PLAN LOCAL D'URBANISME

NOTICE DE PRESENTATION DE LA MODIFICATION N°1

ADDITIF N°1 AU RAPPORT DE PRESENTATION

SOMMAIRE

INTRODUCTION 4
A. L'objet de la modification 4
B. Les documents modifiés 4

CONTEXTE COMMUNAL 6

I. EVOLUTIONS SOCIODEMOGRAPHIQUES ET URBAINES 6

II. LES ORIENTATIONS DANS LE DOMAINE DE L'URBANISME ET DE L'OCCUPATION DE L'ESPACE 10

III. COMPREHENSION DE LA REGLE 10

PREMIER OBJET DE MODIFICATION : ORIENTATIONS D'AMENGAMENT ET DE PROGRAMMATION – SECTEUR DE PLAN DE MASSE – SECTEURS DE MIXITE SOCIALE 11

I. SECTEUR CONTREMOULINS 11
A. Contexte et parti d'aménagement 11
B. Opérations regroupant logements, commerces, services et équipements 12
C. Evolutions à apporter au Plan Local d'Urbanisme 13

II. SECTEUR GARE ET « 100 METRES DE VILLE EN PLUS » 14
A. Contexte et parti d'aménagement 14
B. Projet 15
C. - Evolutions à apporter au Plan Local d'Urbanisme 15

III. SECTEUR PARIS – HUGO 16
A. - Contexte et parti d'aménagement 16
B. - Projet 17
C. - Evolutions à apporter au Plan Local d'Urbanisme 17

IV. SECTEUR MADRILLET – CLOAREC – TRIANON 18
A. Contexte et parti d'aménagement 18
B. Le projet 18
C. Evolution à apporter au Plan Local d'Urbanisme 19

V. SECTEUR BLUM – QUESNEY 20
A. Contexte et parti d'aménagement 20
B. Le projet 21
C. Evolution à apporter au Plan Local d'Urbanisme 21

DEUXIEME OBJET DE MODIFICATION : ERREURS MATERIELLES – PROTECTIONS AU BRUIT 22

TROISIEME OBJET DE MODIFICATION : ILLUSTRATIONS DU REGLEMENT 23
A. Contexte 23
B. Adaptations réglementaires 23
C. Evolution du règlement 23

QUATRIMEME OBJET DE MODIFICATION : ADAPTATIONS DU REGLEMENT 25
A. Le règlement graphique : emplacements réservés 25
B. Article 2 : mode d'occupation ou d'utilisation soumis à conditions 26
C. Articles 1 et 12 : stationnement 27
D. Article 6 « Implantation par rapport aux voiries » et 7 « Implantation par rapport aux limites séparatives » 29
E. Article 10 « Hauteurs » 30
F. Article 11 « Aspects extérieurs » 31
G. Article 13 « Espaces libres et plantations » 32

CINQUIEME OBJET DE MODIFICATION : COMPLEMENT DE PROTECTION DU PATRIMOINE D'INTERET LOCAL 33
A. Contexte 33
B. Adaptations réglementaires 33
C. Evolution du Plan Local d'Urbanisme 33

EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT 34

TABLEAU DE SUPERFICIE DES ZONES 35

ANNEXES 36

INTRODUCTION

La procédure d'élaboration du Plan Local d'Urbanisme de Sotteville-lès-Rouen, approuvé le 21 Décembre 2006, a permis de conduire la transformation du Plan d'Occupation des Sols et de prendre en compte le nouveau contenu prévu par les lois "Solidarité et Renouvellement Urbains" du 13 décembre 2000 et "Urbanisme et Habitat" du 2 juillet 2003.

Conformément à ce cadre législatif et aux principes énoncés par chacune de ces lois, le Plan Local d'Urbanisme de Sotteville-lès-Rouen est un document réglementaire de planification urbaine. Il définit un cadre de cohérence des interventions urbaines et aide à la compréhension de la commune de demain.

