

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

Monsieur le Préfet de Charente-Maritime
36, rue Réaumur
17000- La Rochelle

Madame ou Messieurs les Commissaires
enquêteurs pour le PLUi
Service d'études urbaines
Communauté d'agglomération de La Rochelle
6, rue Saint Michel
BP 1287
17086- La Rochelle Cedex 02

La Rochelle, le 4 juillet 2019

Objet : Modificatif n°1 du PPRNP (Plan de prévention des risques naturels prévisibles) entraînant aussi des observations sur le projet de PLUi

Monsieur le Préfet
Madame et Messieurs les commissaires enquêteurs

Une demande de rectification d'erreur matérielle portant sur le Règlement du PPRNP en application de l'article R 562-10-2 du Code de l'environnement n'aurait pas dû attirer notre attention en raison du peu d'importance que cette démarche comporte *a priori*.

Nous avons considéré qu'il en allait tout autrement.

Il nous avait été impossible de nous prononcer lors du déroulé de l'enquête publique de validation du PPRNP de La Rochelle sur le bien-fondé du zonage *ad hoc* Bs1a dont a bénéficié le projet 'Espace-Gare', pour la simple raison qu'aucune donnée n'a jamais été fournie aux citoyens par la Municipalité au cours des processus de concertation et d'information sur la compatibilité de ce projet avec le dispositif de prévention des risques à venir dans le PPRNP.

En 2017, lors d'une réunion restreinte, Madame Eva Samuel, l'urbaniste retenue par la Municipalité précisait que les immeubles seraient assortis de parkings enterrés, écartant tout problème de restrictions aux constructions. Puis, la Municipalité allait même reconnaître que le positionnement des immeubles sur les croquis qu'elle fournissait au public ne l'engageait pas. Lors du Jeu de l'aménageur tenu au Forum des Pertuis le 22 février de 18 à 22 heures sous la présidence de Madame Desvaux, une limite à caractère de frontière, une ligne rouge, s'imposait aux participants sur les plans fournis, pour considérer la bordure du Parc de la Gare et le pourtour du Parvis comme une frontière de

réflexion infranchissable. Or, il est évident que les contraintes du PPRNP rejaillissent par ricochet sur les possibilités de constructions du PLUi : hauteurs des immeubles, places de parkings des résidents, même au niveau de celui de l'Encan, place Moitessier où selon des informations récentes le parking silo sera réalisé.

La Municipalité se défendra jugeant qu'il s'agit d'un procès d'intention, car elle se retranche derrière les incertitudes du projet qui la paralyseraient dans son souci d'information. On objectera que les citoyens ne peuvent valider a priori les bases réglementaires d'un projet si celles-ci confèrent à la Municipalité tous pouvoirs pour se dispenser de leur avis ultérieur. Ce sont les zonages du PLUi et du PPRN qui forment la base de son pouvoir pour agir dans le futur à l'abri de la participation citoyenne.



Plan fourni aux participants lors de jeu de l'aménageur. La ligne rouge en pointillé forme la frontière de la réflexion. La rue de la Gare à 45 degrés est bien créée. Entre la bordure sud du parc et le côté nord de la rue de la Gare apparaît une surface triangulaire formée en grande partie par l'assise du boulevard Joffre arrasé augmentée d'une partie du parking longue durée.

Il nous apparaît à l'évidence à la lecture du dossier modificatif n° 1 du PPRN consulté auprès des Services techniques de La Rochelle qu'il y existe une disharmonie entre le Règlement du PLUi, notamment l'OAP_LR_07 et le PPRN même dans sa version d'origine. **L'un (le PLUi) montre la création de la rue de la Gare actée. L'autre (le PPRN) n'y fait qu'allusion.**

Le dossier modificatif n° 1 du PPRN contient des informations, jamais communiquées aux citoyens par la Municipalité. Nous n'hésitons pas à dire que ce projet de demolition d'une hauteur est un facteur aggravant les risques au regard des changements climatiques.

Pour la réalisation du programme de construction de l'Espace-Gare, il apparaît que la Municipalité et la CDA ont obtenu le bénéfice d'un régime spécifique (1).

On démontrera (2) que les risques provenant de l'arasement des parties hautes du boulevard Joffre ouest ne sont ni expliqués ni justifiés dans le PPRNP, notant que par là-

même la Municipalité veut passer outre les dispositions réglementaires en déclassant sans enquête publique la partie Ouest du boulevard Joffre où 12 000 véhicules transitent par jour pour construire sur son assise des immeubles.

