

Métropole Rouen Normandie

ZAC de l'ECOQUARTIER FLAUBERT

Enquêtes publiques conjointes
27 Octobre 2015 – 28 novembre 2015

RAPPORT D'ENQUETE



**Enquête Publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet
d'aménagement de la ZAC communautaire de l'Ecoquartier Flaubert
Mise en conformité des documents d'urbanisme
Enquête parcellaire
(Communes du Petit Quevilly et de Rouen)
- SEINE MARITIME -**

Arrêté préfectoral du 23 septembre 2015, portant la mise à l'enquête publique du projet d'aménagement de la ZAC communautaire de l'Ecoquartier Flaubert, la mise en conformité des documents d'urbanisme et une enquête parcellaire

Décision du 17 août 2015 de Monsieur le Vice-Président du Tribunal Administratif de Rouen portant nomination d'un commissaire enquêteur

Bernard RINGOT, commissaire enquêteur

SOMMAIRE

I) Objet des enquêtes et les objectifs du projet de Zone d'Aménagement Concerté de l'Ecoquartier Flaubert

- I.1 Objet de l'enquête
- I.2 Objet des enquêtes publiques, environnement juridique et administratif

- I.3 Le programme d'aménagement de la ZAC
- I.4 Les principes d'aménagement de la ZAC

II) L'analyse du dossier d'enquête

- II.1 Le dossier d'enquête
- II.2 Analyse du projet de ZAC
- II.3 Compatibilité du projet de la ZAC « Ecoquartier Flaubert » avec les textes
 - II.3.1 Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Seine
 - II.3.2 Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire de la Région Haute - Normandie (SRADT)
 - II.3.3 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine Normandie
 - II.3.4 Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Aubette, Robec et Cailly
 - II.3.5 Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)
 - II.3.6 Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés de Seine-Maritime (PDEDMA)
 - II.3.7 Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) Vallée de Seine - Boucle de Rouen
 - II.3.8 Plan de Déplacements Urbains
 - II.3.9 Programme Local de l'Habitat (2012 - 2017)
 - II.3.10 Schéma Directeur de l'agglomération Rouen - Elbeuf
 - II.3.11 Plan Local d'Urbanisme de Rouen
 - II.3.12 Plan Local d'Urbanisme de Petit-Quevilly
- II.4 Analyse sommaire de l'étude d'impact environnementale
 - II.4.1 ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL
 - II.4.1.1 Compartiment atmosphérique – Qualité de l'air
 - II.4.1.2 Compartiment terrestre : topographie, sol et sous-sol
 - II.4.1.3 Le passé industrialo-portuaire du site
 - II.4.1.4 Compartiment aquatique : eaux souterraines et superficielles
 - II.4.1.5 Milieux environnants
 - II.4.1.6 Tissu économique et social
 - II.4.1.7 Activités et projets recensés dans le secteur d'étude
 - II.4.1.8 Déplacements urbains, réseaux viaires et desserte du site
 - II.4.1.9 Incidence du programme de travaux sur l'environnement ou la santé
 - II.4.2 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET ELEMENTS DE REPONSE DE LA METROPOLE ROUEN NORMANDIE
 - II.4.2.1 L'avis de l'autorité environnementale
 - II.4.2.2 Les éléments de réponse aux recommandations du CGED

III) Mise en compatibilité du PLU de Petit-Quevilly

III.1 Objectifs de la mise en compatibilité du POS

III.2 La procédure

III.3 Les principales modifications du PLU

III.3.1 La zone UX « à vocation exclusivement industrielle »

III.3.2 La zone UY

III.4 Zonage sur le site du projet avant et après mise en compatibilité

IV) Mise en compatibilité du PLU de Rouen

IV.1 Objectifs de la mise en compatibilité du POS

IV.2 La procédure

IV.3 Les principales modifications du PLU

IV.4.1 Motivation des changements apportés à la DELIMITATION en ZONES sur le site Flaubert

IV.4.2 Incidence sur le REGLEMENT ECRIT et ses annexes

IV.4.2.1 Zone UA

IV.4.2.2 Zone UC

IV.4.2.3 Zone N

IV.4 Synthèse des changements apportés au PLU pour mise en compatibilité avec le projet

V) L'enquête parcellaire

V.1 Préambule :

V.2 Le dossier d'enquête

V.2.1 L'état parcellaire

V.2.2 Le plan parcellaire

VI) Déroulement de l'enquête publique

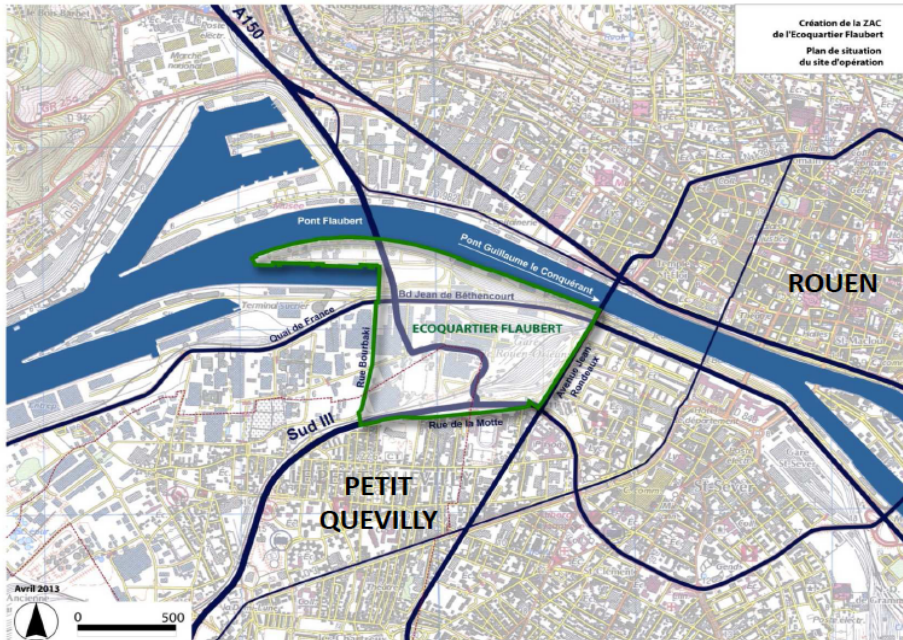
VII) Analyse des observations déposées pendant l'enquête

VIII) Conclusions

I.1 Objet des enquêtes et les objectifs du projet de Zone d'Aménagement Concerté de l'Ecoquartier Flaubert

I.1 Objet de l'enquête

La ZAC de l'Ecoquartier Flaubert, objet des enquêtes est l'une des composantes du « Grand Projet Seine Ouest » identifié dès 2001 au Schéma Directeur de l'Agglomération., qui vise la reconquête urbaine des terrains sous-utilisé en rive de Seine, afin d'étendre vers l'ouest le cœur de l'agglomération en rive de Seine.



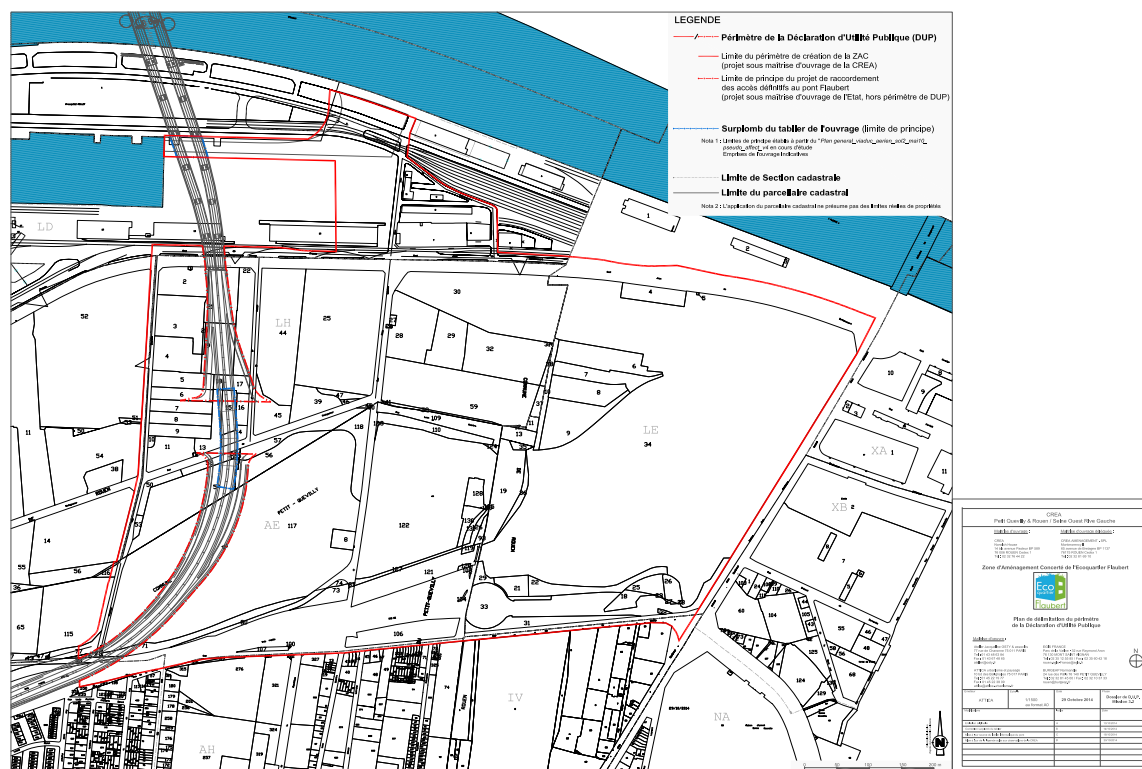
Le site de la ZAC est un ensemble d'anciennes friches industriels et portuaires, en proximité de l'axe Seine. Cette zone bénéficie d'un fort potentiel de développement liées à de nouvelles conditions de desserte offertes par la réalisation des accès définitifs du Pont Flaubert, sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat.



La ZAC de l'Ecoquartier Flaubert a été créée et déclarée à l'intérêt communautaire par une délibération du 23/06/2014, sur les parties de communes du Petit Quevilly et Rouen.

Selon les termes du traité de concession d'aménagement de la ZAC Ecoquartier Flaubert signé le 26 novembre 2014 entre la Métropole et la Société Publique Local Rouen Normandie Aménagement, cette dernière a été chargée de mener la procédure d'expropriation relative au projet de la ZAC.

Périmètre de la ZAC



I.2 Objet des enquêtes publiques, environnement juridique et administratif

Les enquêtes publiques conjointes (prévues par l'article R 123-7 du Code de l'environnement) concernent la déclaration d'utilité publique (DUP) de la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) «Ecoquartier Flaubert» et la mise en compatibilité des Plan Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes du Petit Quevilly et de Rouen, et une enquête parcellaire pour déterminer l'emprise foncière du projet et identifier les propriétaires des parcelles à acquérir.

le Préfet de la Seine Maritime a prescrit l'ouverture de cette enquête publique par arrêté en date du 23 septembre 2015 (annexe1), étant précisé que la Métropole Rouen Normandie et l'Etablissement Public Foncier de Normandie seront les bénéficiaires de la déclaration d'utilité publique

L'enquête est régie par :

- Le code de l'environnement, notamment ses articles L 122-1 à L 122-3 et R 122-1 à R 122-15
- Le code de l'urbanisme, notamment ses articles L 123-14 et R 123-14-2
- Le code de l'expropriation dans ses articles L1, L110-1 et R131-3 à R131-14

I.3 Le programme d'aménagement de la ZAC

La réalisation de cette ZAC, d'une superficie de 68 hectares et qui prévoit à terme - d'ici 2030 - la construction de 450 000 m² de surface de plancher (SDP) qui se répartissent pour 40/50 % des surfaces en environ 2500/2900 logements, sur 45/55 % à des surfaces destinées aux activités économiques et autour de 5/10 % à des surfaces pour l'accueil de services et/ou d'équipements collectifs. Elle devrait accueillir 15000 personnes pour y habiter, y travailler ou s'y divertir.

La ZAC Flaubert, c'est tout d'abord un « écoquartier », terme qui désigne des zones urbaines conçues, aménagées et gérées selon les principes du Développement Durable.

La mention "écoquartier" est aujourd'hui une appellation reconnue par une labellisation délivrée par l'Etat (Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie). La notion d'écoquartier répond notamment aux critères suivants :

- la prise en compte de l'historique et de l'évolution des composantes du site
- la prise en compte de l'environnement
- la praticabilité des espaces de vie
- la diversité de l'offre
- la qualité des ressources naturelles : eau, air, sol, biodiversité
- la qualité des constructions
- le développement des énergies renouvelables
- la gestion des déchets

Bien au-delà de la question environnementale, la philosophie d'un écoquartier envisage réellement une nouvelle manière d'habiter. Les écoquartiers sont les quartiers du XXI^{ème} siècle.

Dans ce cadre, le projet de la ZAC de l'Ecoquartier Flaubert répond par ses orientations spatiales aux atouts et contraintes du site, selon trois thématiques :

- Maillage viaire et organisations des conditions spatiales d'écomobilité ;
- Structuration urbaine autour d'espaces publics de qualité ;
- Armature paysagère verte et bleue reliée au fleuve.

I.4 Les principes d'aménagement de la ZAC

A partir de ces thématiques, les principes suivants se sont dégagés :

- Equilibres entre habitat/activités, de morphologie des ensembles bâtis et d'intensité des îlots urbains dans l'objectif d'un quartier central compact ;
- hiérarchisation des voies, maillage en modes doux et transports collectifs, ainsi que d'organisation du stationnement qui ont fait l'objet d'une attention particulière pour mettre en place des conditions performantes d'éco-mobilité au sein du quartier ;
- les qualités attendues de chacun des espaces publics et paysagers à constituer, support de biodiversité et d'appropriations variées ;
- les stratégies de gestion hydraulique et de traitement des sols et sous-sols, dont la pollution ;
- les conditions de mise en œuvre d'aménagements durables pour constituer un Ecoquartier au sens du référentiel de la charte des éco quartiers promue par l'Etat au travers du Grenelle de l'Environnement et du Plan Ville Durable [4 piliers : économie, environnement, social, santé].
- le rééquilibrage en faveur des activités économiques, ainsi que d'une optimisation foncière par les surfaces bâties.

Pour leur disponibilité en frange Sud du projet, les terrains situés au Nord de Jardiland sur le territoire de Petit-Quevilly ont aussi été intégrés dans l'opération, depuis les études initiales. D'où le plan masse :



- L'île urbaine, place centrale des échanges : au cœur du quartier, est constituée une pièce paysagère qui relie tous les tracés et distribue les îlots urbains alentours ;
- L'aménagement d'une double place centrale d'orientation Est-ouest au cœur du quartier organise la distribution des flux de circulation à l'interface avec le projet de raccordement des accès définitifs au pont Flaubert (sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat) ;
- La promenade vers la Seine ou l'axe vert et bleu : axe paysager structurant entre le fleuve et la ville, cet aménagement est constitué d'une succession de bassins en eau, d'orientation Nord-sud longés par de vastes promenades plantées et prolongées par un tapis vert, comme lien entre Petit-Quevilly et la Seine ;
- La qualification de grandes pièces urbaines et paysagères reliées les unes aux autres, par un réseau de noues et de circulations en modes doux (piétons, vélos) ;
- Les quais de Seine et la presqu'île Rollet : espace public structurant, les quais prolongés par la Presqu'île Rollet constituent un grand équipement destiné à la promenade et aux loisirs d'échelle d'agglomération.

Il met en œuvre un programme de construction couvrant 450 000m², dédiés :

- aux logements, 40 à 50%, équivalent à une offre nouvelle de 2500/2900 logements, répartis en accession libre (50%), logements sociaux (30%), logements en accession aidée (20%) ; avec 25% de grands logements (T4 ou plus) ;
- aux activités économiques (45 à 55 %) pour répondre aux besoins de développement de programmes notamment tertiaires au cœur de l'agglomération et dans le cadre du projet Seine ;
- autour de 5 à 10% pour l'accueil de services et/ou d'équipements collectifs aux équipements publics.

II L'ANALYSE DU DOSSIER D'ENQUETE

II.1. Composition du dossier d'enquête

Le dossier, soumis à enquête publique, est conforme à la réglementation en vigueur. En effet, les documents suivants ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête :

NUMERO	NOM DU DOCUMENT	FORMAT/PAGES
1	VOLUME 1 - ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DUP	
1.1	Notice explicative DUP et son annexe	A4 / 43p. + 1 A0 plié à part
1.2	Plan de situation	A3 paysage / 1p
1.3	Plan général des travaux	
1.3. A	<i>Plan masse indicatif</i>	<i>A3 paysage/1p</i>
1.3.B	<i>Plan de principe des voiries et espaces publics</i>	<i>1 A0 plié à part</i>
1.4	Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants Notice descriptive et annexe technique	A4 paysage 40p.
1.5	Appréciation sommaire des dépenses	A4 / 2p.
2	VOLUME 2 - MISE EN COMPATIBILITE PLU DE ROUEN	.
2.1	Notice de présentation - MEC PLU Rouen	.A4/41p.
2.2	Extraits du RAPPORT DE PRÉSENTATION - PLU Rouen	A4 / 61p.
2.2. A	<i>RP-AVANT mise en compatibilité</i>	.
2.2. B	<i>RP - APRÈS mise en compatibilité</i>	.
2.3	Extraits du PADD- PLU Rouen	A4 / 26p.
2.3. A	<i>PADD - AVANT mise en compatibilité</i>	
2.3. B	<i>PADD - APRÈS mise en compatibilité</i>	
2.4	Extraits du RÈGLEMENT ÉCRIT et ses ANNEXES - PLU Rouen	A4 / 98p.
2.4. A	<i>Règlement - AVANT mise en compatibilité</i>	
2.4. B	<i>Règlement - APRÈS mise en compatibilité</i>	
2.5	Extraits des DOCUMENTS GRAPHIQUES - PLU Rouen	A4 / 24p.
2.5 A	<i>Documents graphiques - AVANT mise en compatibilité</i>	<i>Divers AO</i>
2.5 B	<i>Documents graphiques - APRÈS mise en compatibilité</i>	<i>Divers AO</i>
2.6	Extraits des ANNEXES - PLU Rouen	A4 / 30p.
2.6 A	<i>SOMMAIRE - AVANT mise en compatibilité</i>	
2.6 B	<i>SOMMAIRE-APRÈS mise en compatibilité</i>	
2.6 C	<i>Annexe 1 (périmètres divers) - AVANT mise en compatibilité</i>	<i>A1 paysage</i>
2.6 D	<i>Annexe 1 (périmètres divers) -APRÈS mise en compatibilité</i>	<i>A1 paysage</i>
2.6 E	<i>Annexe X créée (pollution des sols et de la nappe) - APRES</i>	
3	VOLUME 3 - MISE EN COMPATIBILITE PLU PETIT QUEVILLY	
3.0	Page de garde et bordereau des pièces - Volume 3	A4/3p.
3.1	Notice de présentation - MEC PLU Petit-Quevilly	A4 / 44p.
3.2	Extraits du RAPPORT DE PRÉSENTATION - PLU Petit-Quevilly	A4 / 44p.

3.2. A	<i>RP-AVANT mise en compatibilité</i>	
3.2. B	<i>RP - APRÈS mise en compatibilité</i>	
3.3	Extraits du PADD - PLU Petit-Quevilly	A4 / 24p.
3.3 A	<i>PADD - AVANT mise en compatibilité</i>	
3.3 B	<i>PADD-APRÈS mise en compatibilité</i>	
3.4	Extraits du RÈGLEMENT ÉCRIT- PLU Petit-Quevilly	A4/41p.
3.4 A	<i>Règlement - AVANT mise en compatibilité</i>	
3.4 B	<i>Règlement-APRÈS mise en compatibilité</i>	
3.5	Extraits du PLAN de ZONAGE - PLU Petit-Quevilly	A4/2p. de garde
3.5 A	<i>PLAN de ZONAGE-AVANT mise en compatibilité</i>	<i>IA0 plié à part</i>
3.5 B	<i>PLAN de ZONAGE-APRÈS mise en compatibilité</i>	<i>IA0 plié à part</i>
4	VOLUME 4 - DOSSIER d'ENQUÊTE PARCELLAIRE	
4.0	Page de garde et bordereau des pièces - Volume 4	A4 / 3p.
4.1	Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint	A4
4.2	Diaporama de présentation des dossiers en réunion	A4 paysage
4.3	Tableaux de réponse aux observations formulées par les PPA	A4
5	VOLUME 5 - ETUDE d'IMPACT	
5.0.	Page de garde et bordereau des pièces - Volume 5	A4/3p.
5.1	Tome 1 - Etude d'impact de la création de ZAC (V10/2013)	A3 paysage/363p
5.2	Tome 2 - Annexes de l'étude d'impact	A3 paysage/596p
5.3	Tome 3 - Résumé non technique	A3 paysage/44p.
5.4	Avis rendu par le CGEDD (séance du 22/01/2014)	A4 /14p.
5.5	Mémoire d'accompagnement de la mise à disposition du public	A4 /90p.
5.6	Bilan de la mise à disposition du public (23/06/2014)	A4 /72p.
6	VOLUME 6 - DOSSIER d'ENQUÊTE PARCELLAIRE	
6.0.	Page de garde et bordereau des pièces - Volume 6	A4/3p.
6.1	Notice d'information et de présentation de l'enquête	A4 /20p.
6.2	Recueil des actes administratifs déjà pris, relatifs au projet	A4/57p.
7	VOLUME 7 - DOSSIER d'ENQUÊTE PARCELLAIRE	
7.0.	Page de garde et bordereau des pièces - Volume 7	A4 / 3p.
7.1	Plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments	
7.2	Liste des propriétaires	Fiches A4.

II.2 Analyse du projet de ZAC

Le canal bleu et vert (annexe 2):

est à la fois au cœur du projet de quartier par la grande figure urbaine qu'il constitue, et l'épine dorsale du système de gestion des eaux pluviales. Une attention particulière est portée à la qualité et la diversité du traitement des berges. Le canal prolongé par un tapis vert a pour fonction d'amener la ville de Petit Quevilly vers la Seine, tout en créant un axe structurant pour le nouveau quartier.

Dans le prolongement de l'axe du canal, une sorte de coulée verte est constituée par une série de bassins d'orage: le canal vert. Leur fonction majeure est de recueillir les eaux de pluie, de les contenir et les conduire à la Seine. Elle offre aussi des promenades le long des talus plantés, à la tonalité presque plus champêtre, avec la végétation humide d'une zone qu'on pourrait croire naturelle Canal et tapis vert sont bordés par des alignements d'arbres.

Le canal vert c'est aussi un plateau de jeux, de traverses minérales et de parois ludiques

Voiries (annexes 3 & 4) :

bénéficiant d'une bonne desserte routière résultant de sa localisation en porte d'agglomération à partir de l'A150 et de la voie rapide Sud III, le quartier Flaubert en subit également les contraintes. Aussi, il a été procédé à un travail particulier d'organisation des flux automobiles pour garantir leur écoulement, en minimisant leurs conséquences sur les conditions de vie des habitants du futur quartier.

Les flux à organiser concernent :

- d'une part le trafic d'échange avec les activités industrielles portuaires concerné par un important trafic de poids lourds, - et d'autre part les trafics d'échange avec l'agglomération.

Ainsi, les trafics poids lourds en échange avec la zone portuaire sont exclusivement assurés par la partie Ouest de la place centrale, les rues du Port et Bourbaki Nord ainsi que la rue Bourbaki Sud uniquement dans le sens Nord>Sud pour rejoindre l'échangeur de Stalingrad.

Par cette organisation, il est assuré que les échanges poids lourds pourront être effectués sans traverser de quartiers résidentiels

Pour les échanges avec l'agglomération, il a été retenu que les flux en direction de la rive droite seraient affectés sur le boulevard Jean de Béthencourt, alors que ceux en échange avec la rive Sud seraient assurés par le boulevard de l'Europe.

Cette disposition d'organisation a pour effet de répartir sur deux itinéraires distincts les flux qui sont tous actuellement concentrés sur le carrefour Rondeaux/Europe

Eaux pluviales

Les aménagements peuvent se décomposer en plusieurs types de grands secteurs : L'îlot Béthencourt L'îlot Rondeaux Le secteur de la Motte Le canal vert

Le canal bleu au sud de Béthencourt Le canal bleu au nord de Béthencourt Le boisement humide La centralité

Les installations formant écrêtement seront dimensionnées pour un débit de fuite de 2 l/s rapportée à la surface de terrain aménagée, et pour une période de retour d'insuffisance de 100 ans pour les rejets dans les réseaux existants.

Les installations formant écrêtement seront dimensionnées pour un débit de fuite de 10 l/s rapporté à la surface du terrain aménagé, et pour une période de retour d'insuffisance de 100 ans pour les rejets vers le canal bleu/canal vert.

Eaux usées

Les réseaux d'assainissement existants sont de type séparatifs et ou unitaires selon les secteurs.

Le projet intègre la réalisation de réseaux séparatifs sur l'ensemble de l'écoquartier.

Eau potable

Le secteur dispose d'un maillage de réseau A.E.P. sur toutes les voies attenantes à partir desquels sera mis en place le réseau de la ZAC. Il en est de même pour la défense incendie.

Desserte électrique par le réseau HT extérieur relayant sur le réseau HTA intérieur puis sur 12 postes de transformation publics.

Desserte gaz, par le réseau existant et l'équipement des voies nouvelles soit 50 % des besoins, le reste par le réseau électrique, le chauffage urbain, les autres énergies.

Chauffage urbain et géothermie : une réflexion sera menée avec le nouveau délégataire et une étude du potentiel de la nappe d'eau souterraine conduite. Les emprises sont prévues dans les profils en travers des voies mais ils ne sont pas intégrés au programme prévisionnel des équipements publics.

Téléphonie – Fibres

Dans le cadre du projet il est prévu le prolongement du réseau structurant à partir du carrefour de l'Europe pour desservir l'ensemble du quartier.

Le réseau Fibre Optique de la Métropole sera prolongé dans la ZAC.

Eclairage public

Les nouvelles installations d'éclairage seront totalement indépendantes des installations existantes. Le projet envisage la création complète de réseaux d'éclairage indépendants selon des zones, permettant la gestion séparée des éclairages selon leur emplacement. Les réseaux seront enterrés et la gestion des différents candélabres permettra d'envisager des économies d'énergie selon les heures (de pointe ou creuses), de manière ajustable selon les périodes de l'année

Travaux préparatoires

Les travaux préparatoires consistent essentiellement au nettoyage des terrains affectés par l'aménagement, en la dépose et l'évacuation des éléments supprimés, en la dépose et mise en stock des éléments réutilisés ultérieurement.

Le phasage opérationnel ultérieur précisera les modalités de réutilisation des matériaux de revêtements selon le mode opératoire et les emprises disponibles nécessaires au stockage.

II.3 Compatibilité du projet de la ZAC « Ecoquartier Flaubert » avec les textes

Conformément à l'article R122-5 du Code de l'environnement, le présent chapitre vise à présenter les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par les documents d'urbanisme opposables au moment de la rédaction de l'étude d'impact, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L371-3.

II.3.1 Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Seine

La DTA préconise de « confirmer et d'amplifier la dynamique de renouvellement urbain déjà à l'œuvre », notamment avec la valorisation des friches urbaines et la reconquête des espaces intermédiaires. Pour l'agglomération de Rouen, la DTA identifie le secteur Rouen Seine Ouest comme un secteur de restructuration et de renouvellement urbain : « A Rouen : Les quartiers Ouest de la Ville, sur les deux rives de la Seine, à l'interface entre les tissus urbains et les espaces portuaires ».

II.3.2 Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire de la Région Haute Normandie (SRADT)

Le secteur d'étude est en parti concerné par l'Axe 6 du SRADT qui prévoit « un nouvel équilibre démographique dans une région ouverte à l'accueil » avec une priorité pour « le logement, au centre du développement des territoires ».

II.3.3 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Seine Normandie

Le projet répond aux enjeux du SDAGE 2010-2015 qui le concernent via, notamment, la mise en œuvre d'un système d'assainissement des eaux pluviales et des eaux usées adapté, la mise en œuvre des travaux de dépollution des sols et la réflexion menée dans le but de limiter les effets du projet sur le risque d'inondation (modélisation hydraulique réalisée dans le cadre de la présente étude).

II.3.4 Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Aubette, Robec et Cailly

Le SAGE Aubette, Robec, Cailly a été approuvé par arrêté préfectoral du 23/12/2005. Ce document va prochainement faire l'objet d'une première révision.