Face aux évolutions socio-démographiques et économiques, aux enjeux environnementaux et aux impératifs de développement de la Ville à moyen et long termes, le Plan Local d'Urbanisme présente une vision prospective et des objectifs clairs formulés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable. Celui-ci permet de donner une meilleure lisibilité des orientations d'urbanisme.

A. L'objet de la modification

La Ville développe de nombreuses opérations de construction sur son territoire. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable fixe un cap en matière d'aménagement et d'urbanisme mais laisse ouvert, au travers de la définition de ces orientations, les possibilités de prendre en compte les besoins qui surviennent et les nouveaux projets qui émergent. Dans ce contexte, les différents projets de renouvellement urbain se précisent et leurs programmes sont affinés. Le document établi au moment de l'élaboration n'a donc posé que leurs principales orientations et prévu de les faire évoluer en lien avec le développement des projets.
La présente modification vise à adapter le Plan Local d'Urbanisme de Sotteville-lès-Rouen, au vu de l'évolution de la commune, à savoir :

- Préciser le projet communal traduit dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, par des orientations d'aménagement et de programmation et des secteurs de plan de masse.
- Compléter la protection du patrimoine de la Reconstruction réalisé par Marcel LODS.
- Corriger les erreurs matérielles du règlement en vigueur : protection au bruit.

Le présent additif au rapport de présentation expose le contenu des évolutions du PLU projetées et leur motivation. Il vient compléter le dossier de PLU approuvé le 21 décembre 2006.

B. Les documents modifiés

Ce projet de modification du PLU implique les évolutions des documents suivants du PLU approuvé :

- **RAPPORT DE PRESENTATION :**

  Le rapport de présentation approuvé le 21 décembre 2006 est complété du tableau des superficies et d'un additif au rapport de présentation présentant les objets de la présente modification.

- **ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT :**

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable ne présentant pas d'Orientations d'Aménagement, celles-ci sont créées sur des secteurs en zone U de la commune conformément aux orientations développées dans le PADD.

- **REGLEMENT GRAPHIQUE – PLANS DE ZONAGE :**

La présente modification du PLU a pour objet :

- La correction des erreurs matérielles concernant les zones de protection au bruit. Le plan modifié remplace celui approuvé le 21 décembre 2006.
- L'instauration de périmètres de servitudes de mixité sociale et de secteurs de plans de masse sur des secteurs de développement de la Ville.

Le règlement graphique modifié remplace celui approuvé le 21 décembre 2006.

- **REGLEMENT LITTERAL :**

La présente modification du PLU permet l'adaptation de certaines règles :

- Des précisions sur le stationnement (Articles 1 [interdiction] et Articles 12 de différentes zones)
- L'abrogation d'une surface minimale de terrain à l'article UC5.
- Des précisions sur le positionnement de la bande de constructibilité dans l'article U6 des zones A, B et C.
- Une clarification de la règle de l'article U7 sur les possibilités de construire de bord à bord de la parcelle des zones UA, UB, UD et UI. Des précisions les hauteurs de constructions en limite séparative en fonction des configurations urbaines.
- Une illustration de la règle à l'article U8 des zones UA, UB, UC et UD.
- Des exemples à l'article U10 définissant les notions « d'équipements publics » et « d'équipements d'intérêt public ».
- Des illustrations de la règle concernant les clôtures à l'article U11 et une précision concernant les finitions de celles-ci et des murs situés en limites séparatives, dans toutes les zones U.
- Des précisions sur les plantations à réaliser, pour un nouveau projet ou en cas d'abatage d'arbres, dans l'article 13 de toutes les zones U.

Le règlement modifié remplace celui approuvé le 21 décembre 2006.

- **ANNEXES :**

L'annexe intègre les fiches du patrimoine d'intérêt local identifié lors de la présente modification.