1.- Le projet 'Espace Gare' bénéficie d'un régime spécifique dans le Règlement du fait de la création d'une sous-zone Bs1a dans la zone Bs1

Court terme contre long terme

C'est **grâce à la prise en compte des ouvrages du PAPI** (programme d'actions de prévention des inondations), réalisés sous la compétence de la municipalité, pour le Gabut et la Ville en Bois que l'emprise du projet Espace gare « *se trouve classée en aléa à **long terme** avec une constructibilité avec le respect d'une cote plancher et la possibilité de réaliser un niveau de parking* » (compte-rendu municipal du 9 juillet 2018).

Cette argumentation est **infirmée par la Préfecture** : Celle-ci classe l'Espace Gare en aléa court terme et en aléa à long terme selon les parties concernées et ne reconnaît pas les liens de cause à effet avec les travaux du PAPI.

Le projet de modification n° 1 du règlement par M. le préfet énonce « *III. – Contexte de la modification, page 5/8 ; Zonage réglementaire : Tout au long de la procédure d'élaboration du PPRN, l'Etat a travaillé en **étroite collaboration** avec les services de la Communauté d'agglomération de La Rochelle sur les projets d'aménagement autour de la Gare dit de l'Espace-Gare. Il s'agit d'un projet de renouvellement urbain de l'Espace gare dans le cadre d'une opération communautaire. Les secteurs concernés sont pour partie en aléa faible à modéré à **court terme**. Le reste de l'Espace gare est en majeure partie hors aléa à court terme et en aléa **faible** à fort **long terme**.* »

1.1. - Zonages

Zonage Bs1

Le Règlement du PPRN définit la zone bleue Bs1 « *comme celle qui concerne toutes les zones urbanisées en aléa de submersion marine faible **court terme**. Il définit la sous-zone bleue Bs1a comme celle qui correspond aux zones urbanisées faisant l'objet d'un projet de renouvellement urbain de l'espace gare dans le cadre d'une opération communautaire.*

L'intensité faible de l'aléa dans cette zone permet d'admettre une densification ou un développement urbain à condition de respecter des mesures de nature à réduire la vulnérabilité des personnes et des biens. »

Zonage Bs1a

« *La zone Bs1 comprend également un sous- zonage Bs1a correspond à une zone destinée au projet de renouvellement urbain de l'Espace-Gare dans le cadre d'une opération communautaire localisée pour partie en aléa faible à modéré à **court terme**.* »

Le zonage Bs1a ne fait pas l'objet dans le Règlement du PPRNP de dispositions contenues dans un chapitre à part. Il faut consulter le régime général de la zone bleue Bs1.

1.2-Règles applicables

L'articulation des textes du Règlement concernant le Bs1 est difficile à suivre.

La constructibilité est la règle générale sous réserve de l'observation des prescriptions (Règlement Bs1 -Prescriptions générales applicables à la zone, page 80).

Le régime général de Bs1 est celui de la constructibilité (2.7. du Règlement) contenant un principe d'interdiction de nouvelles constructions (2.7.1) . Mais il est possible d'y déroger (2.7.2) : Utilisations et occupations du sol admises sous conditions.

Le 2.7.2. du Règlement (page 81) annonce les cas d'exception (page 82) : *Les constructions, les aménagements et les installations admises ci-après ne devront pas de par leur implantation entraver l'écoulement des eaux ou aggraver les risques. Sauf, s'il en est disposé autrement, le niveau fini du premier étage aménagé devra être situé au-dessus de la cote de référence (court ou long terme selon la préconisation émise) selon le Chapitre III, Règles de constructions, condition d'utilisation et d'exploitation et sans utilisations possible des installations situées sous la cote de référence [...]. »*

Mais, page 82, **pour essayer de résumer les règles !** Le Règlement énonce : « **sont donc admises les occupations des sols qui ne sont pas interdites au 2.7.1 ci-dessus, sous réserve du respect des conditions générales visées ci-dessus et des prescriptions visées dans les chapitres ci-après.** » (!)