Aucune préconisation particulière n'est mentionnée dans le document sur la zone des travaux. Pour le reste l'ensemble des mesures prises par le Maître d'Ouvrage pour assurer une bonne prise en compte des problématiques liées à l'Eau, aux inondations et au milieu aquatique associé font que le projet est compatible avec le SAGE.

II.3.5 Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)

Le SRCAE de la région Haute-Normandie a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 21 mars 2013. Ce document vise à définir une stratégie régionale permettant de contribuer aux engagements nationaux et internationaux de la France sur les questions du climat, de l'air et de l'énergie.

Pour concourir à l'atteinte de ces objectifs, le SRCAE de la Haute-Normandie fixe 41 orientations spécifiques au territoire régional et qui peuvent être sectorisées en 6 thématiques :

- Le secteur du bâtiment ;
- Le secteur des transports ;
- Le secteur agricole (le projet d'aménagement de l'écoquartier Flaubert n'est pas concerné par cette thématique) ;
- Le secteur industriel (le projet d'aménagement de l'écoquartier Flaubert n'est pas concerné par cette thématique) ;
- Le secteur énergétique (ENR) ;
- Les orientations favorisant l'adaptation au changement climatique.

Le projet répond aux enjeux du SRCAE qui le concernent via, notamment :

- Les principes de conception qui visent à garantir la sobriété et l'efficacité énergétique des bâtiments et le développement des énergies renouvelables au sein du projet tout en recherchant le développement des techniques les moins impactantes sur la qualité de l'air ;
- L'organisation du réseau viaire développé au sein de l'écoquartier (organisation des flux de transit et de desserte) et les principes d'éco-mobilités qui sont retenus : développement des modes actifs et desserte par les transports en commun ;
- Le maintien des capacités de desserte des activités industrielles et portuaires qui reposent, notamment sur le développement de filière multimodale route/rail/fleuve ;
- L'anticipation des sensibilités environnementales associées au changement climatique. A ce titre, il est prévu de compléter l'expertise du projet dans le cadre des études ultérieures afin de prendre en compte les évolutions liées au risque d'inondation par débordement de la Seine (rehausse du niveau marin) et à limiter la formation d'ilots de chaleur urbains (favorisé par une éventuelle augmentation des températures).

Enfin, on notera que l'opération d'aménagement de l'écoquartier Flaubert vise à valoriser des espaces en friches insérés dans le tissu urbain existant de Rouen et de Petit-Quevilly en quartier plurifonctionnel. A ce titre, il répond également totalement aux orientations du SRCAE visant à limiter l'étalement urbain, densifier des centres urbains et centre bourgs et permettre une plus grande mixité sociale et fonctionnelle.

II.3.6 Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés de Seine-Maritime (PDEDMA)

Le projet d'aménagement est visé par 2 orientations du PDEDMA, à savoir :

- La réduction des déchets : Il ambitionne une réduction de la quantité des déchets collectés de l'ordre de 20kg/hab/an en 2014 et de 60kg/hab/an en 2019 ;
- Le développement de la collecte des emballages et des matériaux recyclables ;
- La mise en œuvre d'une gestion des espaces verts peu génératrice de déchets, afin de diminuer les quantités de pesticides et déchets organiques collectés.

La mise en œuvre des actions du PDEDMA revient aujourd'hui à l'ensemble des acteurs compétents en matière de gestion des déchets, en particulier les collectivités locales compétentes en matière de collecte et de traitement des déchets, mais aussi les entreprises et les citoyens.

II.3.7 Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) Vallée de Seine - Boucle de Rouen

A ce jour, le PPRI en vigueur au niveau du secteur d'étude relève de la version approuvée le 20 avril 2009 et modifiée par arrêté préfectoral du 3 avril 2013. Ce document, opposable aux tiers, définit deux niveaux d'aléas sur la sécurité des biens et des personnes qui sont ensuite traduits, via le règlement, en prescriptions d'urbanisme.

Le projet n'est pas remis en cause par l'application du règlement actuel du PPRI. Toutefois, il devra prendre en compte les contraintes liées au risque d'inondation en termes d'urbanisation.

II.3.8 Plan de Déplacements Urbains

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération rouennaise a été approuvé par le conseil d'agglomération le 11 février 2000. Il est actuellement en cours de révision.

La conception du projet prend en compte la mise en œuvre des objectifs du PDU par le biais d'une concertation étroite avec les principaux acteurs concernés et les gestionnaires des réseaux (DREAL, SNCF, RFF, CREA,...).

II.3.9 Programme Local de l'Habitat (2012 - 2017)

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) actuel de la CREA a été adopté le 25 juin 2012 après avis des Communes et de l'Etat.

Le périmètre d'étude est implanté à cheval sur deux secteurs distincts du PLH : le secteur de Rouen et le secteur rive gauche, comprenant entre autre la commune de Petit-Quevilly.

La réceptivité de l'esquisse de définition du projet d'aménagement de l'écoquartier Flaubert est estimée entre 2 500 et 2 800 logements, dont la réalisation sera échelonnée dans le temps à compter de 2017 (date d'engagement des premières constructions), soit un rythme annuel moyen d'environ 130 logements par an.

Cet objectif est compatible avec les orientations du PLH actuel qui prévoit :

- La construction sur l'ensemble de l'agglomération de 3 000 logements par an sur la période couverte par le PLH ;
- La construction moyenne de 1450 logements par an sur les 2 communes concernées par le projet, à savoir Rouen (1 200 logements par an) et Petit-Quevilly (250 logements par an).

Par ailleurs, le projet d'écoquartier Flaubert est inscrit au PLH de la CREA comme étant une réponse à la promotion du développement équilibré de l'offre en logements neufs (Objectif 1 du PLH) sur le territoire de la commune de Rouen tout en respectant un objectif d'économie de la ressource foncière (Axe 3 - Optimiser la ressource foncière) :

« Favoriser le renouvellement de la Ville sur elle-même, notamment dans les secteurs dont la restructuration est amorcée : les quartiers Lucilline, Aubette-Martainville, Chartreux - Jean Rondeaux, écoquartier Flaubert ».

II.3.10 Schéma Directeur de l'agglomération Rouen - Elbeuf

Le secteur d'étude est couvert par le schéma directeur de l'agglomération Rouen - Elbeuf, approuvé le 2 février 2001, valant Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). A ce propos, on notera que le SCOT de la CREA est actuellement en cours de réalisation. Cette nouvelle version, lorsqu'elle sera approuvée, viendra remplacer cette version de 2001.

Le programme développé dans le cadre de l'écoquartier Flaubert répond de manière pragmatique aux orientations du Schéma Directeur de 2001 par le développement d'un quartier plurifonctionnel intégrant l'ensemble des aménagements et équipements nécessaires à un fonctionnement urbain durable dont la vocation est de rééquilibrer les fonctions urbaines autour de l'axe Seine et de redessiner les interfaces Ville Port et Ville Seine.

II.3.11 Plan Local d'Urbanisme de Rouen

Le PLU de la commune de Rouen a été approuvé le 24 septembre 2004 puis modifié à plusieurs reprises.

Fort d'une localisation exceptionnelle, en lien direct avec la Seine et dans la continuité du centre-ville de Rouen et de Petit-Quevilly, en grande proximité avec les transports en commun et les services urbains d'agglomération, ce quartier plurifonctionnel intégrera l'ensemble des aménagements et équipements nécessaires à un fonctionnement urbain durable : limitation de la dépendance à la voiture, développement de la biodiversité, gestion durable des eaux, diminution des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre, adapter les usages futurs du site à son passé industriel... répondant, ainsi aux objectifs détaillés dans le PADD de Rouen.

Le secteur d'étude est concerné par différents classements au plan de délimitation en zones du PLU :

- La zone UC couvre les secteurs voués exclusivement à des activités économiques, à l'exclusion en particulier de l'habitat. La dimension des terrains nécessaires à ces activités, les caractéristiques des bâtiments concernés et les nuisances ou risques parfois générés rendent nécessaire leur séparation géographique des quartiers d'habitation. Compte tenu du programme de l'écoquartier Flaubert, il faudra engager une modification du zonage et du règlement du PLU de Rouen afin de permettre la mise en œuvre de ce projet, comme cela a dès lors été prévu dans les documents de planification territoriale.
- Le secteur de zone Na à vocation de loisirs, de détente et de sport (Les autres utilisations du sol sont interdites autres que l'adaptation, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes). Dans le secteur d'étude, il s'agit des berges sur Seine et de la Presqu'île Rollet.

II.3.12 Plan Local d'Urbanisme de Petit-Quevilly

Le PLU de la commune de Petit-Quevilly a été approuvé le 15 décembre 2006.

En lien direct avec la Seine et dans la continuité du centre-ville de Rouen et de Petit-Quevilly, ce quartier plurifonctionnel intégrera l'ensemble des aménagements et équipements nécessaires à un fonctionnement urbain durable répondant, ainsi aux objectifs détaillés dans le PADD de Petit-Quevilly.

Le secteur d'étude est concerné par différents classements au plan de délimitation en zones du PLU :

- La zone UX, à vocation industrielle, est limitée dans son développement aux seules extensions et adaptations des installations déjà existantes pour une durée de 5 ans dans l'attente d'un projet d'aménagement global sur le site. Le règlement de la zone comporte des règles permettant seulement les extensions et les aménagements limités (article 2.1). Compte tenu du programme de l'écoquartier Flaubert, il faudra engager une modification du zonage et du règlement du PLU de Petit-Quevilly afin de permettre la mise en œuvre de ce projet, comme cela a dès lors été prévu dans les documents de planification territoriale.
- La zone UC est une zone à vocation d'habitat, de commerces, d'artisanat d'hébergement hôtelier, de bureaux, services ainsi que d'autres activités à condition qu'elles n'engendrent pas de nuisances et de pollutions incompatibles avec la vocation d'habitat principalement constituée de petits collectifs et d'habitat individuel dense. Cette zone constitue la frange Sud du secteur d'études.

II.4 Analyse sommaire de l'étude d'impact environnementale

Selon le Code de l'Environnement, article R122-9, l'étude d'impact Environnementale (EIE) présente : une description du projet, une analyse de l'état initial, une analyse des effets positifs et négatifs, directs ou indirects, temporaires ou permanents, une analyse des effets cumulés avec d'autres projets, une esquisse des principales solutions de substitution, la compatibilité avec l'affectation des sols du document d'urbanisme opposable et avec les plans, schémas, programmes du R122-17 et le SRCE du L371-3, les mesures d'évitement, réduction, compensation et leur coût, la méthode utilisée pour l'étude d'impact sur l'environnement, une description des difficultés rencontrées, l'identité des auteurs de l'étude.

Le budget concernant les missions d'études ou les travaux spécifiques en lien avec les prescriptions environnementales peut être estimé à 33% de l'enveloppe estimative du projet qui est de 52 480 000 €.

Il se décline de la manière suivante :

- assainissement (protection du milieu, gestion des eaux pluviales en lien avec le fonctionnement de la Seine) pour 13 550 000 € ;
- Espaces verts (diversification et maintien de la biodiversité locale, intégration paysagère du projet, rôle social - cadre de vie, espaces de loisirs) pour 3 770 000€.

Soit 17 320 000€ sur un total de 52 480 000€.

II.4.1 ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

Le site de l'Ecoquartier Flaubert présente des caractères très spécifiques, résumés ici pour les différents compartiments du milieu.

II.4.1.1 Compartiment atmosphérique – Qualité de l'air

Sous l'effet de la Seine, le microclimat est adouci avec des températures légèrement moins élevées en été et moins faibles en hiver.

La qualité de l'air est considéré comme médiocre à mauvaise (67 jours cumulés en 2012) et principalement due aux émissions polluantes locales, rejets industriels, trafic automobile en lien avec les axes de circulation majeures à proximité voir à l'intérieur de la zone. La combinaison des deux peut entraîner des pics de pollution à l'ozone.

II.4.1.2 Compartiment terrestre : topographie, sol et sous-sol

Implanté en fond de vallée de la Seine, le site présente une altitude oscillant entre 4 et 8,5 m NGF, avec des irrégularités liés aux remblais de construction.

Le contexte géologique est dominé par un sous-sol d'alluvions (sable et graviers) liés au méandre de la Seine et non exploitées sur le site.

II.4.1.3 Le passé industrialo-portuaire du site implique la présence de sols ponctuellement dégradés (site de la société Grande Paroisse) avec des servitudes d'usages, nécessitera la réalisation d'études complémentaires approfondies. Ces éléments devront être intégrés dans le projet d'aménagement.

Par contre, il n'y pas de risques géologiques importants connus.

II.4.1.4 Compartiment aquatique : eaux souterraines et superficielles

On note sur le site la présence à faible profondeur (1 à 5 m) d'une nappe phréatique en interaction avec la Seine, dont le niveau fluctue avec les marées.

L'eau souterraine dans le secteur est de mauvaise qualité, en lien avec les activités industrielles qui l'utilisent. L'eau potable trouve son origine en dehors du secteur.

Pour les eaux de ruissellement, on observe qu'il pleut en moyenne 211 jours (16 jours d'orages) par an à Rouen. Du point de vue statistique il apparaît une pluie significative environ toutes les semaines.

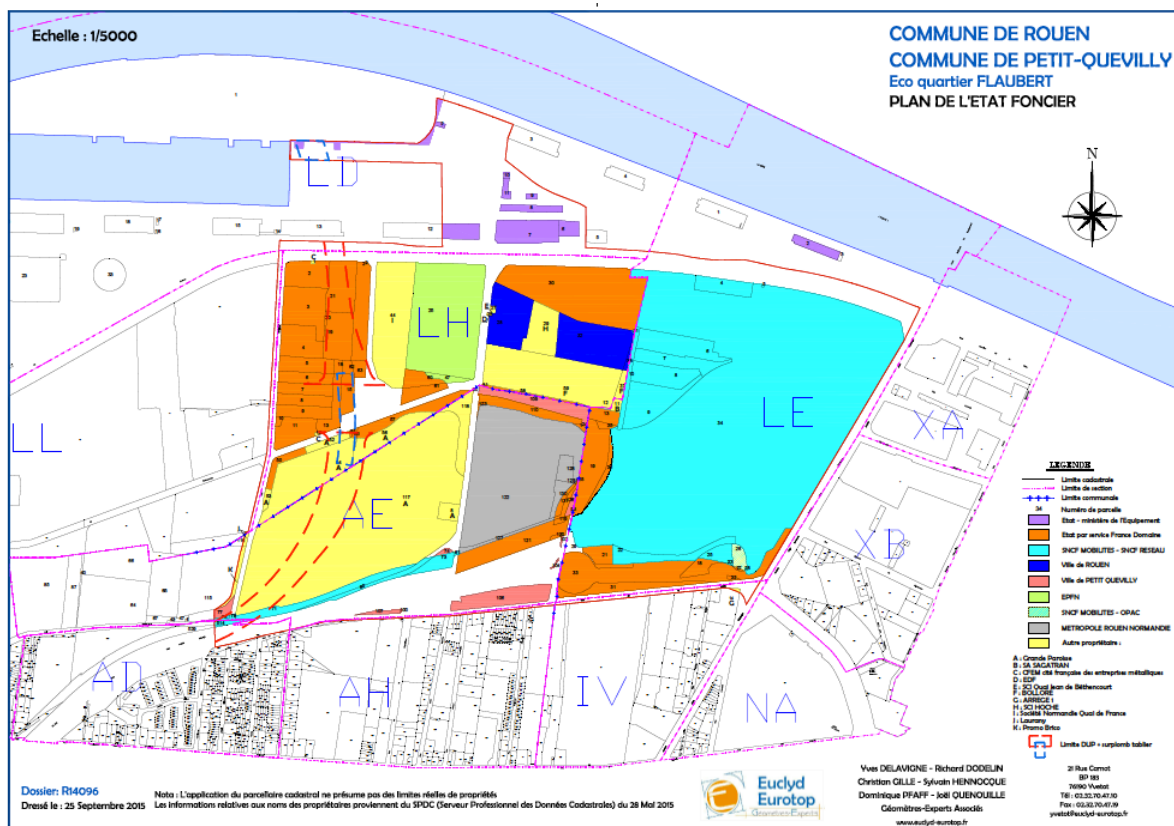
Actuellement le devenir des eaux de ruissellements dépend de l'aménagement des terrains, soit l'infiltration dans les sols ou le rejet en Seine.

Le risque majeur est l'inondation due à la remontée de la nappe, due au niveau de la Seine et/ou à l'infiltration des eaux de ruissellement. L'inondation peut aussi être consécutive au débordement de la Seine. Ceux ci sont pris en compte eu travers du Plan Prévention des Risques Inondation (PPRI) Vallée se Seine – Boucles de Rouen qui a été approuvé le 20 avril 2009. Le PPRI prévoit des prescriptions importantes en termes d'aménagement du périmètre d'étude.

II.4.1.5 Milieux environnants

Le projet s'inscrit sur des terrains enclavés et en grande partie délaissés par les activités industrialo-portuaires passées. Il se compose de zones de végétation rudérale, de zones de friches, de zones urbanisées et de voies de communication.

Au niveau foncier, s'enchevêtrent un grand nombre propriétés publiques et privées.



En termes de milieux naturels protégés et inventoriés, habitat et biodiversité, trames verte et bleue, le secteur est peu sensible avec une absence de zonage de type réglementaire (Natura 2000, ...) ou inventaire (ZNIEFF, ..). L'expertise réalisée a montré que les enjeux écologiques étaient faibles.

Par contre au niveau tissu urbain, paysage, patrimoine historique et cadre de vie, le secteur fait face à des enjeux importants du à l'implantation du projet dans un ensemble urbain historique.

Au niveau patrimonial, le site est au cœur d'un ensemble où on relève la présence de plusieurs périmètres de protection d'ouvrages inscrits au titre des Monuments Historiques. Mais on trouve également des ouvrages qui bien que non classés ont un intérêt historique (horloge, hangars portuaires,...).

Pour les paysages, le secteur fait face à des enjeux liés à la reconquête d'un secteur dont l'image est fortement dégradée, et à la nécessité de reconquérir les bords de Seine.

En termes de cadre de vie, le site profite par le biais des dessertes prévues d'équipements de proximité nombreux : écoles, espaces culturels, espaces de loisirs, espaces verts, ...

II.4.1.6 Tissu économique et social

Population et logement

Selon les données démographiques disponibles par le biais du dernier recensement de la population (INSEE 2009) :

- La population de la CREA, qui est globalement plus jeune que la population identifiée sur des territoires comparables, s'élève à 486 519 habitants pour 70 communes ;
- La population de Petit-Quevilly a diminué entre 1999 et 2009. Sur cette période elle est passée de 22 329 à 21 745 habitants, pour une densité de 4 998,9 hab/km² ;
- La population de Rouen a augmenté entre 1999 et 2009. Sur cette période elle est passée de 106 560 à 110 688 habitants, pour une densité de 5 177,2 hab/km².

Selon le diagnostic du SCOT de la CREA dans sa version de septembre 2012, la Seine, en induisant une répartition assez distincte entre les activités économiques et l'habitat, souligne des clivages sociaux anciens. Des disparités importantes persistent encore aujourd'hui entre les deux rives de la Seine en termes de revenus et de catégories socioprofessionnelles :

Concernant les logements, Rouen et Petit-Quevilly représentent respectivement une part de l'ordre de 29% et de 4% du parc global de l'agglomération qui compte environ 236 100 logements. Les logements présents sur ces deux communes présentent principalement les caractéristiques suivantes :

- Une part importante de logements anciens (en moyenne 37 % des logements datent d'avant 1949)
- Les caractéristiques du parc de logements de Petit-Quevilly et de Rouen se distinguent quant à la répartition entre maisons et appartements et quant à la part d'accession à la propriété qui est 1,6 fois plus importante à Petit-Quevilly qu'à Rouen, où la location prédomine.

Pour les communes de Rouen et Petit-Quevilly, les objectifs fixés par le PLH prévoient globalement la construction de 4 360 logements neufs sur 6 ans avec des objectifs de mixité sociale et d'encouragement à l'accession adaptés au contexte de chacune des deux communes.

Emplois et population active

La CREA apparaît comme un pôle urbain d'importance en Haute Normandie. Il polarise plus du tiers de la population régionale (44 %, soit environ 820 000 personnes dont 538 600 actifs), des activités industrielles et des services. Son aire d'influence couvre 33 cantons regroupant 275 communes, et a le rôle de capitale économique de la Région. La zone d'implantation du projet se trouve au centre de ce pôle urbain majeur.

Que ce soit à l'échelle de l'aire d'emploi de l'agglomération ou des communes d'implantation du projet, on constate que la part des actifs représente environ 70 % de la population âgée de 15 à 64 ans en 2009.

La part des chômeurs au sein de la population active qui apparaît plus élevée à l'échelle des communes que dans l'ensemble de l'aire d'emploi de l'agglomération : le taux de chômage est de 14,5 % à Rouen et 15,3 % à Petit-Quevilly contre 11,7 % au niveau de l'aire d'emploi de l'agglomération rouennaise ;

Les évolutions enregistrées entre 1999 et 2009 sont globalement positives et présentent une augmentation du nombre d'actifs ayant un emploi et une réduction de 2 % du nombre de chômeurs dans la population active (4,2 % à Petit-Quevilly).

Globalement, sur le territoire étudié, on constate une représentation importante des catégories « employés », « professions intermédiaires », « ouvriers » et « cadres et professions intellectuelles supérieures », une faible représentation des « artisans, commerçants, chefs d'entreprise » et une quasi absence de la catégorie « agriculteurs exploitants ».

En ce qui concerne la dynamique économique locale pour les domaines d'étude retenus, les données de l'INSEE pour l'année 2011 montrent que le taux de création d'entreprise varie de 20 % à Petit-Quevilly à 16 % à Rouen pour près de 17 % sur l'aire d'emploi rouennaise.

II.4.1.7 Activités et projets recensés dans le secteur d'étude

Sur le site d'implantation du projet d'aménagement de l'écoquartier Flaubert à proprement parler, on recense :

- Des activités de FRET ferroviaire sur les faisceaux Clamagérain et Plaine, qui participent à l'alimentation de l'activité industrialo-portuaire localisée à l'Ouest du secteur d'étude. Ces aménagements constituent la gare d'Orléans à laquelle sont rattachés les bâtiments de l'Agence Travaux Normandie de la SNCF;
- La fourrière municipale de Rouen, les services techniques de la Direction Interdépartementale des Routes - DIR, les services de la Direction Technique des Manifestations Publiques (DTMP) de Rouen et le skate park de Rouen;
- Quelques entreprises encore en activités : VOLVO TRUCK, activités de stockage et de services diverses;
- Des hangars désaffectés et des terrains en friche ;
- Le projet de raccordement définitif du pont Flaubert à la Sud III qui s'inscrit, conjointement à l'opération d'aménagement de l'écoquartier Flaubert dans le cadre du programme de travaux.

II.4.1.8 Déplacements urbains, réseaux viaires et desserte du site (annexe 3)

Habitudes et modalités des déplacements urbains

On note une évolution favorable des transports collectifs (+20% entre 1997 et 2007) et du vélo (+55%) mais la voiture particulière reste le moyen de transport le plus utilisé (80,4%).

Chaque ménage rouennais possède en moyenne 1,05 véhicule.

Infrastructures maritimes et fluviales

La rive Nord de la Presqu'île du Rollet est concerné par un poste d'attente pour convois fluviaux.

Le projet stratégique du GPM de Rouen prévoit l'amélioration de l'accès poids au terminal céréalier sucrier situé près de la ZAC, ainsi qu'une amélioration de la desserte ferroviaire.

Infrastructures ferroviaires

Les voies ferrées figurant sur le site découlent de l'ancienne gare d'Orléans et se décomposent entre le faisceau Clamagérain et le faisceau de la Plaine et de simples voies de circulation.

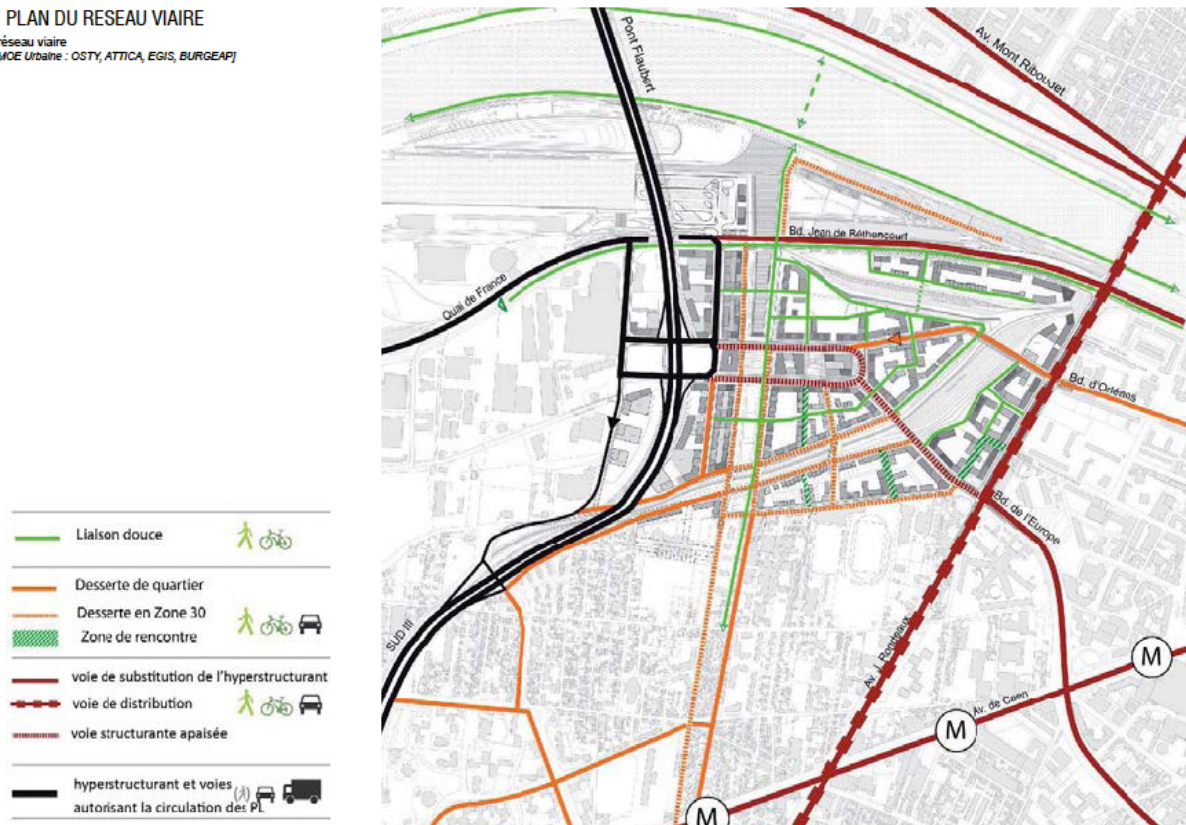
Cet ensemble permet la desserte en fret de la zone industrialo-portuaire localisée à l'ouest de la ZAC projetée.

Une réduction des emprises est envisagée en lien avec le projet mais elle devra prendre en compte le transfert des activités Euro Cargo Rails de Sotteville aux faisceaux de la Plaine (augmentation du trafic de 30%) et le lancement par le Port de Rouen d'un Schéma Directeur d'évolution des infrastructures ferroviaires qui étudiera la faisabilité d'un opérateur de fret de proximité (faisceau Clamagéran).

Ces évolutions seront également impactées par le projet de la Ligne Nouvelle Paris Normandie et la gare St Sever.

Infrastructures routières

PLAN DU RESEAU VIAIRE
réseau viaire
MOE Urbaine : OSTY, ATTICA, EGIS, BURGEAP



Au niveau du site, le réseau routier est actuellement organisé autour des deux giratoires qui sont les pivots des grands axes avec le centre-ville ainsi qu'avec la zone industrialo portuaire.

- Via le giratoire de la Motte, on accède au centre-ville rive droite (via l'avenue Jean Rondeaux) ainsi qu'au centre-ville rive gauche (via le boulevard de l'Europe) ;
 - Via le giratoire de Madagascar, on accède à la zone industrialo-portuaire.
- Néanmoins, cette liaison se fait de façon complexe et indirecte.

Ces deux giratoires entrent dans le cadre du raccordement fonctionnel entre la Sud III et le pont Flaubert, liaison qui doit évoluer dans le cadre de la mise en œuvre du raccordement définitif entre ces deux ouvrages.

