrent quasi unanimement le tracé de circulation des bus passant au milieu du parc, ce qui prouve que si on les interrogeait sur une mutilation possible du Parc de la Gare, ils la dénonceraient. Auparavant une pétition qui avait recueilli 3 300 signatures avait été lancée. Faisant la synthèse de ces réunions, le 13 décembre 2017 la Municipalité déclara abandonner ce projet².

Mais tant la Municipalité que la CDA se refusent maintenant à faire de cet engagement une traduction juridique³ : c'est-à-dire revenir au **statut ex ante en EBCC pour sa totalité**. Avant que le PLUi ne devienne public, nous avons sollicité en mai 2018 la correction des documents. L'adjoint au maire n'a fait qu'atermoyer sa réponse (non positive) pour nous la délivrer à la veille de la parution du PLUi, ce qui constitue un refus net de procéder à une quelconque modification, nous invitant à faire nos observations devant le Commissaire enquêteur [voir *première annexe, lettre de M. Plez du 18 janvier 2018*]. M. le commissaire enquêteur, vous savez comme nous que l'entité concernée par des observations portées à la connaissance du Commissaire enquêteur n'a aucune obligation de tenir compte de ces dernières à l'issue de la remise de votre rapport.

Il est **absurde** en effet pour la Municipalité de vouloir conserver le tracé de cette allée centrale, **puisqu'elle s'est engagée à ne pas en faire usage**. Ceci laisse à penser qu'elle veut pouvoir revenir sur son engagement dans quelques années.

Conseil communautaire -Séance du 29 novembre 2018- n°13 Titre / COMMUNE DE LA ROCHELLE - POLE D'ECHANGES MULTIMODAL (PEM) DE LA GARE DE LA ROCHELLE - VALIDATION DE L'AVANT-PROJET (AVP) , Mme Desvaux : Le parc de la gare sera également aménagé pour rendre plus visibles ses accès depuis le parvis et l'avenue du 123ème RI. Les cheminements piétons et vélos seront requalifiés entre ces deux accès.

Remarque : si les accès doivent être rendus plus visibles, c'est de l'EXTERIEUR du parc de la Gare et non de l'intérieur qu'il faut réaliser les travaux. Dans l'état présent de la configuration du parc, les piétons et les cyclistes ne cheminent, ni circulent de manière entravée. Que signifie ce langage abscons autorisant toutes les dérives futures ?

Pourtant, en l'absence de tout vote sur la modification du classement du parc de la Gare et du square Bobinec, **en l'absence de toute enquête publique du fait que la surface du parc a été réduite**, il y a lieu de considérer que les modifications intervenues sur le régime du parc **sont frappées de nullité absolue et que la nouvelle municipalité ne pouvait par son acquiescement les corriger**.

² Une première dans l'Agglomération rochelaise- Sud-Ouest – 27 juillet-Alain Babaud : La collectivité a sollicité un cabinet de médiation dans le dossier du parc Alsace-gare. Explications : Brigitte Desvaux n'en fait pas mystère. La Communauté d'agglomération rochelaise vient de solliciter la Maison de la communication, à La Rochelle, pour organiser une médiation entre le service des transports qu'elle chapeaute, en tant que vice-présidente aux déplacements, et les riverains du parc Alsace-gare. Depuis plusieurs mois, les discussions «directes», d'élus à habitants, ne progressent guère. La collectivité continue en effet de défendre l'idée que les bus doivent traverser le parc pour gagner en temps de trajet vers le centre-ville, alors que l'Association des riverains s'y oppose fermement. Le temps passe, sans solution en vue. L'Agglo a donc décidé de recourir aux services de spécialistes de la médiation. « Ce n'est pas un aveu d'impuissance, explique Brigitte Desvaux, mais on ne peut pas être des experts en tout. Parfois, il faut aller chercher des compétences, un regard extérieur.

³ Jugez de la difficulté à savoir qui de la CDA ou de la Municipalité de La Rochelle est maître d'ouvrage. Qui fait quoi ? : délibération du Conseil de la CDA du 29 novembre 2018, point n° 13PEM de la Gare de La Rochelle, validation de l'avant-projet, rapporteur Madame Desvaux : Quatre périmètres de maîtrise d'œuvre ont été définis. La ville de La Rochelle quant à elle est maître du, boulevard Joffre au droit du Pôle d'échanges, de l'avenue De Gaulle entre le boulevard Joffre et l'avenue de Colmar et de la rue des Jars au droit des aménagements au Sud.

L'article L 153-31 du Code de l'urbanisme stipule en effet : 'Le plan local d'urbanisme est révisé lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide : 1° Soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ; 2° Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière [...]. Ce texte vise particulièrement l'éclatement du parc de la Gare en trois parties.

1.2.2. L'intégration du parc de la Gare dans le périmètre des zones Sud et Ouest de l'Espace Gare

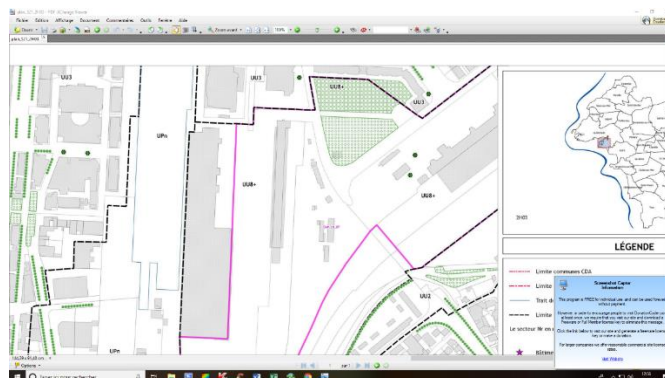
On remarque que le Parc Alsace-Gare et le parc Bobinec dans le POS et même dans le PLU même modifié, étaient rattachés au périmètre du quartier urbanisé, classé UA, de l'avenue du Général-de-Gaulle, avenue de Mulhouse etc. alors que le périmètre de la Gare et ses environs étaient classés UXF. Dans le PLUi, le parc de la Gare vient à être rattaché en zonage UU+ 8 avec les périmètres des surfaces qui le joignent au sud, à l'ouest et à l'est, gare et Encan, sauf pour la partie du parc de la Gare qui appartient à la copropriété Alsace. Bien entendu le quartier de l'avenue du Général-de-Gaulle l'est en UU3+.

Il y a tout lieu de penser que l'inclusion du parc de la Gare dans le projet de requalification du parc de la Gare et dans le périmètre de la Gare n'est qu'un moyen d'améliorer le coefficient de biotope⁴ et de se soustraire pour la réalisation dudit projet à la création d'espaces verts dans les parties destinées aux constructions futures, en d'autres termes optimiser le foncier pour construire le plus possible et atténuer les exigences d'écologie. Laxiste, le Règlement du PLUi énonce que 'Coefficient de biotope : 'Le porteur de projet est libre de jouer sur les différents types de surfaces favorables à la nature pour atteindre l'objectif fixé pour chacune des zones'. C'est de cette façon qu'en intégrant le Parc de la Gare au projet 'Espace-Gare' on diminue les exigences de biotope pour les constructions à édifier sur les nouveaux terrains à lotir.

On le confirme par un renvoi à l'article 5.2. du Règlement du PLUi , relatif à la détermination du coefficient de biotope pour les secteurs UU1, UU2, UU3, UU5+, UU6+, UU7+, UU8+. Il est en effet précisé : 'L'aménagement* des terrains doit comprendre une part minimale de surfaces favorables à la nature. Les surfaces favorables à la nature prises en compte par le règlement et leur pondération sont présentées dans le tableau suivant [...] Type 2 : **Surfaces classées en EBC ou EVP et traitées en pleine terre**'.

⁴ Règlement du PLUi, page 49, Coefficient de biotope : Le coefficient de biotope* définit la part minimale d'espaces favorables à la biodiversité, au cycle de l'eau et à la régulation du microclimat, exigée par rapport à la surface totale d'un terrain. Ces espaces "favorables à la nature" peuvent prendre différentes formes qui sont pondérées en fonction de leur nature, de leur contribution à la présence de nature en ville, au ralentissement et la rétention des écoulements d'eau de pluie, à l'isolation thermique des bâtiments* et à la réduction des îlots de chaleur en milieu urbain. Le coefficient de biotope* est exprimé sous la forme d'un pourcentage minimal à respecter qui précise le plus souvent une part minimale de surface à traiter en pleine terre*. La part restante pouvant être traitée avec les différents types d'espaces ou systèmes hors-sol (comme les toitures et façades végétales) pris en compte dans le calcul du coefficient. Le porteur de projet est libre de jouer sur les différents types de surfaces favorables à la nature pour atteindre l'objectif fixé pour chacune des zones. Se reporter à la définition revêtement perméable* et revêtement imperméable*. Le coefficient le plus élevé est de 1,2. Il provient de l'inclusion de surfaces classées en EBC ou EVP* en pleine terre* ou des arbres existants conservés en pleine terre.

L'inclusion du Parc de la Gare dans le nouveau périmètre de requalification de la gare est de nature à banaliser la partie sud dudit parc classée en EVP, le faisant communiquer avec les parties non construites des futurs immeubles au sud du dit parc et en détruisant son caractère de parc.



La vocation d'un parc est de rester un parc. A quoi sert-il de l'intégrer à un projet d'aménagement urbain ? Le Parc de la Gare tout comme le square Bobinec doivent échapper à toute appartenance de nouveau zonage d'opportunité comme cela est démontré par les documents graphiques du PLUi. Le Mail est indépendant : plan 2G 03.

Non seulement, nous demandons que le parc soit reclassé dans son intégralité en EBCC, **mais qu'il soit sorti du périmètre d'aménagement du quartier de la Gare, pour être réintégré à son périmètre d'origine**, afin d'assurer sa sanctuarisation malmenée à la fois par les prétentions de visée de passage de véhicules à l'intérieur du Parc et la dégradation constante de sa protection juridique.

L'aplanissement de la partie du Parc de la Gare actuellement en limite séparative nord du boulevard Joffre qu'il serait nécessaire de réaliser du fait de l'arasement dudit boulevard Joffre menant au pont de Tasdon aurait deux conséquences importantes. Tout d'abord la disparition de la végétation reposant sur la pente du parc ainsi que la menace que ce bouleversement minéral fera courir aux plantations et aux arbres dont une partie serait inévitablement sacrifiée. L'escalier actuel permettant la sortie au sud boulevard Joffre disparaîtrait *ipso facto*, mais la fonction d'entrée sur le Parc de la Gare subsisterait puisqu'en adjacence de l'immeuble de très grande hauteur (plan de l'OAP-LR-07, page 377) construit à l'intersection de la nouvelle rue de la Gare et de l'avenue du 123^e RI, se trouve tracée une allée piétonne parallèle à l'avenue du 123 RI permettant de relier la future rue de la Gare au Parc de la Gare qui pourrait se raccorder à l'entrée actuelle et l'escalier, mais qui suppose du fait de l'abandon du dénivelé la démolition du talus et la meurtrissure du Parc de la Gare. On comprend bien de ce fait pour la Municipalité la nécessité du classement de la partie sud en EVP. Jamais un tel problème n'a pu être débattu en réunion de concertation.

2. – Les autres points du PLUi sur lesquels nous portons nos observations

2.1.- La prise en compte insuffisante des risques de submersion

Lors d'une première rédaction de ce paragraphe (3.1) nous marquions notre étonnement sur le fait que la ville de La Rochelle avait obtenu dans le PPRL le bénéfice d'un classement ad hoc pour les terrains de l'Espace-Gare dont le but n'était que de permettre la réalisation d'un niveau de parking en sous-sol : Le projet Espace-Gare bénéficie d'un régime spécifique Bs2a qui le soumet à un aléa de submersion modérée. Tout le monde sait que dans cette zone, les parkings sont enterrés au maximum à 80 cm, et les véhicules stationnent à R+ 1 et R+ 2 (voir projet Pichet rue du Bastion Saint-Nicolas).