Entre autres :

« Les constructions nouvelles et extensions de constructions existantes, sous réserve que l'emprise de la totalité des bâtiments (existants et projetés) n'excède pas 50% de la superficie du terrain assiette du projet »

« Le plancher de ces constructions ou extensions sera situé au-dessus de la cote de référence à long terme. Dans le secteur Bs1a uniquement seules des constructions sur pilotis seront admises afin, de respecter la cote de référence long terme. Par ailleurs pour les secteurs Bs1a, les bâtiments construits seront uniquement à activité et leurs accès principaux devront être privilégiés dans la zone réglementaire Bs1 ou Bs2. »

Ceci est confirmé : page 5/8 : « Contexte de la modification – notice de présentation de la modification - C'est pourquoi dans les secteurs susvisés (ilot est et ilot sud) **un sous-zonage réglementaire Bs1a avait été créé pour permettre de construire des bâtiments d'activité sur pilotis exclusivement. En effet ces secteurs sont en partie en aléa modéré régis par un principe d'inconstructibilité.** Néanmoins pour permettre un aménagement cohérent du secteur « Espace-Gare » et compte tenu du niveau d'aléa constitué principalement par les vitesses d'écoulement, il est admis que l'aléa modéré soit ponctuellement que soit constructible avec en contrepartie la mise en œuvre des pilotis afin de limiter au maximum l'impact des aménagements sur le régime hydraulique de submersion. »

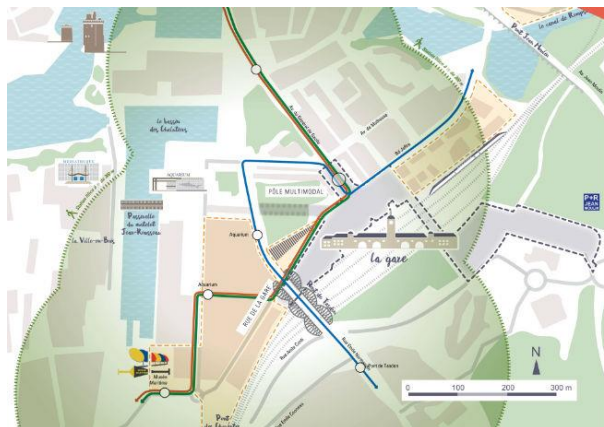
La différence entre le zonage Bs1 et Bs1a tiendrait donc à la nécessité de construire sur pilotis. Les professionnels s'y retrouveront sans doute dans les divers niveaux des dispositions du Règlement du PPRNP. Le citoyen beaucoup moins.

1.3- Conclusion

Pour mener tout ou partie (?) du projet Espace Gare il est donc nécessaire d'édifier des constructions sur pilotis de manière à ne ni freiner les eaux en montée, ni les retenir en cas de reflux.

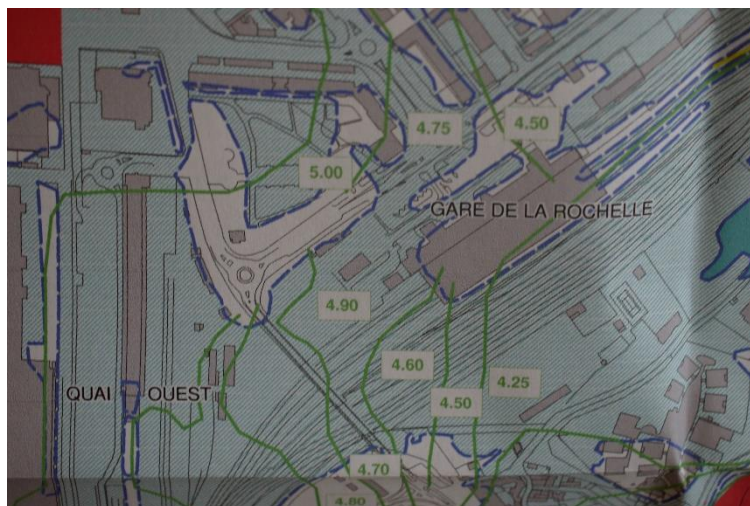
Mais de quelles localisations d'immeubles s'agit-il ? Les cartes fournies par le dossier du PPRN sont **illisibles** faute d'avoir reproduit le sous-jacent des rues. La correction de l'erreur matérielle énonce dans son 2° : « *Sur l'îlot sud destiné à permettre la reconstitution des activités ferroviaires pour libérer le foncier des îlots Est et Ouest, il est nécessaire pour permettre la constructibilité des activités et des bureaux la libération du foncier des îlots Est sur l'intégralité de son périmètre et donc d'étendre la zone Bs1* ». (la zone Bs1a n'est pas évoquée alors qu'elle a été conçue spécialement pour le projet 'Espace-Gare'. Conclusion : Constructions pour des **activités et des bureaux** et non des logements ce que l'on laisse entendre sur toutes les plaquettes d'information : '1 100 logements nouveaux dans le quartier de la Gare'.