Ainsi, du fait de sa localisation au sein de l'agglomération, le site bénéficie d'une accessibilité intéressante : il dispose d'un raccordement direct à des axes de communication structurants (A150/A151 vers Le Havre et Dieppe au Nord ; A13 vers Paris, le Havre et Caen au Sud), dont la jonction est assurée par le pont Flaubert en passant par la voie rapide Sud III. A noter que le trafic sur le pont Flaubert sera interrompu à chaque levée de tablier durant une heure et demie et reporté à l'Est sur le pont Guillaume Le Conquérant.

Dans les conditions actuelles, l'accès au cœur de site se fait :

- Par le Quai Jean de Béthencourt et le Quai de France pour la partie Nord (desserte du domaine public fluvial ainsi que des activités sises rue Léon Malétra) ;
- Par des rues de plus faible gabarit (rue de Madagascar et rue Bourbaki) pour la partie Sud, enclavée par les grandes infrastructures linéaires que sont la Sud III et les voies ferrées.

L' étude de circulation a été réalisée afin de déterminer les flux de circulations qui concernent le réseau actuel, fait apparaître :

- Une part variable des poids lourds qui empruntent les infrastructures routières du secteur (de 9,5 à 33,5 % du trafic global) qui augmente sur les axes qui desservent la zone industrialo-portuaire ;
- Que les trafics générés aux heures de pointes sont sensiblement identiques entre le matin et le soir à l'exception du flux en provenance de la Sud III qui apparaît plus élevé le soir que le matin (+ 391 véhicules par heure) ;
- Que les axes qui génèrent le plus de flux sont les axes d'ancrage de l'agglomération rouennaise aux grandes infrastructures de transport (A150/A13) ainsi que les franchissements de la Seine :
 - o La Sud III génère près de 3020 uvp/h en HPS (2630 uvp/h en HPM) ;
 - o Le pont Flaubert génère 2700 uvp/h aux heures de pointes ;
 - o Le pont Guillaume le Conquérant génère environ 2660 uvp/h.

Ces informations structurantes devront être intégrées au projet de manière à limiter les effets de ce dernier sur les conditions de circulation locale et de transit.

Par ailleurs, selon les informations mises à la disposition par la DREAL de Haute-Normandie dans le cadre de la concertation menée avec la CREA en ce qui concerne la mise en œuvre du programme de travaux comprenant les accès définitifs au pont Flaubert en rive gauche et le projet d'écoquartier Flaubert, il ressort qu'aux heures de pointes, les conditions de circulation locales sont actuellement proches de la saturation.

Transports en commun (TC)

Actuellement, le site n'est pas directement desservi par les transports en commun et seule la partie Est du secteur d'étude offre une desserte locale facilitée par sa situation dans la zone d'accessibilité aux transports en commun (bande de 500 m). Dans cette bande, on relève la présence :

- Du métro ;
- Du TEOR (Transports Est Ouest Rouennais) - Les 3 lignes T1, T2 et T3 constituent un axe structurant Est-Ouest sur la rive droite de la Seine ;
- De lignes de bus.

Concernant les transports en commun, un certain nombre de projets, en cours de définition, peuvent également influencer la desserte du secteur d'étude. Il s'agit :

- Du projet de création d'un axe lourd de transport en commun Nord-Sud : l'une des deux variantes soutenues par l'agglomération (délibération communautaire du 18/10/2011) pourrait desservir le site ;
- Du projet TRAM'TRAIN : L'un des tracés optionnel passe par les voies ferrées relevées sur la zone d'étude. Aujourd'hui, ce projet est en phase d'analyse des différents scénarios ;

- De la Gare Saint-Sever : Le projet de créer une nouvelle gare à Rouen figure dans le Schéma Directeur approuvé en 2001 et est repris dans le cadre du développement du projet de LNPN. Les études fonctionnelles sont en cours.

Déplacements doux

Le Conseil de la Communauté d'agglomération rouennaise a défini le 24 juin 2002 le cadre de la politique à mener en faveur du développement de ce mode de déplacements. Le Plan Agglo Vélo définit trois échelles d'intervention :

- Le réseau structurant communautaire, estimé à environ 200 km ;
- Le réseau d'armature complémentaire dont la vocation à l'échelle intercommunale est de favoriser les circulations transversales, et relier les grands équipements de l'agglomération ;
- Le réseau d'intérêt local dont le but est d'irriguer de manière plus fine chaque territoire communal.

La zone d'étude s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Agglo Vélo comme une armature complémentaire du réseau structurant communautaire.

Chemins et promenades

Actuellement, le site est contraint dans sa grande majorité pour les déplacements piétons et seuls les quais, accessibles depuis le pont Guillaume le Conquérant, peuvent être utilisés par les usagers pour des promenades le long de la Seine jusqu'à la pointe de la Presqu'île Rollet.

II.4.1.9 Incidence du programme de travaux sur l'environnement ou la santé

Le site d'implantation du projet d'aménagement de l'écoquartier Flaubert constitue un espace à reconquérir situé à l'interface entre le tissu constitué des centres villes de Rouen et de Petit-Quevilly, la Seine et les activités du Grand Port Maritime de Rouen. La reconquête de ce secteur, qui constitue la composante rive gauche du Grand Projet Seine Ouest, sera aboutie au terme de la réalisation conjuguée :

- Du projet de réalisation des accès définitifs au Pont Flaubert en rive gauche de la Seine, sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat représenté localement par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Haute-Normandie.
- Du projet écoquartier Flaubert sous maîtrise d'ouvrage de la CREA qui se compose :
 - o De l'opération d'aménagement de l'écoquartier Flaubert visée par la présente étude ;
 - o Du projet d'aménagement des Bords de Seine.

De ce fait, ces différentes opérations d'aménagement, bien qu'ayant une vocation différente, résultent de la mise en œuvre d'un programme d'aménagement d'ensemble qui, selon l'article R122-5 du Code de l'environnement, doit faire l'objet d'une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

Impacts du projet en termes de pollutions chroniques ou accidentelles et de qualité des milieux

Les incidences prévisibles du programme de travaux sur les différents compartiments environnementaux devraient être relativement limitées :

- o Concernant le milieu atmosphérique, on peut s'attendre à une évolution maîtrisée des émissions atmosphériques locales du fait, notamment du trafic généré par l'écoquartier et de ses besoins énergétiques. Les incidences projetées devraient être comparables à l'état de qualité de l'air actuel dans le centre de l'agglomération rouennaise.

- o Concernant les eaux superficielles, compte tenu de la nature du programme de travaux et des principes de gestion des eaux pluviales retenus pour chaque projet, les incidences qualitatives prévisionnelles devraient être nulles voire globalement plutôt positives eut égard aux activités industrielles passées du secteur.

Les incidences prévisibles du programme de travaux sur le fonctionnement des milieux devraient être relativement peu significatives :

- o Concernant les incidences du programme de travaux sur le risque d'inondation par débordement de la Seine, la modélisation à l'état projeté comportant la réalisation des 3 projets qui constituent le programme de travaux conclut à l'absence d'incidence globale sur le champ d'inondation de la Seine ;
- o Concernant l'effet potentiel des rejets d'eaux pluviales en Seine, compte tenu de la nature du programme de travaux et du développement de réseaux d'assainissement permettant une régulation des débits rejetés en Seine pour chaque projets, les incidences quantitatives sont minimales ;
- o Concernant les risques associés aux conditions météorologiques locales extrêmes) et aux projections associées aux changements climatiques planétaires, le programme de travaux n'entraînera pas, à son échelle, de modifications climatiques significatives.

Pour les milieux naturels, les incidences prévisibles devraient être globalement positives dans la mesure où les aménagements prévus vont dans le sens d'une amélioration de l'attractivité de la zone pour un plus grand nombre d'espèces (autre que les espèces ubiquistes), un développement du potentiel d'accueil en termes de gîtes et une meilleure connectivité de la zone en son sein, potentiellement avec les zones boisées en rive droite (à l'Ouest du site).

En matière de micro-climat local, associées à la Seine, les 2 composantes de l'écoquartier Flaubert devraient présenter une synergie dans leur capacité à limiter les incidences liées aux changements climatique, notamment en ce qui concerne l'augmentation des températures (effet de rafraîchissement des espaces verts). Enfin, il faut préciser que des études sont en cours afin de prendre en compte les incidences du programme de travaux sur les effets liés à l'augmentation du niveau de la mer engendré par les modifications climatiques en cours.

En termes d'intégration au tissu urbain existant, le programme présente plus particulièrement des incidences positives associées :

- o Au lien urbain localement généré par l'écoquartier Flaubert avec d'une part, les quartiers d'habitat riverains (Rouen et Petit Quevilly), et d'autre part, les activités économiques du secteur industrialo-portuaire situées à l'Ouest. Par ailleurs, le projet offre l'opportunité de créer un lien entre le centre-ville de Petit-Quevilly et la Seine et d'effacer les effets de coupure actuellement associés aux infrastructures de déplacement (routes et voies ferrées),
- o A la création d'un aménagement paysager aux usages multiples et diversifiés, structurant, fédérateur et accessible depuis les différents modes de transports urbains présents dans ce secteur. Outre ces aspects, l'aménagement paysager projeté offrira une valorisation de l'image du site et un cadre de vie agréable aux futurs occupants de l'écoquartier ainsi qu'aux habitants des quartiers riverains.
- o Au respect des perspectives remarquables en vis-à-vis avec le secteur d'implantation du programme de travaux.

La réalisation du programme de travaux comprend entre autre la création d'un quartier plurifonctionnel participant au dynamisme démographique et économique de l'agglomération tout en prenant en compte le contexte dans lequel il s'inscrit en :

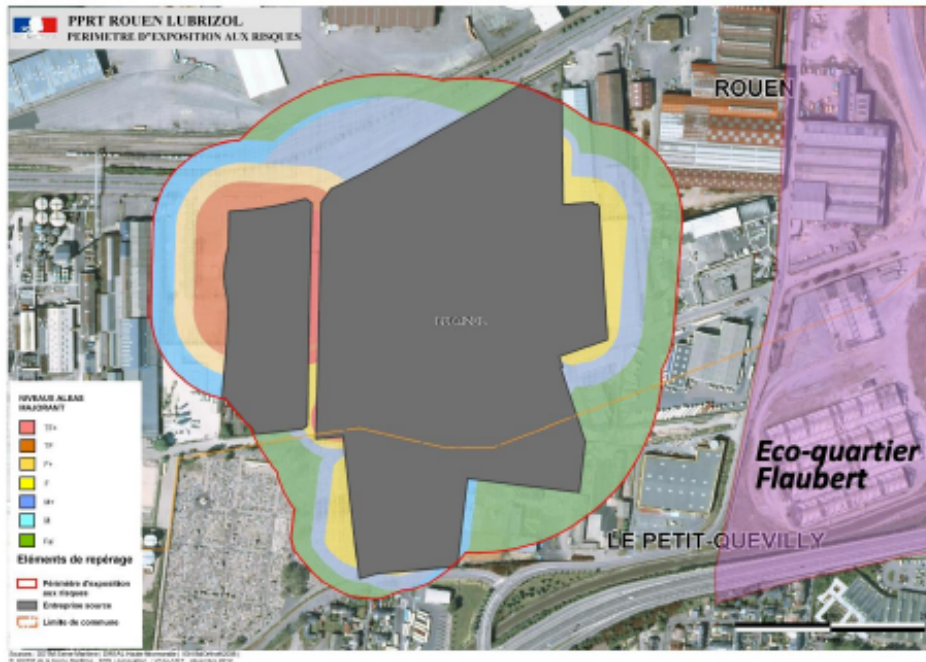
- o Proposant une offre complémentaire à celle des projets locaux du même type ;
- o Prenant en compte les besoins en desserte des activités industrielles et portuaires qui se développent dans le secteur.

Enfin, concernant la circulation automobile, comme cela a été indiqué précédemment, le programme de travaux s'inscrit dans un secteur où le réseau viaire est très proche de la saturation aux heures de pointes. Dans ce contexte, les études de trafics font apparaître aux heures de pointe que les incidences occasionnées par le programme de travaux sont limitées comparativement à la saturation actuelle de ce secteur. A noter toutefois une amélioration de la liaison Sud III - pont Flaubert (notamment dans le sens Sud/Nord) qui se traduit par un gain de temps d'au moins 10 minutes pour les usagers qui empruntent ce parcours.

Les incidences du programme de travaux sur la sécurité ou la santé des usagers et des riverains du site devraient être nulles voire positive :

- o **La réalisation de travaux de dépollution site associés**, en cas de besoin, d'une analyse des risques sanitaires résiduels, permet de rendre le site compatible avec les usages projetés vis-à-vis des risques potentiels pour la santé humaine,
- o **Les risques pyrotechniques auront été levés** durant les différentes phases de réalisation du programme de travaux permettant, à terme, d'éviter les incidences qui auraient pu en découler sur la sécurité des biens et des personnes,
- o **Compte tenu des caractéristiques des projets qui le constituent, le programme de travaux ne modifie pas l'emprise des risques technologiques identifiés** dans l'état initial. Par ailleurs, il ne compromet pas la sécurité du fonctionnement des installations à l'origine des risques technologiques, ;

Schéma 8 : Carte du périmètre d'exposition aux risques



- o **Concernant les risques liés au transport de matières dangereuses**, dans sa configuration, le programme de travaux limite les autorisations de circulations des poids lourds TMD dans la partie Ouest afin de maintenir la desserte des activités industrielles et portuaires locales. Cette configuration permet d'éloigner au maximum les secteurs habités des sources TMD. De la même manière, la configuration du

programme de travaux favorise la mise à l'écart des secteurs habités avec les faisceaux ferroviaire maintenus en fonctionnement,

- o Concernant les risques de pollutions sonore et atmosphérique (particulièrement en lien avec la circulation automobile), compte tenu de la réorganisation du réseau viaire, le programme de travaux devrait avoir un effet bénéfique sur les secteurs habités existants notamment au niveau du secteur de la Motte dans la mesure où la liaison Sud III / Pont Flaubert ne passera plus dans ce secteur. Au niveau de l'avenue Jean Rondeaux, des dégradations ponctuelles pourraient avoir lieu aux heures de pointe. Toutefois, leur lien avec le programme de travaux semble limité dans la mesure où ce dernier présente une influence limitée dans les perturbations de ce secteur comparativement au niveau de capacité actuel qui est déjà très proche de la saturation.

II.4.2 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET ELEMENTS DE REPONSE DE LA METROPOLE ROUEN NORMANDIE

II.4.2.1 L'avis de l'autorité environnementale

On rapporte dans ce chapitre l'avis de l'Autorité environnementale (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) du 22 janvier 2014, qui porte sur la version du dossier d'étude d'impact environnementale du 30 octobre 2013 (octobre 2013). Cet avis a été sollicité conformément à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code.

Pour l'Autorité Environnementale, les enjeux environnementaux les plus notables, à l'exclusion des ambitions qu'un écoquartier peut porter par ailleurs, sont constitués par :

- « *le risque inondation et la gestion des eaux (pluviales, usées et souterraines) ;*
- *la pollution du sol et du sous-sol (anciens sites industriels ;*
- *risque pyrotechnique - dépôts d'armes et bombardements de la guerre 1939-1945) ;*
- *les risques technologiques (chroniques et accidentels) liés au voisinage d'industries implantées à l'ouest de la ZAC ;*
- *les déplacements notamment en transports en commun, et le bruit, dans un quartier cerné par de grandes infrastructures (ponts, routes, voies ferrées) ;*
- *enfin le paysage urbain (qualité de la composition urbaine et des constructions, présence d'espaces verts...).* »

II.4.2.2 Les éléments de réponse aux recommandations du CGEDD

Elles se décomposent en 10 points peuvent être classés en 2 grandes catégories:

- Les questions techniques associées aux enjeux environnementaux du projet :
 - o Qualité de l'air ;
 - o Pollution des sols ;
 - o Milieux aquatiques et aux risques d'inondations ;
 - o Déplacements ;
 - o Risques technologiques ;
 - o Gestion des déchets ;
 - o Nuisances sonores ;

- Les questions de forme relatives à :
 - o L'aire d'étude ;
 - o La classification des impacts du projet ;
 - o L'actualisation du résumé non technique.

Les réponses sont les suivantes :

II.4.2.2.1 Qualité de l'air

Concernant l'état initial relatif à la qualité de l'air, il convient en premier lieu de rappeler que l'analyse repose sur :

- Les données bibliographiques disponibles au niveau du secteur étudié. Ces données permettent de qualifier d'une manière générale la qualité de l'air observée au niveau de la zone d'implantation du projet (données AIR NORMAND) et de définir l'incidence locale du trafic automobile (campagnes de mesure) qui constitue actuellement la seule source de pollution atmosphérique susceptible d'être influencée par la réalisation conjointe de l'écoquartier Flaubert et du projet de raccordement définitif des accès au Pont Flaubert.

En ce qui concerne les sources de pollution industrielles, à l'exception des silos, l'état initial de l'étude d'impact n'aborde pas cet aspect du fait de l'absence de données publiques précises quant aux rejets industriels (odeurs, retombées particulières, émissions polluantes) et aux risques sanitaires qu'ils sont susceptibles d'entraîner ;

II.4.2.2.2 Les déplacements routiers générés par le futur écoquartier :

Les déplacements routiers générés par le projet concerneront 15 000 véhicules par jour, soit une augmentation du trafic local de 15 à 20 % aux heures de pointes correspondant à 1 650 uvp/h. ce qui engendrera sur les principales voiries avoisinantes (Sud III, Pont Flaubert, Quai de Béthencourt et Boulevard de l'Europe) augmentations de trafic comprises entre +5,8 et +17,8%.

- Les rejets liés à la consommation énergétique du futur écoquartier :
Pour atteindre les objectifs en matière de faible consommation d'énergie des bâtiments à édifier, l'ambition de moindres impacts environnementaux et de mixité sociale et générationnelle, il s'avère qu'il faut agir dans plusieurs directions :
 - o Imposer aux constructeurs l'obtention d'un label Habitat Environnement pour les logements et HQE© pour les bâtiments tertiaires ;
 - o Rechercher des solutions énergétiques performantes, accessibles à une majorité d'usagers et à un coût stable.

Toutefois, au stade de la création de la ZAC, le projet étant basé sur des orientations d'aménagement, le choix entre l'une ou l'autre des filières n'a pas pu être développé.

II.4.2.2.3 Pollution des sols

L'étude d'impact présente :

- D'une part, les connaissances associées à l'état des sols par l'exploitation des résultats des études antérieures (Cf. partie 4.3.2.5 de l'étude d'impact, page 119) ;
- Et d'autre part, les modalités de prise en compte de la contamination de certains terrains en énonçant les grands principes envisagés à ce stade de conception du projet (Cf. partie 6.4.4 de l'étude d'impact, page 238), à savoir :

- o Privilégier, dans le cadre d'excavations, la réutilisation sur site des terres, mais supprimer néanmoins les impacts ponctuels identifiés par des traitements sur site ou l'évacuation des terres vers des filières agréées ;
- o Assurer l'aspect sanitaire des futurs usagers de l'écoquartier et maîtriser à la fois les aspects environnementaux et les surcoûts liés à la gestion des pollutions.

Un plan de gestion fixe d'une part les travaux à mettre en œuvre en vue de s'acquitter des risques liés à la pollution des sols en fonction du nivellement du site (modifications topographiques liées à la mise en œuvre des travaux : zones de remblais et de déblais), des aménagements et des usages projetés, et d'autre part les modalités de restitution des terrains pour les futurs usagers de l'écoquartier afin d'exclure tout risque sanitaire.

La prise en compte des risques pyrotechniques liés aux travaux, et notamment aux terrassements, est prévue par le biais de diagnostics pyrotechniques préalables (Cf. partie 7.2.1.2, page 299 de l'étude d'impact).

L'ensemble de ces éléments (topographie, pollution des sols) sera détaillé dans le cadre du Dossier Loi sur l'Eau de l'opération d'aménagement de l'écoquartier Flaubert, qui au contraire de la procédure de création de ZAC, nécessite un niveau de détail plus précis des aménagements.

II.4.2.2.4 Milieux aquatiques et inondations

L'étude d'impact rédigée au stade de la création de la ZAC fixe les grands principes retenus en vue d'assurer :

- La collecte et la gestion quantitative et qualitative des eaux pluviales (Cf. partie 2.4.5.2, page 78 de l'étude d'impact) ;
- La prise en compte des enjeux associés à l'inondabilité du site (Cf. partie 2.4.5.3, page 81 de l'étude d'impact).

Conformément à la démarche de conception mise en œuvre et au regard des procédures applicables au projet, notamment en ce qui concerne la Loi sur l'Eau, ces deux thématiques font actuellement l'objet d'études techniques spécifiques en vue de :

- Localiser précisément tous les aménagements ;
- Assurer la faisabilité technique des aménagements (calage altimétrique et dimensionnement) ;
- Définir les dispositions constructives qui relèveront des espaces publics et/ou des espaces privés

Ce dossier permettra de répondre en tout point aux recommandations formulées par le CGEDD concernant les questions liées à l'eau et aux inondations.

II.4.2.2.5 Déplacements

La question des transports et des déplacements dépasse largement l'échelle de l'écoquartier Flaubert et ce projet.

Au stade de la création de la ZAC, le schéma d'intention d'aménagement laisse apparaître une volonté forte de :

- Développer les modes de déplacements alternatifs (cycles et piétons) ;
- Maîtriser les flux routiers par une structuration et une hiérarchisation du réseau viaire;
- Desservir le site par les transports en communs.

Toutefois, à ce stade de conception ces différents éléments sont principalement indicatifs du fait, notamment, des données de trafic associées à la réalisation des accès définitifs au Pont

Flaubert et de desserte du projet par les transports en communs : les tracés des lignes de desserte du projet d'écoquartier Flaubert par les transports en commun sont encore à l'étude sur le site de l'écoquartier mais également à l'amont et à l'aval en vue de développer des lignes efficaces pour une majorité d'usagers. A ce titre, on peut toutefois préciser, comme l'AAE le mentionne, que le projet de PDU de la CREA identifie également le développement de transports en commun au droit et à proximité du projet d'écoquartier Flaubert. Il s'agit respectivement de l'axe THNS - Écoquartier Flaubert et de l'Arc Nord/Sud le long de l'avenue Jean Rondeaux.

II.4.2.2.6 Risques technologiques

Les cartes actualisées des risques technologiques liées aux activités de la société LUBRIZOL sont présentées sur les schémas 8 et 9 insérés en pages suivantes. Par rapport aux données qui étaient disponibles pour la constitution de l'étude d'impact du dossier de création de ZAC de l'opération d'aménagement de l'écoquartier Flaubert, elles ont été complétées par la carte du périmètre d'exposition aux risques (schéma 10 suivant) et la carte du zonage brut (schéma 11 suivant).

L'ensemble de ces éléments provient de la note de présentation du PPRT qui a été mise en consultation durant l'enquête publique et qui est disponible sur le site SPPPI .

On constate que les cartes actualisées ne modifient pas l'analyse qui a pu être menée dans l'étude d'impact, à savoir que le secteur d'implantation de l'opération d'aménagement de l'écoquartier Flaubert n'est pas concerné par le zonage du PPRT et n'est donc pas exposé aux effets des situations critiques qui sont étudiées dans le cadre de l'élaboration de ce document.

II.4.2.2.7 Gestion des déchets

L'occupation actuelle du site, faite de terrains en friche inoccupés, d'activités économiques localisées à la périphérie du site (garage de réparation pour PL, entreprise de peinture, entrepôts de stockage) et d'installations ferroviaire, n'engendre pas un dispositif de collecte des déchets spécifique.

Seules les ordures ménagères produites par les activités encore présentes sont prises en charge par la CREA au titre de sa compétence générale de collecte et de traitement des déchets.

Pour les déchets produits durant la réalisation des travaux :

Le projet s'attache à organiser le développement des bonnes pratiques des entreprises de travaux au travers l'imposition d'une charte de chantier vert, qui constituera une obligation contractuelle de l'entreprise.

Pour les déchets produits par les usagers de l'écoquartier Flaubert :

La gestion des déchets sera assurée de manière à favoriser le développement d'installation de collecte, de regroupement et de tri des déchets en vue de leur élimination dans les filières appropriées.

Le projet prévoit entre autre la mise en place d'une collecte sélective favorisant la valorisation de certains types de déchets et les mobiliers de collecte implantés dans les espaces publics seront tous pourvus des compartiments permettant le tri sélectif.

II.4.2.2.8 Nuisances sonores

Au stade du dossier de création de ZAC, l'analyse sur les nuisances sonores s'est limitée à une approche qualitative dans la mesure où un certain nombre de données ne sont pas suffisamment précises pour permettre de quantifier les effets du projet en termes de bruits (sur

et en périphérie du site) et de proposer des mesures techniques permettant d'adapter les constructions prévues au sein de l'écoquartier pour assurer le confort des futurs usagers et/ou de limiter les incidences prévisionnelles sur pour les riverains du projet. Les limites actuelles étant principalement liées à l'absence de connaissances sur les incidences du projet de création des accès définitifs au Pont Flaubert en termes de bruit, ce point sera développé dans les phases ultérieures de conception du projet.

II.4.2.2.9 Aire d'étude

L'étude d'impact réalisée au stade la procédure de création de ZAC porte essentiellement sur le périmètre de l'opération d'aménagement de l'écoquartier Flaubert. Toutefois, ce projet découlant d'une réflexion locale intégrant l'aménagement des Bords de Seine et la Presqu'île Rollet, le périmètre global de l'écoquartier Flaubert (90 ha).

Dans ces conditions, le secteur d'étude qui est retenu pour une majorité des thématiques étudiées est constitués d'un rectangle aux limites arbitraires englobant le périmètre global de l'écoquartier Flaubert et les terrains avoisinants qui constituent la zone susceptible d'être affectée par le projet.

Néanmoins, pour chaque thématique, le périmètre d'étude a été adapté à la nature des caractéristiques et des enjeux environnementaux jusqu'à une échelle de lisibilité adaptée et généralement plus large que le secteur d'implantation du projet. Ces échelles peuvent concerner :

- La boucle de la Seine à Rouen et le cœur de l'agglomération ;
- Le territoire de la CREA ;
- Les bassins versant hydrographiques du projet ;
- Les échelles métropolitaines.

On se référera au tableau inséré qui synthétise les échelles d'analyse retenues en fonction des différentes thématiques abordées dans l'étude d'impact.

II.4.2.2.10 Impacts et mesures

Cette partie vise à répondre à la recommandation du CGEDD quant à la formulation des impacts du projet et des mesures envisagées par la CREA en vue de respecter celles qui sont retenues dans le Code de l'environnement.

S'agissant là d'une question de vocabulaire, les éléments qui sont détaillés dans l'étude d'impact sont repris dans le tableau de synthèse inséré en page suivante et permettent une classification des effets et des mesures telle qu'elle est précisée dans le Code de l'environnement, à savoir :

- Effet direct ou indirect, temporaire ou permanent
- Mesure d'évitement, de réduction ou de compensation des effets et mesures d'accompagnement.

La lecture de ce tableau est facilitée par la mise en place d'un code couleur permettant de déterminer rapidement la nature des impacts du projet :

Sur les questions des impacts du projet, le CGEDD relève également le manque de précision quant aux incidences cumulées du projet de création de ZAC avec le projet des accès définitifs au Pont Flaubert (maîtrise d'ouvrage de l'Etat). A ce titre, on peut préciser que les deux projets étant considérés comme liés à un programme de travaux unique, l'étude d'impact de création de ZAC présente, conformément à l'article R122-5 du Code de l'environnement, une appréciation des incidences du programme de travaux (Cf. chapitre 10, page 335 de l'étude d'impact).

Malgré tout, cette approche reste limitée du fait du stade d'avancement spécifique à chacun des projets : schéma d'intention d'aménagement pour la ZAC et rédaction de l'étude d'impact non engagée pour l'aménagement des accès définitifs au Pont Flaubert.

II.4.2.2.11 Actualisation du résumé non technique

Selon l'avis émis par le CGEDD, le résumé non technique doit être complété en vue de préciser les raisons ayant justifié le choix du projet de l'équipe de maîtrise d'œuvre OSTY/ ATTICA / EGIS/ BURGEAP.

Tout comme l'étude d'impact, le résumé non technique ayant été transmis au CGEDD ne pouvant être modifié pour des raisons de « transparence » vis-à-vis des documents laissés à la disposition du public, on précisera que ce point peut être consulté au chapitre 5, page 215 de l'étude d'impact.

Cet aspect fera l'objet de compléments à l'étude d'impact au stade de la réalisation de ZAC.