CONTEXTE COMMUNAL

I. EVOLUTIONS SOCIODEMOGRAPHIQUES ET URBAINES

Lors de l'approbation du Plan Local d'Urbanisme, un des objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durable de la Ville de Sotteville était la réalisation de 120 logements par an afin de maintenir un niveau de population en rapport avec celui des équipements de la commune. Entre 2006 et 2012, la moyenne du nombre annuel de logements réalisés est inférieure à 120 logements, soit environ 70 logements.

Une étude préalable à la présente modification a donc été réalisée. L'objectif de celle-ci est double :

- Les études du Plan Local d'Urbanisme ont été réalisées à partir des données du recensement de population de 1999 et des données sur la construction de logements jusqu'en 2005. Il s'agit aujourd'hui **d'actualiser ces données** et **d'apprécier les dynamiques en cours** à partir du nouveau recensement de population parues en 2008, des données FILOCOM 2009, et de la base des permis de construire de la Ville mise à jour jusqu'en 2012. Il convient aussi par ailleurs de prendre en compte le nouveau contexte économique et immobilier intervenu à partir de la crise ouverte en 2007-2008 et la politique de l'habitat mise en œuvre par la CREA à travers notamment son Programme Local de l'Habitat.
- **Décliner l'objectif de construction à l'échelle de la commune** pour les années à venir dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation.

La majeure partie de l'étude réalisée pour la présente modification est intégrée au présent document et aux orientations d'aménagement et de programmation.

Le constat, au vu de différentes sources de données dont Filocom, est le suivant :

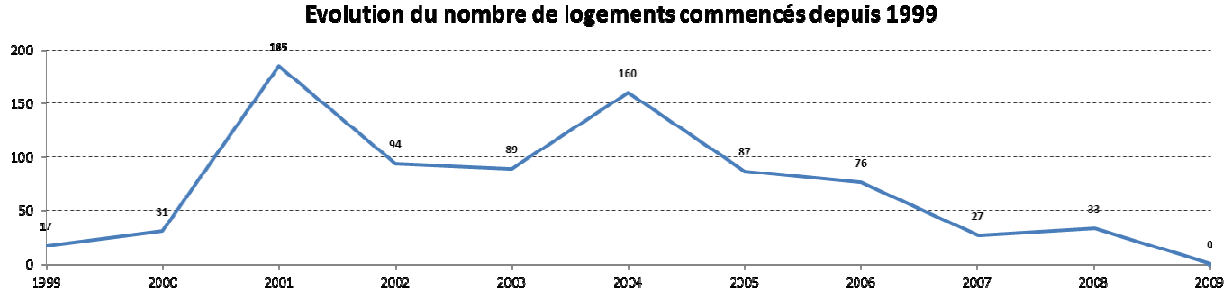
Du point de vue sociodémographique :