2.- Les effets du projet de l'arasement du boulevard Joffre et de la création de la rue de la Gare



Il est énoncé dans le 1° du Contexte de la modification (page 5/8)- deux secteurs sont repris : 'intégrer le boulevard Joffre avec **reconfiguration de son profil**'.

Les plans et cartes contenus dans le dossier de consultation de la modification n° 1 du PPRNP : carte de zonage Z8-01, carte des aléas A8-01 et carte des vitesses V8-01 montrent toutes qu'en cas de survenance des risques, la liaison Joffre Ouest Tasdon et la liaison Nord -Sud 123 RI figurent en blanc, c'est-à-dire ne peuvent pas être recouvertes par la montée des eaux. Le tracé des voies est l'existant à l'été 2019.



Si donc, la Municipalité entend intégrer le boulevard Joffre, car elle '**entend qu'il fasse partie intégrante du projet urbain avec reconfiguration de son profil**', elle n'en a pas mesuré, avant d'inclure cette volonté dans le PPRL les conséquences éventuellement adverses face à la montée des risques. **Une étude hydraulique** appropriée démontrant que l'arasement de ces parties hautes n'aggrave pas les risques du quartier de la Gare aurait due *a minima* être jointe au projet de modification du PPRL n° 1. **Il est clair que le maintien de cette partie haute contribue à assurer la sécurité des habitants du quartier ou véhicules de passage qui pourraient l'emprunter pour s'y réfugier le temps que les eaux refluent.**

Il est donc urgent pour que la Municipalité ne s'engage pas sur des projets qu'elle ne pourrait pas tenir, qu'elle démontre au préalable par une étude hydraulique appropriée que le nivellement de la surface du boulevard Joffre **n'est pas de nature à aggraver les risques humains** et rende **plus vulnérable l'environnement** alors même que la montée au pont de Tasdon par le 123 RI serait probablement conservée.

Les textes existants sont impératifs pour la Municipalité. Elle ne saurait mener seule ce projet du **fait du prince** comme elle l'a déclaré en décembre 2017 en faisant la synthèse des réunions de concertation¹.

La modification du Règlement PPRL de La Rochelle sera nécessaire pour mener cette démolition par arasement sous le contrôle du préfet : Les contraintes de la zone BS1- Le contrôle de l'urbanisation de cette zone a pour objectifs [...] De maintenir, voire d'améliorer le libre écoulement des eaux - **De ne pas aggraver, voire de réduire la vulnérabilité des biens et des activités exposés.**

De même le Règlement dispose en sa page 89, PPRL de la commune de La Rochelle :
« les travaux de **démolition de modifications d'ouvrages ou d'aménagements existants sous réserve qu'ils fassent l'objet d'une expertise technique permettant d'évaluer l'impact de cette démolition ou modification d'une part sur le régime d'écoulement des eaux de submersion et d'autre part sur la qualification du niveau d'aléa des zones considérées et avoisinantes pour les événements de référence court et long terme du présent PPRL.** »

¹ Réunion publique bilan de la 2^{ème} phase de concertation organisée mercredi 13 décembre, de 18h30 à 20h30, au Forum des Pertuis à La Rochelle.

Ainsi toute entreprise de démolition par arasement du boulevard Joffre justifiée par un rapport hydraulique favorable, suivi d'une enquête publique qui conclut de manière positive à sa disparition doit passer par une deuxième modification du PPRN de La Rochelle.

Nous demandons que l'arrête modificatif n° 1 du PLU de La Rochelle ne soit pas mené à sa fin, tant que la Municipalité n'aura pas **démontré** que par la modification de l'environnement en arasant le boulevard Joffre, elle n'aggrave pas et ne réduit pas la vulnérabilité des biens et des activités exposés dans le quartier de la Gare face aux risques de submersion marine.

Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, Madame et Messieurs l'expression de notre parfaite considération.

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

Le président

Guy Besson