III Mise en compatibilité du PLU de Petit-Quevilly

III.1 Objectifs de la mise en compatibilité du POS (annexes 5 & 6)

Le dossier a pour objet d'apporter au Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur de la ville de Petit Quevilly, les modifications nécessaires à autoriser les constructions et occupations des sols résultant du projet de renouvellement urbain du quartier Flaubert.

Le projet nécessitant la mise en compatibilité constitue la composante rive gauche du Grand Projet Seine Ouest de reconquête des terrains sous-utilisés en rive de Seine pour étendre le cœur de l'agglomération. Il a été identifié dès 2001 au Schéma Directeur et déclaré d'intérêt communautaire en 2005.

Le dossier de création de la ZAC prévoit l'accueil de projets de constructions diversifiés dédiés à l'habitat, aux activités économiques (notamment tertiaires), aux commerces, équipements et services publics d'intérêts collectifs ; hormis les terrains encadrant l'ouvrage d'accès définitifs au pont Flaubert maintenus à vocation économique pour assurer la transition avec la zone d'activités des quais de Seine.

Au PLU de Petit-Quevilly, le PADD affirme sur le site d'opération un objectif de transformation urbaine autour du 6ème franchissement (actuel pont Flaubert) auquel répond le projet. Cet objectif du PADD est motivé par la volonté de « reconquête et valorisation des espaces urbains fragilisés que constituent les grandes friches industrielles » et « la recherche de synergie avec les projets communautaires porteurs de transformation (dont Seine Ouest) ». Toutefois, le PADD maintient une vocation économique sur le secteur Flaubert qui contraint la réalisation de l'opération.

Plus précisément, la mise en compatibilité du PLU de Petit-Quevilly doit permettre de lever les contraintes suivantes :

- l'affectation économique industrielle des terrains au PADD sur l'ensemble du secteur Flaubert, alors même qu'un objectif de transformation urbaine autour du 6ème franchissement (actuel pont Flaubert) pour l'accueil de la composante rive gauche Seine Ouest est affirmé sur le site du projet,
- le classement de la majorité des terrains en zone UX à vocation industrielle au REGLEMENT, avec une constructibilité limitée dans l'attente d'un projet global qui permet uniquement les adaptations de l'existant et la réalisation des affouillements/exhaussements nécessaires au projet d'infrastructure,
- le classement de l'autre partie des terrains en zone UC à vocation résidentielle de la Sud III à la rue de la Motte pour permettre :
 - o d'une part, de répondre aux besoins d'affouillement/exhaussements des sols nécessaires aux travaux de préparation des terrains à l'accueil des projets de construction ;
 - o et d'autre part, la mise en oeuvre de l'objectif de constitution d'un quartier central dense, selon des hauteurs contribuant à son identification au sein du site portuaire.
- les normes de stationnement fixées à l'article 12 du REGLEMENT pour les mettre en cohérence avec l'objectif d'éco mobilité porté par la Métropole pour le quartier,

- les dispositions aux articles 11 (aspect extérieur) et 13 (espaces libres et plantations) pour qu'elles puissent être appliquées à l'échelle de l'opération d'ensemble et non à l'échelle de chaque projet, et permettent de mettre en œuvre les dispositions du projet.

Le Rapport de présentation (pièce n°2), le PADD (pièce n°3), le règlement (pièce n°4), le plan de zonage (pièce n°5A) du PLU de Petit-Quevilly nécessitent d'être adaptés dans le périmètre de la demande de DUP pour permettre la mise en œuvre de l'opération.

Pour son incidence directe avec le projet, il est aussi prévu la prise en compte de l'arrêté préfectoral :

du 3 avril 2013 sur le secteur Flaubert portant modification du zonage réglementaire du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) vallée de Seine/Boucle de Rouen approuvé le 20 avril 2009.

En outre, il est proposé d'inscrire dans le PLU au PADD, un des équipements majeurs de l'opération qu'est la promenade du « Cours de Seine » incluant le canal vert et bleu qui constituera un nouvel espace ludique, paysager et support de gestion des eaux pluviales du nouveau quartier. Cet équipement structurant du parti d'aménagement retenu à l'issue du marché de définition, contribue à l'objectif n°3 du PADD

III.2 La procédure

Lorsqu'elle est la conséquence d'un projet faisant l'objet d'une DUP, la procédure est régie par l'article R123-23-1 code de l'urbanisme. A l'intérieur du périmètre de la demande de DUP, elle a pour effet d'adapter les dispositions des pièces réglementaires existantes qui sont incompatibles avec le projet (règlement et le cas échéant le zonage), ainsi que d'assurer la mise en cohérence du Rapport de présentation et du PADD en résultant. S'agissant d'une opération d'aménagement, elle peut se traduire par une adaptation des dispositions réglementaires pour permettre la mise en œuvre d'une part, de l'aménagement et l'équipement des terrains (notamment des voiries et ouvrages hydrauliques et de lutte contre les inondations), et d'autre part des projets de constructions prévus.

La mise en compatibilité porte sur la modification d'éléments contenus dans les différentes pièces des dossiers de PLU, pour les mettre en cohérence avec la réalisation de l'opération faisant l'objet de la demande d'utilité publique.

III.3 Les principales modifications du PLU

La partie quevillaise du site du projet est classée au plan de zonage (pièce n° 5A) en 3 zones différentes:

- **UX** pour la majorité des terrains de l'opération situés entre la rue Bourbaki et la limite communale au Nord de la voie ferrée. Cette zone est liée au développement du projet Seine Ouest au débouché du 6eme franchissement (actuel pont Flaubert) ;
- **UY** de façon marginale à l'Ouest de la rue Bourbaki, la limite de la zone étant à l'axe de la voie. Recouvrant les deux zones industrielles majeures de la ville, les zones des Pâtis et des Quais de Seine, cette zone a vocation à accueillir l'essentiel des industries présentes sur le territoire communal ;
- **UC** pour l'ensemble des terrains situés au Sud de la voie ferrée jusqu'à l'axe de la rue de la Motte. Cette zone affirme la vocation résidentielle des terrains situés à l'interface entre le quartier Saint-Antoine avec le projet Seine-Ouest, en cours d'études préalables au moment de l'approbation du PLU en 2006.

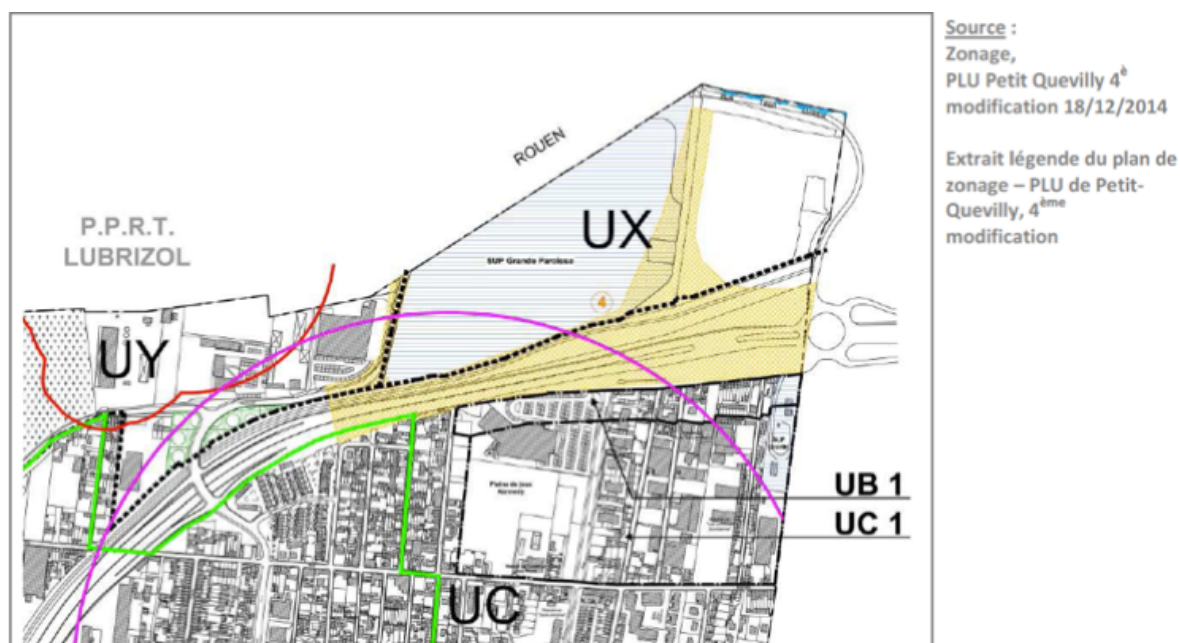
III.3.1 La zone UX « à vocation exclusivement industrielle » au PLU, est limitée dans son développement aux seules extensions et adaptations des installations et constructions existantes, pour une durée de 5 ans selon l'article L123-2-a du code de l'urbanisme et dans la limite de 300m² SdP. Sont néanmoins autorisés sous conditions particulières : « les affouillements et exhaussements des sols nécessaires à la réalisation des ouvrages liés au 6eme pont et aux voies projetées ».

III.3.2 La zone UY concerne une partie marginale du site du projet. Cette zone recouvre les deux zones industrielles majeures de la ville et a vocation à accueillir des activités industrielles, artisanales, des entrepôts de stockage, des bureaux et des commerces, Le classement en zone UC concerne la partie Sud du terrain d'opération. Il s'agit d'une zone à vocation résidentielle principalement de petits collectifs et d'habitat individuel dense, où y sont aussi autorisées les activités autres que les activités à usage industriel. Y sont notamment interdits : « les affouillements et exhaussements du sol d'une superficie > 100m² et d'une hauteur, s'il s'agit d'un exhaussement, ou d'une profondeur dans le cas d'un affouillement, excédant 2m. »

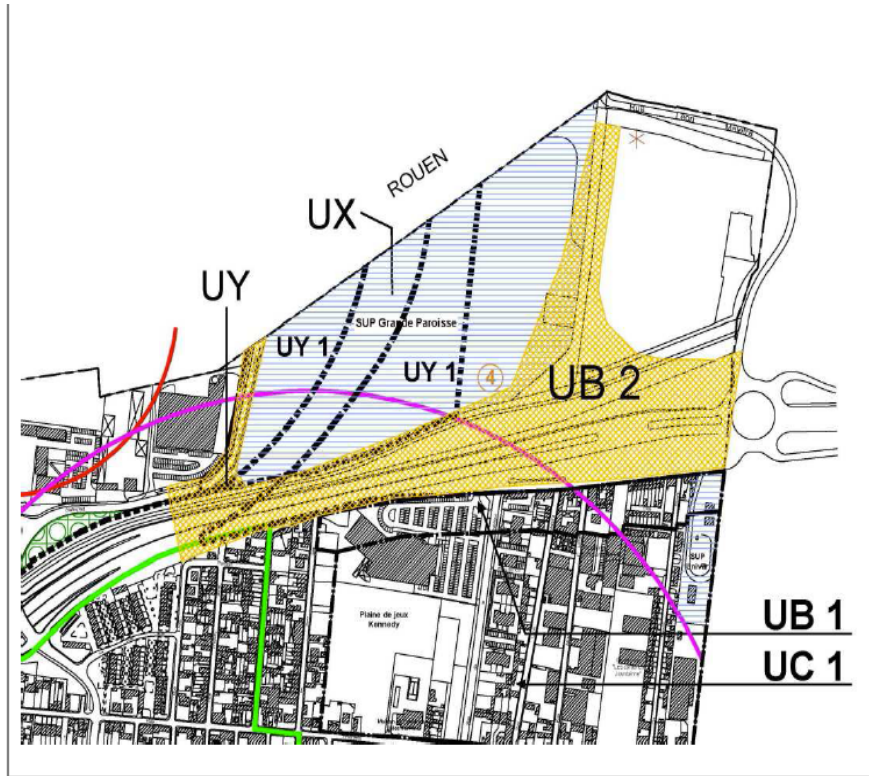
Pour l'ensemble de ces motifs, il est nécessaire de prévoir le reclassement des terrains dans une zone plus appropriée aux vocations prévues au dossier de création de la ZAC reprises ci-après. L'objectif est notamment d'aménager la transition entre la zone d'activités des quais de Seine et la création d'un quartier urbain central, à vocation dominante d'activités économiques (notamment tertiaire).

III.4 Zonage sur le site du projet avant et après mise en compatibilité

Extrait du plan de zonage en vigueur



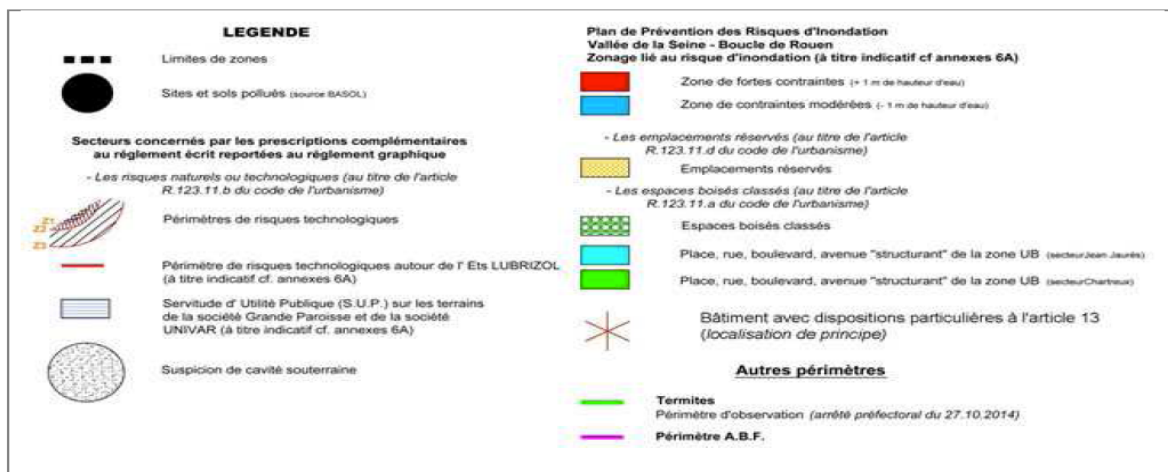
Zonage modifié pour intégrer le projet de ZAC



Source :

Zonage, PLU Petit Quevilly

Proposition de modification dans le cadre de la mise en compatibilité



III.5 Synthèse des changements apportés au PLU pour mise en compatibilité avec le projet de ZAC

Pièce du PLU	Motifs d'incompatibilité avec le projet d'EQF	Pièce / Pages à modifier
Rapport de présentation (Pièce n°2A)	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Repérage du site du projet en secteur de vocation économique en partie II</u> (motivation des orientations du plan), incompatible avec les vocations retenues au dossier de création de la ZAC. 	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Carte p. 77</u> des 4 grands secteurs d'enjeux - <u>Carte p. 85</u> de synthèse - <u>Mise à jour des chapitres IV (Choix fondant le PADD) et V (Justification des dispositions)</u>, p. 78, 80 à 82, 89 à 95 du RP initial (2A). - Motivation des changements apportés au PLU dans la présente notice au titre de l'article R123-2 Code de l'Urbanisme. - Annexion du résumé non technique de l'étude d'impact du projet au Rapport de Présentation du PLU APRES MEC
PADD (Pièce n°3)	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Objectif n°1</u> « Conforter la vocation résidentielle » : absence de potentiel d'habitat sur le secteur Flaubert - <u>Objectif n°2</u> « Consolider l'activité économique. » : maintien de l'affectation industrielle actuelle des terrains ne permettant pas la mise en œuvre des vocations retenues au dossier création ZAC - <u>Objectif n°3</u> « Améliorer le cadre de vie », sans référence à l'équipement majeur de la promenade du « Cours de Seine », incluant le canal vert sur Petit-Quevilly 	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Prise en compte sur le secteur Seine Ouest des vocations retenues à l'issue du marché de définition au dossier de création ZAC</u> - Texte p. 2 : prise en compte projet Flaubert - Texte p.4 + Carte Conforter la vocation résidentielle : ajout d'un potentiel habitat - Texte p.6 + Carte Consolider l'activité économique
REGLEMENT écrit (Pièce n° 4)	<ul style="list-style-type: none"> - <u>vocation activités industrielle de la zone UX</u> et inconstructibilité relative dans l'attente d'un projet global d'aménagement incompatible avec les vocations retenues au dossier de création ZAC, dont habitat. - <u>plafonnement des exhaussements et affouillements des sols en zone urbaine résidentielle</u> contraignant les travaux d'aménagement préalable des terrains. - Dispositions des zones UC et UY (articles 6, 7, 8, 10, 11, 12 et 13) incompatibles avec les dispositions du projet en cours d'études de maîtrise d'œuvre urbaine. 	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Règlement de la zone UY</u> (p. 62 à 67) - <u>Règlement de la zone UB</u> (p. 15 à 22) - Adaptation de la règle des affouillements et exhaussements des sols dans le secteur UB2 aux besoins nécessaires à la réalisation de la Z.A.C. ou aux équipements d'infrastructure. - Adaptation des dispositions applicables en UY1 et UB2 aux dispositions du projet.
ZONAGE (Pièce n°5A)	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Classement de la majorité des terrains en zone UX</u> (activités industrielle) <u>et en UC</u> (résidentielle) incompatible avec les vocations retenues au dossier de création de la ZAC et dispositions du projet. - Périmètres de risques technologiques liés à l'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement de Grande Paroisse, en cessation d'activité. 	<ul style="list-style-type: none"> - Modification de la délimitation en zones - Mise à jour du PPRI sur le site selon arrêté préfectoral du 3/04/2013.

IV Mise en compatibilité du PLU de Rouen

IV.1 Objectifs de la mise en compatibilité du POS (annexes 5 & 6)

L'enquête publique a pour objet d'apporter au Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Rouen, les modifications nécessaires pour autoriser les constructions et occupations des sols résultant du projet de renouvellement urbain du quartier Flaubert. Ce projet étant développé sur les villes de Petit-Quevilly et de Rouen, la mise en compatibilité du PLU de Petit-Quevilly est effectuée parallèlement.

Le projet nécessitant la mise en compatibilité constitue la composante rive gauche du Grand Projet Seine Ouest de reconquête des terrains sous-utilisés en rive de Seine pour étendre le cœur de l'agglomération. Il a été identifié dès 2001 au Schéma Directeur et déclaré d'intérêt communautaire en 2005.

La mise en œuvre du projet doit être réalisée dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté de l'Ecoquartier Flaubert créée par délibération du 23/06/2014 de La CREA, devenue Métropole Rouen Normandie au le 01/01/2015 et concédée à la Société Publique Locale Rouen Normandie Aménagement.

Le dossier de création de la ZAC prévoit l'accueil de projets de constructions diversifiés dédiés à l'habitat, aux activités économiques (notamment tertiaires), aux commerces, équipements et services publics d'intérêts collectifs ; hormis les terrains encadrant l'ouvrage d'accès définitifs au pont Flaubert maintenus à vocation économique pour assurer la transition avec la zone d'activités des quais de Seine.

Au PLU de Rouen, le PADD affirme « le site de l'ancienne gare d'Orléans, étendu aux friches industrielles situées au pied du pont Flaubert » comme un « site majeur du développement futur de Rouen qui verra l'émergence de l'Eco quartier Flaubert ». Toutefois, la réalisation de l'opération est contrainte par l'orientation n°1 qui prévoit : d'une part, le maintien du site « dans son affectation actuelle /économique/ dans l'attente de la définition d'un projet cohérent » et d'autre part conditionne le « développement urbain de ce secteur (...) au « plan directeur de Seine-Ouest », dont les vocations diffèrent de celles retenues.

Plus précisément, la mise en compatibilité du PLU de ROUEN doit permettre de lever les contraintes suivantes :

- l'affectation économique des terrains au PADD dans l'attente d'un projet cohérent, alors même que l'objectif de « conquête urbaine des secteurs en reconversion de la rive gauche » est affirmé comme devant « voir l'émergence de l'EQF » à moyen/long terme, le classement de la majorité des terrains en zone UCd à vocation d'activités au REGLEMENT qui permet uniquement les adaptations de l'existant, l'activité portuaire et/ou ferroviaire ainsi que les équipements d'intérêt général,
- le classement en zone UAa à vocation de ville mixte et dense d'une partie des terrains à l'angle de la Sud III et de l'avenue Jean Rondeaux pour permettre la mise en œuvre des dispositions du projet selon des hauteurs contribuant à son identification au sein du site portuaire ;
- les normes de stationnement fixées à l'article 12 du REGLEMENT pour les mettre en cohérence avec l'objectif d'éco mobilité porté par la Métropole pour le quartier,

- les dispositions des articles 11 (aspect extérieur) et 13 (espaces libres et plantations) pour qu'elles puissent être appliquées à l'échelle de l'opération d'ensemble et non pas à l'échelle de chaque projet, et permettent de mettre en oeuvre les dispositions du projet.

Le Rapport de présentation, le PADD, le règlement écrit, les documents graphiques du PLU de Rouen nécessitent d'être adaptés dans le périmètre de la demande de DUP pour la mise en oeuvre du projet.

Pour leur incidence directe avec le projet, il est aussi prévu la prise en compte des arrêtés préfectoraux :

- du 30 janvier 2014 instituant une servitude d'utilité publique liée à la pollution des sols et de la nappe souterraine sur les terrains occupés par GPN suite à la cessation d'activité de la société Grande Paroisse qui induit la suppression des dispositions réglementaires résultant des risques technologiques induits par l'activité ICPE antérieure (périmètres ZI et Z2 au plan de zonage) ;
- du 3 avril 2013 sur le secteur Flaubert portant modification du zonage réglementaire du Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) vallée de Seine/Boucle de Rouen approuvé le 20 avril 2009.

En outre, il est proposé d'inscrire dans le PLU au PADD un des équipements majeurs de l'opération qu'est la promenade du « Cours de Seine » incluant le canal vert et bleu qui constituera un nouvel espace ludique, paysager et support de gestion des eaux pluviales du nouveau quartier. Cet équipement structurant du parti d'aménagement retenu à l'issue du marché de définition contribue à l'orientation n°5 du PADD : « Prendre en compte le patrimoine naturel, la biodiversité et les paysages dans l'aménagement de la ville ».

IV.2 La procédure

Lorsqu'elle est la conséquence d'un projet faisant l'objet d'une DUP, la procédure est régie par l'article R123-23-1 code de l'urbanisme. A l'intérieur du périmètre de la demande de DUP, elle a pour effet d'adapter les dispositions des pièces réglementaires existantes qui sont incompatibles avec le projet (règlement et le cas échéant le zonage), ainsi que d'assurer la mise en cohérence du Rapport de présentation et du PADD en résultant. S'agissant d'une opération d'aménagement, elle peut se traduire par une adaptation des dispositions réglementaires pour permettre la mise en oeuvre d'une part, de l'aménagement et l'équipement des terrains (notamment des voiries et ouvrages hydrauliques et de lutte contre les inondations), et d'autre part des projets de constructions prévus.

La mise en compatibilité porte sur la modification d'éléments contenus dans les différentes pièces des dossiers de PLU, pour les mettre en cohérence avec la réalisation de l'opération faisant l'objet de la demande d'utilité publique.

IV.3 Les principales modifications du PLU

Les éléments de mise en compatibilité du PLU avec le projet d'Ecoquartier Flaubert ont été proposés en collaboration avec la ville de Rouen, et parallèlement de Petit-Quevilly pour ce qui concerne l'évolution de son PLU ; toutes deux concernées par ce projet d'intérêt communautaire sur leur territoire communal.

Conformément aux textes applicables, la présente procédure a donné lieu à une réunion d'examen conjoint organisée par le Préfet de Seine-Maritime, qui s'est tenue avec les représentants de la Métropole Rouen Normandie qui s'est vue transférée la compétence urbanisme à sa création au 01/01/2015, au sein des pôles de proximité de Rouen et de Seine Sud qui inclut Petit-Quevilly.

Le procès-verbal est joint au dossier d'enquête.

IV.4.3.1 Motivation des changements apportés à la DELIMITATION en ZONES sur le site Flaubert

Le classement actuel en secteurs de zone UCa et UCd, de tous les terrains situés dans les emprises de principe du projet de raccordement des accès définitifs au pont Flaubert (sous maîtrise d'ouvrage Etat) est maintenu.

Afin de permettre la mise en oeuvre de l'opération d'Ecoquartier Flaubert faisant l'objet de l'enquête, il est proposé de faire évoluer l'affectation des terrains compris dans le périmètre de la demande de DUP.

La nouvelle délimitation proposée permet les vocations retenues au dossier de création de la ZAC et répond à l'objectif de cohésion urbaine avec les quartiers adjacents. Elle consiste à : limiter l'emprise de la zone UC aux îlots à vocation économique qui sont situés aux abords de l'ouvrage d'accès définitifs au pont Flaubert. L'appartenance des terrains de l'EQF à la zone UC, permet d'affirmer leur inscription en continuité de la zone économique des quais de Seine.

La création d'un secteur de zone UCe est toutefois nécessaire pour adapter les dispositions réglementaires aux dispositions du projet et mettre en place les conditions de son attractivité. Ce secteur intègre au Nord le quai de France et est délimité au Sud par la limite communale. Il se situe entre la voie nouvelle créée parallèlement à la rue Bourbaki vers le Sud à partir du quai de France au droit du hangar 121 et la rue Bourbaki qui y est incluse ; étendre la zone UA sur tous les îlots du cœur de quartier pour constituer le pôle urbain plurifonctionnel, à dominante tertiaire, de l'EQF, qui constituera une extension du centre-ville de Rouen vers l'Ouest en rive Sud.

La création d'un secteur de zone UAd permet d'adapter les dispositions réglementaires aux dispositions du projet pour contribuer à son attractivité. Ce secteur est multi site. Il intègre au Nord le boulevard Jean de Béthencourt et la voie ferrée connexe. Il est délimité au Sud par la limite communale d'une part et la rue de la Motte d'autre part. Il se situe entre l'avenue Jean Rondeaux et la voie nouvelle créée parallèlement à la rue Bourbaki vers le Sud à partir du quai de France au droit du hangar 121 ;

L'extension de la zone N par son sous-secteur Na2 (sillon de la Seine) aux emprises destinées à l'accueil de l'équipement public majeur du futur quartier la promenade du « Cour de Seine » (prévu pour accueillir le « canal vert et bleu ») qui fera le pendant, en rive Sud de l'avenue Pasteur aménagée en rive droite. Par ce classement des terrains, l'objectif est d'affirmer dès aujourd'hui l'intérêt esthétique, paysager et d'espace de loisirs de cet équipement majeur de l'opération d'ensemble de l'Ecoquartier Flaubert. Les affectations des sols autorisées dans le sous-secteur Na2 au PLU (commerces, administrations...), en plus de celles admises dans le secteur Na (loisirs, sports et détente) permettent d'envisager également le classement des terrains bâtis du Port, amenés à muter au Nord du boulevard Jean de Béthencourt.

IV.4.3.2 Incidence sur le REGLEMENT ECRIT et ses annexes

Pour permettre la mise en œuvre de l'opération selon les dispositions du projet en cours d'étude de maîtrise d'œuvre urbaine, les modifications suivantes sont proposées au Règlement écrit des zones UA, UC et son glossaire en annexe.

IV.4.3.2.1 Zone UA (p. 7 à 29)

Les dispositions générales de la zone UA de ville mixte et dense, sont maintenues, comme les articles 3, 4, 5, 9, 14,15,16. Un nouveau secteur UAd est créé.

Dans ce secteur UAd, sont interdites (UA1) les fonctions entrepôt et exploitations agricoles ou forestières, pour leur incompatibilité avec la vocation de quartier central dense. Sont également interdites (UA2) les reconstructions à l'identique pour ne pas risquer de compromettre la mise en œuvre du renouvellement urbain des terrains, contrairement au reste de la zone, à titre conservatoire.

Sont également modifiés les articles : UA6 (Implantation / voies), UA6 (Saillies / voies), UA7 (Implantation / limite), afin de mettre les normes de construction en concordance avec la projet de ZAC.

La hauteur maximale (UA10) est portée à 31 m, et à R+8 étages.

Pour les articles UA11 (Aspect extérieur) et UA13 (Espaces libres) en vue d'assurer l'insertion du projet dans son environnement et au sein de l'opération d'ensemble réalisée dans le cadre d'une ZAC, il est proposé d'adapter la règle en secteur UB2. Il est proposé en particulier d'adapter au PLU après mise à jour la norme minimale de surface de terrain à aménager en espaces verts pour permettre la mise en œuvre des dispositions du projet, notamment au cœur du quartier, sur la place centrale.