Il n'y a pas lieu d'être convaincu par les justifications avancées du fait de la réalisation des travaux du PAPI (Programme d'action de prévention des inondations de l'agglomération rochelais). Ce lien de cause à effet aurait pu faire l'objet d'une observation lors de l'enquête publique pour le PPRN. Le classement spécifique et dérogatoire serait justifié, s'il s'avérait que la cote IGN du quartier de la Gare était plus haute que celle du Vieux-Port. En ce cas, les terrains de l'Espace-Gare ne seraient pas inondés. Mais actuellement, le Vieux-Port est-il plus haut que le quartier de la Gare ? De plus l'eau peut rentrer dans le bassin des Chalutiers par le pont-levant du Gabut.

Aussi, autoriser un niveau de parking en sous-sol ne relève pas du principe de précaution⁵.

Les comptes-rendus du Conseil municipal de La Rochelle et notamment celui du 9 juillet 2018, démontrent la fragilité et l'opportunité de la création de cette catégorie dérogatoire de classement, car une **remarque portée dans le compte-rendu** le démontre.

-page 27, il est expliqué que pour l'Espace Gare classé en zone Bs2 et Bs2a grâce à la prise en compte des ouvrages du PAPI pour le Gabut de la Ville en Bois l'emprise du projet Espace gare se trouve en aléa à long terme uniquement avec une constructibilité prévoyant le respect d'une cote plancher et la possibilité de réaliser un niveau de parking souterrain.

- Remarque (difficilement compréhensible) portée dans le corps de ce compte-rendu : Un recalage des limites sur l'îlot Est, serait néanmoins nécessaire afin de reprendre les limites d'aléa et non les limites parcellaires et d'intégrer le boulevard Joffre qui fait partie intégrante du projet urbain avec une reconfiguration de son profil.

- Sur l'îlot Sud destiné à permettre la reconstitution d'une partie des activités ferroviaires en place pour libérer les fonciers Est et Ouest, il est nécessaire de permettre la

⁵ Notons que lors de notre réunion de Comité du quartier de la Gare du 19 avril 2018, M. Plez adjoint à l'urbanisme qui y était convié, déclarait que le PPRN n'autorisait en sous-sol qu'un niveau de parking dans la zone de l'Espace-Gare, mais que pour s'affranchir de cette contrainte, des parkings pourraient être construits en hauteur et surtout que le parking silo pourvoirait aux besoins. *De la réunion d'information organisée par la préfecture de Charente maritime le 23 janvier 2018 au Musée maritime ayant pour objet d'informer le public sur les conditions d'élaboration du **plan de prévention des risques littoraux (PPRN)** applicable à la ville de la Rochelle, nous avons pour notre part retenu (membre du Comité de quartier de la Gare) que la carte réglementaire du secteur du quartier de la gare montrait que celui-ci, comme la ville en Bois était de couleur bleue et relevait de contraintes relativement importantes Il semblait que tout immeuble à construire dans le quartier de la gare ne pouvait avoir qu'un niveau en sous-sol.*

*Le projet de Mme Samuel qui avait annoncé en réunion de conciliation entre le Comité de quartier de la Gare et la Mairie que les parkings seraient en sous-sol, semble donc compromis par cette nouvelle contrainte que les textes font maintenant apparaître. A priori cela rend beaucoup plus difficile l'implantation de bureaux et d'hôtels, et rend illusoire la construction de grands immeubles qui pourraient comporter 9 niveaux, comme annoncé dans le descriptif que nous avons obtenu de Madame Simon. J'ai approché M. Plez à la suite de la réunion, lequel m'a dit que ce projet du quartier de la gare allait **sans doute repasser en commission.***

constructibilité pour des activités et des bureaux sur l'intégralité de son périmètre et donc d'étendre la zone B S1 (zone submersible en aléa faible à court terme).



ARRETE PREFECTORAL
Portant prescription de la modification n°1
du plan de prévention des risques littoraux
(érosion côtière et submersion marine)
de la commune de La Rochelle

Le préfet du département de la Charente-Maritime chevalier de l'ordre national du Mérite.

VU le Code de l'environnement et notamment les articles L.562-1 à L.562-9 et R.562-10-1 et R.562-10-2, relatif aux plans de prévention des risques naturels prévisibles ;

VU l'arrêté préfectoral du 26 février 2019 approuvant l'élaboration du plan de prévention des risques littoraux (érosion côtière et submersion marine) sur le territoire de la commune de La Rochelle ;

CONSIDÉRANT que sur le territoire de la commune de La Rochelle, ont été recensés les risques naturels d'érosion côtière et de submersion marine ;

CONSIDÉRANT qu'il avait été admis un sous zonage réglementaire Bs1a pour permettre la construction de bâtiments d'activités sur pilotis exclusivement dans le secteur de l'Espace gare permettant un aménagement cohérent de ce secteur ;

CONSIDÉRANT que ces dispositions étaient intégrées dans les documents écrits (règlement) du PPRL de La Rochelle approuvé par arrêté préfectoral ;

CONSIDÉRANT que, suite à une erreur matérielle, le plan de prévention des risques naturels de La Rochelle a été approuvé sans que ne soit intégrée à la carte de zonage réglementaire une partie de cette zone Bs1a pour l'aménagement de l'espace Gare ;

CONSIDÉRANT que dans la zone Bs1a il y a un principe de constructibilité sous conditions et que la notion d'augmentation significative de la population doit en conséquence être supprimée ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de la Charente-Maritime ;

ARRÊTE

Article 1 : La modification du plan de prévention des risques littoraux (érosion côtière et submersion marine) est prescrite sur le territoire de la commune de La Rochelle.

Article 2 : La direction départementale des territoires et de la mer de la Charente-Maritime, service urbanisme, aménagement, risques et développement durable, 89, avenue des Cordeliers, 17000 La Rochelle, est chargée de l'instruction du dossier.

Tout renseignement peut être demandé auprès de l'unité prévention des risques au 05 16 49 61 65 ou à l'adresse mail suivante : ddtm-uardd-pr@charente-maritime.gouv.fr

Article 3 : La concertation et l'association liées à l'élaboration de ce projet de modification se dérouleront selon les modalités suivantes :

saisine de la commune de La Rochelle et de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, et tenue d'une réunion d'information le cas échéant, avant la mise à disposition du projet de modification au public ; mise à disposition du public du dossier et de l'exposé de ses motifs selon les modalités de l'article 4 du présent arrêté.

Article 4 : L'information du public sera effectuée sous la forme d'une mise à disposition du dossier et de l'exposé de ses motifs :

en mairie Centre-ville (services techniques) de La Rochelle, pendant un mois au moins du **1^{er} juillet au 5 août 2019**, aux jours et heures d'ouverture de la mairie au public : les lundi, mercredi et vendredi de 8 h 30 à 12 h 30 de 13 h 30 à 17 h ;

en mairie de proximité de Laeu, pendant un mois au moins du **1^{er} juillet au 5 août 2019**, aux jours et heures d'ouverture de la mairie au public : du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h 30 de 13 h 30 à 17 h.

Le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations sur les registres ouverts à cet effet ;

sur le site internet des services de l'État en Charente-Maritime : <http://www.charente-maritime.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Risques-naturels-et-technologiques/Les-plans-de-prevention-des-risques-naturels-PPRN-a-l-etude/Nord-du-departement> ; sur le site internet de la préfecture (<http://www.charente-maritime.gouv.fr> rubrique publications, sous rubrique consultations du public).

Article 5 : Le présent arrêté sera publié en caractère apparent dans le journal Sud-Ouest diffusé dans le département, 8 jours au moins avant le début de la mise à disposition du dossier au public. Il sera également affiché dans le même délai et pendant toute la durée de la mise à disposition :

en mairies de La Rochelle ;

au siège de la Communauté d'agglomération de La Rochelle.

Article 6 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de Poitiers (15, rue de Blassac, CS 30541, 86 020 Poitiers Cedex) ou en le déposant en ligne sur l'application Télérecours (<https://www.telerecours.fr>), dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 7 : Le secrétaire général de la Préfecture de la Charente-Maritime, le directeur départemental des territoires et de la mer de la Charente-Maritime, le président de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, le maire de La Rochelle, sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

La Rochelle, le 12 juin 2019,
Le préfet, Fabrice RIGOUTET-ROZE.

Nous n'avons pas été vraiment surpris par l'arrêté pris par M. le Préfet de la Charente-Maritime paru dans Sud-Ouest le 19 juin 2019, « Considérant qu'il avait

été admis un sous-zonage réglementaire Bs1a pour permettre la construction de bâtiments d'activités sur pilotis exclusivement dans le secteur de l'Espace-Gare, permettant un aménagement cohérent de ce secteur.

Considérant que dans le zone Bs1a, il y a un principe de constructibilité sous conditions et que la notion d'augmentation significative de la population doit être en conséquence supprimée [...] ARRETE ; La DDTM de la Charente-Maritime est chargée de l'instruction du dossier [...].

La concertation liée à ce projet de modification se déroulera du 1^{er} juillet au 5 août.

Ainsi, M. le Commissaire enquêteur, sur ce projet majeur de l'Espace-Gare vous ne pourrez savoir au terme de votre mission quel sera le régime exact qui s'appliquera à la création de places de parkings dans la zone de l'Espace-Gare. **Il y a un télescopage de deux enquêtes simultanées qui doivent conduire à modifier en profondeur l'OAP-LR-07 de l'Espace-Gare qui prévoit la possibilité de construire 1 100 logements. Savoir si l'on peut créer des parkings en R-1 n'est nullement un détail du projet.**

2.1.1 Zonage à modifier pour tenir compte de la demande susvisée du Préfet de supprimer l'augmentation significative de population

Le zonage UU8+ devra être remplacé par le zonage UU6+ avec une limitation de hauteur à R+6. Ce zonage UU6+ permettra de construire avec une densité proche de celle existante dans le quartier de la Gare.

Le zonage UU8+ du parking de l'Encan devra être supprimé car le terrain d'assiette du parking est situé au niveau du bassin des Chalutiers et donc très sensible aux inondations.

2.1.2.- Règles d'implantation par rapport aux limites séparatives à modifier pour tenir compte de la demande susvisée du Préfet de supprimer l'augmentation significative de population

Les règles d'implantation par rapport aux limites séparatives sont trop permissives et favoriseront la construction de nombreux bâtiments sur ces limites augmentant d'autant la densité de construction dans cette zone.

De plus, il est anormal d'autoriser la construction de bâtiments sur les limites séparatives arrières des terrains.

Nous proposons de remplacer les règles d'implantation par rapport aux limites séparatives précisées à la page 279 du Règlement, par celles-ci-après :

Dans une bande de 30 mètres de profondeur à compter de l'alignement, R égal 0 ou R au moins égal à H/2, minimum 6 mètres

Au-delà de la bande de 30 mètres de profondeur à compter de l'alignement R au moins égal à H/2, minimum 6 mètres.

2.2.- L'insuffisance des parkings projetés au regard des constructions de plus de 1 200 logements à venir

Le projet de Madame Samuel ne consiste-t-il pas à construire des immeubles sans places de parking attenantes ?

Les contraintes de parking énoncées dans le PLUi sont particulièrement difficiles à comprendre 1. Diagnostic, 1.4. Justification des choix page 68 : - 8. Les obligations en matière de réalisation d'aires de stationnement.

Quatre zones ont été définies :

Zones Périmètre 1 500 m autour de la gare de La Rochelle. Les normes de stationnement pour l'habitat se justifient comme suit : Zone 1 : 1 place / 75 m² de surface de plancher avec minimum 0,8 place par logement, et 0,5 place pour les logements locatifs financés par un prêt aidé par l'Etat, 0 place supplémentaire pour les visiteurs.