- Une population stagnante depuis 2008

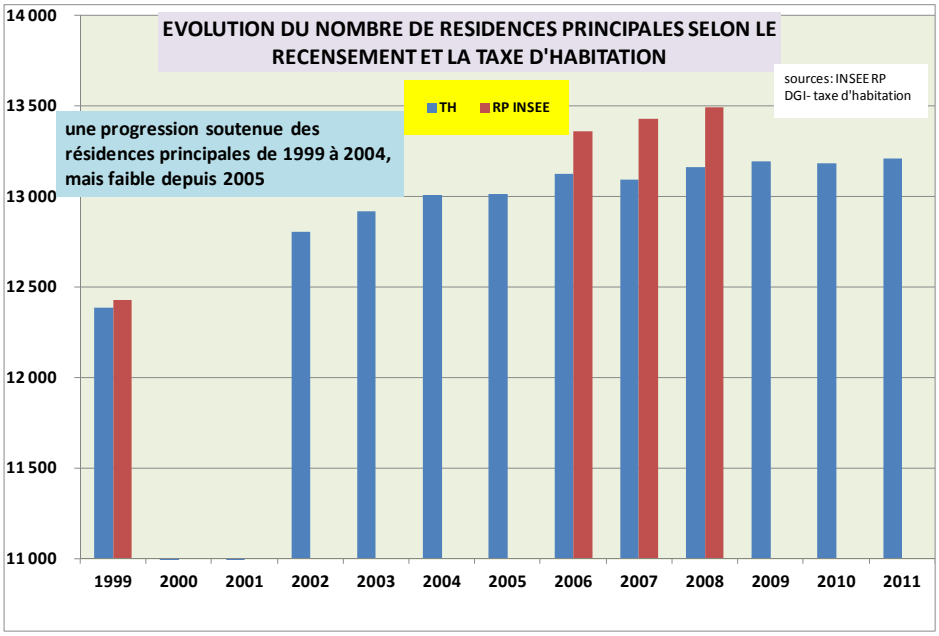
- Un solde migratoire quasi nul

Du point de vue urbain et typologie de logements :

- Un niveau de construction insuffisant ces dernières années pour permettre la stabilisation de la population



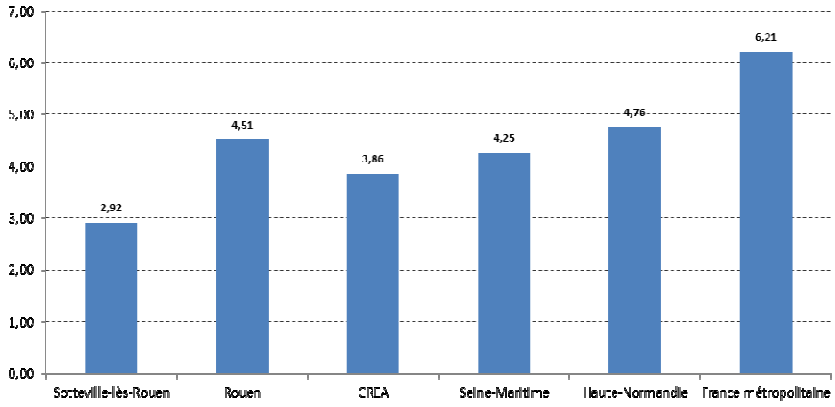
- Une faible augmentation du nombre des résidences principales construites depuis 2004



– Un effort particulier sur la construction de logements sociaux alors que la promotion privée a été peu présente sur la commune

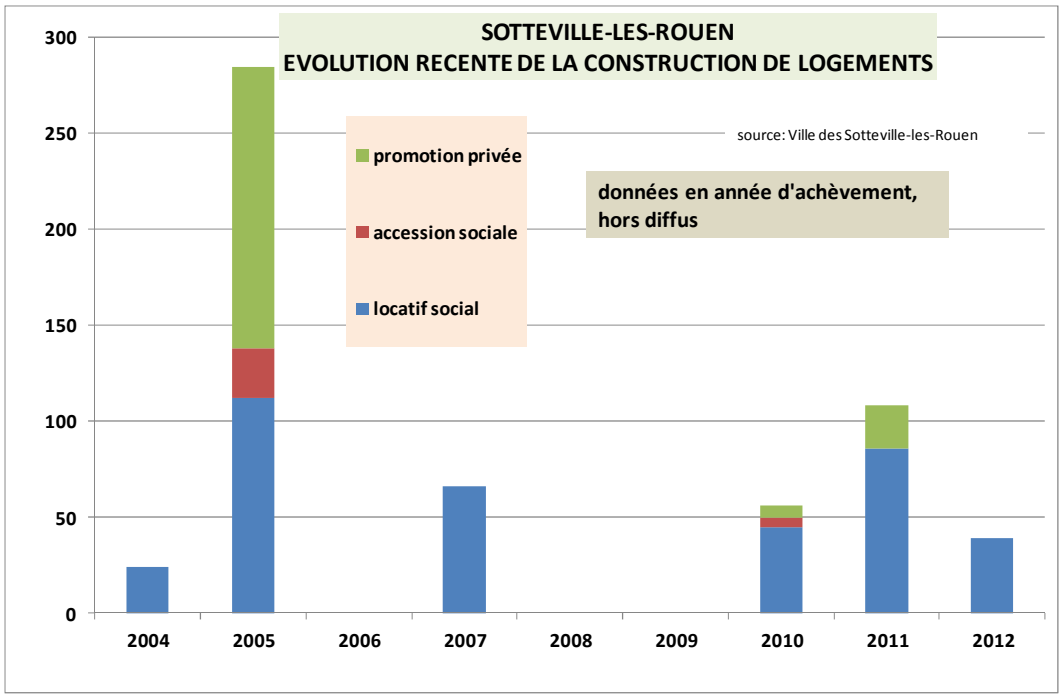
– Un très faible taux de vacance ayant pour conséquence une pression sur le parc existant.