Pour le stationnement (UA12) les ratios de stationnement ont été adaptés pour répondre à une démarche globale d'amélioration de l'offre de transports de la Métropole exprimée au Plan de déplacements Urbains et qui doit se concrétiser dans l'Eco quartier Flaubert.

Enfin, afin de privilégier la pratique du vélo en tant que mode de déplacement, il est proposé d'inclure pour le secteur de zone UAd, les ratios (arrondis au nombre entier supérieur) qui ont guidé la conception :

1 place vélo pour 40 m² de SdP dédiée au logement,

1 place vélo pour 30 m² de SdP dédiée au bureau

IV.4.3.2.2 Zone UC (p.51 à 63)

Les dispositions générales de la zone UC Activités économiques sont maintenues, comme celles des articles 3, 4, 5, 8, 9, 14. Un nouveau secteur UCe est créé. Il correspond (UC0) au secteur d'activités économiques prévu au dossier de création de la ZAC.

L'exigence de qualité urbaine des activités à accueillir dans la zone qui est stratégique pour l'attractivité métropolitaine, conduit à être explicite sur les usages interdits et soumis à conditions spéciales dans le secteur UCe (art. UC1). Les fonctions d'entrepôt (sauf fonction annexe à l'activité autorisées en secteur UY1) et exploitations agricoles ou forestières, sont donc interdits. Sont également interdites les reconstructions à l'identique pour ne pas risquer de compromettre la mise en œuvre du renouvellement urbain des terrains Pour affirmer la cohérence avec le dossier de création de la ZAC. Seul l'habitat des personnes, dont la présence est nécessaire sur le site est donc autorisée (gardiennage...).

Sont également modifiés les articles : UC6 (Implantation / voies), UC6 (Saillies/ voies) et UC7 (Implantation en limite) afin d'être en cohérence avec le projet de ZAC.

La hauteur maximale (UC10) des bâtiments est fixée à 24 m, afin de l'adapter à la configuration des activités économiques attendues sur site.

Pour les articles UC11 (Aspect extérieur) et UC13 (Espaces libres) en vue d'assurer l'insertion du projet dans son environnement et au sein de l'opération d'ensemble réalisée dans le cadre d'une ZAC, il est proposé d'adapter la règle en secteur UB2. Il est proposé en particulier d'adapter au PLU après mise à jour la norme minimale de surface de terrain à aménager en espaces verts pour permettre la mise en œuvre des dispositions du projet, notamment au cœur du quartier, sur la place centrale.

Pour le stationnement (UC12) les ratios de stationnement ont été adaptés pour répondre à une démarche globale d'amélioration de l'offre de transports de la Métropole exprimée au Plan de déplacements Urbains et qui doit se concrétiser dans l'Eco quartier Flaubert.

Afin de privilégier la pratique du vélo en tant que mode de déplacement, il est proposé d'inclure pour le secteur de zone UCe, les ratios qui ont guidé la conception :

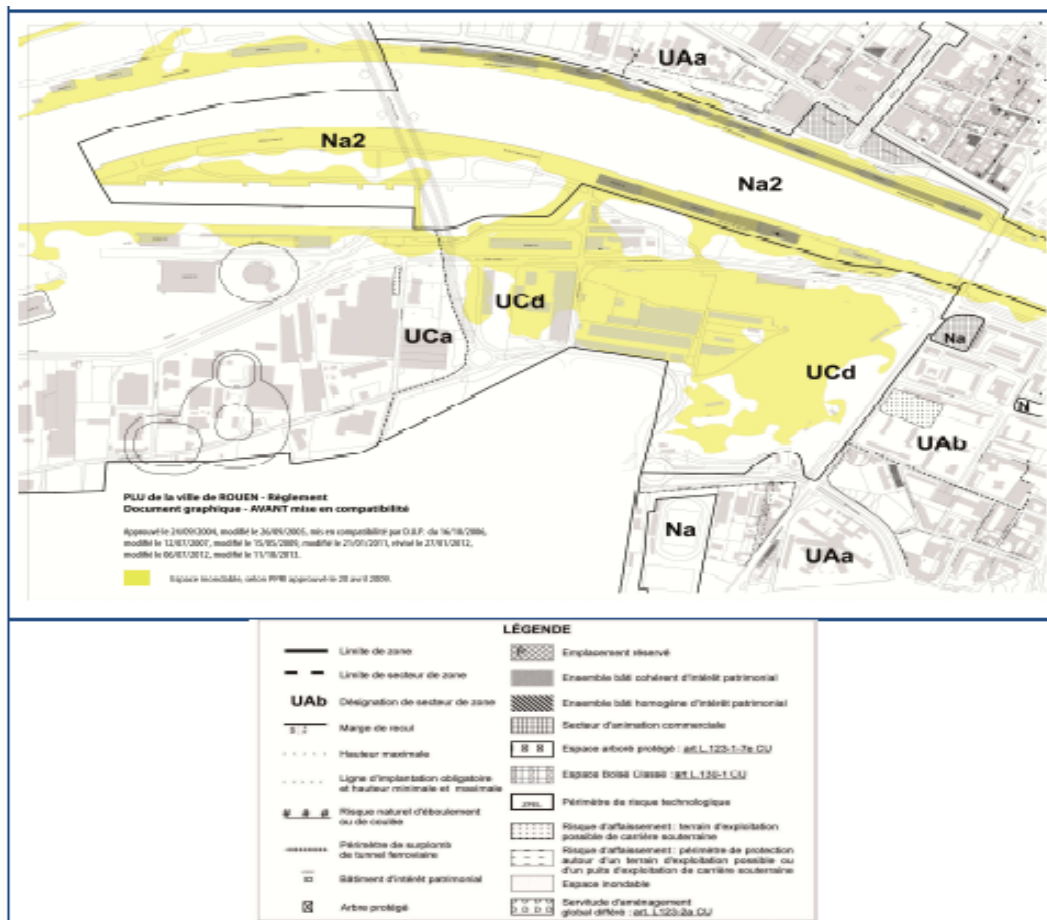
- o -1 place vélo pour 40 m2 de SdP dédiée au logement,
- o -1 place vélo pour 30 m2 de SdP dédiée au bureau.

IV.4.3.2.3 Zone N (p.76)

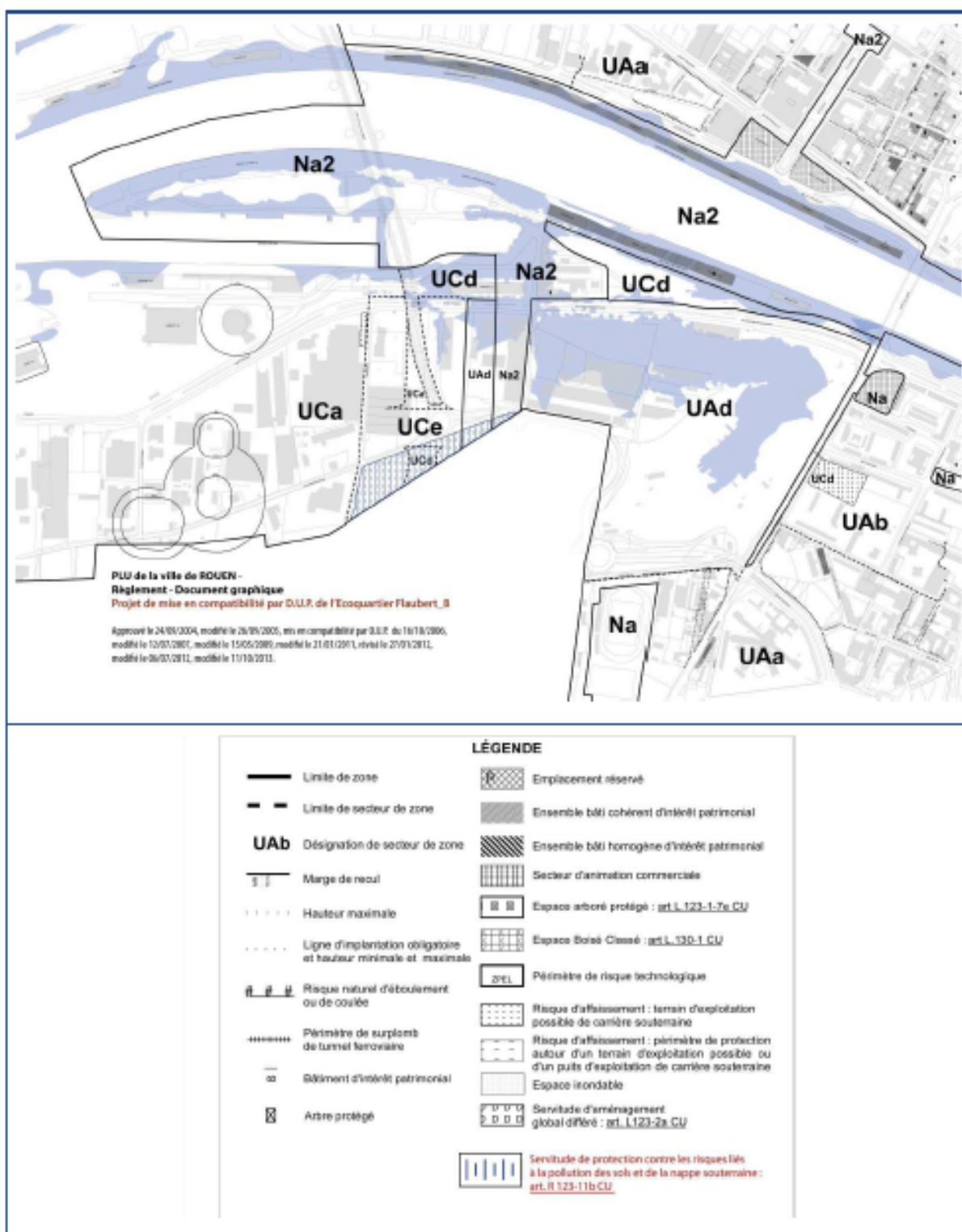
Les dispositions générales de la zone N sont maintenues, car elles permettent la mise en oeuvre du projet.

Toutefois, le Titre I - ARBRES de l'article 13 est adapté, afin d'élargir la possibilité de coupe d'arbres à grand développement ainsi : « lorsqu'elle est rendue nécessaire par la réalisation de travaux immobiliers ayant fait l'objet d'une autorisation d'urbanisme (selon le glossaire liste fixée au code de l'Urbanisme) ou d'une déclaration d'Utilité Publique (prévue au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique) ou d'une Déclaration de projet (prévue au code l'Environnement, pour intérêt général du projet). »

Extrait du plan de zonage en vigueur avant modifications



Zonage modifié pour intégrer le projet de ZAC



IV.4 Synthèse des changements apportés au PLU pour mise en compatibilité avec le projet

Pièce du PLU	Motifs d'incompatibilité avec le projet d'EQF	Pages / Pièces à modifier
Rapport de présentation	<ul style="list-style-type: none"> - Repérage du site du projet en <u>secteur de requalification urbaine à moyen/long terme selon son affectation économique actuelle</u>. Incompatible avec les vocations retenues au dossier de création ZAC - Nécessité de prise en compte des évolutions récentes des servitudes sur le site du projet 	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Partie I (Diagnostic / enjeux)</u> : p. 14, 36, 39, 40, 58, 77, 84, 105 à 107. - <u>Partie II (Projet Urbain / Traduction réglementaire)</u> : p. 130, 131, 134 à 136, 138, 140, 141, 144, 150, 152, 153, 161, 167 à 168. - <u>Pas d'incidence sur les cartes.</u> - Annexion du résumé non technique de l'étude d'impact du projet au Rapport de Présentation.
PADD	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Orientation n°1</u> : Maintien de l'affectation économique actuelle des terrains dans l'attente d'un projet cohérent et conditionnement au plan directeur Seine Ouest, incompatible avec les vocations retenues au dossier de création ZAC - <u>Orientation et schéma n°5</u> : pas de référence à l'équipement majeur de la promenade du « Cours de Seine », incluant un canal vert et bleu - <u>Schéma n°4</u> : Absence de référence à la mixité urbaine et à l'accueil d'un pôle tertiaire dans l'EQF et inscription du développement à moyen / long terme au PADD. 	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Orientation n°1</u> : p. 6 (texte) - <u>Orientation n°5</u> : p. 16 (texte) - <u>Schéma d'orientation spatialisée n°4</u> : p.23 - <u>Schéma d'orientation spatialisée n°5</u> : p.24
Documents graphiques	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Classement de la majorité des terrains en zone UCd (économique à Moyen/Long Terme)</u>, incompatible avec les vocations retenues au dossier de création de la ZAC (dont habitat en tissu mixte). - Délimitation des « espaces inondables » selon PPRI approuvé 20/04/2009 	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Plan général des zones et des secteurs</u> (couleur) - <u>Document graphique</u> : planches n° 1 (Mont Riboudet), n°2 (gare/coteaux), n°3 (centre-Seine), n°8 (port) pour : <ul style="list-style-type: none"> > modification de la délimitation en zones (création secteur UAd, UCe et extension Na2) > ajout d'une servitude sur anciens terrains GPN (pollution des sols et nappe souterraine) > mise à jour du PPRI sur le site 3/04/2013 - <u>Périmètre des conditions particulières aux programmes de logements</u> (extension sur UAd créé pour l'EQF)
REGLEMENT écrit et ses annexes	<ul style="list-style-type: none"> - Dispositions des zones UA et UC ne permettant pas la mise en œuvre du projet (articles 6, 7, 10, 11, 12, 13). 	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Règlement de la zone UA</u> (p. 7 à 29) - <u>Règlement de la zone UC</u> (p.51 à 63) - <u>Glossaire</u> : ajout « <i>emprise publique</i> » p.88 et exemple de l'EQF p.93 en tant qu'opération de renouvellement urbain
Annexes	<ul style="list-style-type: none"> - Pas de prise en compte de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) créée le 13/06/2014 au plan périmètres divers, qui signale la Zone d'Aménagement Différé (ZAD) 	<ul style="list-style-type: none"> - Sommaire - <u>Annexe 1</u> : Plan des périmètres divers - <u>Création d'une annexe 10</u> (arrêté de servitude sur le site GPN 30/01/2014)

V L'ENQUETE PARCELLAIRE

V.1 Préambule :

L'enquête parcellaire est lancée conjointement à la présente enquête, conformément à l'article R.131-3 et suivants du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, par l'arrêté du Préfet de la Seine Maritime en vue de définir exactement les terrains et bâtiments à acquérir ainsi que les propriétaires réels intéressés par le projet.

Les propriétaires, mandataires, gérants, administrateurs ou syndics identifiés dans l'état parcellaire, avisés par lettre recommandée avec avis postal de réception conformément aux dispositions de l'article R11-22 du code de l'Expropriation devront fournir par référence à l'article R11-23 du même code, toutes indications relatives à leur identité et leur qualité ou, à défaut tous renseignements en leur possession sur les propriétaires actuels ainsi que sur la situation locative du bien.

Au cours de l'enquête parcellaire, les propriétaires ou ayants droit des terrains seront appelés à faire valoir leurs droits. Les observations sur les limites des biens immobiliers concernés sont consignées sur le registre d'enquête parcellaire ouvert à cet effet ou adressées par écrit au maire qui les joint au registre, au commissaire enquêteur.

Après la clôture de l'enquête, le commissaire d'enquêteur donne son avis sur l'emprise des ouvrages projetés par un rapport et des conclusions motivées de l'opération qu'il transmet au préfet lequel, déclare par arrêté, cessibles les propriétés ou parties de propriété dont la cession est nécessaire, conformément aux dispositions de l'article L11-8 du code de l'Expropriation.

Au-delà de l'arrêté de cessibilité et de sa notification aux propriétaires, mandataires, gérants ou syndics et dans le délai maximum de 6 mois suivant le prononcé du dit arrêté, le préfet transmettra au greffe de la juridiction de l'Expropriation, l'ensemble des documents permettant le prononcé de l'ordonnance de d'expropriation.

A défaut d'accord amiable, l'indemnité d'expropriation sera fixée par le juge relevant de l'ordre judiciaire.

V.2 Le dossier d'enquête

Le dossier (plans et état parcellaires) établi sous la maîtrise d'ouvrage de la SPL Rouen Normandie Aménagement du par la société Euclyd Eurotop, géomètre expert de l'opération, est complet et conforme à la réglementation. Il est parfaitement compatible avec le plan général des travaux de la DUP et les parcelles visées recevront une affectation conforme à l'objet des travaux.

V.2.1 L'état parcellaire

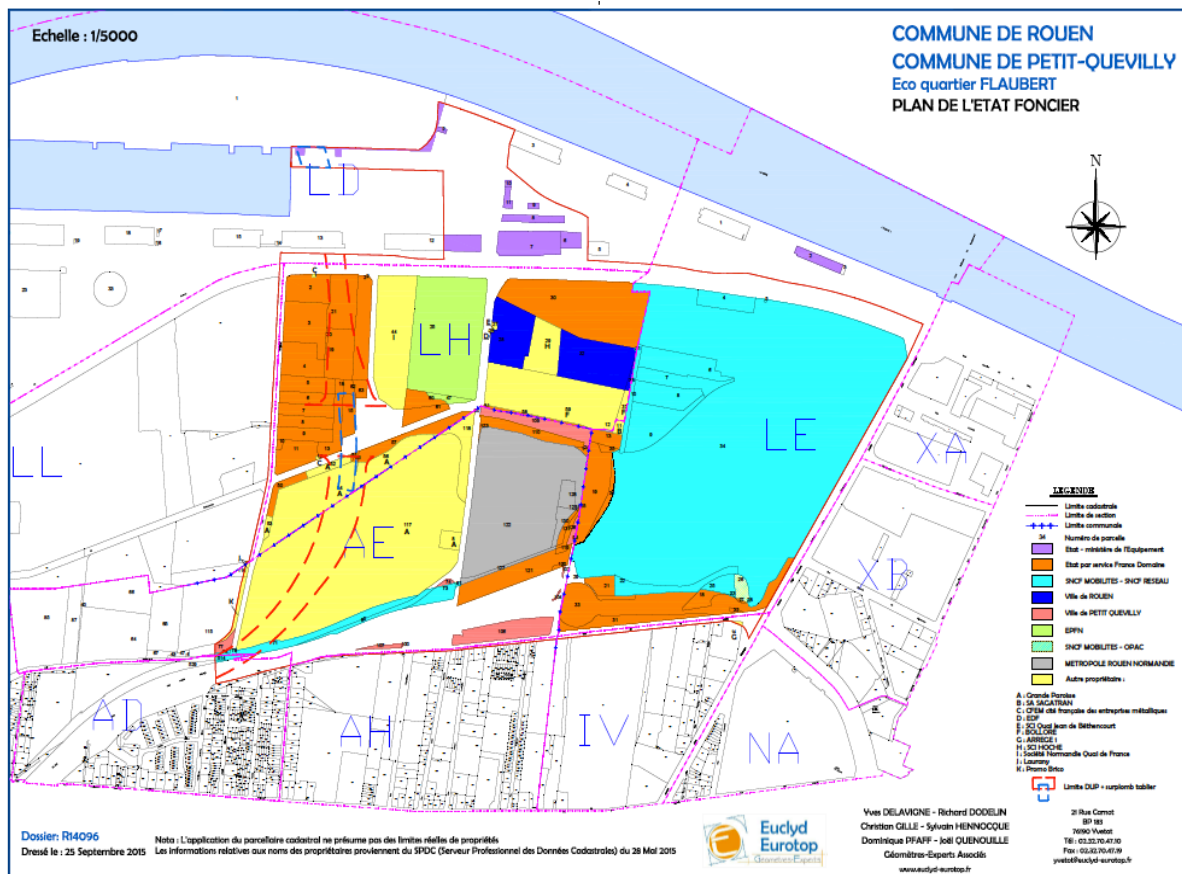
L'état parcellaire de la « ZAC de l'Eco quartier Flaubert » indique notamment pour chaque parcelle :

- Noms et prénoms des propriétaires ;
- Identifiants cadastraux, ;
- la contenance cadastrale ;
- l'emprise du projet.

Pour établir l'état parcellaire, ou liste des propriétaires présumés, l'expropriant a utilisé les matrices cadastrales et les Conservations des Hypothèques, qui font foi en cas de divergence. L'état parcellaire répertorie 21 propriétaires avec 27 références d'emprise à acquérir par l'expropriant pour la réalisation du projet.

V.2.2 Le plan parcellaire

C'est un plan régulier des terrains et bâtiments, établi par la Société Eudlyd-Eurotop, à l'échelle du 1/5000^{ème}. Les informations relatives au nom des propriétaires proviennent du Serveur professionnel des Données Cadastreles.



Conformément au code de l'expropriation, l'expropriant a notifié individuellement aux propriétaires présumés, par lettre recommandée avec accusé de réception (annexe 7), l'avis d'enquête parcellaire et de dépôt du dossier en mairie avec la référence des parcelles concernées pour chaque propriétaire.

Une notification par lettres recommandées avec accusé de réception a été faite à l'ensemble des propriétaires soit 20 courriers.

4 courriers nous sont revenus pour le motif « destinataire inconnu à l'adresse », à savoir les courriers adressés aux propriétaires suivants :

- o CPN Grande Paroisse ;
- o SCI Quai Jean de Béthencourt ;
- o SA SAGATRAN ;
- o CFEM - Compagnie Française des Entreprises Métalliques ;

Un courrier a donc été adressé aux Mairies le 12 octobre 2015, conformément à l'article R 136-1 du code de l'expropriation, pour que soient affichés:

- o Le double des courriers des destinataires ayant fait l'objet d'un retour pour domicile inconnu ;
- o Le double des courriers adressés aux destinataires n'ayant pas encore accusé réception des courriers à cette date (GPMR et SNCF Réseau) .

Après recherches complémentaires, 3 nouvelles adresses ont pu être identifiées, ce qui a donné lieu à un nouvel envoi par courriers du 26/10/2015 à :

- o GPN Grande Paroisse => Grande Paroisse SA ;
- o SA SAGATRAN => SAGA ;
- o CFEM - Compagnie Française des Entreprises Métalliques => EIFFAGE .

Il n'a en revanche pas été possible d'identifier des coordonnées valides pour la SCI Quai Jean de Béthencourt.

A ce jour, l'ensemble des destinataires ont accusé réception du courrier de notification (y compris ceux qui avaient fait l'objet d'un second envoi), à l'exception de SNCF Réseau.

Ont déjà été réceptionnés 4 réponses en provenance de :

- o EPF Normandie
- o Etat - France Domaine
- o Société Normandie Quai de France
- o Grande Paroisse SA

L'information des propriétaires (tableau récapitulatif – annexe 8) a donc été réalisée conformément à la législation en vigueur.

VI Déroulement de l'enquête publique

J'ai été désigné Commissaire enquêteur par le Président du Tribunal Administratif de Rouen le 17 août 2015, pour mener l'enquête publique relatif à une enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Rouen et Le Petit Quevilly, et une enquête parcellaire en vue de la réalisation de la Zone d'Aménagement Concerté communautaire de l'Ecoquartier Flaubert et Mr Pierre Demonchy, comme commissaire enquêteur suppléant.

J'ai rencontré, accompagné de M. Demonchy, Mme de Heinzelin, représentante de M. le Préfet de Seine Maritime, le 10 juillet 2013.

Après avoir pris connaissance du dossier, nous avons déterminé les conditions de réception du public lors des permanences. Les dates et horaires arrêtés étant les suivants :

- à la mairie de Rouen, les mardi 27 octobre 2015 de 9h à 12h et le samedi 28 novembre 2015 de 9h à 11h ;
- à la mairie du Petit Quevilly, les mercredi 4 novembre 2015 de 14h à 17h et le lundi 16 novembre 2015 de 14h à 17h.

Il a également été prévu la possibilité pour le public de déposer ses observations sur le site internet de la mairie de Préfecture de Seine Maritime : pref-enquetepublique@seine-maritime.gouv.fr

L'avis de l'autorité environnementale était consultable sur le site de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) www.haute-normandie.developpement-durable.gouv.fr

Le dossier d'enquête était également consultable sur le site internet de la Métropole Rouen Normandie.

J'ai rencontré accompagné de M. Demonchy, le 3 décembre 2015 au siège de la SPL Rouen Normandie Aménagement :

- Monsieur Gauthier, responsable du dossier de Rouen Normandie Aménagement ;
- M. Bertrand Masson et Mmes Emmanuelle Levallois et Claire Portehault de la Métropole Rouen Normandie ;
- M. Yves Coulome et Mme Christelle Heudron du bureau d'études ATTICA ;
- Loïc Bonnin de l'Atelier Jacqueline OSTY ;
- Mme Julie Elie-Duhein du BURGEAP ;
- MM. Didier Julien et Clément Pourbaix d'EGIS France ;
- M. Gaëtan Levistre d'INGETEC ;
- MM. Jean-Luc Rolland et Loïc Margolle de la DREAL Haute Normandie.

Après un examen des principaux points du projet, nous nous sommes rendus sur les lieux.

La publicité de l'arrêté préfectoral du 23 septembre 2015 (annexe 1), portant la mise à l'enquête publique du projet de réalisation de la ZAC de « l'Ecoquartier Flaubert » a été réalisé selon les prévisions puisque l'arrêté a été publié dans deux journaux régionaux (annexe 7), dans les délais prévus par la réglementation ; soit dans Liberté Dimanche le 11 octobre 2015 (annexe 9) et dans Paris Normandie, le 14 octobre 2015 (annexe 10).

Une deuxième publication a été réalisée pendant la première semaine de l'enquête à savoir pour Liberté Dimanche, le 1^{er} novembre 2015 (annexe 11) et Paris Normandie le 30 octobre 2015 (annexe 12).

J'ai constaté que l'affichage de l'avis (annexe 13) de mise à l'enquête publique du projet a été effectué sur les panneaux d'affichage des mairies de Rouen et Le Petit Quevilly et sur le site des travaux.

Les registres d'enquête furent ouverts le 27 octobre 2015 et refermés le 28 novembre 2015 à 11h00 soit pendant une durée de 32 jours et demi consécutifs.

J'ai effectué les quatre permanences prévues pour recevoir le public, expliquer le projet et recueillir les remarques dans les locaux des mairies de Rouen et Le Petit Quevilly.

Le public avait la possibilité de venir aux heures d'ouverture des locaux de la mairie pour consulter le dossier et d'utiliser le registre d'enquête mis à sa disposition.

J'ai remis à M. Gauthier, représentant la SPL Rouen Normandie Aménagement, le 3 décembre 2015, un résumé des observations présentées par le public avec une demande d'avis sur les problématiques qui émergent du dossier (annexe 14). Nous avons procédé à un premier examen des points soulevés.

VII) Analyse des observations déposées pendant l'enquête (annexes 14 & 15)

1) M. Dominique NOEL représentant la SCI HOCHE – Enquête parcellaire

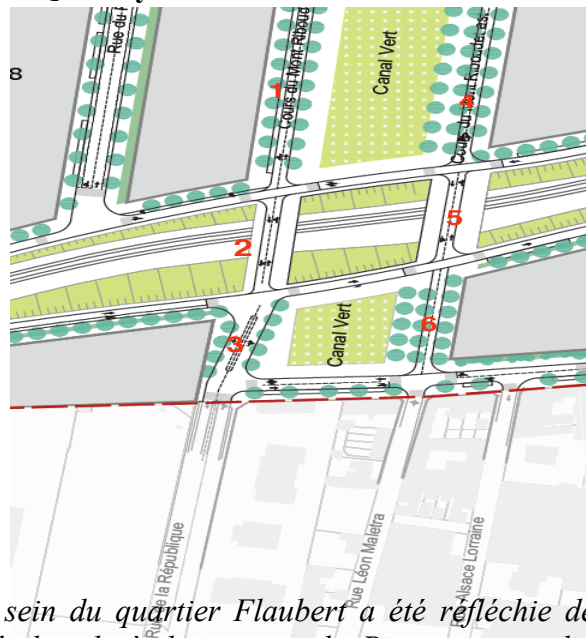
M. Noël conteste le montant qu'il lui a été proposé pour la parcelle LH 29. Il compare la somme proposée de 425 000 euros avec le montant qu'il obtiendrait en se basant sur sa taxe foncière soit 1 665 160 euros. Il dépose au registre un ensemble de documents justifiant ses prétentions.

Réponse : La Métropole suivra l'estimation de France Domaine. (observations : pour une facilité de lecture, dans ce chapitre les réponses de la Métropole sont en italique)

Commentaires du commissaire enquêteur (CE) : Cette question est hors périmètre de l'enquête. En cas de désaccord sur l'estimation, M. NOEL devra se rapprocher du juge de l'expropriation.