Le périmètre de 500 m autour de la gare de La Rochelle s'appuie sur les principes proposés à l'article L.151-36 du code de l'urbanisme qui dit que « Pour les constructions destinées à l'habitation, autres que celles mentionnées aux 1° à 3° de l'article L. 151-34, situées à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement. »

Par ailleurs, en vertu de l'article L.151-36 du code de l'urbanisme, « pour les constructions destinées à l'habitation, autres que celles mentionnées aux 1° à 3° de l'article L. 151-34, situées à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement. » Plusieurs éléments vont en effet dans le sens d'une diminution des normes de stationnement et donc des places de stationnement par logement dans ce secteur.

Ainsi aux yeux des conseillers municipaux, cette contrainte relative aux parkings paraît particulièrement difficile à tenir [voir : Compte rendu du Conseil municipal de La Rochelle, 9 juillet 2018, page 28]. Il est écrit dans le compte-rendu de cette séance que 'le territoire de la Rochelle étant concerné par plusieurs projets de parking (Rompsay, Espace gare, Hôpital) le Règlement (du PLUi) précise les dispositions relatives à leur construction, mais [poursuivent les conseillers municipaux] la rédaction ne paraît pas cohérente avec les dispositions envisagées pour les parkings bien intégrés à des immeubles de logements et il n'est pas envisagé que la construction des silos publics '[Se reporter également à la lettre de la CDA rédigée le 22 décembre 2017 par Mme Simon, signée par M. Antoine Gruau, vice-président de la CDA, critère 3, optimisation financière et calendaire dans le respect de la qualité urbaine et des usages existants contenant certains aspects du projet de Madame Eva Samuel, prévoyant la construction d'un parking silo d'un coût de 5 958 840 € HT, **partie du projet jamais évoquée** lors des concertations] .

'Il convient de revoir ce projet de règlement' écrit le Conseil municipal le 9 juillet 2018. Nous le demandons également.

2.3- Le quartier de la Gare, mal traité par les urbanistes de La Rochelle

Dans le rapport de présentation, il est écrit au 1.4- Justification des choix, page 45 : Les OAP d'intensification à vocation habitat : page 46, 'Certaines de ces OAP d'intensification ont donc été retranscrites, plus spécifiquement, sur des secteurs de densification importante classés en zone UU+ au sein de deux communes de l'unité urbaine centrale, La Rochelle et Aytré. Elles ont vocation à identifier des projets de renouvellement urbain d'importance offrant des opportunités de production de logements proches de voiries

structurantes, supports de lignes de transport en commun performantes et en lien avec le futur projet de pôle d'échanges multimodal de la gare SNCF de La Rochelle.

Sur La Rochelle : Ce sont les OAP LR_07 et LR_08 du quartier espace Gare et du secteur du Tri-postal qui identifient un projet de nouveau quartier autour de la gare SNCF. **Cet ensemble cible une production estimée de 1200 logements** qui bénéficieront de la toute proximité du centre-ville de La Rochelle et des fonctionnalités du futur pôle d'échanges multimodal de la gare.

Les références dans les divers textes à ces hauteurs exceptionnelles de construction sont nombreuses :

Règlement écrit, page 219, 5.1 : le secteur UU8+, couvre le quartier de la gare de la Rochelle et de ses abords. Les emprises du parc exposition situées au sud du faisceau ferrée sont également intégrées dans le secteur UU8+.

L'ensemble des secteurs UU6+, UU7+ et UU8+, hors emprise du parc exposition, sont couverts par des Orientations d'Aménagement et de Programmation spatialisées (OAP – Voir Pièce n°3.2 du PLUi) qui s'appliquent en complément des dispositions du présent règlement. Page 233, la hauteur est indicative : 32 m R+8 ou 38 mètres R+ 10. Page 264 Dans le secteur UU8+, la façade* de la construction* doit être implantée avec un recul compris entre 6 et 10 mètres maximum mesuré depuis la limite d'emprise de la voie*, de manière à dégager un espace libre* sur la partie du terrain au contact de la voie.

Deux points sont à noter : les immeubles de Très grande hauteur indiqués par les schémas de Mme Samuel sont placés en bordure⁶ du Parc, sur l'assise de l'ancien tracé de l'avenue Joffre et le long de l'avenue du 123 RI. Il est certain que leur réalisation en limite séparative⁷ abîmerait le parc de la Gare par leur proximité. Dans cette hypothèse, il aurait plus été judicieux de ne prévoir pour la construction de ces immeubles que des bâtiments en harmonie avec la hauteur maximale des arbres du Parc.

Il est frappant de constater que partout où les habitants se sont mobilisés pour modérer les plans de construction on parle notamment du secteur de Beauregard), ils ont obtenu gain de cause. On notera la reculade de la Municipalité (en apparence) sur le projet de la Place Saint-Maurice (OAP_LR_03) et de l'avenue Denfert Rochereau.

Nous demandons à ce que le libellé de l'OAP LR-07 soit respecté à la lettre, car :

Il est écrit : page 378 « *D'une manière générale, la conception de chaque volume à bâtir doit tenir **compte de l'existant** et des projets autour.*

*Si le principe d'alternance de hauteurs est recherché par endroit, **le caractère horizontal ne doit pas être oublié en réponse aux grands éléments paysagers existants sur site.** Les hauteurs des bâtiments tiennent compte des gabarits existants avec des hauteurs comprises entre R+2 et R+5.*

Ponctuellement, quelques bâtiments sont plus hauts, avec des possibilités de R+8 à R+10 maximum, **pour entrer en résonance** avec le grand territoire (???) : les émergences de la place du musée maritime saluent le beffroi de la gare, le phare St-Nicolas, les tours du vieux port, les bâtiments de l'îlot Ouest.

⁶ Règlement du PLUi, page 49 - Bordure : La bordure* est un élément structurel qui délimite l'emprise d'une voie ou emprise destinée à la circulation générale et les terrains privés limitrophes.

⁷ Règlement du PLUi, page 57- Limites séparatives : Les limites séparatives correspondent aux limites entre le terrain d'assiette de la construction*, constitué d'une ou plusieurs unités foncières, et le ou les terrains contigus. Elles peuvent être distinguées en deux types : les limites latérales et les limites de fond de terrain. En sont exclues les limites de l'unité foncière par rapport aux voies et emprises publiques*

Nous demandons que, page 378 OAP -LR-07, les bâtiments avec des possibilités de R+ 8 à R+ 10, pour entrer en résonance avec le Grand Territoire – [comprenez qui pourra la signification de ce plaidoyer précieux et alambiqué où figure cet aspect d'entrée en résonance]– **soient construits sur les terrains de la SNCF et de RFF.**

Sur le plan de l'OAP-LR-07, page 377, n'est indiquée que la construction d'un seul immeuble de Très grande hauteur, dans le secteur proche du Parc de la Gare, à l'intersection de la future rue de la Gare et de l'avenue du 123 RI (localisation *indicative des typologies* (sic) bâties *les plus hautes*) . Il comportera une perspective visuelle contiguë sur la montée du 123 RI vers le pont de Tasdon. Cette construction pouvant aller à R+ 10 selon le règlement du PLUi, est située dans la 'trame verte'. Que devient la nécessité de résonance face au Grand Territoire avancée par ailleurs ? Au nord de cette construction de très grande hauteur se trouve créée une allée piétonne parallèle à l'avenue du 123 RI permettant de relier la rue de la Gare au Parc qui pourrait se raccorder avec l'entrée actuelle avec escalier, ce qui suppose la démolition du talus du fait de l'abandon du dénivelé. Il y a lieu d'espérer qu'il ne puisse s'agir de la création d'un cheminement nouveau dans la partie du Parc classée EVP, précisément là où rhododendrons et hortensias ont pu se développer grâce à un apport considérable de terre acide. Bien entendu, lors de la réunion de concertation dite le 'Jeu de l'aménageur' qui s'est déroulée au Forum des Pertuis le 22 février 2018, de 18 à 22 heures où la cinquantaine de personnes présentes encadrées par le personnel de la société Palabreo, devaient laisser cours à leur imagination pour concevoir les aménagements possibles de la circulation et la composition du mobilier urbain pour l'esplanade de la gare, et en ce qui concerne le parc ses seuls aménagements. Rien n'a transparu sur la création de cette nouvelle voie piétonne qui dans le meilleur des cas serait reliée à l'entrée avec l'escalier existant.

Nous demandons également que soit précisée la largeur d'une **bande séparative** en bordure du parc, de manière à assurer un recul suffisant de manière à ne pas meurtrir le Parc de la Gare et demandons la modification de la règle de calcul conformément au 2.1.2.

2.4.- Les incohérences des documents

Page 160 du rapport de présentation : A noter que la cartographie (figure 24) présentée du quartier de la Gare est obsolète [Plan de synthèse des objectifs assignés au Pôle d'échanges de la Gare SNCF] car elle fait référence au projet de la ZAC (mention de ZAC, îlot Ouest)

2.5.- Hiérarchiser le réseau de voirie

Il est indispensable de conserver au boulevard Joffre sur sa partie Ouest son caractère de boulevard urbain et refuser son arasement.

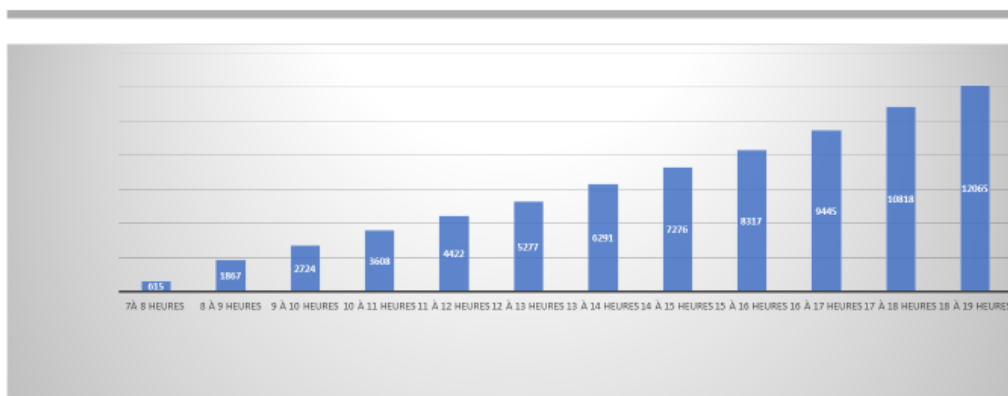
Quatre niveaux de voies sont définis dans le document n° 3, Références : OAP : 3.1.1 Mobilité, Page 4, Fiche 1 _ Hiérarchiser le réseau de voirie). : 1. d'accès, d'écoulement des trafics de grand transit et d'accès aux pôles économiques. Ce sont donc les liaisons dites « structurantes », 2. La voie intitulée rocade qui remplit son rôle de diffusion des flux, de répartition et d'apaisement du cœur urbain dense, 3. Les voies dites

interurbaines permettant de canaliser et sécuriser les flux entre communes, 4. Les voies constituant **les boulevards urbains** (de La Rochelle) qui permettent la diffusion d'accès aux quartiers et l'apaisement du centre-ville historique, etc.

Le Comité de la Gare s'oppose fermement à l'arasement de la montée du boulevard Joffre au Pont de Tasdon, considérant que le boulevard Joffre est un boulevard urbain qui permet de relier l'est à l'ouest et le sud de la ville, et que la solution la plus rationnelle devait passer par le prolongement du boulevard Joffre en ligne droite permettant sur les nouveaux terrains acquis de rejoindre l'Encan. Il est à craindre que la situation des commerçants de l'avenue Emile Normandin de Tasdon ne pâtisse de la déviation de trafic que la suppression du trafic direct entre la Gare et Tasdon provoquera.

Le Comité de quartier ayant procédé au comptage des véhicules [voir Annexe 7] au printemps 2017 passant par le boulevard Joffre ouest dans les deux sens vers ou du pont de Tasdon, soit 12 065/ jour, s'oppose à un déclassement pur et simple de cette montée par la seule autorité de la Municipalité et exigeons conformément à la loi qu'il soit procédé à une enquête publique préalable sous contrôle de la Préfecture⁸. Nous espérons que le moment venu, toute la vigilance de celle-ci sera apportée.