Indice de construction pour 1000 habitants entre 1999 et 2008



Logements achevés 2004-2012 *(source : Ville Sotteville les Rouen)*

	locatif social	accession sociale	promotion privée	TOTAL
TOTAL 2004-2012	372	31	175	578
moyenne annuelle	41	3	19	64



Les enjeux pour la Ville ayant une incidence sur l'évolution du Plan Local d'Urbanisme :

– <u>Une déclinaison des objectifs de construction du Plan Local d'Urbanisme</u>

Le scénario ci-dessous se fixe pour objectif de stabiliser à l'horizon 2019 le niveau de population municipale de 2008 soit 30.042 habitants.
Les hypothèses tendancielles sont les suivantes :

- Un ralentissement de la baisse de la taille moyenne des ménages de -0,68 % sur la période 1999-2008 à -0,50 % sur la période à venir. La baisse tendancielle du nombre de personnes par ménages devrait, selon l'INSEE, se poursuivre dans le pays dans les prochaines décennies mais à un rythme ralenti.
- Une stabilisation de la part des résidences secondaires et des logements vacants, déjà très faibles.
- Un rythme de renouvellement du parc de logements très modéré, de l'ordre de 0,1% par an.

Scenario de stabilisation démographique					
Evolution démographique	**2008**		**2008-2019 Evolution/an**	**2019**	
Population municipale	**30 042**		**0,00%**	**30 042**	
dont solde naturel			*0,20%*		
dont solde migratoire			*-0,20%*		
Taille moyenne des ménages	2,16		**-0,50%**	2,04	
Evolution du parc					
Résidences principales	13 488		0,50%	14 252	
Logements vacants (Nb/tx)	572	*4,36%*	**1,50%**	674	*4,50%*
RS et occasionnels (Nb/tx)	59	*0,55%*	**0,00%**	59	*0,42%*
Besoin en logement					
Point mort			93		
dont desserrement			*70*		
dont renouvellement du parc			*14*		
dont variation des LV/RS			*9*		
Construction neuve			**93**		
Effet démographique			0		
Estimation du rythme de construction 2008-2013*			41		
Construction neuve résiduelle 2013-2019 (PLH)			**136**		

- Sur l'ensemble du territoire communal, une répartition de 50 % de logements privés et 50% de logements sociaux dont 30 % de locatif social et 20 % d'accession sociale, pour personnes dont les revenus sont sous les plafonds de ressources.

- Une offre significative de logements de 4 pièces et plus permettant l'accueil de familles avec enfants, tant en locatif qu'en accession.

- La régulation, la répartition et l'équilibre entre les parcs publics et privés, en fonction des tissus existants sur le territoire communal.

Ces principaux enjeux sont déclinables et adaptables au regard des types de logements (sociaux / privés) et de leur typologie (nombre de pièces) déjà présents sur le secteur identifié.