2) MM JEAMMOT et LEVASSEUR – Le Petit Quevilly

sont venus consultés les sens de circulations et leurs impacts sur la rue Malétra. Ils s'intéressent au type de circulation possible dans le prolongement des rues de la République et Malétra sur les tronçons 1 à 6. Ils craignent qu'en cas d'incidents les camions empruntent la rue Malétra comme par le passé.



Réponse : L'organisation des circulations au sein du quartier Flaubert a été réfléchi de manière à ne pas induire de circulation poids lourds à destination du Port, au sein des secteurs résidentiels. Dans le projet, la rue Malétra est incluse au maillage de desserte résidentielle et n'a plus vocation à accueillir un trafic poids lourds d'échange avec l'agglomération. Pour cette raison les voiries internes au quartier sont principalement aménagées en zone 30 ou en espace de rencontre. Il en est ainsi des deux rues parallèles au canal vert et bleu qui sont traitées en zone 30. Ce statut est accompagné d'aménagements particuliers (plateaux, largeurs, mobilier, etc...) qui dissuadent leur utilisation par les poids lourds. Dans le quartier Flaubert les rues aménagées pour une circulation des poids lourds sont les rues immédiatement parallèles à l'ouvrage reliant la place centrale au boulevard Jean de Béthencourt. En cas d'incident, les rues structurantes (voir schéma 8, pièce 1.4), plus capacitaires que les zones 30 sont susceptibles d'être prioritairement sollicitées.

Commentaires du CE : la réponse de la Métropole répond aux craintes des riverains quant à la présence de poids lourds.

3) Société Promo Brico

Un représentant de la société qui n'a pas d'observation sur l'emprise. Il souhaite recevoir un plan correspondant à l'état foncier ainsi qu'un plan explicitant le projet de l'Ecoquartier Flaubert afin d'informer le conseil d'administration.

Réponse : Un plan parcellaire de l'emprise ainsi qu'un plan général du projet seront adressés à la société Promobrico afin de permettre sa parfaite information et l'information de son conseil d'administration.

Commentaires du CE : Il est pris acte de l'envoi des documents demandés.

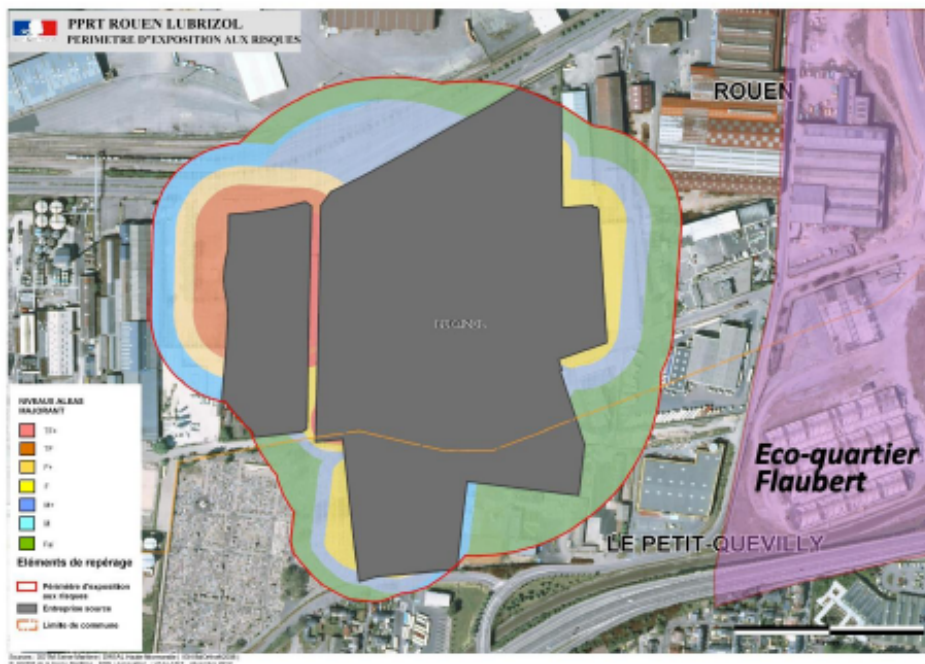
4) M. Jacques RIVIERE – Rouen

- s'étonne de l'implantation du projet à proximité d'une zone SEVESO seuil haut, et sous les vents d'Ouest dominants. Pour lui les risques liés à Lubrizol ne s'arrêtent pas aux traits du plan ;

Réponse : Si l'opération d'aménagement Ecoquartier Flaubert est bien située à proximité d'une installation classée SEVESO, il faut noter, conformément aux éléments exposés en page 197 du tome 1 de l'étude d'impact stade création, ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale CGEDD en janvier 2014, et accompagnant le dossier mise à l'enquête publique, que le périmètre d'études et les périmètres d'aléas maximum ne concernent pas le périmètre de ZAC.

Le périmètre d'exposition aux risques PPRT Lubrizol approuvé par arrêté préfectoral du 31 mars 2014 permet d'établir clairement l'absence d'interaction des périmètres du PPRT définis par le Préfet avec celui de la ZAC.

Schéma 8 : Carte du périmètre d'exposition aux risques



Conclusions du CE : Effectivement l'Ecoquartier Flaubert, même s'il est sous les vents d'ouest est hors des périmètres d'exposition aux risques industriels, en particulier celui de l'entreprise Lubrizol.

- considère qu'aucune solution alternative n'est proposée et qu'une telle opération puisse être envisagée sans une étude financière faisant apparaître amortissements, considérations économiques,

Réponse : L'opération d'aménagement ZAC Ecoquartier Flaubert a fait l'objet, pour sa mise en œuvre, d'études financières permettant d'adopter un modèle économique de développement sur la durée prévisionnelle de sa réalisation, à savoir 20 ans à ce jour. Ce modèle économique implique :

- > *Les dépenses détaillées à la pièce 1.5. Estimation sommaire des dépenses du présent dossier,*
- > *Des modalités de financements comprenant :*
 - o Un rachat des équipements publics structurants par la collectivité, intégrant l'ensemble des dépenses nécessaires à leur réalisation (acquisitions foncières, études, honoraires sur travaux, travaux, frais divers, etc.). Des cessions de terrains aux investisseurs,*
 - o Des cessions de droits à construire aux constructeurs privés,*
 - o Une participation d'équilibre de la collectivité,*
 - o Des subventions (Europe, Région, etc.), obtenues ou à obtenir au titre du résorption de friches, etc.*

Sur le plan strictement réglementaire, l'ensemble de ces éléments seront repris et détaillés dans un bilan financier établi dans le cadre du dossier de réalisation.

Conclusions du CE : Cette mise au point de la Métropole était nécessaire car le dossier d'enquête manquait effectivement de précisions sur ce point.

5) La société RETIA pour la société GRANDE PAROISSE SA (annexe 14.1)

La société propriétaire des parcelles cadastrées suivantes :

- Commune de Rouen : Parcelles LH, n° 52 à 54, 56 ;
- Commune de Petit Quevilly : Parcelles AE, n° 8 et 117,

rappelle, pour insertion à l'enquête, les informations suivantes :

« La société GRANDE PAROISSE SA est propriétaire et dernier exploitant, au sens de la réglementation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, des parcelles de terrain ci-dessus énumérées.

Dans le cadre des prescriptions lui ayant été imposées pour la réhabilitation de l'ancien site industriel dit de « Rouen B », plus particulièrement par arrêtés préfectoraux des 30 janvier 2014 et 21 juillet 2014, la société GRANDE PAROISSE SA est tenue de placer le site en question dans un état tel qu'il ne puisse porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L. 511-1 du code de l'environnement et qu'il permette un usage du site déterminé selon les dispositions des articles R. 512-39-2 et R.512-39-3 du code de l'environnement, en l'espèce des « usages de type industriel, tertiaire de type bureaux ou équivalent, ou de type voirie ».

D'ordre et pour compte de la société GRANDE PAROISSE SA, la société RETIA rappelle expressément les usages précités, le site en objet ayant donc fait l'objet de l'arrêté du 30 janvier 2014 instituant des servitudes d'utilité publique, dont il est joint copie.

La société RETIA rappelle par ailleurs qu'en application des dispositions de l'article R. 512-39-4 alinéa 2 du code de l'environnement, « En cas de modification ultérieure de l'usage du site, l'exploitant ne peut se voir imposer de mesures complémentaires induites par ce nouvel usage, sauf s'il est lui-même à l'initiative de ce changement d'usage ».

Réponse : La Métropole et la SPL ont contribué, dès les études de définition, à la bonne concordance du projet d'aménagement avec les impératifs liés à l'historique du site Grande Paroisse. En collaboration avec la DREAL, maître d'ouvrage des accès définitifs au Pont Flaubert en charge de la dépollution du site GPN, il a été considéré que seules des activités tertiaires de types bureaux, artisanales ou industrielles pourraient être implantées sur le périmètre de la servitude.

Par ailleurs, il est à noter que la servitude sera inscrite aux PLU des communes de Rouen et Petit-Quevilly, et qu'elle s'imposera de fait à toute autorisation d'urbanisme déposée sur son périmètre. La procédure de validation par les autorités compétentes en matière de PLU sont d'ailleurs en cours.

Commentaires du CE : La mise en compatibilité des PLU de Rouen et du Petit Quevilly, prévoit bien l'inscription de la servitude. Il est d'ailleurs noté que le projet d'aménagement intègre les impératifs liés à la servitude.

6) Monsieur LELOUP Patrick - 76770 HOUPEVILLE (annexe 14.2)

I) - Grandes lignes du projet.

Il trouve extrêmement regrettable alors que la population de la Métropole Rouen Normandie stagne aux alentours de 485 000 habitants depuis de nombreuses années que le projet de l'écoquartier Flaubert ne soit pas plus ambitieux en terme de logements, alors qu'à l'origine on évoquait précisément 650 000 m² de surface totale constructible et l'accueil de 10 000 habitants supplémentaires là où l'on évoque aujourd'hui 6 000 habitants et 9 000 personnes travaillant sur l'écoquartier, ce qui n'est pas pareil.

Réponse : Le chiffre de 650 000 m2 communiqué à l'origine pour le quartier Flaubert totalisait 254 000 m2 de surfaces de stationnement intégrées aux bâtiments. À l'origine le projet comportait donc 396 000 m2 affectés aux activités, aux logements, aux commerces et aux équipements. Ces 396 000 m2 correspondaient à l'accueil de 10 000 usagers, habitants et emplois additionnés.

Le travail intervenu depuis les esquisses d'origine a permis une meilleure valorisation foncière sans modification des objectifs initiaux en termes de cadre de vie, notamment pour ce qui concerne les hauteurs des constructions et les espaces publics. Le travail effectué depuis l'esquisse initiale, organisant l'accueil de 6 000 habitants et de 9 000 résidents répond donc aux préoccupations développées dans l'observation.

Commentaires du CE : La Métropole confirme les chiffres du dossier à savoir, que la surface constructible et d'environ 400 000 m2 correspondant à l'accueil de 6 000 habitants et de 9 000 résidents. Le chiffre de 650 000 m2 prend lui en compte les surfaces de stationnement intégrés aux bâtiments.

Hauteur des immeubles

Il lui semble tout à fait envisageable de revoir les ambitions à la hausse en n'hésitant pas à recourir à des immeubles élevés. Il précise par secteur les hauteurs qui lui paraissent envisageables.

Il imagine par ailleurs tout à fait la possibilité d'ériger deux immeubles jumeaux de bureaux à l'architecture audacieuse en R+15, de part et d'autre de la voie rapide Sud III en extrémité sud-ouest, comme deux signaux forts d'entrée de ville en réponse aux pylônes du pont Flaubert et à la cathédrale lointaine.

Réponse : Dans la réflexion sur l'écoquartier Flaubert la hauteur des bâtiments n'a pas été prise en objectif premier mais comme la conséquence d'un choix de morphologie urbaine. Ainsi deux principes ont présidé à la conception, d'une part faire du quartier Flaubert un quartier de centralité à part entière, d'autre part définir une organisation du bâti qui dégage des espaces publics forts d'échelle métropolitaine.

Le premier principe a consisté à trouver des densités bâties analogues à celle du centre-ville. Ainsi le quartier Flaubert présente une densité moyenne identique à celle des îlots "Grand Pont - Leclerc" ou "Vieux Marché Saint Patrice". Mais pour dégager des espaces publics significatifs, la hauteur moyenne des bâtiments est sensiblement supérieure à la hauteur des îlots en référence. Cette hauteur n'a toutefois pas été augmentée au-delà de ce qui permettait de constituer les espaces publics structurants identifiés sur le plan masse indicatif. Le quartier Flaubert se trouve ainsi doté d'une surface d'espaces publics plus importante que celle des îlots en référence tout en présentant une densité d'individus accueillis équivalente, garante de l'intensité urbaine recherchée.

Par ailleurs, il est rappelé qu'un projet aménagé dans un tissu urbain existant se doit de s'insérer au mieux dans son environnement bâti. Les éléments de référence retenus pour la hauteur des constructions, en accord avec les principes de densité urbaine et de commercialisation, ont été le quartier Luciline, en vis-à-vis sur l'autre rive de la Seine, et le quartier d'Orléans, de l'autre côté de l'avenue J.Rondeaux. Une hauteur R+8 permet de maintenir la maille urbaine haute de l'opération en cohérence avec ces deux quartiers.

Commentaires du CE : Il est pris acte que le choix de densités bâties s'est faite en cohérence avec les autres secteurs de la ville et que pour dégager des espaces publics significatifs les hauteurs d'immeubles sont supérieures aux îlots voisins. Ceci fait que le quartier Flaubert se trouve ainsi doté d'une surface d'espaces publics plus importante que celle des îlots en référence tout en présentant une densité d'individus accueillis équivalente, garante de l'intensité urbaine recherchée.

Suppression totale du faisceau ferroviaire Rouen-Orléans- Plaine

Il propose et de reporter l'activité qui est y liée plus en aval sur le faisceau déjà existant au Grand Quevilly, après restructuration de ce dernier. Cela permettrait d'agrandir notablement les espaces verts et les espaces constructibles tout en supprimant les nuisances liées à cette activité. Cela permettrait l'implantation d'une station de voyageurs dans l'optique d'une ligne de tram-train.

Réponse : Les faisceaux ferroviaires doivent être maintenus sur site pour permettre la desserte des installations du Grand Port Maritime de Rouen par voies ferrées. Cette desserte et ses développements futurs ne compromettent cependant pas la mise en œuvre de l'opération d'aménagement. Le trafic ferroviaire, existant et projeté (données transmises par le GPMR et SNCF Réseau) a été pris en compte tel que relevé dans l'étude d'impact (environ 13 trains par jour dont 2 de nuits) pour établir les modélisations acoustiques, et a conditionné la définition des aménagements pour permettre la gestion des nuisances potentielles par la protection des futures habitations et bureaux (programmation urbaine, gestions des topographies, talus, retraits, etc.).

Par ailleurs, il est à noter qu'une mesure conservatoire a été prise pour permettre l'installation d'un mur antibruit, permettant d'isoler les deux voies électriques les plus à l'ouest du faisceau « Plaine », si elles devaient recevoir une desserte ferroviaire de voyageurs à terme.

Concernant l'agrandissement des espaces verts et espaces constructibles, il est à noter qu'à ce jour, le projet présente une programmation urbaine équilibrée :

- Permettant, avec un rythme de commercialisation soutenu, la cession de l'intégralité des espaces cessibles pendant les 20 années d'aménagement prévues,*
- Ménageant près de 50 % de l'opération en espace, et notamment en espaces paysagers (canal vert et bleu, parcs, etc.), venant compléter les aménagements réalisés sur le Presqu'île et en bord de Seine.*

Cette programmation équilibrée s'inscrit par ailleurs dans le projet urbain intégré Seine Cité, qui lie le développement des projets d'Ecoquartiers Flaubert, Luciline et Nouvelle Gare. L'agrégat de ces trois projets constitue une perspective de développement ambitieuse, spatialisée et insérée dans son environnement (TC, etc.). Une augmentation de la programmation de l'Ecoquartier Flaubert serait de nature à nuire à l'équilibre du projet global et à son rayonnement.

Commentaires du CE : L'activité portuaire rend effectivement nécessaire le maintien des voies ferrées. Par ailleurs le projet d'aménagement permet la réalisation future d'une desserte voyageurs (emprise réservée). Le projet est l'aboutissement d'un équilibre en fonction des objectifs recherchés pour un Ecoquartier. Remettre en cause un des objectifs remet en cause tout l'équilibre du projet.

Transfert d'une partie des silos céréaliers et du terminal sucrier plus en aval

Dans le cadre de la reconversion du site pétrolier de Grand-Couronne. Cela permettrait de supprimer en totalité le faisceau Clamageran en le déplaçant en aval et de réduire ou supprimer les périmètres de sécurités liés à ces sites de stockage proches de l'écoquartier Flaubert.

Cela permettrait également de restructurer les équipements portuaires et les activités qui y sont liées et gagner ainsi en surface constructible dans le cadre de l'extension de l'urbanisme en aval du pont Flaubert.

Réponse : Les silos sucriers ne sont pas concernés par le périmètre de l'opération.

Par ailleurs, l'ancien site pétrolier Pétroplus reçoit à ce jour de nouvelles activités suite à la reprise de l'intégralité du site par la société Valgo.

Commentaires du CE : Le projet de l'Ecoquartier Flaubert s'intègre effectivement dans les orientations définies dans les documents d'urbanisme tant pour l'aménagement de bords de Seine que du Port de Rouen. Les déplacements souhaités ne sont pas aujourd'hui d'actualité.

Implantation pôle hôtelier, restaurants et cafés

Pour lui le projet ne doit pas oublier l'implantation d'un pôle hôtelier et la création de restaurants et cafés en terrasse qui pourraient être situés de part et d'autre de la partie en eau du canal bleu, localisation beaucoup plus judicieuse et agréable qu'autour de la place centrale qui accueillera les commerces de proximité.

Réponse : Au stade de la réflexion actuelle, l'appareil commercial programmé pour le quartier Flaubert est un commerce de proximité de manière à répondre aux besoins des futurs habitants, mais aussi de ne pas générer des flux automobiles supplémentaires. La création d'hôtel dans le quartier n'a donc pas été envisagée comme un axe de développement à susciter d'autant qu'une opération d'hôtel a fait l'objet d'un permis de construire à proximité, rue de la Motte.

Pour autant, la réalisation de l'opération Flaubert est prévue sur une durée importante et l'évolution des besoins à satisfaire doit pouvoir trouver une réponse. Ainsi, s'il n'est pas prévu d'équipement hôtelier dans la programmation du quartier cette fonction reste autorisée aux PLUs concernés.

Commentaires du CE : Effectivement les orientations choisies pour l'Ecoquartier ne n'encouragent pas aujourd'hui l'installation d'hôtel. Mais comme le souligne la Métropole, l'opération étant prévue pour 20 ans, il n'est pas exclu que la question réapparaisse, en sachant que les PLU permettront de telles réalisations.

II) - Organisation des flux d'échanges

En ce qui concerne l'organisation des flux d'échanges principaux il me semble extrêmement grave de supprimer la section de la voie rapide Sud III comprise entre le futur accès sud du pont Flaubert et l'avenue Jean Rondeaux, ce qui concentrera les flux actuels et futurs sur la bretelle de sortie prévue à une voie au sud du pont Flaubert et débouchant sur la place centrale de l'écoquartier.

Il est à craindre également qu'un nombre non négligeable d'automobilistes emprunteront la sortie sud de l'échangeur central puis la partie Est de la place centrale, l'avenue Béthencourt et enfin le pont Guillaume-le-Conquérant en tourne-à-gauche pour se rendre dans l'hypercentre rive droite, ce qui est retenu dans le présent dossier d'enquête publique.

Cette solution ira à l'encontre d'une desserte apaisée de l'écoquartier

Il estime tout à fait regrettable que la variante prévue par les services du CETE Normandie-Centre et de la DREAL, prévoyant une possibilité de double sortie située au droit du futur franchissement de la voie ferrée ne soit pas retenue.

Réponse : Il convient en premier lieu de rappeler les éléments clés suivants :

- les flux qui circuleront sur le réseau de voirie de ce secteur seront très majoritairement composés de flux déjà existants, la part des trafics générés par l'Eco quartier étant de l'ordre de 20 à 25% du total.*
- Malgré le développement et la densification du territoire rouennais, il a été considéré à ce stade une stabilité des flux routiers étrangers à l'Eco quartier, ce qui traduit le volontarisme de la collectivité en matière de développement des alternatives modales et de maîtrise des circulations routières.*
- l'attractivité du Pont Flaubert pour des flux en échange entre la rive droite rouennaise et l'infrastructure Sud 3 est actuellement limitée par des contraintes de capacité en "tête Nord" du pont. Si des marges de manoeuvre semblent exister pour améliorer cette attractivité, des réflexions doivent encore être engagées par les acteurs concernés afin de les valoriser. A ce stade, il est considéré qu'une part encore non négligeable de ces liens routiers doit être accueillie par le pont Guillaume le Conquérant.*

- L'axe Rondeaux - Pont Guillaume - Boulevard des Belges va connaître une requalification profonde due à l'insertion du BHNS T4, qui va nettement y améliorer les capacités des transports collectifs et la place des modes actifs, mais qui contraint nécessairement les écoulements automobiles.

La suppression de la section de la voie rapide Sud III comprise entre l'avenue Jean Rondeaux et le futur accès définitif au Pont Flaubert a été jugée nécessaire pour véritablement intégrer le nouveau quartier au tissu urbain existant de Petit Quevilly. Cette continuité urbaine fortement souhaitée par les acteurs du projet et déjà contrainte par le faisceau ferroviaire, ne serait pas envisageable avec le maintien d'un axe routier structurant. Il a donc été retenu, après l'analyse de nombreux scénarios, des principes d'organisation des flux principaux (entre l'échangeur central d'une part et soit le pont Guillaume le Conquérant et la Rive Droite rouennaise, soit le boulevard de l'Europe et la Rive Gauche d'autre part) basés sur deux axes structurants : le boulevard de Béthencourt pour les premiers et le boulevard de l'Europe avec son prolongement jusqu'à la place centrale pour les seconds.

Au regard des éléments clés rappelés ci-dessus, il est effectif que de nombreux automobilistes emprunteront la sortie Sud de l'échangeur central puis le boulevard de Béthencourt pour emprunter le pont Guillaume. La programmation des îlots riverains, le plan de circulation local, le calibrage des rues et les principes de gestion des intersections ont été justement conçus pour accueillir ces flux dans de bonnes conditions en limitant les impacts sur les secteurs sensibles et sur la qualité des espaces publics du futur quartier.

La sortie du Pont Flaubert est prévue à une voie depuis le Pont pour des raisons de faisabilité technique de l'ouvrage notamment, mais deux voies de présélection au carrefour de la place d'échanges.

Le carrefour Jean de Béthencourt - Jean Rondeaux, avec le BHNS T4, est également configuré de manière à proposer un partage équilibré des espaces et des performances pour les différents modes, dont les flux automobiles en "tourne-à-gauche" depuis le boulevard de Béthencourt.

Une valorisation des itinéraires empruntant le Pont Flaubert pour les échanges entre Sud III et la rive droite reste pertinente et pourra faire l'objet de réflexions ultérieures, non portées par le projet d'Ecoquartier. L'usage de ces itinéraires est d'ailleurs déjà incité par les réductions de capacités proposées par les différents projets (dont celui de l'Ecoquartier Flaubert) au niveau du pont Guillaume le Conquérant.

En dehors des axes évoqués ici (réseau principal), le reste du réseau viaire de l'Ecoquartier est intégralement traité en réseau urbain apaisé favorable à des usages multimodaux équilibrés et compatibles avec la qualité de vie des riverains (plan de circulation dissuadant les diverses formes de transit, mesures de modération de la vitesse, secteurs en zone 30 ou en zone de rencontre, etc..).

Commentaires du CE : La longue réponse de la Métropole permet de mieux appréhender les choix qui ont été faits dans le cadre du projet pour la voirie. Elle montre que les hypothèses les plus probables ont été prises en compte, que le choix fait est un choix raisonné.

TCSP Pour les transports en commun

M. Leloup estime possible et souhaitable qu'à terme le projet de desserte du site par les transports en commun se réalisant sous forme d'une ligne est-ouest de BHNS ne soit pas la seule ligne devant desservir la future gare rive gauche qui mérite largement une desserte de type tramway.

Réponse : La desserte de l'Ecoquartier Flaubert se fera effectivement par une ligne de BHNS Est-Ouest, permettant de relier le quartier Nouvelle Gare, l'Ecoquartier Flaubert et l'Ecoquartier Luciline en rive droite. Cette desserte permettra une desserte optimale de l'opération d'aménagement, en lien avec les projets structurants du cœur d'agglomération, ainsi qu'un maillage avec les lignes de TCSP existantes (métro, T1/T2/T3, etc.). La desserte du projet Nouvelle Gare, dont les types de transports envisagés, seront étudiés dans le cadre des études spécifiques Nouvelle Gare à réaliser d'ici à 2020.

Commentaires du CE : La Métropole confirme que la desserte en transports en commun de l'Ecoquartier Flaubert se fera en lien avec la nouvelle gare St Sever et dans le cadre de projets structurants l'agglomération.

III) - Attractivité de l'écoquartier – culture

Il propose pour le Panorama et un futur musée XXL (Louvre Lens, Pompidou Metz,..) que l'implantation éventuelle de ces deux bâtiments, ou d'un seul regroupant les deux, dans le cadre de l'écoquartier Flaubert. Il lui semble qu'il pourrait trouver sa place entre le pont Flaubert, le canal bleu, la presqu'île devenue île Rollet et le quai de France. Cet emplacement ne fait pas partie du périmètre retenu de la ZAC car il correspond à une zone réservée au Grand Port Maritime de Rouen pour le stationnement de poids lourds. Il semble pourtant envisageable de déplacer cette zone réservée au port. C'est véritablement à cet emplacement que cette future structure muséale doit trouver sa place.

Dans cette optique nullement utopique, il en revient à l'implantation d'un pôle hôtelier d'excellence à proximité de ces équipements et du futur siège de la Métropole Rouen Normandie qui pourrait se situer immédiatement en bord de Seine ou à proximité. Il lui semble qu'il sera toujours possible de modifier les aménagements paysagers actuels dans les années à venir.

Il propose également d'implanter une médiathèque propre à une ville de 150 000 habitants à terme ainsi qu'une nouvelle grande structure pouvant accueillir des manifestations pluriculturelles pour constituer véritablement un nouvel endroit et une nouvelle façon de se divertir et de se cultiver profitable à toute l'agglomération.

Il réaffirme en conclusion que les surfaces prévues en terme de bureaux, d'équipements, d'espaces environnementaux et surtout d'habitat doivent être revues notablement à la hausse en conservant la trame d'aménagement proposée par l'équipe de Jacqueline Osty.

Réponse : Il est d'abord à rappeler que la question de l'attractivité du territoire n'est pas restreinte au seul périmètre de l'Ecoquartier Flaubert, mais résulte d'un ensemble d'action mises en place sur l'ensemble du territoire. Le développement muséographique est, à ce titre, illustrant avec la création du Panorama XXL et de l'Historial Jeanne D'Arc au cours de l'année 2014.

La programmation de l'aménagement des Bords de Seine contribue également aux ambitions d'attractivité de la Métropole. Après l'implantation du 106, salle des musiques actuelles

inaugurée en 2010 et drainant plus de 50.000 spectateurs par an, et la mise en œuvre du futur siège de la Métropole, un projet verra le jour dans le courant de l'année 2017 permettant le développement d'un projet mixte, associant restauration, surface d'exposition, bureaux et espace de coworking.

Les besoins en matière d'hôtellerie, comme évoqué plus bas, seront également satisfaits d'ici à 2017 par la mise en œuvre de l'opération Mermoz (CIRMAD), réalisé au contact du stade Mermoz, et qui comprendra notamment un hôtel 3 étoiles de 90 chambres (Groupe Louvre Hôtel), doté de salles de séminaires. De plus, comme évoqué plus, la mise en compatibilité du PLU n'obère pas la satisfaction de besoins potentiels en matière d'hôtellerie à termes.

Commentaires du CE : La Métropole précise dans ce paragraphe que l'aménagement « culturel » du l'Ecoquartier Flaubert doit se voir dans le cadre de l'agglomération mais aussi en lien avec le projet « Bords de Seine ». Ce qui est également vrai pour hôtellerie.