Cumul des deux trafics : 12 065 véhicules/jour



52

2.6.- L'inventaire des monuments classés ou inscrits

Rien n'a été dit sur la préservation du site de la Gare au titre des Monuments historiques. Les édifices classés ou inscrits bénéficient d'un rayon de protection de 500 mètres où toute construction, de démolition, de travaux est soumis à l'accord de l'architecte des bâtiments de France. Ce périmètre peut être modifié (Code du patrimoine, articles 621-1 à 624-7).

⁸ La Loi n° 2004-1343 du 9 décembre 2004 art. 62 II (Journal officiel du 10 décembre 2004) a modifié l'article L 141-3 du Code de la voirie routière qui prévoit désormais que la procédure de classement ou déclassement d'une voie communale est dispensée d'enquête publique préalable, sauf lorsque le classement ou le déclassement envisagé a pour conséquence de porter atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par la voie. »

2.7.- Modifications subséquentes adoptées par le Conseil municipal de La Rochelle le 29 avril 2019 ne figurant pas au PLUi

Sur le plan de la méthodologie on peut noter que les citoyens sont amenés au cours de l'enquête publique à statuer sur des documents qui ont fait l'objet de modifications subséquentes, soit que la pression des citoyens était trop forte (place Saint-Maurice) soit que l'initiative en revienne à certains conseillers (Compte rendu du Conseil municipal de La Rochelle, 9 juillet 2018, page 28, précité). Ceci prouve la hâte mise par la CDA à sortir le projet de PLUi. Par conséquent les citoyens n'ont pas la même lecture que les élus.

Pour preuve, le Conseil municipal de La Rochelle a décidé de nombreuses modifications dans sa séance du 29 avril 2019 :

- *D'agrandir le périmètre de mixité fonctionnelle de l'îlot Ouest du projet Espace gare pour y inclure la partie Sud du bâtiment Encan,*

- *De préciser le rapport de l'application croisée des OAP en UU+ et du règlement écrit ;*
- *3.2 Compte tenu de l'avancement des études relatives aux projets urbains Espace gare*
- *Pour le secteur UU8 + et dans l'attente de la définition du projet global aujourd'hui cadré par une OAP, il est proposé de ne pas maintenir des exigences de séquençage vertical et/ou horizontale ni de hauteur composée. La hauteur maximale étend spatialement circonscrite dans les localisations des typologies des parties les plus hautes de l'OAP*
- *De corriger une erreur matérielle d'écriture dans les dispositions particulières des secteurs UU+ relative à la notion de bande A : Ces secteurs ne sont pas concernés par des bandes de constructibilité.*
- *Nota : Nous comprenons d'après le règlement du PLUi que la bande se définit comme l'espace en profondeur, calculé en mètres, compté à partir de l'emprise de la voie. Nous ne voyons aucune disposition qui définit la largeur d'une bande par rapport à sa mitoyenneté avec un EBC ou un EVP. Vous saisissez la raison de nos préoccupations. M. Plez ayant précisé que le parc serait « agrandi », il est possible que la bande (espace) septentrionale des immeubles construits soit formée par le parc lui-même, clairsemé bien sûr, avec abattage d'arbres, car on ne peut pas imaginer que les ouvrants donnent sur les arbres eux-mêmes.*
- *Le règlement, page 264, évoque bien pour l'avant des immeubles dans le secteur UU8+, que la façade* de la construction* doit être implantée avec un recul compris entre 6 et 10 mètres maximum mesuré depuis la limite d'emprise de la voie*, de manière à dégager un espace libre* sur la partie du terrain au contact de la voie. Mais il n'existe aucune disposition pour le revers des immeubles, sauf erreur [voir notre 2.1.2].*
- *Bien plus, le cas **d'immeubles peu profonds** semble avoir été envisagé avec la bienveillance la plus grande. Ce serait le cas de ceux à construire entre l'avenue de la Gare et le parc : b) Un bonus de constructibilité* est autorisé par bâtiment* si l'épaisseur des étages courants* est inférieure ou égale à 13 mètres. Dans ce cas, (H) est inférieure ou égale à 38 mètres (R+10) sur une surface correspondant à 40% supplémentaires de l'emprise au sol* totale du bâtiment* concerné. Ce sont bien dix niveaux qui peuvent être construits (on parle de zone UU+8 et les gens pensent huit étages, sans doute parce que page 256, du règlement il est dit : - Dans les secteurs UU5+, UU6+, UU7+, UU8+, la norme de hauteur* du premier niveau doit être au moins égale à 4 mètres. Dans les*

secteurs de mixité fonctionnelle, cette hauteur* minimale est portée à 5 mètres. Se reporter à l'article 3 des dispositions communes aux zones urbaines et à urbaniser.

- *.2 Compte tenu de l'avancement des études relatives aux projets urbains Espace gare*
- *Pour le secteur UU8 + et dans l'attente de la définition du projet global aujourd'hui cadré par une OAP, il est proposé de ne pas maintenir des exigences de séquençage vertical et/ou horizontale ni de hauteur composée. La hauteur maximale étant spatialement circonscrite dans les localisations des typologies des parties les plus hautes de l'OAP*
- Nota : L'un de nos membres a pensé que l'interprétation de cette seconde partie du procès-verbal pourrait être la suivante
- "Pour le secteur UU8 + et dans l'attente du projet global (il n'y a pas de projet global actuellement mais seulement un certain nombre de préconisations) cadré par une OAP (l'OAP LR-07 n'est pas assez détaillée. La zone UU8 + couvre 18 ha), il est proposé de ne pas maintenir les exigences de séquençage vertical et/ou horizontal (les exigences de hauteurs variables et de largeurs variables ni de hauteur variable entre plusieurs bâtiments accolés). La hauteur maximale étant spatialement circonscrite dans les localisations des typologies bâties les plus hautes de l'OAP (cela doit vouloir dire que les bâtiments ne doivent pas être plus hauts que les bâtiments existants les plus proches)".

Conclusion

Il se trouve que de nos interrogations suscitées par l'étude approfondie du projet Espace-Gare formant l'OAP_LR_07 on été évoquées au cours de certaines séances du conseil municipal. On note en effet, de la part de la Municipalité une contradiction fondamentale à énoncer que le contour de son projet reste encore flou pour justifier son impossibilité de nous en communiquer tous les éléments ou nous en fournir les critères de choix, alors même qu'elle nous demande d'accepter les nouvelles bases juridiques du PLUi comportant une modification irréversible du zonage (UU8+), ainsi que les déclassements en EVP, l'absence de protection de l'allée centrale du parc, le déclassement en EVP du square Bobinec.

Comme M. le Maire l'exprime dans sa lettre du 7 novembre 2018 à l'APPR (annexe 5), 'dans l'attente d'une stabilisation des modalités de libération des fonctionnalités ferroviaires et d'une **concertation indispensable à mener**, le plan de masse du projet n'est pas arrêté.' M. le Maire poursuit 'Une **réunion publique de présentation de l'avancement de la réflexion sera programmée au cours du premier semestre 2019** afin de partager avec vous et l'ensemble des parties intéressées les principes d'aménagement et les perspectives offertes par ce projet.

Si vous considérez comme nous que ce dossier manque de clarté ou vous paraît insuffisant, il serait indispensable que **vous puissiez obtenir de la Mairie de la Rochelle et de la CDA une réunion d'information et d'échange au titre de l'article R 123-17 de Code de l'urbanisme.**

Neuf Comités de quartier ont adressé sous l'égide du CADIT (Comité de Tasdon) et du Comité de la Gare une demande en ce sens au début de l'année 2019, pour ne pas se trouver dans l'impasse d'un texte de PLUi à combattre (annexe 6) .

M. le maire et président de la CDA n'a donné suite ni à cette demande de réunion des neuf Comités de quartier, ni procédé à l'organisation d'une réunion de concertation qu'il avait promis de tenir dans le premier semestre 2019 (voir annexe 5). Il se trouve que parmi les membres de ces Comités de quartier, la compétence s'étend à d'anciens fonctionnaires de la DDE, des cadres en retraite d'entreprise du BTP à des juristes expérimentés et des citoyens connaissant leur quartier.

Monsieur le Commissaire enquêteur, vous aurez vu que nous suivons ce dossier de près depuis bien des années. Nous espérons que vous serez attentif à nos arguments d'intérêt général afin que ceux-ci soient pris en compte par le président de la Communauté d'agglomération.

Comité de Quartier St Nicolas Gare Gabut

Le Président

Guy BESSON

Annexes :

1°- Lettre de M. Plez du 18 janvier 2019

Ville de la Rochelle
Cabinet des élus

La Rochelle le 18 janvier 2019

Mesdames et Messieurs les membres
Comité de quartier Saint- Nicolas
Gare, Gabut
8, quai Georges Simenon
17 000 la Rochelle

Objet : devenir du parc Alsace- Gare

Mesdames, Messieurs les membres du Comité de Quartier,

Sans attendre une prochaine réunion avec le comité de quartier, j'ai plaisir à poursuivre nos échanges par la présente.

Un sujet en particulier occupe tous les esprits. Il s'agit du devenir du parc communément appelé « Alsace-gare ». Après avoir demandé sa protection, j'ai vérifié son zonage prévu au prochain document d'urbanisme (PLUi). Le nord bénéficiera d'une protection forte en espaces boisés classés (EBC). La partie sud sera également protégée et placée en espace vert protégé (EVP).

Ces espaces ainsi protégés seront donc maintenus. La végétation arborée existante devra être conservée ou régénérée.

Il m'importe que la composition générale et l'ordonnancement du parc soient préservés dans le temps sans pour autant figer strictement ces éléments dans leur état actuel. Ainsi ces ensembles paysagers pourront être ponctuellement remaniés, recomposés, à condition que la qualité du cadre initial ne soit pas altérée. Autrement dit, si le parc devait faire l'objet d'aménagements nouveaux, ce serait pour améliorer son cadre et conserver sa vocation de parc. Je veillerai à ce que ce soit respecté et interdirai tout **projet de construction** qui serait de nature différente de l'objectif paysager recherché.

Malgré mon engagement ferme et sincère, je sais que vous demandez la mise en espace boisé classé de la totalité du parc pour être rassuré. Je vous invite à formuler cette demande dans **l'enquête publique** du PLUi qui aura lieu cette année.

Je ne vois personnellement aucune difficulté à aller dans ce sens puisque cela correspond à ce que je vous ai régulièrement dit et que je vous écris : le parc a vocation à demeurer un parc.

Espérant avoir satisfait à votre demande, Veuillez croire Mesdames et Messieurs les membres du Comité de Quartier en mon action dévouée et sincère.

Jean-Philippe PLEZ

Adjoint au maire de la Rochelle En charge de
l'urbanisme

Délégué communautaire en charge des projets urbains

2° Réponse du Comité de la Gare en date du 11 avril 2019 à la lettre ci-devant reproduite de M. Plez. Cette lettre n'a jamais reçu de réponse

Comité de Quartier St Nicolas Gare Gabut
8, quai Georges Simenon
17000 LA ROCHELLE

Monsieur Jean-Philippe PLEZ
Hôtel de Ville
BP 1541
17086 – LA ROCHELLE Cedex 2

La Rochelle, le 11 avril 2019

Cher Monsieur

Il nous a été agréable de recevoir de votre part le 18 janvier 2019 en réponse à nos lettres des 3 mai et 23 novembre de l'année passée vous demandant si possible de bien vouloir faire tous vos efforts pour que le parc Alsace-Gare soit classé dans sa totalité en 'Espace Boisé à créer ou à conserver'.

C'est avec une grande satisfaction que nous voyons que vous partagez notre souci de 'voir ce parc demeurer un parc' qui doit être sanctuarisé.