Dans le domaine socio-économique défini dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, les deux orientations suivantes sont déclinées par des orientations d'aménagement relatives à des quartiers et par des secteurs de plans de masse :

- **Maintenir un niveau de population en rapport avec celui des équipements de la commune,** ce qui implique de mieux stabiliser les familles avec enfants, ayant des ressources modestes et intermédiaires ; le maintien des équilibres démographiques passe notamment par un niveau de construction suffisant (120 logements par an),

- **Maintenir la diversité sociale,** caractéristique forte de la commune, notamment par la diversification continue de l'habitat (statut d'occupation, typologie) et par l'amélioration du parc de logements ; il convient de permettre, face à un marché immobilier fortement dynamisé, le maintien des populations les plus fragiles et des équilibres sociaux existants.

II. LES ORIENTATIONS DANS LE DOMAINE DE L'URBANISME ET DE L'OCCUPATION DE L'ESPACE

Réhabiliter, agrandir, rénover en gardant l'authenticité de la ville

Cette orientation du Projet de Développement et d'Aménagement Durable garantit le renouvellement du cadre bâti (agrandir, surélever, réhabiliter, moderniser) en conservant la qualité environnementale, l'ordonnancement du bâti et l'identité des lieux notamment au regard des matériaux.

Les évolutions de la Ville et des usages des habitants :

- Un tissu important de parcelles de petites tailles avec des maisons de deux pièces, en profonde mutation avec le rachat de maisons contiguës (deux en une) pour adapter les habitations aux besoins de la population, notamment des familles.
- Une emprise au sol limitée pour la conservation de jardins
- Une très fréquente impossibilité de réaliser une pièce complémentaire au logement, soit en emprise au sol, soit en hauteur.

En déclinaison de l'orientation « Réhabiliter, agrandir, rénover en gardant l'authenticité de la Ville », le règlement est mis à jour de manière à :

- Répondre aux évolutions des usages d'habiter des sottevillais Conserver l'identité de la morphologie urbaine de Sotteville-lès-Rouen, et du bâti.
- Permettre l'installation de familles.
- Faciliter la réalisation d'au moins une pièce complémentaire.

Développer la ville en gardant son identité

Cette orientation établissant la transition entre le tissu existant et les « 100 mètres de ville en plus » est précisée par des orientations d'aménagement sur les franges des deux secteurs, mettant en œuvre cette transition : Gare et Contremoulins. Il s'agit en effet de :

- Temporiser les programmes à venir et l'offre dans toute sa diversité, non seulement sur les « 100 mètres de ville en plus » et ses abords, mais aussi sur tout le territoire communal.
- Rééquilibrer l'offre de logements des points de vue social, typologique et morphologique dans les différentes parties de la ville.

Développer les espaces verts publics et privés

L'intégration d'espaces verts est précisée dans les orientations d'aménagement. Une partie des espaces à aménager identifiés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, l'ont été depuis 2006. Ces aménagements d'espaces publics se poursuivent, les protections des espaces verts sur le domaine privé au titre de l'article L.123-1_ 7° étant inchangées.

Développer les espaces verts publics et privés

Depuis la date d'approbation du Plan Local d'Urbanisme, des pistes cyclables ont été réalisées à l'occasion de certaines réfections de voiries. La notion d' « accessibilité universelle » pour tous (personnes âgées, mères avec enfants en bas âge et poussette, personnes ayant un handicap quel qu'il soit, …) est intégrée à tout nouvel aménagement. L'abaissement des trottoirs pour leur donner une meilleure planéité, est pris en compte dès les autorisations de construire des portails « surbaissés » ou des bateaux.

III. COMPREHENSION DE LA REGLE

Depuis 2006, en terme d'instruction du droit des sols, de nombreux articles du Plan Local d'Urbanisme sont sujet à interprétation et présentent des difficultés réglementaires lors de dépôts de permis de construire vis-à-vis d'architectes ou de particuliers ou lors de l'instruction par le contrôle de légalité.
Pour faciliter la compréhension de la règle, la présente modification intègre différentes illustrations et précisions de rédaction.