7) Contribution de l'Association « Rue de l'avenir, Rouen (annexe 14.3)

I) Préparer l'avenir

« Rue de l'Avenir, Rouen » propose de placer l'intégralité de l'éco quartier Flaubert sous statut « zone 30 », cela rend la ville plus lisible : une fois passé le panneau d'entrée dans une zone 30 (B30) et en attendant de rencontrer le panneau de fin de prescription (B51), l'automobiliste sait qu'il doit rouler à 30 km/h maximum hors aire piétonne ou zone de rencontre. (N°1.4 page 10).

Réponse : La zone 30 et la zone de rencontre sont des dispositifs qui ont pour objectif d'organiser une cohabitation harmonieuse entre les usagers de l'espace public. Pour être efficaces, ces secteurs sont accompagnés de traitement des parties circulées, induisant le respect de la limitation de vitesse. C'est ce principe qui a été retenu pour les voies de desserte propres au quartier.

Compte tenu de sa position en articulation avec les accès au pont Flaubert, le quartier est aussi traversé par des flux d'échange d'agglomération. Pour celles de ces voies qui assurent l'échange avec le secteur portuaire, et le quai de Béthencourt, il n'est pas prévu de restrictions de circulation, les rues concernées n'ayant pas de fonctions résidentielles. Pour les voies assurant l'échange avec le boulevard de l'Europe, le principe est de mettre en œuvre une exploitation de la voie apaisée mais sans réduire les capacités d'écoulement nécessaire au flux en provenance de Sud III.

Ces dispositions sont précisées sur le schéma p8 du de la pièce 1.4.

II) Pas de fausse zone 30

Le dossier contient (n°1.4 page 32) des indications laissant à penser que la signalisation verticale et informative nous interpelle : or dans une zone 30 il est conseillé d'effacer tout ce qui rappelle la route : axe médian, flèches directionnelles, feux tricolores surtout avec répétiteur, stop etc. La priorité à droite est recommandée.

Réponse : Le projet prévoit la mise en œuvre de zones 30 réglementaires conformément aux recommandations et privilégiant notamment la priorité à droite et l'absence de signalisation.

La signalisation verticale et horizontale ainsi que les feux tricolores sont affectés aux zones à circulation 50km/h.

III) Pour un vrai éco quartier

Pour affirmer son caractère d'éco quartier, il est indispensable, entre autres, de limiter drastiquement l'usage de la voiture particulière.

Le tableau figurant (N°1.4 page 7) est inquiétant vis à vis du statut d'éco quartier : un exemple « Part des véhicules particuliers pour bureaux & activités : 37,5%, contre 12,5% pour les transports collectifs »

Il faut une réduction implacable de l'offre de stationnement, public ou privé, mais aussi de la circulation, et pour ce faire il existe un outil performant la ZTL (zone à trafic limité).

Réponse : Les parts modales prises en compte permettent d'évaluer les différents flux générés par le quartier et de dimensionner aux heures de pointe le système des déplacements (desserte en transports en commun, dimensionnement des cheminements piétons et des aménagements cyclables, carrefours du secteur, etc.). Ces objectifs constituent des hypothèses de travail et ne conditionnent pas nécessairement les comportements réels des individus habitants et travaillant dans le quartier à terme.

Pour rappel, l'EMD 2007 donne les enseignements rappelés ci-dessous, pour lesquels une évolution en faveur des modes alternatifs à la voiture doit évidemment être envisagée pour considérer la situation en 2015. Cette évolution, nécessairement positive en termes de mobilité durable, ne remet cependant pas profondément en cause la validité des ordres de grandeur établis en 2007:

la part modale voiture observée sur l'agglomération rouennaise est de 63%. Pour le motif "domicile - travail", ce taux est de 71%.

La part modale voiture (tous motifs) dépend du secteur de résidence : le secteur "Rive Gauche Ouest" qui est celui dans lequel s'inscrit le développement urbain concerné ici présente une part modale de la voiture de 64%.

Avec les objectifs affichés par l'Ecoquartier (32.5% de part modale automobile pour les flux générés par les futurs habitants du quartier et 37,5% pour les futurs employés), c'est donc une évolution très importante qui est visée, en divisant par deux environ le recours à la voiture automobile pour les trajets quotidiens par rapport à ce qui est aujourd'hui pratiqué par les usagers.

Les parts modales prises en compte dans les études de mobilité de l'Ecoquartier sont très volontaristes et appellent des efforts considérables de la collectivité, des acteurs du quartier et des citoyens pour les atteindre. L'effort est notamment notable en matière de mobilités actives, avec l'objectif que ces derniers captent la moitié des flux générés par le quartier : 40% pour la marche à pied (26% aujourd'hui sur ce secteur, 43% en Rive Droite), 10% pour le vélo (moins de 2% aujourd'hui).

Concernant le stationnement, l'Ecoquartier Flaubert se veut particulièrement volontariste, en cohérence avec les objectifs de maîtrise des flux automobiles et de qualité des espaces publics évoqués ci-avant. Le stationnement sur voirie sera limité et doté d'une réglementation adaptée aux usages générés par le tissu urbain : commerces et équipement de proximité, visiteurs des activités et des habitants, etc. L'offre de stationnement vise ainsi des objectifs de maîtrise de l'offre (0.5 place par logement, 1 place pour 85 m² de bureaux, etc...) mais aussi de gestion incitative à des usages plus vertueux (mutualisation...).

IV) Pour un quartier en ZTL

Introduite en France en 2012 à Nantes, elle permet de limiter la pollution, le bruit, elle améliore la sécurité des piétons et des cyclistes et facilite la circulation des véhicules autorisés à y pénétrer.

L'association propose que le futur éco quartier Flaubert soit en statut ZTL à l'intérieur du périmètre limité par le Bd Jean de Béthencourt, l'avenue Rondeaux, la rue de la Motte et la rue Bourbaki.

Réponse : L'utilisation des ZTL est courante pour les cœurs de ville, mais inappropriée pour une opération d'ensemble recevant sur son périmètre des flux traversant exogènes.

À l'intérieur du périmètre proposé le système de voirie doit assurer les échanges entre le Pont Flaubert, la voie Sud III et le reste de l'agglomération, l'écoulement de ces flux est une donnée d'entrée de la conception de l'organisation de la circulation. La nécessité d'assurer l'écoulement de ces flux d'échange est incompatible avec l'organisation d'une ZTL à l'intérieur du périmètre évoqué.

En revanche il faut rappeler qu'en dehors des voies nécessaires à l'écoulement de ces flux d'échanges les rues sont traitées soit en zone 30 soit en zone de rencontre, garantissant l'apaisement de la circulation favorable à un cadre résidentiel.

Commentaires du CE : Dans sa réponse très détaillée, la Métropole précise les choix qui ont abouti à l'organisation viaire du projet. Il s'agit dans le cas présent de permettre une desserte du port mais aussi d'assurer des flux d'échanges compatibles avec des espaces résidentiels.

8) Contribution de l'association « Comité Pour les Transports en Commun dans la métropole rouennaise » (annexe 14.4)

Si l'association retrouve dans le projet les valeurs et les orientations en faveur desquelles elle milite, considérant qu'il se présente comme un outil susceptible d'entraîner l'agglomération vers un développement plus soutenable et notamment de limiter le fléau de la périurbanisation en offrant à la population l'alternative d'un nouveau cadre de vie de qualité.

C'est l'association émet un avis globalement favorable à ce projet, avec toutefois quelques réserves relatives à certains éléments et à certaines imprécisions.

Se donner les moyens d'un véritable développement soutenable

L'association considère qu'il faut s'inscrire résolument dans l'anticipation.

Certains des objectifs chiffrés figurant au dossier ne semblent pas s'inscrire dans une telle logique; par exemple, en terme de mobilité il est envisagé un volume de 70 000 déplacements jour pour 15 000 usagers (résidents et employés) soit 4,7 déplacement par personne alors que la mobilité moyenne actuelle est de 3,8.

Entre cette prévision inflationniste de la mobilité et les objectifs de sobriété énergétique mis en exergue dans la présentation du projet, elle demande que soit reconsidérée la modélisation des pratiques de déplacements autour de nouvelles références plus conformes à un mode de développement plus responsable et conforme aux ambitions écologiques affichées par la métropole.

Réponse : La valeur de 3,8 déplacements par habitant et par jour correspond à l'ensemble de l'agglomération, incluant des secteurs où la mobilité, plus contrainte, est moins dynamique. A titre de précision, la mobilité indiquée par l'EMD 2007 dans le secteur de l'écoquartier est comprise entre 4.32 et 4.87 déplacements/jour.

La question posée confond la mobilité individuelle des habitants et des employés du secteur (70000/15000 = 4.7) et les flux générés par le quartier, qui incluent aussi les visiteurs des habitants et des activités qui seront présents sur l'Ecoquartier. Ces deux notions sont différentes, elles ne peuvent pas et ne doivent pas être comparées.

A titre d'information, les hypothèses de travail utilisées dans les études (4 déplacements générés par jour pour un habitant et 4.5 déplacements générés par jour pour un emploi) tiennent compte à la fois de la mobilité individuelle (celle des habitants et des employés) et incluent les flux connexes évoqués ci-dessus. Ces valeurs ne sont pas inflationnistes et traduisent même, conformément aux tendances actuellement mesurées et aux objectifs de développement durable de l'Ecoquartier, une mobilité stabilisée voire légèrement décroissante à terme.

Enfin, il convient de rappeler qu'il s'agit d'hypothèses de travail utilisées pour dimensionner en heure de pointe le système multimodal des déplacements. Ces hypothèses ne conditionnent pas nécessairement les comportements réels des individus habitant et travaillant dans le quartier.

Adapter les modes de fonctionnement du quartier aux exigences du Plan Climat

Les efforts à accomplir devront prioritairement se concentrer sur les activités les plus fortement génératrices de GES, or les ambitions du projet semblent très insuffisamment définies.

Réponse : Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre des bâtiments, principalement liées à la consommation de gaz et à l'utilisation du béton, les axes suivants sont proposés :

Fixer une exigence de sobriété énergétique des bâtiments allant au-delà de la réglementation thermique en vigueur, pour réduire les besoins de chauffage ;

Encourager le recours à la construction bois, dont l'impact climatique est inférieur à celui de la construction béton.

Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre émis par les déplacements motorisés, le projet prévoit de favoriser l'accès aux modes de déplacement alternatifs à l'automobile :

- en implantant les constructions à moins de 300 m d'une station de transport collectif, en instaurant des itinéraires vélos protégés sur les voies du quartier et raccordés aux aménagements existants,*
- en prévoyant dans les constructions des stationnements vélos plus facilement accessibles que le stationnement VL.*

En matière de consommation, il faudrait affirmer la présence d'un tissu commercial de proximité suffisamment dense et attractif pour infléchir les pratiques quotidiennes d'achat des habitants.

Pour le volet mobilité du projet, certaines dispositions envisagées ne semblent pas compatibles avec les exigences du facteur 4.

La part modale envisagée pour l'automobile (en moyenne 34%) est bien trop élevée pour un écoquartier, et celles du vélo et des transports en commun respectivement 10% et 16% sont anormalement faibles.

Le projet doit se fixer pour ambition de réduire à 25% la part modale de l'automobile et se donner les moyens de faire progresser les modes actifs et de l'usage des transports en commun. A cet effet propose de réduire le stationnement et de rendre le réseau viaire minimaliste, en limitant la voirie principale.

Réponse : Cette question pose les mêmes interrogations que la demande "pour un vrai écoquartier" figurant ci-avant, en matière : de compréhension des valeurs de part modales utilisées pour évaluer le trafic généré, au regard des parts modales de différentes parties du territoire de l'agglomération, et exprime un regret que la limitation de l'automobile ne soit pas plus "drastique."

Les réponses apportées à la demande "pour un vrai écoquartier" peuvent être reprises ici en réponse.

Celle-ci peut être complétée en précisant qu'un objectif plus ambitieux (par exemple 25%, tel que proposé par facteur 4) ne peut être envisagé de manière réaliste à l'horizon qui a pour l'instant été considéré. Une telle évolution pourra bien sûr être envisagée à plus long terme. À titre de comparaison, on peut par exemple rappeler que la part modale automobile des flux domicile-travail des franciliens entre Paris et la Petite Couronne est de l'ordre de 25 à 30%, dans un contexte pourtant très largement plus contraint pour la circulation et nettement plus développé pour les transports collectifs.

Par ailleurs, l'ensemble des voiries de l'écoquartier présente ainsi des aménagements confortables pour les piétons et des itinéraires cyclables, ainsi que des sites propres pour les transports collectifs (Nord Sud sur l'avenue Jean Rondeaux, Est Ouest sur le prolongement du boulevard d'Orléans et la place centrale).

Le réseau viaire principal est limité à deux axes : le prolongement du boulevard de l'Europe et le boulevard de Béthencourt, ainsi que la place centrale Ouest (échangeur avec Sud 3) et les voies qui connectent cette dernière au boulevard de Béthencourt. Le reste du réseau viaire de l'Ecoquartier est intégralement traité en réseau urbain apaisé favorable à des usages multimodaux équilibrés et compatibles avec la qualité de vie des riverains (plan de circulation dissuadant les diverses formes de transit, mesures de modération de la vitesse, secteurs en zone 30 ou en zone de rencontre, etc..).

Le stationnement sur voirie sera limité et doté d'une réglementation adaptée aux usages générés par le tissu urbain : commerces et équipement de proximité, visiteurs des activités et des habitants, desserte urbaine, accessibilité PM R, etc. L'offre de stationnement vise ainsi des objectifs de maîtrise de l'offre (0.5 place par logement, 1 place pour 85 m de bureaux, etc..) mais aussi de gestion incitative à des usages plus vertueux (mutualisation...).

Des améliorations nécessaires en termes de mobilité durable

L'écoquartier sera desservi par deux lignes de TCSP : une ligne d'orientation nord sud (T4 fonctionnelle vers 2018) et une ligne d'orientation est-ouest (T5) qui sera réalisée ultérieurement. La ligne nouvelle T5 doit être perçue comme un lien reliant des sites majeurs afin que le quartier ne soit pas perçu comme une impasse.

A cet effet l'association propose des modifications du tracé des lignes ainsi qu'un positionnement des stations prévues devrait être revu comme proposé pour mieux s'intégrer au quartier et faciliter les déplacements.

Il convient également de raccorder l'écoquartier au réseau de bus desservant les localités voisines en prolongeant par exemple la ligne 41 desservant Sotteville et le vieux bourg du Petit Quevilly.

Réponse : La desserte de l'EQF sera effectivement assurée par deux lignes de TCSP permettant un maillage optimum avec les grandes lignes de desserte de la rive gauche. La ligne T5 permettra notamment de relier la rive droite à la rive gauche, en desservant Les 3 quartiers de Seine Cité (Nouvelle Gare, Flaubert et Luciline), et de connecter les usagers avec les lignes TEOR au niveau du pôle d'échange Kindarena / Mont Riboudet.

Par ailleurs, les lignes T4 et T5 permettront un maillage des transports avec la ligne de métro qui dessert le cœur de ville de Petit-Quevilly ainsi que l'ensemble de la rive gauche. De même, ces 2 lignes intersecteront les lignes Fast n° 1 et la ligne T4 prévoit un maillage avec la ligne 41 au niveau de l'arrêt rond-point des Bruyères.

Il est également nécessaire de rappeler qu'un des objectifs majeurs de l'opération est de restaurer des liaisons douces (piétons/cycles) depuis la rive gauche vers la Seine, par la créations de continuités depuis le cœur de ville de Petit-Quevilly (rues de la République et rue Léon Malétra) se poursuivant le long du futur canal vert et bleu. Ces liaisons seront de nature à permettre la perméabilité des circulations piétonnes depuis et vers soit le cœur de Petit-quevilly, soit la station Clément, soit la station de Métro Jean Jaurès.

L'association propose également :

- D'encourager la pratique des modes actifs, dans le quartier et en direction des quartiers voisins. Il rendre plus facile et plus agréables les déplacements à pied en vélo ou en transports collectifs en intégrant des aménagements attractifs;
- de prendre des mesures conservatoires en vue d'une desserte par le tram-train ;
- de prévoir une traversée fluviale dirigée vers le quartier Pasteur.

Réponse :

- Modes actifs ; les modes actifs sont fortement promus dans le périmètre de la ZAC, que cela soit par l'équipement des voiries en bandes et pistes cyclables, la création de voiries partagées et voies vertes ou encore la programmation urbaine visant à limiter les déplacements, notamment par un dispositif ambitieux d'une offre maîtrisée du stationnement (foisonnement, mutualisation). La qualité des espaces publics envisagés permettra par ailleurs de motiver l'usage du vélo et de la marche à pied. A ces aménagements répondent des aménagements hors de la ZAC, prenant le relais pour permettre un développement des pratiques à l'échelle du territoire. La connexion à court terme avec la ligne T4 permettra, notamment, d'assurer un trajet complètement sécurisé pour les cycles vers la gare, le centre-ville rive droite, la rive gauche ou vers le Zénith.
- Mesure conservatoire pour un transport de voyageur: le protocole foncier passé avec SNCF Réseaux pour la réduction de fonctions ferroviaires optimisées sur le site prévoit des dispositions permettant la mise en œuvre d'un mur antibruit au droit des deux voies électrifiées existantes, pour permettre le passage d'un transport de

voyageurs, sans qu'il soit possible aujourd'hui de définir s'il s'agira d'un « tram train » ou d'une autre technologie ferroviaire.

- Traversée fluviale : un lien rive droite - rive gauche est actuellement à l'étude par la Métropole, sous forme d'une passerelle modes actifs (piétons/cycles). Ce lien devra permettre de relier l'arrêt TEOR Pasteur (lignes T1/T2/T3) aux quais de Seine rive gauche, donc à l'Ecoquartier Flaubert

Commentaires du CE : Dans sa réponse très détaillée, la Métropole précise comme pour la contribution précédente les choix qui ont abouti à l'organisation du transports des voyageurs et à la place de l'automobile dans le projet d'aménagement. Il s'agit dans le cas présent de limiter l'usage des voitures et de privilégier les transports en commun et les transports « doux », vélos, marche à pied., et ce dans le cadre d'un projet cohérent. Cette approche fait partie des choix qui ont abouti au projet d'aménagement de l'Ecoquartier.

9) Contribution de l'association « Concept Hélios Propulsion » (annexe 14.5)

L'association propose la mise en place d'une liaison par bateau-bus électrosolaire, traversant la Seine entre le pont FLAUBERT et le pont GUILLAUME LE CONQUERANT pour relier l'Ecoquartier FLAUBERT et la rive droite de ROUEN.

Il apporterait de grands services à la METROPOLE de ROUEN-NORMANDIE. Ce type de bateau-bus électrosolaire possède un sillage propre, n'émet pas de pollution - ni pour l'air, ni pour la mer, ni olfactive, ni sonore -, fonctionne en autonomie énergétique et est créateur d'emplois non délocalisables.

Réponse : Un lien rive droite - rive gauche est actuellement à l'étude par la Métropole, sous forme d'une passerelle mode doux. Ce lien devra permettre de relier l'arrête TEOR Pasteur aux Bords de Seine. Pour des raisons d'usage (plages d'ouverture) ou d'entretien, il n'est pas à ce jour envisagé de traversée fluviale pour lier les deux rives.

Commentaires du CE : Il est pris acte des orientations de la Métropole quant au lien à créer entre les deux rives de la Seine.

10) Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) (annexe 14.6.0)

Commentaires préalables du CE :

La réponse de la Métropole résulte d'un accord intervenu avec le Port de Rouen quant aux réponses apportées aux remarques effectuées dans le cadre de l'enquête publique.

Le GPMR, directement intéressé par cette opération non seulement en qualité de propriétaire foncier - occupant, mais également en qualité de garant du bon fonctionnement du domaine portuaire voisin, souhaite faire part des remarques suivantes :

- En matière d'affectation des terrains

- o Au fil des documents d'enquête préalable à la DUP, il est indiqué à plusieurs reprises que les bâtiments du GPMR sont désaffectés, or l'ensemble des bâtiments appartenant au GPMR sont occupés, soit par notre Service Territorial

de Rouen, comptant 37 agents, soit pour l'entreposage de matériels relevant de notre activité.

o Volume 1 - Pièce 1.1 page 41, la convention (annexes 14.6.1 et 2) avec le GPMR visée ne concerne pas les emprises au nord du Boulevard Béthencourt comme indiqué, mais les terrains à l'ouest du boulevard, qui serviront d'assiette au canal structurant de l'écoquartier comme vous pourrez le constater sur le document annexé à la présente et intitulé « Partenariat foncier et d'aménagement relatif à la réalisation de l'éco quartier Flaubert » (annexe 14.6.3).

o Les documents présentés à l'enquête publique ne font aucunement état du libre aménagement par le GPMR des emprises lui appartenant et situées au nord du boulevard Béthencourt, en méconnaissance de la convention précitée.

o Volume 7 - Plan foncier et état parcellaire : les parcelles sises sur la commune de ROUEN, cadastrées section LD n°1, 2, 6, 7, 8, 9, 10, 11 et 12, indiquées propriété de l'Etat sont entrées en pleine propriété du GPMR par action de la loi du 4 juillet 2008 tout comme le domaine public non cadastré laissé sous teinte blanche au plan parcellaire, sans identification du propriétaire.

A ce jour, le dossier de transfert de propriété Etat/GPMR n'a pu être publié aux hypothèques, c'est pourquoi l'Etat apparaît toujours propriétaire des emprises. Aussi, pour justifier de notre titre, vous trouverez en annexe une copie de la loi précitée, un extrait de l'inventaire réalisé dans ce cadre (annexes 14.6.4 & 5), validé par France Domaine, ainsi qu'un extrait de nos limites administratives validées par arrêté préfectoral du 7 février 2014 (annexe 14.6.6).

Pour votre information ces emprises sont classées au domaine public du port, et sont donc inaliénables.

Réponse : Les principes du partenariat foncier entre les parties prenantes (Métropole Rouen Normandie et GPMR) sont établis dans le cadre d'une convention foncière signée 21 février 2014 (annexes 14.6.1 & 2). Cette convention fixe les domanialités futures concernant les terrains actuellement propriété du Grand Port Maritime de Rouen, selon leurs affectations au regard des perspectives de développement de l'opération Ecoquartier Flaubert.

Dans cette convention, concernant la ZAC Ecoquartier Flaubert objet de la présente demande d'utilité publique, il est fait une distinction claire entre :

Les terrains d'assiette nécessaires à la réalisation du canal bleu dans sa partie au nord du Boulevard Béthencourt ;

Les terrains d'assiette des bâtiments existants du service territorial de Rouen du GPMR, en exploitation par le GPMR, situés au croisement du Boulevard Béthencourt et de l'allée Béthencourt, et inclus dans le périmètre de la ZAC.

La convention établit pour ces terrains les modalités suivantes.

1. Terrains d'assiette nécessaires à la réalisation du canal structurant de l'Ecoquartier Flaubert

Ces terrains sont mentionnés à l'article 4 - MODALITES DU PARTENARIAT FONCIER ET D'AMENAGEMENT - Titre III - Cession des emprises sans valorisation foncière de la convention - 1. Canal structurant de l'écoquartier Flaubert.

Cette section de la convention concerne les emprises à céder par le GPMR à la Métropole Rouen Normandie pour la réalisation d'équipements nécessaires à la ZAC, terrains ne pouvant être valorisés financièrement.

A ce titre, la convention précise :

« Le projet d'aménagement de l'écoquartier Flaubert comprend la cession de plusieurs parcelles issues de la domanialité publique portuaire, ci-après désignées, appartenant au GPMR, à savoir :

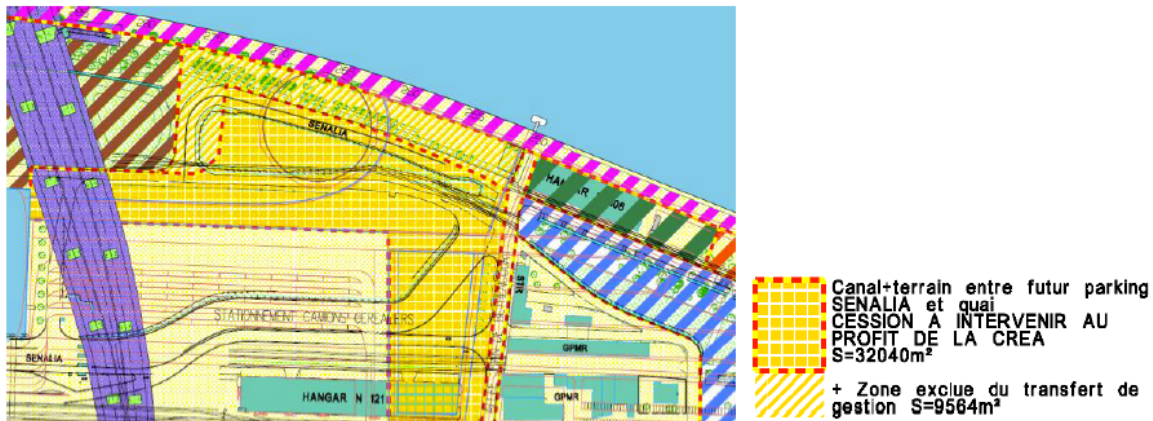
1. Canal structurant de l'écoquartier Flaubert

Une parcelle de terrain à cadastrer, sise à Rouen (Seine Maritime) Quai Jean de Béthencourt, qui constituera l'emprise du canal structurant de l'écoquartier Flaubert dont la surface nécessaire à la réalisation de l'aménagement est estimée à environ 32 040 m² telle que représentée sous une teinte jaune clair au plan joint en annexe ;

2. Espaces compris entre le hangar 108 et Pont Flaubert. Cette emprise étant aujourd'hui incluse dans la convention de transfert de gestion ; un avenant à la convention du 23 juillet 2012 devra être établie.

Une parcelle de terrain à cadastrer, sise à Rouen (Seine - Maritime) Quai Jean de Béthencourt, d'une superficie de l'ordre de 9 564 m² telle que représentée sous une teinte jaune claire hachurée au plan joint annexé à la présente.

Le tout représentant une superficie totale de 41 604 m²



Annexe 1 à la convention de partenariat GPMR / CREA – Plan de repérage des emprises

Le GPMR consent à céder ces emprises foncières (...).

Il est entendu entre les parties que les emprises foncières cédées resteront la propriété de la personne publique.

Il est rappelé que la vocation future des emprises acquises destinées à la réalisation d'aménagement et d'équipement public ne sera pas productive de revenus. »

La cession de ces terrains est donc clairement consentie par le GPMR, sous réserve de conditions à lever d'ici à la réalisation des travaux. A ce titre, pour permettre la cession des terrains d'assiette du canal, la Métropole Rouen Normandie ou son concessionnaire s'engagent à entreprendre les démarches nécessaires en lien avec le GPMR, à savoir :

- faire cadastrer précisément la ou les parcelles nécessaires à la réalisation du canal,
- établir l'avenant à la convention de transfert de gestion.
- La valorisation des terrains est conditionnée à la réalisation du pôle multiservice libérant les emprises du canal.

Compte tenu de leur usage futur, conditionnant les modalités de leur cession, ces terrains demeureront dans le domaine public de la Métropole. Il ne sera donc pas procédé à leur déclassement, la cession interviendra en application des dispositions de l'article L 3112-1 du CGPPP

Etant entendu qu'au vu des perspective d'urbanisation du site, la réalisation du canal ne pourra intervenir qu'après 2021, l'ensemble de ces conditions pourront être pleinement

réunies sans difficultés d'ici au lancement des travaux, et ce sans remettre en cause les accords établis. La demande d'utilité publique est sans impact sur les conditions de la convention foncière en vigueur.

2. Les terrains d'assiette aux bâtiments existants du service territorial de Rouen du GPMR

Ces terrains sont mentionnés à l'article V - Aménagement du site GPMR au sein de l'éco quartier Flaubert. Cet article concerne les terrains du GPMR intégrés au périmètre de la ZAC d'un commun accord, pour permettre une continuité de domanialité et d'activité du GPMR tout en assurant une cohérence urbaine et programmatique à la ZAC

« Outre les terrains d'assiette du canal, le GPMR est propriétaire d'une surface de terrain d'environ 1ha20a00ca située à l'angle du Boulevard Béthencourt et de l'Allée Béthencourt.

Actuellement ce terrain accueille le service territorial de Rouen du GPMR et est édifié de divers bâtiments.