Le zonage proposé par le PLUi, ne fait que reprendre celui déjà déterminé dans le PLU par une modification simplifiée de celui-ci, laquelle avait conduit à une forte dégradation de la protection du parc par rapport à sa situation dans le POS que Monsieur Michel Crépeau s'était engagée à l'époque à conserver [**lettre du 24 décembre 1997 à Mme Lucienne Le Bahr de la résidence Alsace « Il n'est nullement question d'apporter une modification à ce secteur boisé qui est un espace classé au POS, qui garantit son, maintien intégral dans ce site privilégié »**] .

Nous constatons que le degré de la protection du parc Bobinec se trouve dégradé également, celui-ci étant présenté avec un zonage EVP en sa totalité.

Ce dernier statut d'EVP, vous le savez est beaucoup moins protecteur que celui de EBCC. D'ailleurs vous évoquez vous-même l'hypothèse de projets de constructions qui pourraient voir le jour. Bien entendu le garde-fou pour empêcher toute dénaturation du parc serait selon vous de 'contrôler que de tels projets respectent l'objectif paysager recherché'. Quel que soit le soin que l'on apportera à la réalisation de tels projets immobiliers, il faudra bien se rendre à l'évidence qu'un parc comportant des constructions est différent d'un parc qui n'en comporte pas et peut même perdre son âme de parc.

L'éclatement du parc en trois parties fait apparaître un élément dont vous ne parlez malheureusement pas : il s'agit de l'allée centrale du parc qui n'est plus assorti d'aucune protection, réduisant la surface classée du parc en totalité EBCC.

Il nous est difficile de comprendre pourquoi après notre réunion du 13 décembre 2017 à laquelle vous participiez, les équipes de la CDA, sous l'engagement formel de M. Jean-François Fontaine s'étant engagées à ce que les bus ne traversent pas le parc, subsiste une telle zone dénuée de toute protection.

Il est clair que ce déclassement total de l'allée centrale est devenu par les engagements qui ont été pris sans objet par l'abandon du projet de circulation et sans fonction puisqu'aucun véhicule ne saurait y passer. Il convient de formaliser l'engagement de la Municipalité en opérant le reclassement de cette partie centrale en EBCC le plus tôt possible.

Nous regretterions que par la création d'une piste cyclable bidirectionnelle, le cheminement central de ce parc qui pourvoit parfaitement aux besoins des passants et des cyclistes serve de tremplin pour la transformer en future voie routière.

Malgré tous les efforts que vous avez déployés depuis nos demandes de l'année passée nous voyons que la situation du PLUi se trouve figée à celle du PLU, dans l'état de sa dernière modification.

Aussi, suivant votre conseil nous déposerons auprès du commissaire enquêteur 1°- une demande de reclassement en EBCC de la zone du parc dégradée en protection inférieure EVP, 2°- une demande de reclassement de la zone centrale en sa totalité en EBCC en reprenant simplement les termes qui sont contenus dans la présente.

Enfin, il nous apparaît clairement que l'ensemble du secteur square BOBINEC et parc Alsace-Gare forme un tout arboré indéformable et unique pour cette partie de la ville et que la dégradation de leur classement reprise dans le PLUi représenterait, si elle était maintenue, une régression de ce poumon vert. Aussi, voulant préserver l'ensemble de ce secteur arboré, nous demanderons le reclassement en EBCC du square Bobinec.

Il faudra à nouveau lors de la reddition du rapport du commissaire enquêteur que les services de la CDA examinent la possibilité de satisfaire à notre demande, ce qu'elles avaient eu tout à loisir de faire pendant huit mois de l'année 2018.

Face à cette situation et nous fiant votre engagement ferme et sincère exprimé 18 janvier, nous vous saurions gré de bien vouloir tout mettre en œuvre pour que notre

demande soit satisfaite dans les termes juridiques et réglementaires qui assurent au mieux son efficacité.

Comité de quartier

François ABINAL

Roger BALLAY

Guy BESSON, président

Alain BUCHERIE

Martine CAVAILLE

Danièle DURAND TRAVEL

Guillaume JACQUES

Jean-Luc GRILLOT

Jean HESBERT

PS. - Nous relevons dans Sud-Ouest du 11 avril la mention du vote du conseil municipal de la commune de La Jarne en faveur du PLUi avec une réserve ce qui équivaldrait à un refus. Dans ces conditions s'appliqueraient les dispositions de l'article L 123-9 du code de l'urbanisme, troisième alinéa modifié par la loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014, article 25 libellé comme suit : *Lorsqu'une commune membre de l'établissement public de coopération intercommunale émet un avis défavorable sur les orientations d'aménagement et de programmation ou les dispositions du règlement qui la concernent directement, l'organe délibérant compétent de l'établissement public de coopération intercommunale délibère à nouveau et arrête le projet de plan local d'urbanisme à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés*.

Il devrait être alors nécessaire de procéder à l'organisation d'une nouvelle délibération du Conseil de la CDA laquelle nous l'espérons fermement présenterait avec votre appui pour le Commune de La Rochelle le zonage du Parc de la Gare et celui du square Bobinec dans l'état où se trouvaient classés sous le POS.

3°- Lettre à M. le Maire en date du 20 mars 2019

Jean Hesbert

Vice-président Comité Saint-Nicolas, le Gabut, Gare

Adresse personnelle 38, quai Louis Durand

17000 – La Rochelle

Monsieur Jean-François Fontaine
Mairie de La Rochelle
Place de l'Hôtel de Ville
BP 1541
17086 LA ROCHELLE Cedex 02

Deuxième lettre en RAR (la première par erreur n'était pas datée)

TROIS PAGES

La Rochelle le 29 mars 2019

Monsieur le Maire,

Ce jour, (le 22 mars) Madame Martine Cavaillé vice-présente du Comité de quartier de la gare et moi-même nous sommes rendus au service de l'Urbanisme, à l'arsenal pour obtenir les renseignements suivants de la part des services de la CDA :

- Durée du POS de La Rochelle
- Date d'homologation du PLU et dates des modifications subséquentes.

Nous ne pensions pas que notre interlocuteur serait en mesure de nous communiquer l'enquête publique qui a eu lieu, mais il est clair que nous désirons voir celle-ci, ainsi que les échanges avec la DDA concernant le changement de classement du parc Alsace-Gare.

Il s'agit pour notre Comité et pour les Rochelais de comprendre comment dans un POS qui classait le Parc Alsace-Gare dans sa totalité en Espace Boisé à créer ou à conserver (*voir in fine*), on a pu modifier celui-ci, probablement en cours de validité du PLU pour l'éclater en trois zonages différents : 1° EBCC pour la partie nord, 2° En supprimant tout classement pour l'allée centrale et 3° en EVP pour la partie sud.

Dans le PLU comme dans le POS, tout ce quartier est classé en zone UA. Il est clair qu'il est intervenu une décision modifiant seule le statut du parc (et du square Bobinec par la même occasion passant de EBCC à EVP).

Nous recherchons à savoir dans tous les détails possibles comment la protection donnée à un espace vert au plus haut niveau que la réglementation le permet peut disparaître et même aussi diminuer, et comment les citoyens ont été parties prenantes à cette disparition⁹.

La dame de la CDA à laquelle rien ne peut être reproché, fort courtoise n'a pu nous donner ces renseignements et pas même la copie d'un écran. Nous ne saurions l'en blâmer. La réponse se trouvait évidemment aux services techniques chargés du projet de la Gare qu'elle alla consulter nous laissant quelques moments seuls.

A son retour, elle n'a pu que nous engager à formuler notre demande sur le dossier de concertation du projet de la gare que les services techniques lui disaient qu'il fallait que nous remplissions, ce sur quoi nous avons immédiatement protesté.

Nous n'avons pas manqué de garder un cliché de notre écrit, craignant que notre demande ne soit prise en compte que dans des mois, et postérieurement aux remarques que l'on pourrait faire au commissaire enquêteur dans le cadre de l'enquête publique.

Nous reproduisons ce texte ci-après ;

22 mars 2019 ; M. Hesbert, Mme Cavaillé, Comité de la Gare, 8, quai Georges Simenon – La Rochelle.

Cette demande ne s'inscrit pas dans le cadre d'une concertation. Nous voulons (les renseignements suivants) validité du POS (début-fin), homologation du PLU, modifications du PLU (dates) et surtout celle qui fait passer le statut du parc (Alsace-Gare) du statut d'EBBC pour sa totalité à EBBC pour sa partie Nord, aucun statut pour l'allée centrale et EVP pour la partie Sud. Réponse souhaitée par retour et non dans trois mois. Copie Maire et préfecture (et à bien d'autres personnes).

⁹ Pour nous, le point fondamental est de savoir comment les citoyens ont été informés de ce changement. Nous voulons voir le dossier du commissaire enquêteur s'il y a eu un.

En conséquence nous vous saurions gré de bien vouloir nous adresser ou faire adresser l'extrait intégral avec le détail des votes, ses annexes, plans et dossier de la séance du conseil municipal de La Rochelle ou la délibération de la CDA ayant débattu et organisé la partition du Parc de la Gare en trois éléments : zone nord (EBCC), création d'une allée centrale avec disparition de tout statut protecteur, et dégradation de la protection de zone sud (EVP) ainsi que le texte légal qui en a constitué le bien-fondé.

Si une enquête publique a eu lieu, nous serions désireux d'en connaître les modalités de déroulement et d'aboutissement.

Nous profitons de la présente pour formuler de la même façon une demande identique pour le square Bobinec.

Nous regrettons de vous dire, Monsieur le maire, que la réponse qui nous a été faite aujourd'hui ne correspond aucunement à la demande d'informations, que tout citoyen de la ville est en droit d'obtenir sur des faits du passé, n'ayant rien à voir avec le projet gare et que les nouveaux méandres de vos services techniques ne sauraient nous satisfaire.

Veuillez agréer, Monsieur le maire, l'assurance de mes salutations les plus respectueuses.

Jean HESBERT

Vice-président du Comité de quartier Gare etc.

Ci-dessous classement du parc dans le POS et probablement au début du PLU (non joint)

4°- Lettre à M. Leyrit médiateur départemental en date du 3 avril 2019

Jean Hesbert

Vice-président du Comité de quartier Saint-Nicolas, La Gare, Le Gabut

jean.hesbert@gmail.com

38, quai Louis Durand

17000 – La Rochelle

Monsieur Christian *LEYRIT*

mediateur.departement @charente-maritime.fr

christian.leyrit@charente-maritime.fr

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE LA COHESION
SOCIALE DE LA CHARENTE-MARITIME

49, rue Aristide Briand

17000 – La Rochelle

La Rochelle, le 3 avril 2019

Monsieur le Préfet,

Nous vous savons gré d'avoir bien voulu accorder à Madame Cavaille, vice-présidente du Comité de quartier Saint-Nicolas, La Gare, Le Gabut et à moi-même un entretien dans vos locaux, le 1^{er} avril 2019.

Nous avons pu de ce fait vous entretenir du devenir des Parcs de la Gare et Bobinec qui du fait de leur déclassement réalisés au cours du PLU, lesquels déclassement doivent être repris tels quels dans le PLUi, sont l'un et l'autre exposés à de graves menaces de saccage et de destruction.

Pourtant dans le cadre de l'élaboration du PLUi, la CDA a missionné le bureau d'études Biotope dans le cadre d'un accord-cadre pour l'assister dans sa mission de production du volet environnemental du PLUi.

Nous vous rappelons que le parc de la Gare est une composante du Pôle d'échanges Multimodal (PEM), dont le coût est financé comme suit :

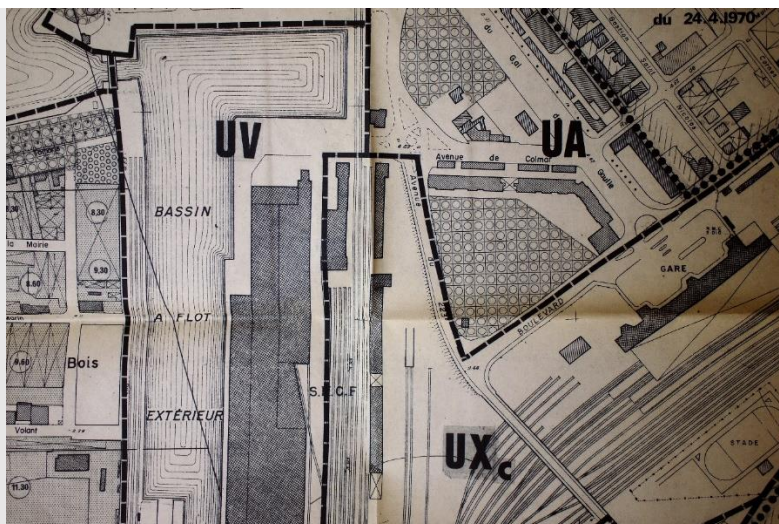
Le protocole général d'accord fixe la participation au financement du PEM de chacun des partenaires du projet de la façon suivante [source portail de la CDA, séance du 27 mars 2018 à Vaucanson] :

Partenaires	Montants €
Etats (CPER)	1 500 000
Etat (3 ^{ème} appel à projets' transports collectifs et mobilité durable'	900 000
Feder, géré par la Région Nouvelle Aquitaine	2 000 000
FEDER (Investissement territorial intégré) géré par la Région NA	2 900 000
Région Nouvelle Aquitaine	1 000 000
Département de la Charente-Maritime	1 420 000
Communauté d'agglomération de La Rochelle	3 800 000
Ville de La Rochelle	2 900 000
SNCF Gare et Connexions	4 770 000
SNCF Réseau	1 500 000
Total	22 690 000 €

Ces financements ne suffiront pas, le budget ayant réactualisé en hausse ces derniers temps.

Dans le POS

Notre préoccupation est de vouloir conserver au Parc de la Gare dans sa totalité le statut privilégié d'EBC 'Espace boisé à conserver ou à créer' qui' il avait dans le POS de La Rochelle approuvé le 25 mars 1980. Le document ci-dessous provient du POS que l'on peut consulter aux archives municipales. Figurent sur celui-ci 1° le parc de forme quasi-triangulaire d'une superficie de 1 ha de la Gare et 2° le parc Bobinec en forme de demi-lune, lesquels étaient classés tous deux dans leur totalité en EBC dans le POS (petits ronds inscrits dans un carré).



Classement dans le cadre du POS

Dans le PLU

Nous avons la ferme conviction que ces deux parcs ont continué à être classés **initialement** dans le PLU approuvé par la Communauté d'agglomération le 17 novembre 2011, **d'une manière identique à celle où ils l'étaient dans le POS.**

Les documents relatifs aux PLU sont plus compliqués à obtenir. Bien sûr, les textes et plans du PLU étant en vigueur jusqu'à l'adoption du PLUi, ils ne sont pas encore archivés. Ils ne sont pas davantage disponibles à la Mairie place de l'Hôtel de ville, au service de la documentation. **Ils ne le sont qu'aux services administratifs de la CDA**, lesquels nous en ont refusé l'accès et la consultation, en nous faisant remplir une main-courante ne servant qu'au processus de concertation, lequel est d'ailleurs aux dires de la Mairie achevé.

Nous avons, du temps où ces documents étaient (jamais dans leur intégralité) disponibles sur Internet entrepris déjà des recherches pour nous assurer de la légalité du processus de concertation et de décision sur les deux projets Gare. Après maintes recherches, nous n'avons jamais pu retrouver trace d'une quelconque délibération autorisant un tel déclassement, lequel est assujéti à un formalisme assez contraignant dont il est impossible s'il a été mis en œuvre, que le publicité légale n'en ait pas été faite aux Rochelais. **Nous la reformulons aujourd'hui.**

Nous pensons très fortement qu'une enquête publique aurait dû avoir lieu.

La CDA rappelle fort opportunément le régime juridique applicable aux procédures de déclassement : source portail de la CDA, séance du Conseil communautaire 25 janvier 2018, page 17, répété à chaque fois qu'il a été décidé de modifier le PLU d'une commune.

Procédure de modification simplifiée du PLU :

Sous réserve des cas où une révision s'impose en application des dispositions de l'article L. 153-31 du Code de l'urbanisme, le plan local d'urbanisme fait l'objet d'une procédure de modification lorsque l'établissement public de coopération intercommunal décide de modifier le règlement, les orientations d'aménagement et de programmation ou le programme d'orientations et d'actions.

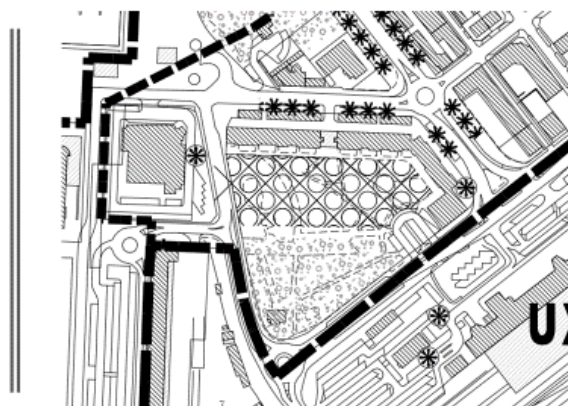
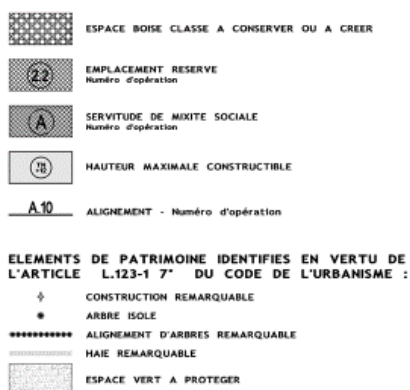
Un PLU peut être modifié à condition que le projet d'évolution :

- Ne change pas les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;

- Ne réduise pas un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière.

-Ne réduise pas une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou ne constitue pas une évolution de nature à induire de graves risques de nuisances. Article 153 --41 et suivants du code de l'urbanisme qui fixe la procédure de modification d'un plan local d'urbanisme ainsi que les conditions pour que celle -ci puisse être recevable.

Zonage du Parc



Classement dans le cadre du PLU modifié

Le document ci-dessus a été élaboré durant le PLU et provient d'une modification approuvée de celui-ci du 7 mars 2016 [ce plan montre toujours le parc attaché à la zone de classement des constructions UA qui est le régime actuel du quartier au nord-est dans le cadre du PLU). Le dépeçage en trois parties a eu lieu. Cette partition du parc n'est pas anodine. La partie nord est en 'EBCC' (on dit aussi EBC). Au milieu du parc le déclassement a été total pour créer une voie de circulation accessible par le parking actuel Est, qui serait élargie pour permettre aux bus allant aux Minimes et à Aytré d'y passer La partie Sud est classée en 'Espace vert à protéger', ponctuée par des petites taches circulaires sur fond blanc.

La problématique du Parc de la Gare s'inscrit dans celle de la création de la rue de la Gare.

1°- Il s'agit dans le PLUi de doter La Rochelle d'une nouvelle voie de circulation allant de la Gare aux Minimes, dénommée rue de la Gare (C'est M. Bono qui le premier en a exprimé l'idée lors d'une délibération du Conseil municipal du 4 mars 1997, mais d'une

manière contradictoire à la fonction que lui assigne la municipalité actuelle¹⁰). Si la rue de la Gare était réalisée dans l'optique de la municipalité actuelle, cette nouvelle rue rendrait **a priori** parfaitement inutile le traçage d'une nouvelle voie de circulation au travers du Parc, car cette dernière ferait doublon pour aller aux Minimes. Mais comme la création de la rue de la Gare passant sous le pont de Tasdon s'accompagne du déclassement de la partie Ouest du boulevard Joffre, la nouvelle rue de la Gare créée rend impossible tout trafic vers Tasdon. C'est donc le trafic vers / et en provenance de Tasdon passant par la rue du 123 RI qui serait forcé de passer au travers du Parc de la Gare. C'était bien l'ambition de la Municipalité quand elle voulait faire passer les bus par le Parc (330 jour). Cette dernière a reculé sur ce projet sous la pression de notre Comité de quartier et de ses habitants. Mais la Municipalité nous a refusé le reclassement de l'allée centrale comme elle l'était dans le POS. Il est donc clair qu'elle reviendra à la charge dès que les esprits se seront calmés.

2°-L'autre menace corrélée à la création de la rue de la Gare provient de la construction mitoyenne d'immeubles au sud du parc sur l'assise du boulevard Joffre que la municipalité entend déclasser pour y construire en zone UU+ 8 qui autorise des immeubles d'assez grande hauteur. Le quartier de la Gare aura ce privilège insigne de s'y voir construire les immeubles nouveaux les plus élevés de tout La Rochelle. La bande arrière de ces immeubles qui devront aussi respecter une bande avant, mutilera gravement le parc.

Or ce parc constitue le poumon vert de cette zone, et sera d'autant plus nécessaire que la construction de nouveaux immeubles va aboutir à la création de 1 000 à 1 200 logements.

Dans le PLUi

La présentation du zonage du Parc de la Gare dans le PLUi se fait sur la base modifiée de ce qu'elle a été dans le PLU. Le zonage de la constructibilité passe en UU8+, ce qui permet des hauteurs d'immeuble de 36 à 38 mètres. Le parc Bobinec est pour sa part déclassé en 'EVP'.



Eclatement du Parc de la Gare en trois parties dans le PLUi

Notre demande n'aurait jamais dû vous parvenir, si M. Jean-Philippe Plez, adjoint à l'Urbanisme auquel nous avons demandé le 3 mai 2018 que le Parc de la Gare soit classé en 'Espace Boisé à conserver ou créer' en ses trois éléments, demande renouvelée le 23 novembre, avait répondu favorablement à notre demande.

¹⁰ Monsieur le Maire (Bono) suggère une solution pour l'aménagement d'une jonction qui passerait sous le pont de Tasdon pour rejoindre le parking de l'Encan. Cela faciliterait la circulation, notamment pour les véhicules sortant de la gare désireuses de se rendre vers l'aquarium ou le musée maritime.

Entre temps, à la suite des incertitudes que la lettre de M. le Maire soulevait en écrivant au président de l'Association pour la protection du patrimoine rochelais 'APPR' le 7 novembre 2018, la lettre formulée comme suit : *' Le Parc de la Gare ne sera pas traversé par les bus. La concertation publique autour du projet a souligné l'intérêt des Rochelais pour ce parc de très grande qualité qu'ils souhaitent redécouvrir. Pour cela il sera ouvert sur le parvis et les projets qui seront développés à proximité et ses accès ainsi que sa traversée seront réaménagés pour encourager les déplacements à pied ou en vélo.*, nous avons lancé une pétition notamment accessible par Change.org pour essayer de convaincre par les réactions de Rochelais la municipalité de revenir au **statu quo ante** du classement du parc afin de le prémunir pour l'avenir de de toute meurtrissure.

Contre toute attente, malgré une écoute bienveillante de notre demande et l'expression d'une sympathie pour notre requête, nous avons reçu de M. PLEZ le 18 janvier 2019 une réponse bien tardive (voir annexe) soit quelques jours avant que le PLUi soit arrêté par la CDA le 24 janvier 2019, figeant la situation actuelle de la partie Sud et occultant toute prise de position sur le reclassement de l'allée centrale du parc que la municipalité voulait transformer en voie routière, s'engageant 'à ce que le parc reste un parc', garantissant personnellement à ce que ce statut soit respecté, **nous renvoyant à faire nos observations devant le commissaire enquêteur**. Nous observons que M. PLEZ se sort de ce mauvais pas par une réponse fort élégante, constituant à notre avis un chef d'œuvre de parfaite ambiguïté. Nous avons anticipé ce rejet poli par le lancement de la pétition mentionnée plus haut.