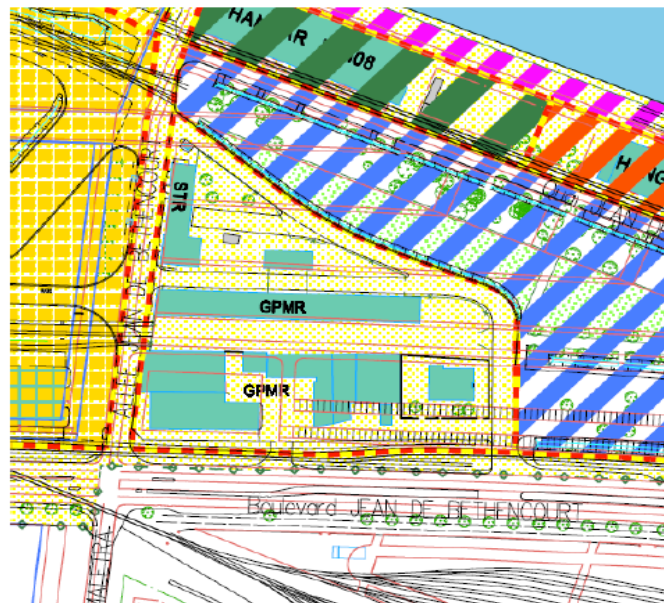
Le Grand Port Maritime de Rouen envisage de procéder à une réhabilitation du secteur précité dont il veut conserver la maîtrise foncière.

La CREA reconnaît que ce secteur de 1ha 20a 00ca a vocation à être urbanisé.

Le Grand Port Maritime accepte que ce secteur soit incorporé au périmètre de la ZAC Ecoquartier Flaubert.

La réhabilitation envisagée inclura la réalisation de locaux nécessaires au redéploiement du service territorial de Rouen du GPMR.

Elle pourra être librement aménagée par le Grand Port Maritime de Rouen dès lors que le programme retenu est cohérent avec les orientations urbanistiques et paysagères de l'éco quartier Flaubert. ».



Annexe 1 à la convention de partenariat GPMR / CREA – Plan de repérage des emprises

Contrairement à ce que laisse supposer le plan de principe inclus au dossier de DUP, montrant toutefois un maintien des bâtiments au contact du canal, la ZAC n'établit pas de projet pour l'aménagement du site visé plus haut. La représentation graphique portée au dossier présente des options de principes, ne créant aucune contrainte pour le GPMR. Les termes de la réhabilitation ou de la valorisation de ces fonciers par le GPMR, fixés dans la convention foncière et rappelés plus haut, restent inchangés et conformes à la convention signée entre les parties.

Le plan ci-dessous permet de rétablir la parfaite cohérence entre les termes de la convention et les intentions du projet :



Plan porté au dossier de DUP



Ajustement proposé faisant figurer les bâtiments existants du GPMR

En matière de desserte du domaine portuaire :

o Volume 1 - pièces 1.1 page 32 et 1.4 page 8 : les cartes relatives à la desserte du port laissent apparaître une impossibilité de rejoindre le Boulevard Béthencourt depuis la rue Bourbaki (tourne à droite) rendant impossible l'accès du futur pôle multiservice du GPMR.

o Par ailleurs, la même carte indique une interdiction de circulation (à l'horizon du contournement) depuis le boulevard maritime jusqu'à la tête sud du pont Guillaume Le Conquérant. Cette interdiction n'est pas envisageable en l'état dans la mesure où il s'agit de l'itinéraire des transports exceptionnels validé par arrêté préfectoral (itinéraire des convois les plus importants en termes de gabarit), or les documents soumis à l'enquête publique ne traitent pas de cette difficulté.

Réponse : L'illustration, Volume 1 - pièce 1.1 page 32 à laquelle il est fait référence est la suivante :

Figure 15 : Schéma de principe de l'accessibilité aux activités industrielles et portuaires (Marché de définition, 2007)



Ce document sur lequel est fondée l'observation peut à tort laisser penser à une interdiction. En fait ce document veut expliquer que, en l'absence de contournement le boulevard Béthencourt est utilisé pour le trafic d'échange poids lourds entre la zone industrialo-portuaire et les secteurs au Nord-Est de l'agglomération jusqu'en Picardie. À l'horizon de la réalisation du contournement Est ce trafic pourra utiliser le nouveau franchissement de la Seine à l'est et rejoindre la zone portuaire via le barreau Sud et la Sud III. Le terme "accès supprimé" est donc inapproprié, il faut comprendre que cet accès ne sera simplement plus utilisé pour ce trafic d'échange puisqu'un itinéraire beaucoup plus attractif aura été réalisé. Ce constat ne s'oppose pas à l'utilisation de cet axe par les poids lourds devant se rendre dans les parties centrales de l'agglomération, ni par les convois exceptionnels. Il faut noter que l'auteur de l'étude d'impact mentionne ce schéma uniquement pour évoquer les conditions imaginées dès 2007 pour assurer les échanges entre le port et l'infrastructure.

o De plus, il convient de s'assurer que les modalités de desserte routière des poids lourds devant accéder au domaine portuaire (plan de circulation, dimensionnement des voiries, etc.), garantissent la fluidité du trafic, y compris en période de forte affluence, aux silos céréaliers notamment, de sorte à éviter l'immobilisation des véhicules sur la voirie.

Réponse : Le schéma de hiérarchisation du réseau viaire figurant dans le document 1.4 p8 exprime clairement qu'un réseau adapté au trafic poids lourds à destination des terrains du port est prévu dans le projet. Pour les autres voies, voie structurante apaisée, et voie de desserte, l'absence de logo PL de la légende ne signifie pas qu'elles sont interdites aux poids lourds, mais que leur conception est faite pour favoriser la vie urbaine. Les poids lourds empruntant ces axes, livraisons, déménagement, seront contraints par leur géométrie à une allure apaisée.

Enfin, afin de garantir une bonne accessibilité aux silos, l'accès du parking d'attente des poids lourds est prévu dans le prolongement direct de la rue du Port.

o Volume 1 - pièce 1.4, page 9, un itinéraire cyclable sans sécurisation, inséré dans la circulation, est prévu sur la rue Bourbaki alors qu'il s'agit de la voie d'accès des poids lourds au domaine portuaire. Cette cohabitation paraît inappropriée tant en matière de fluidité du trafic qu'en matière de sécurité des usagers.

Réponse : La rue Bourbaki dans sa section entre le quai de France et la place centrale assure une partie importante des échanges entre le secteur portuaire et le pont Flaubert ou/et Sud III. Sur la base des trafics actuels, les besoins de dimensionnement de cet axe sont de 2 fois 2 voies. Dès lors les emprises disponibles ne permettent pas la création d'itinéraires spécialisés vélos. Pour autant, il faut noter que la piste bidirectionnelle existant sur le quai de France permet d'accéder facilement aux trois axes parallèles (rue du Port, cours de Seine Ouest et cours de Seine Est) donnant accès au quartier.

En matière de desserte ferroviaire

o Volume 1, pièce 1.1, page 29, il est fait état d'une réduction des emprises ferroviaires. Conformément au courrier adressé par le GPMR à la Métropole, en date du 20 juin 2013, dans le cadre de la « concertation Flaubert », dont vous trouverez copie ci-jointe, il est nécessaire de s'assurer du maintien d'un réseau ferré suffisant à l'activité portuaire et intégrant ses futures évolutions ; le développement du fret ferroviaire répondant à des enjeux écologiques majeurs.

Réponse : Le volume de réduction des voies ferrées a été estimé dès l'amont du projet, en lien avec les services du GPMR et les opérateurs ferroviaires exploitant les voies actuelles, non seulement pour maintenir le trafic actuel mais pour permettre son augmentation à terme qui a été élaborée par le GPMR et SNCF Réseau. A ce titre, une augmentation du trafic de 30% a été retenue, en concertation avec les parties prenantes, permettant au GPMR de faire évoluer la part de son activité par voir ferrée de 9% actuellement à 12% à terme. La réduction des voies ferrées ne concerne que les espaces n'ayant plus à terme de fonctionnalités ferroviaires.

En matière de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

o Volume 2 - pièce 11.5 page 19, le règlement graphique prévoit le passage de l'emprise foncière du GPMR d'un zonage UCd à un zonage NA2. Le règlement écrit de secteur NA2 précise la possibilité d'accueil d'activités tertiaires, culturelles et de loisirs, les locaux en lien avec les activités portuaires et de loisirs nautiques ainsi que les locaux des services publics administratifs en charge de la gestion de l'eau. Les potentiels projets portés par le port, sans difficulté de compatibilité avec la programmation de l'ensemble de la ZAC, sont susceptibles de ne pas correspondre en tout ou partie à la vocation de cette zone principalement orientée vers les activités en lien avec l'animation des quais.

Le classement en zone Na2 correspond à un zonage existant dans le PLU de Rouen et utilisé pour accompagner l'urbanisation du sillon fluvial en cœur de ville. Le règlement de cette zone permet les activités existantes, mais permet également des occupations diversifiées exposées dans le tableau ci-dessous :

Occupations autorisées par le zonage	
Secteur de zone UCd (avant MEC)	Sous-secteur de zone Na2 (après MEC)
=	<u>Sports, loisirs, détente</u>
<u>SPIC</u>	<u>SPIC</u>
	<u>Locaux des SPIC en charge de la gestion de l'eau</u>
=	<u>Commerces et services de proximité</u>
=	<u>Aménagements légers liés à la gestion de ces espaces, leur mise en valeur et à l'accueil du</u>
=	<u>Jardinage associatif et activités maraîchage</u>
=	<u>Travaux d'adaptation voies existantes (hors installations sport, loisirs, détente)</u>
<u>Développement bureaux et locaux d'activités existants</u>	<u>Adaptation, réfection, extension limitée constructions existantes (destination inchangée) et locaux annexes</u>
=	<u>Activités tertiaires</u>
=	<u>Activités culturelles et loisirs concourant à l'animation des quais</u>
<u>Bureaux et locaux d'activités liés à l'activité portuaire</u>	<u>Locaux en lien avec les activités portuaires (y compris croisière et plaisance)</u>
=	<u>Locaux en lien avec les loisirs nautiques</u>
<u>Bureaux et locaux d'activités liés à l'activité ferroviaire</u>	=

Au vu de ce tableau, il peut être constaté que le classement en zone Na2 permet une continuité des activités actuelles du GPMR. Ce classement ouvre par ailleurs de nombreux usages non permis par le zonage Ucd. Un tel classement, sans remettre en cause une continuité d'activité portuaire, permet donc au GPMR une valorisation optimum de ses terrains s'il le souhaite.

Pour tenir compte des évolutions du marché, des façons d'habiter ou de travailler, des évolutions de mobilité, le document d'urbanisme sera amené à évoluer pendant la vie du projet. Dans ce cas, bien évidemment, la Métropole s'engage à procéder à la modification du document d'urbanisme en vigueur, à première demande, sous réserve que le projet porté par le GPMR concourt au développement du quartier dans les objectifs définis dans le dossier de création, de sorte à permettre la libre valorisation des emprises du port.

o Volume 1 - pièce 1.1 page 33, dans le cadre de la prise en compte du risque inondation, il est fait mention du respect de la règle des 40% d'espaces libres. Cette règle étant établie à l'échelle de l'écoquartier, l'emprise propriété du GPMR constituant le futur «jardin du rail » est très probablement prise en compte dans les modalités de ce calcul. Le port ne peut envisager que son emprise soit « gelée » pour permettre l'urbanisation des autres espaces du projet.

Réponse : L'article L. 126-1 du code de l'urbanisme prévoit que les Plans Locaux d'Urbanisme doivent comporter, en annexe, les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol. Un Plan de Prévention des Risques Inondation approuvé vaut servitude d'utilité publique selon l'article L. 562-4 du code de l'environnement. Son annexion au PLU est, par conséquent, obligatoire. De fait, le PPRI institue une servitude d'utilité publique affectant l'utilisation du sol, et s'appliquant à l'échelle des permis de construire déposés par les porteurs de projet. Il n'est donc pas du ressort de la ZAC de prendre en compte les mesures nécessaires au vu du risque inondation défini par le PPRI. Les projets du GPMR, comme tous les projets déposés dans la zone bleue du PPRI, devront se conformer au règlement de ce dernier.

Commentaires du CE : Pour ces observations présentées par le Port de Rouen, la réponse de la Métropole, vise à expliciter le contenu du contrat d'aménagement signé entre la CREA et le GPMR.

Le rapport indique la destination des terrains du Port inclus dans l'emprise de la ZAC et les aménagements prévus sur ces terrains et le devenir des bâtiments du Port présents dans l'emprise de la ZAC. Il précise également les conditions de desserte du Port tant par la route que par les voies ferrées.

Enfin il explicite les modifications envisagées au PLU de Rouen qui laisse envisager la possibilité d'activités non autorisées actuellement.

Pour ces précisions incluses dans le rapport de la Métropole, un accord formel est intervenu entre le Port de Rouen et la Métropole sur le contenu du rapport.

Pour le risque « inondation », la prise en compte du PPRI est effectivement obligatoire et tous les projets situés dans la zone inondable, devront intégrer ce risque.

11) Observations du commissaire enquêteur

a) Erreur matérielle

PLU Rouen

On remarque la présence d'une erreur matérielle, p. 27 du projet de Règlement du PLU pour Rouen après mise en compatibilité, puisqu'il est indiqué « elles ne sont pas non plus applicables dans le secteur UCd » alors que cet article se réfère à la zone UAd.

PLU Le Petit Quevilly

Dans la règlement est prévu une zone UY2 (chapitre II, chapitre 8) qui n'apparaît pas sur le plan de zonage.

Réponse : L'erreur sera corrigée dans le document final de mise en compatibilité des PLU

Commentaires du CE : Il en est pris acte.

b) Environnement

La législation prévoit une estimation des dépenses liées aux mesures, ce qui n'apparaît pas dans le dossier.

Réponse :

La synthèse des dépenses associées à la prise en compte de l'environnement est estimée à 17,32 millions d'euros, comme précisé à la page 320 de l'étude d'impact, soit environ 33% des 52 millions de dépenses estimées au stade de la création de la ZAC.

Les 52 M€ HT estimés au stade de la création de la ZAC intégraient les éléments dont l'estimation était alors connue, à savoir le montant des travaux d'équipements primaires majeurs, incluant notamment le canal vert et bleu. Le chiffrage des mesures compensatoires intègre donc à ce stade les travaux d'assainissement et les travaux paysagers aux motifs suivants :

- > Les travaux d'assainissement (gestion aérienne des eaux de pluies, plaines inondables, noues végétalisées, etc.) participent entre autres :
 - o A la protection des milieux ;
 - o A la gestion des eaux pluviales en lien avec le fonctionnement de la Seine et la prise en compte des risques d'inondation.
- > Les travaux paysagers participent entre autres :
 - o A la diversification et au maintien de la biodiversité locale ;
 - o A l'intégration paysagère du projet ;
 - o A un rôle social ;
 - o A une gestion différenciée permettant, par le rythme de l'entretien, une diversification de la biodiversité.

On retrouvera les 52 millions d'euros estimés au stade de la création dans l'estimation sommaire des dépenses porté en pièce 1.5 du présent dossier de DUP. Cette estimation sommaire des dépenses est issue du bilan d'aménagement global du traité de concession liant la collectivité à l'aménageur.

Ce chiffrage des mesures compensatoires sera complété au stade du dossier de réalisation, avec un chiffrage exhaustif des mesures compensatoires au vu du bilan d'aménagement global.

Commentaires du CE : Les éléments figurant dans le dossier d'enquête sont succincts. Cette information complémentaire était nécessaire. Elle est à mettre en lien avec la réponse aux observations de M. Rivière.

Pour les sols pollués il y aurait lieu de préciser leur devenir, en particulier pour les garages sous immeubles. De même l'évacuation de 70 000m³ hors site de la ZAC pose question.

Réponse : Des fiches de synthèse ont été établies au stade des études urbaines. Elles récapitulent, lot par lot, les impacts diffus et ponctuels mis en évidence et proposent plusieurs solutions de gestion envisageables et les surcoûts associés. Les grands principes de gestion ont été définis et validés avec les services instructeurs de la DREAL et de la DDTM. Ils intègrent notamment une gestion globale de la pollution à l'échelle de l'Ecoquartier comme par exemple :

- des traitements sur site (les terres sont excavées puis traitées sur le site et remises en place sur site),
- des traitements in situ (les pollutions sont traitées directement dans le sous-sol, les terres n'étant pas déplacées),
- des mesures de gestion par confinement (les terres impactées sont stockées sur le site de manière spécifique), ne générant pas d'évacuation de matériaux hors site, des

mesures de gestion hors site (évacuation en filières spécialisées) pour les terres non traitables ou non réutilisables. A ce stade, le volume de terres susceptible d'être évacué en filière est estimé à environ 1 700 m³, pour un volume total de terres impacté à l'échelle de la ZAC d'environ 80 000 m³. Ce mode de gestion est donc envisagé pour seulement 2% des terres impactées identifiées.

Les solutions de gestion seront choisies lorsqu'un plan de nivellement et un schéma d'aménagement détaillés au droit de chaque lot sera disponible. Les modes de gestion retenus seront alors détaillés dans un plan de gestion. Ils tiendront compte des impacts environnementaux, des surcoûts liés à la gestion de ces impacts, des projets d'aménagement et des futurs usagers. Ce plan de gestion intégrera également une analyse des risques sanitaires résiduels permettant de vérifier la compatibilité entre l'état du sous-sol et leurs usages en fonction de la nature du projet.

Au vu de la topographie actuelle du site et du volume de remblais à mettre en place, les parkings prévus seront réalisés en rez-de-chaussée (sur le terrain naturel). Il n'y aura pas de gestion de terres liée à ces aménagements.

Les 70 000 m³ de terres identifiés dans l'étude d'impact (page 238) correspondent aux déblais liés à la réalisation des aménagements des bords de Seine et à la création du canal et ne correspondent en aucun cas à un volume de terre à évacuer hors site.

Commentaires du CE : Ces informations complémentaires sont utiles compte tenu du risque que posent les sols pollués. C'est un des points problématiques de ce projet de ZAC. Si effectivement ce problème est bien abordait dans sa globalité dans le projet d'aménagement, il sera néanmoins nécessaire qu'une attention toute particulière, soit apportée aux travaux d'aménagement réalisés dans cette zone.

c) Finances

Les informations financières sont minimales. Comment vont être financés les 220 000 000 d'euros. Est-il prévu une taxe d'équipement ?

Réponse : Conformément aux dispositions financières du traité de concession d'aménagement notifié le 23 novembre 2014 par la CREA (actuelle Métropole Rouen Normandie) à la SPL Rouen Normandie Aménagement, le financement de l'opération est assuré par les modalités suivantes :

<u>Financement</u>	<u>Nature du financement</u>	<u>Montant</u>
<u>Rachat d'équipements publics</u>	<u>Rachat des équipements publics structurants, intégrant l'ensemble des dépenses nécessaires à la réalisation de chaque équipement (acquisitions foncières, études, honoraires sur travaux, travaux, frais divers, etc)</u>	<u>129 M€</u>
<u>Cessions aux privés</u>	<u>Cession de droits à construire aux opérateurs privés par l'aménageur.</u>	<u>61 M€</u>
<u>Participation d'équilibre</u>		<u>20 M€</u>
<u>Subventions (Région, Europe, Eco-cité Fond Villes de demain, etc)</u>	<u>Financement au titre du développement économique, des démarches d'aménagement innovantes, de la résorption de friches, etc.</u>	<u>10 M€</u>
<u>Total</u>		<u>220 000 M€</u>

Du fait de leur contribution aux coûts d'équipement de la ZAC par l'achat de charges foncières, les constructeurs sont exonérés de taxe d'aménagement, conformément à la pièce 5 du dossier de création et aux dispositions du Code général des Impôts et des lois de finances rectificatives n°2012-354 et n°2012-1510, ainsi que des décrets n°2012-87 et n°2012-88 du 25 février 2012 relatifs à la mise en œuvre de la réforme de la fiscalité d'aménagement.

Commentaires CE : Avec ces informations et celles recueillies précédemment, on a une meilleure approche du financement de l'opération.

On note l'absence de taxe d'aménagement.

d) Surfaces constructibles

Si la répartition d'utilisation des surfaces constructibles apparaît bien, la question qui reste latente concerne la surface de plancher (SPL) envisagée.

Réponse : Les études réalisées au stade de la création de ZAC dégagent une potentialité constructible de l'ordre de 450 000 m² de Surface de Plancher. Cette potentialité constructive est susceptible d'évolution, compte tenu du temps long de réalisation du projet, cette évolution reste toutefois encadrée par les règles du PLU en vigueur.

Commentaires du CE : On note que la surface de plancher (SPL) maximale est de 450 000 m², mais qu'aujourd'hui les études montrent un potentiel de 400 000 m².

Stationnement véhicules et vélos

Dans le PLU de Rouen (volume 2, page 26 bis), il est prévu à l'article UAd 12 l'interdiction de créer des stationnements aériens pour les véhicules automobiles. Cette règle si elle est maintenue, rendra impossible sans modifier à nouveau le PLU, le stationnement de surface dans la centralité où sont prévues les commerces et autres activités. Elle serait à réexaminer.

Pour les vélos, on observe qu'il est prévu d'imposer pour les bureaux la réalisation d'au moins une place de stationnement par tranche de 30 m² de surface de plancher (SDP). Un tel seuil semble nettement disproportionné.

En effet, si on applique cette règle à la surface de plancher qui devrait être créée pour les bureaux, soit près de 139 000 m² SDP, correspondant à 31 % de la SDP totale potentielle, 4 600 m² SDP devront être consacrés au stationnement des vélos, ce qui représente la création de 3 100 places au total (sur la base d'une surface moyenne par vélo de 1,5 m²). Une telle exigence ne semble pas être en cohérence avec la part modale estimée pour les déplacements en vélo dans le quartier, soit 10 %, et avec la réglementation nationale (Article R-114-14-5 du Code de la Construction et de l'Habitation) qui considère que l'espace réservé au stationnement des vélos dans les immeubles d'activités doit avoir une superficie représentant 1,5 % de la SDP. Avec le seuil prévu dans le PLU, il y aurait donc pour les opérateurs l'obligation de réserver plus de 3 % de la SDP au stationnement des vélos, ce qui semble nettement excessif, d'autant qu'à cela s'ajoutera les emplacements pour les cycles qui seront également proposés dans les emprises publiques en particulier à proximité des offres de restauration.

Réponse :

Stationnements aériens

Il est tout d'abord rappelé que le PLU n'a vocation à réglementer que les parcelles privées lors des dépôts de permis de construire. A ce titre, l'article Uad 12 ne peut impliquer l'interdiction de stationnements longitudinaux sur l'espace public. Les stationnements sur espaces publics figurés sont prévus dans le cadre des aménagements de la zone.

Cependant, cette remarque mérite de préciser le principe retenu dans le projet de préserver les cœurs d'îlot afin de garantir aux logements des espaces extérieurs favorables au cadre de vie. À l'extérieur des cœurs d'îlots les parcelles privées pourront accueillir un stationnement de surface.

En outre il est apparu qu'en phase de réalisation, des besoins de stationnement en surface pouvaient s'avérer nécessaires pour répondre aux besoins des personnels de travaux ainsi que pour répondre aux besoins des opérations dont les parkings sont réalisés dans une phase ultérieure de travaux.

Pour mieux transcrire l'objet de la formulation réglementaire, la formulation originale :

« Dans le secteur U Ad, le stationnement aérien est interdit, sur les terrains, autre que celui nécessaire lors des travaux d'aménagement de la zone et des travaux de réalisation des ouvrages du pont Flaubert »

sera remplacée par :

« Dans le secteur UAd, les besoins en stationnement résultant de l'application de l'article 12 seront satisfaits par du stationnement en infrastructure, ou intégrés à la construction, ou en surface en dehors des cœurs d'îlots, à condition que leurs accès soient réalisés en dehors des cœurs d'îlots.

Par exception, durant toute la durée des travaux d'aménagement et de construction, des parcs de stationnement de surface pourront être autorisés temporairement, en vue de répondre aux besoins des opérations d'aménagement ou des opérations de construction dont les besoins en stationnement seront satisfaits dans le cadre de parkings réalisés dans une phase ultérieure. »

Commentaires du CE : Il est pris bonne note de la remarque concernant la possibilité de stationnement longitudinale sur l'espace public et le complément proposé au PLU pour le stationnement temporaire pendant les travaux d'aménagement et de construction.

Stationnement vélo

Les études de l'Ecoquartier FLAUBERT ont mis en évidence la nécessité de développer l'usage du vélo pour les déplacements de courte distance. À partir d'un usage constaté dans l'enquête ménage de 2007 pour une part modale des déplacements vélos de 1,6%, les hypothèses d'études de l'Ecoquartier s'appuient sur une situation à court terme à 5% de part modale (déjà constaté dans certaines agglomérations) avec une hypothèse d'évolution à plus long terme de 10% retenue pour l'Ecoquartier (pour le résidentiel comme pour l'activité économique).

Partant de l'hypothèse que la règle en vigueur de 1 place / 60m² de SDP affecté au bureau, correspondait à l'objectif d'une part modale de 5%, les dispositions modificatives ont porté l'exigence à une place / 30 m² de SDP affecté au bureau, pour correspondre à l'objectif de 10%.

Ce raisonnement a omis la vérification de la part modale correspondant au ratio de 1 place / 60 m². En effet, sur la base d'une surface moyenne de 20 m² de SDP par emploi, ce ratio conduit donc à 1 place pour 3 emplois et représente une offre à même de répondre à une part modale de plus de 30%, bien supérieure aux objectifs du quartier pour les déplacements liés aux activités.

En conséquence de cette vérification, le ratio de place de stationnement vélos affecté au bureau figurant dans le document en vigueur sera maintenu à 1 place/60 m², en secteurs UAd et UCe au MEC PLU de Rouen, et ramené à 1 place/60 m², en secteurs UB2 et UY1, au MEC PLU de Petit Quevilly.

Commentaires du CE : Il est pris note que suite à la vérification, le ratio de place de stationnement vélos affecté au bureau figurant dans le document en vigueur sera maintenu à 1 place/60 m², en secteurs UAd et UCe au MEC PLU de Rouen, et ramené à 1 place/60 m², en secteurs UB2 et UY1, au MEC PLU de Petit Quevilly.

Enfin alors que le verdissement des immeubles en particulier des toitures, présente un intérêt prouvé pour améliorer l'isolation, l'interdiction de l'agriculture comme envisagée dans le règlement du PLU de Rouen, ne permettra pas de telles réalisations sans modification du PLU. Il conviendrait d'adapter le texte afin de permettre à une agriculture adaptée et bio (plutôt du maraichage) d'être mise en œuvre soit sur les toits soit au sol, en particulier sous forme participative, ce qui aurait un sens dans un écoquartier.

Réponse : À la formulation : "sont interdites [les constructions d'entrepôt et] les exploitations agricoles et forestières", nous proposons d'ajouter : sans empêcher l'exploitation de surfaces de bâtiment, et de leurs abords, à des fins de production agricole, sous réserve d'être compatible avec les fonctions autorisées dans la zone.

Commentaires du CE : La modification de la formulation évitera de revoir le PLU ultérieurement, si des projets en lien avec l'agriculture voyaient le jour.

VIII) Conclusions

Le dossier de mise à l'enquête du projet de la ZAC de l'Ecoquartier Flaubert est complet mais particulièrement complexe, car l'opération est d'importance et de nombreux aspects devaient être pris en compte.

Le volume et la constitution du dossier DUP ont pu le rendre difficilement accessible au public malgré sa présentation et les notices explicatives.

En particulier la compilation de l'étude d'impact (deux documents de près de 1000 pages au format A3 avec les annexes) est difficile. Il faut, pour une bonne compréhension d'un thème, passer régulièrement d'un document à l'autre.

La complexité du dossier et le nombre de pièces sont justifiés car dictés par la réglementation de plusieurs codes à prendre en considération et l'importance de la ZAC et des nombreuses contraintes environnementales à prendre en compte.

Les observations lors de l'enquête ont été peu nombreuses, mais elles se sont attachées au vu des enjeux d'aller au delà du détail et permettent grâce aux réponses particulièrement détaillées de la SPL Rouen Normandie Aménagement, de mieux appréhender la globalité du projet d'aménagement.

Fait à Bonsecours, le 21 décembre 2015

Le commissaire enquêteur

Bernard RINGOT

PJ : annexes 1 à 15