Comme nous vous l'avons souligné, nous avons essuyé un refus de communication de documents de la part des Services administratifs de la CDA pilotant ce projet et avons immédiatement protesté en écrivant à M. le Maire (voir annexe). **Ce sont donc ces documents que nous désirons obtenir. Nous serions heureux de connaître la position de la préfecture et savoir si un contrôle de légalité à été réalisé. Nous avons envoyé copie de la lettre adressée à M. le maire de La Rochelle à M. le secrétaire-général.**

Nous avons l'information que l'enquête publique du commissaire enquêteur se déroulera de la mi-juin à la mi-juillet. Jugez comment elle pourra être menée puisque 28 communes sont concernées. Un mois fait 20 jours ouvrés en moyenne. Cela veut dire que certaines communes ne seront jamais assurées de sa présence.

Nous espérons que les éléments que nous vous avons fournis ci-avant vous permettront de mieux comprendre l'enjeu des projets de la Municipalité (CDA) et le danger que courent ces deux parc rochelais.

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de notre haute considération.

Jean Hesbert

P. J

Lettre à M. le maire (dont copie a été envoyée au Secrétaire-général de la préfecture

Lettre reçue de M. Plez (deux clichés)
Dépliant sur la concertation

5° Lettre de M. Fountaine, du 7 novembre 2018, maire de La Rochelle à M. Mossé, président de l'APPR

J'ai lu votre courrier avec la plus grande attention. Sachez que le projet de la gare a vocation à créer un nouvel environnement urbain plus attractif, reflet de l'identité rochelaise dès la sortie de la Gare. Il offre une opportunité de requalifier une nouvelle entrée dans la ville en réorganisant les accès et les mobilités afin de construire un nouveau quartier multifonctionnel accueillant logements, bureaux, commerces, hébergements touristiques et activités loisirs.

L'aménagement concerne divers secteurs

- Au niveau de la gare de son bâtiment et de son parvis, le pôle d'échanges multimodal (PEM)
- Sur la partie Est, la requalification de l'îlot situé entre le boulevard Joffre et les voies ferrées
- Vers l'Ouest, le **remaniement de la rue de la gare** et la libération d'un ilot entre le parc existant, conservé et le parking Gare.
- Sur la partie Ouest, la reconfiguration complète du secteur de l'encan depuis la place Moitessier jusqu'au pont de Tasdon
- Et enfin au sud des voies, la reconstitution des espaces de stationnement et de fonctionnalités ferroviaires.

Concernant le Pôle Multimodal de la Gare, il vise à améliorer le confort des voyageurs en offrant un accès PMR (càd : Personnes à Mobilité Réduite) aux quais.

Les accès seront facilités et le parking de plus de 200 places au sud de des voies sera facilement accessible en voiture. Au nord une offre de stationnement conséquente d'environ 185 places dont 15 places de dépose minute restera accessible depuis le boulevard Joffre. Mais surtout le nouveau pôle multimodal facilitera les accès pour les modes doux : en bus, à pied ou en vélo avec des aménagements visibles accessibles confortables et sécurisés.

ZZZZ-YYYY.XXXXXX@effia.fr ,Responsable à EFFIA Paris précise qu'au début 2019, EFFIA La Rochelle commercialise 374 places de stationnement dans le parking de La Rochelle gare. Il y a par déduction 34 places pour les loueurs. Le total des places de parking annoncé dans cette lettre de M. le Maire est donc quasiment inchangé : 374 (270+ 60+ 34) devenant : 385 (200 + 185).

L'aménagement du parvis sera l'occasion de remettre en valeur ce bâtiment de la garde de la Rochelle en le reconnectant à la ville qui l'entoure.

Comme vous l'avez souligné le Parc de la Gare ne sera pas traversé par les bus . La concertation publique autour de ce projet a souligné de très grande qualité l'intérêt des Rochelais **qu'ils souhaitent redécouvrir [sur le portail de la ville le parc ne figure même pas sur la liste des parcs et jardins].**

publique

Ecologie urbaine

Parcs

» Parc Charles-Edouard Beltremieux

» Parc Charruyer

» Parc Franck Delmas

» Parc Kennedy

» Parc des Minimes

» Parc de la Porte Royale

» Parc d'Orbigny

» Parc des Pères

» Prairie du Technoforum

» Parc des Sources

Réserves naturelles

Charte Terre Saine

Eco-gestion



Parc Charles-Edouard Beltremieux

Au coeur de la ville, le parc Charruyer se prolonge par l'ancien animalier Charles-Edouard Beltremieux. Il s'étend sur 4 hectares. Si sa création officielle remonte à 1971, l'installation d'animaux dans le parc est beaucoup plus ancienne.

Pour cela [le Parc] il sera **ouvert** sur le parvis et les projets qui seront développés à proximité et ses accès seront réaménagés pour encourager les déplacements à pied ou en vélo. La passerelle qui reliera le parvis au nord à la gare routière et au nouveau parvis au sud des voies a été conçue dans le respect de ce grand bâtiment et de sa halle. Cet ouvrage ne s'appuiera aucunement sur les bâtiments historiques. Cette passerelle offrira une vue inédite sur le pignon Est de la gare tout en minimisant sa présence pour masquer le moins possible le bâtiment dans la perspective d'une vue plus lointaine. La tour de la Gare qui s'inscrit comme un phare dans le paysage rochelais doit rester visible. Pour cela les perspectives sur cette tour depuis le Parc de la Gare et son prolongement à l'Est ou encore depuis le nouvel accès au sud avec une vue privilégiée sur la marquise de la Gare. Ces perspectives resteront libres de toute construction.

Vous l'avez signalé, le quartier sud connaîtra très certainement une mutation dès que la gare se sera retournée et offrira par la passerelle un accès direct centre-ville. Pour structurer ce futur quartier, le projet prévoit l'aménagement d'une gare routière, telle un mai qui connectera la passerelle au marais de la moulinette au sud. La végétation choisie surtout cet aménagement rappellera précisément la présence du Marais au(x) porte(s) de la ville.

Quant au bâtiment de la Gare lui-même, je partage tout à fait votre point de vue quant à sa grande qualité et les désordres causés par ces blocs modernes construits en son sein. Nous avons de très nombreuses fois évoqué ce point avec la SNCF qui reste propriétaire du bâtiment et qui peut seule prévoir la requalification des éléments intérieurs.

Pour ce qui concerne le développement du projet urbain, de grands principes d'aménagement sont aujourd'hui identifiés (principe de desserte avec la création de la rue de la Gare notamment) et une programmation prévisionnelle conciliant objectif d'équilibre (financier ??) d'opération et principes d'intégration urbaine est en cours d'étude. Dans l'attente d'une stabilisation des modalités de libération des fonctionnalités ferroviaires et d'une concertation indispensable à mener, le plan de masse du projet n'est pas arrêté.

Les hauteurs bâties envisagées s'inscriront dans les gabarits existants allant du R+2 au R+5. La localisation exacte de ses émergences n'est à ce jour pas connue, mais devra obéir à une logique urbaine globale. Par ailleurs vous inquiétez de la construction d'immeubles à proximité de la gare à l'Est comme à l'Ouest. L'objectif du projet est bien de favoriser les liaisons visuelles et fonctionnelles entre le futur quartier en travaillant notamment sur la **place de la nature**, de l'eau dans le projet et sur la valorisation du

bâtiment Gare. Le positionnement et le gabarit des futurs bâtiments restent à définir et nous serons attentifs à la préservation d'espaces de respiration et à l'articulation avec l'existant dans le projet qui sera développé.

Une **réunion publique de présentation de l'avancement de la réflexion sera programmée au cours du premier semestre 2019** afin de partager avec vous et l'ensemble des parties intéressées les principes d'aménagement et les perspectives offertes par ce projet

En espérant avoir répondu à vos interrogations, veuillez agréer (J. F Fontaine)

6.- Lettre des neuf Comités de quartier de La Rochelle en date du 8 janvier à Monsieur Fontaine sur la tenue d'une réunion le plus tôt possible sur le projet Espace-Gare impactant toute la ville de La Rochelle

Comité de Bongraine- Comité des Minimes- Cadit (Tasdon)- Comité de Saint-Eloi- Comité Prévert -Comité Centre-Ville - Comité Petit- Marseille - Conseil Secteur sud - Comité Gare

Monsieur Jean- François Fontaine
Place de l'Hôtel de ville
+ AR

Mairie de La Rochelle
17000 La Rochelle Recommandée

La Rochelle, le 8 janvier 2019

Monsieur Le Maire,

Les comités de quartier ci-dessus désignés, à la suite d'une réunion de concertation qu'ils ont tenue entre eux le 18 décembre 2018, souhaitent le plus rapidement possible la tenue d'une réunion-débat concernant le projet d'aménagement de la zone de la Gare.

Les Comités considèrent qu'ils ne sont pas en possession d'un dossier clair et précis et que des éléments doivent faire encore l'objet d'une concertation plus approfondie.

Les aménagements concernant les flux de circulation, l'aménagement des liaisons Boulevard Joffre et Jean Moulin, les liaisons passerelle-gare, ainsi que l'évaluation des coûts paraissent encore trop imprécis.

Les concertations précédentes n'ont pas permis une 'réelle concertation' et n'ont pas été satisfaisantes pour les comités concernés.

Nous espérons une réponse positive à notre demande.

En fonction de l'implication de la CDA, il serait peut-être utile une participation de leurs services dont il vous appartient d'en mesurer le bien-fondé.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions, Monsieur Le Maire, d'agréer l'expression de nos sentiments les plus respectueux

Nous vous remercions de l'attention que vous voudrez bien porter à nos observations.

7°- Comptage des véhicules passant sur la partie inclinée du boulevard Joffre menant au Pont de Tasdon

Annexe 7.- Comité de quartier Gare, Gabut, Saint-Nicolas

Transit des véhicules par la pente du boulevard Joffre conduisant au pont de Tasdon

Mardi 17 avril 2018 de 10h 45 à 12h15, SNCF trafic normal, Vacances zones B et C.

Série A.- Comptage des véhicules en provenance du pont de Tasdon descendant par la rampe en direction de la gare

A JH	10h 45/11 h	11h /11h 15	11h15/11h30	11h30 /11h45	11h45/12h
Voitures	94	60	69	49	68
Motos	2	1		1	
Camionnettes		2	3	4	7
Bus	3	1	2	1	2
Camions		3		2	
Camping-cars					1
Taxis	2	3	1		
Total : 379	101	70	75	57	76

Nota : 1 cycliste sur cette période d'une heure et quart

Série B.- Comptage des véhicules en provenance de la gare montant par la rampe et tournant à gauche sur le pont de Tasdon

B MT	10h 45/11 h	11h /11h 15	11h15/11h30	11h30 /11h45	11h45/12h
Voitures	87	79	82	78	74
Motos	3	4	4	3	3
Camionnettes	11	5	4	4	5
Bus	1	2	1	2	4
Camions	3	4	2	2	
Camping-cars					1
Taxis	2	3	1		
Total : 469	106	94	93	89	87

Total séries A + B , 17 avril (une heure quinze) = 840 véhicules

Lundi 23 avril 2018 de 10h 45 à 12h15, SNCF en grève, Vacances zones B et C.

(jour de grève SNCF)

Série A.- Comptage des véhicules en provenance du pont de Tasdon ou du 123^e RI, descendant par la rampe en direction de la gare

A JH	10h 45/11 h	11h /11h 15	11h15/11h30	11h30 /11h45	11h45/12h
Voitures	105	80	70	94	97
Motos	2	3	2	4	5
Camionnettes	8	11	5	9	14
Bus	5	1	2	1	5
Camions	5	1	2	1	
Camping-cars	1	1			1
Taxis	1	1	2		
Total : 539	127	98	83	109	122

Nota : 3 cyclistes sur cette période d'une heure et quart – Sur 446 voitures particulières 57 proviennent de l'avenue du 123 e et descendent vers la gare, soit 12,70 %

Série B.- Comptage des véhicules en provenance de la gare montant par la rampe et tournant à gauche sur le pont de Tasdon

B MT	10h 45/11 h	11h /11h 15	11h15/11h30	11h30 /11h45	11h45/12h
Voitures	102	54	74	67	84
Motos	7	2	1	3	3
Camionnettes	11	7	9	7	10
Bus	6	1	1	2	4
Camions	2	1	1		
Camping cars	1			1	1
Taxis	1	1	1	1	1
Total : 477	140	66	87	81	103

Total série A = B , 23 avril (une heure quinze) = 1 016 véhicules

Mardi 24 avril 2018 de 17 h à 18h 30, SNCF en grève Vacances zones B et C.

Série A.- Comptage des véhicules en provenance du pont de Tasdon ou du 123^e RI, descendant par la rampe en direction de la gare

A	17h à 17 h 15	17h 15 /17h 30	17h30/17h45	17h45/18h	18h/18h1h	18h15 à 18h30
Voitures	200	185	225	186	122	192
Motos	7	8	9	5	11	11
Camionnettes	6	11	4	10	6	6
Bus	5	3	3	3	4	5
Camions						
Camping-cars						
Taxis	1		2			1
Total : 1 204	219	207	241	200	122	215

Nota : de **17h à 17h 15** : 63 véhicules particuliers en provenance de 123 RI pour descendre sur le pont, soit 31,5%, et 5 cyclistes. De **17h15 à 17h30** : 68 véhicules particuliers soit 36,75% en provenance de 123 RI pour descendre sur le pont ; de **17 h 30 à 17h 45** : 82 véhicules particuliers soit 36,75% en provenance de 123 RI pour descendre sur le pont, soit 36,44%. **17h 45 à 18 h** : 63 véhicules particuliers en provenance de 123 RI pour descendre sur le pont, soit 33,87,% **de 18h à 18 h15 72** véhicules particuliers en provenance de 123 RI pour descendre sur le pont, soit 50,90% et un cycliste , **de 18 h15 à 18 h 30** : 64 véhicules particuliers en provenance de 123 RI pour descendre sur le pont, soit 33,33%.

Série B.- Comptage des véhicules en provenance de la gare montant par la rampe et tournant à gauche sur le pont de Tasdon

B	17h à 17 h 15	17h 15 /17h 30	17h30/17h45	17h45/18h	18h /18h15h	18h15/18h30
Voitures	123	136	125	97	97	105
Motos	1	3	4	6	5	2
Camionnettes	6	11	8	14	8	4
Bus	5	4	4	2	4	5
Camions						
Camping-cars		1	1	2		
Taxis						1
Total 802	146	157	148	123	115	117

Nota : de **17h à 17h 15** : 3 cyclistes ; de **17h15 à 17h30** : 4 cyclistes; de **17 h 30 à 17h 45** : 2 cyclistes. **17h 45 à 18 h** : 1 cycliste ; **de 18h à 18 h15** un cycliste ; **de 18 h15 à 18 h 30** : deux cyclistes.

Total série A+et B , 24 avril (une heure trente) = 2 006 véhicules

Lundi 14 mai l2018 de 7h à 19 h, SNCF grève totale.

Série A.- Comptage des véhicules en provenance du pont de Tasdon descendant par la rampe en direction de la gare

A (JJ FS)	7h/7h 15	7h15/7h30	7h30 à 7h 45	745à 8h00
Voitures	27	36	95	44
Motos				
Camionnettes	4	2	7	3
Bus	3	1	8	1
Camions	1		2	2
Camping-cars				
Taxi			2	
Total 237	35	39	113	50
Détail voitures	Dont 4 voitures venant du 123 RI soit 14,81%	Dont 3 voitures venant du 123 RI soit 8,3 %	Dont 9 voitures venant du 123 RI soit 9,4 %	Dont 4 voitures venant du 123 RI soit 0,4%
A (M.C)	8 h /8 h 15	8h15/ 8h30	8h30à 8h 45	8h45à 9h00
Tous véhicules confondus : 574	185	130	135	124
A (Ch .B)	9 h /9 h 15	9h15/ 9h30	9h30à 9h 45	9h45à 10h00
Tous véhicules confondus : 383	122	75	58	128
A (JPM)	10 h /10 h 15	10h15/ 10h30	10h30à 10h 45	10h 45à 11h00
Tous véhicules confondus : 410	115	95	95	105
Vélos :0,0,0 et 3				
A (CB)	11 h 11 h 15	11h15/ 11h30	11h30à 11h 45	11h45à 12 h 00
Tous véhicules confondus : 394	110	84	107	93
Vélos : 2, 1 ;0 et 0				
A (JJ.F)	12h/12h 15	12h15/12h30	12h30à 12h 45	12h45à13h00
Voitures	154	98	92	83
Motos	10	2	2	5

Camionnettes	9	9	9	3
Bus	1	2	1	5
Camions	5	3		
Camping-cars				
Taxis			1	
Total : 444	179	114	105	96
Dont voitures en provenance de Tasdon	109 soit 80 %	74,4 soit 69%	62 soit 67,3%	68 soit 81,9%

A (MT)	13h / 13h 15	13h15/ 13h30	13h30 à 13h 45	13h45 à 14h00
Voitures	71	95	112	160
Motos	2	5	4	5
Camionnettes	6	6	16	20
Bus	1	4	1	3
Camions				1
Camping-cars				
Taxis		1	1	1
Total 540	80	111	159	190
Dont voitures allant au 123 RI	11 soit 15,49 %	12 soit 12,63%	13 soit 11,6%	14 soit 8,75%

Vélos : 1, 1

A (Ph L.M)	14h/14h 15	14h15/14h30	14h30à 14h 45	14h45à15h00
Voitures	115	98	121	114
Motos	5	3	1	2
Camionnettes	11	8	6	12
Bus	2	4	2	3
Camions		3		2
Camping-cars	3	1	3	3
Taxis	1	4	1	1
Total 529	137	121	134	137

Vélos : 3, 2, 7 et 2 ; piétons : 4,2,8 et 3

A (Ph L.M)	15h/15h 15	15h15/15h30	15h30à 15h 45	15h45 à 16h00
Voitures	120	130	115	120
Motos	4		6	3
Camionnettes	17	13	10	5
Bus	1	4	1	4
Camions				2
Camping-cars	1		3	1
Taxis				
Total 561	143	148	135	135

Vélos : 3, 5, 0 et 3 ; piétons : 1, 2, 3 et 1

A (J.C)	16/15h 15	16h15/16h30	16h30à 16h 45	16h45 à 17h00
Voitures	120	124	132	164
Motos	2	2	4	2
Camionnettes	8	16	13	20
Bus	2	5	3	5
Camions	1	2	3	2
Camping-cars				
Taxis	2	1	1	2
Total 636	135	150	156	195

A (J.C)	17h/17h 15	17h15/17h30	17h30à 17h 45	17h45 à 18h00
Voitures	168	180	195	176
Motos	6	9	6	5
Camionnettes	8	13	7	12
Bus	7	4	4	1
Camions	1	2	1	2
Camping-cars				1
Taxis	2			
Total 810	192	208	213	197

Nota : 1 vélo entre 18h 30 et 18 h 45, 1 vélo entre 18h 45 et 19h 00.

A (JH)	18h/18h 15	18h15/18h30	18h30à 18h 45	18h45à19h00
--------	------------	-------------	---------------	-------------

Voitures	198	143	149	154
Motos	5	6	3	2
Camionnettes	2	3	4	5
Bus	4	8	2	1
Camions		3		2
Camping-cars				
Taxis	3	1	1	
Total : 689	212	164	159	164
Dont voitures en provenance de Tasdon	130 soit 65 %	100 soit 69%	90 soit 60,4%	102 soit 66%

Série B.- Comptage des véhicules en provenance de la gare montant par la rampe

B (DB)	7h/ 7h 15	7h15/7h30	7h30à 7h 45	7h45 à 8h00
Voitures	27	57	102	126
Motos	2	1	5	4
Camionnettes	11	2	6	8
Bus	2	1	2	4
Camions	2	2	3	8
Camping-cars				
Taxis	2			1
Total 378	46	63	118	151
B (GC)	8h/ 8h 15	8h15/ 8h30	8h30 à 8h 45	8h45 à 9h00
Voitures	100	148	135	160
Motos	3		6	5
Camionnettes	8	1	12	20
Bus			1	3
Camions	3	23	4	1
Camping-cars				
Taxis	3		1	1
Total 638	117	172	159	190

B (CL)	9 h /9 h 15	9h15/ 9h30	9h30à 9h 45	9h45à 10h00
Tous véhicules confondus (voir total 10 à 11h)				
B (CL)	10h /10 h 15	10h15/ 10h30	10h30à 10h 45	10h45à 11h00
Tous véhicules confondus :948				
B (DB)	11 h 11 h 15	11h15/ 11h30	11h30à 11h 45	11h45à 12h00
Tous véhicules confondus :420				
B (S da S)	12h/12h 15	12h15/12h30	12h30à 12h 45	12h4 5à 13h00
Voitures	105	105	90	70
Motos		2	3	1
Camionnettes	3	8	7	3
Bus	1	2	4	4
Camions	1		1	
Camping-cars				
Taxis			1	
Total : 411	110	117	106	78
Vélos : 5 puis 0, puis 3 , puis 1.				
B (S da S)	13h/13 h 15	13h 15/13h 30	13h 30à 13h 45	13h45 à 14h00
Voitures	100	103	109	115
Motos	1	4	1	3
Camionnettes	3	7	7	2
Bus	1	5	1	6
Camions	1	2		
Camping cars				
Taxis			1	2
Total : 474	106	121	119	128
Vélos : 1, 1, 1 et 1				

B (JLG)	14h/14h 15	14h15/14h30	14h30à 14h 45	14h 45à15h 00
Voitures	105	100	83	87
Motos	1	4	1	3
Camionnettes	9	15	15	12
Bus	1	4	1	2
Camions	1	3	2	
Camping-cars	1			
Taxis	1	1	3	1
Total : 456	119	127	105	105
Dont voitures allant au 123 RI	8 soit 7,6 %	11 soit 11%	9 soit 10,8%	4 soit 4,5 %
Vélos : 1, 1, 2 et 2				

B (JLG)	15h/15h 15	15h15/15h30	15h 30à 15h 45	15h 45à16h 00
Voitures	99	90	120	103
Motos	1	4	1	3
Camionnettes	11	13	13	7
Bus	1	1	2	
Camions	1	1	1	2
Camping-cars		2		
Taxis			3	1
Total : 480	113	111	140	116
Dont voitures allant au 123 RI	6 soit 6,06 %	4 soit 4,4%	7 soit 5,8 %	0
Vélos : 3, 0, 1 et 1				

B (GB)	16h/16h 15	16h15/16h30	16h 30à 16h 45	16h 45à17h 00
Voitures	108	110	100	112
Motos	3	5	2	6
Camionnettes	8	8	6	7
Bus	1	4	1	5
Camions		1		
Camping-cars	1			1
Taxis		2		1

Total : 492	121	130	109	132
B (DT)	17h/17h 15	17h15/17h 30	17h 30à 17h 45	17h 45 à 18 h00
Voitures	132	110	132	135
Motos	3	6	2	3
Camionnettes	9	12	11	11
Bus	2	4	2	3
Camions	2	1		2
Camping-cars				
Taxis				
Total 563	148	133	147	154

B (MT)	18h/18h 15	18h15/18h30	18h30 à 18h 45	18h 45 à 19 h00
Voitures	116	124	134	131
Motos	2	4	4	2
Camionnettes	5	6	6	5
Bus	3	3	3	1
Camions	1	1		2
Camping-cars				
Taxis		2		3
Total : 558	127	140	147	144

Récapitulatif des comptages du 14 mai 2018 de 7 heures à 19 heures

	Sens montée	Sens descente
Total : 12 025	5818	6207