PREMIER OBJET DE MODIFICATION : ORIENTATIONS D'AMENGAMENT ET DE PROGRAMMATION – SECTEUR DE PLAN DE MASSE – SECTEURS DE MIXITE SOCIALE

Comme l'a indiqué l'étude Habitat préalable à l'adaptation du Plan Local d'Urbanisme, la ville évolue. Les données externes (FILOCOM, INSEE, …) sont confirmées par le suivi interne, notamment via les déclarations d'intention d'aliéner. Le tissu de petites maisons (environ 80 mètres carrés de surface de plancher) restreint l'accueil de familles avec enfants. Les sottevillais pratiquent donc la fusion immobilière, c'est-à-dire qu'ils achètent plusieurs maisons pour n'en former qu'une seule.
Au vu de l'évolution accélérée de la ville ces dernières années, la création d'orientations d'aménagement et de programmation ainsi que de plans de masse permet de guider cette évolution.
La surface couverte par ces documents (hors parcelles SNCF/RFF) est d'environ 3% du territoire. Cette création ne remet donc pas en cause l'économie générale de Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), ni au vu des objectifs de ce document, ni par son ampleur.

I. SECTEUR CONTREMOULINS

A. Contexte et parti d'aménagement

Un tissu regroupant des activités dont le développement sur leur emprise actuelle, est limité

Le site présente des activités industrielles (Castres – Installateur international de stations services), artisanales (entreprise de déménagement, imprimerie, ….), de services et commerciales. Leur implantation ne convienne pour la plupart plus au développement de l'activité, le parcellaire de centre ville étant trop restreint. D'autres ont difficulté à louer leurs locaux en état, car le bâti d'activités de ce secteur est vétuste, et nécessite un investissement important de requalification dans le cas de conservation d'une activité.

Un quartier populaire

Il est situé dans le quartier « Grenet-Eauplet » dont il couvre une part notable, quartier lui-même appartenant au groupe des « quartiers d'habitat mixte plutôt populaires ».
Il présente les caractéristiques suivantes :

- Une réelle diversité d'habitat avec 54 % d'individuels et 46 % de collectifs, un bon équilibre entre propriétaires (44%) et locataires, tant privé (33 %) qu'HLM (22 %).
- Une population aux revenus très modestes et plutôt vieillissante, avec une frange en réelle précarité sociale.
- Un parc de logements avec une forte composante d'habitat ancien.

Un projet de nouvelle gare sur la rive gauche de la Seine qui génère des pressions foncières

Le débat public sur le projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Paris et la Normandie a eu lieu du 3 octobre 2011 au 3 février 2012. Il a permis au grand public de s'informer et d'exprimer son opinion. Le 5 avril 2012, le maître d'ouvrage Réseau Ferré de France de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) a décidé de poursuivre les études, notamment l'implantation d'une nouvelle traversée de la Seine entre Sotteville-lès-Rouen et Yvetot avec une nouvelle gare à Rouen sur le site de Saint-Sever.

Au vu des considérations techniques et financières d'une nouvelle gare (plus d'un kilomètre d'implantation), des enjeux de l'agglomération de créer un pôle d'excellence et d'affaire aux abords de cet équipement ferroviaire, la Ville de Sotteville-lès-Rouen prépare les évolutions des secteurs les plus proches de cet aménagement urbain, économique et ferroviaire. Dès à présent, une pression foncière est ressentie aux abords des emprises de Réseaux Ferrés de France et de la Société Nationale des Chemins de Fer sur le territoire communal.
En termes de transports en commun, la desserte se réalise actuellement en limite du secteur par une ligne majeure de bus. Au vu de la proximité du centre ville et de la ligne de « Métrobus », une réflexion générale est menée par l'autorité organisatrice des transports (CREA) sur les connexions et cohérences de desserte entre les différents modes.

Les enjeux du site

Parmi les enjeux mis en évidence lors de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme, il était évoqué sous le terme de « 100 mètres de ville en plus », celui de « définir les conditions d'édification d'un nouveau quartier sur l'ancienne zone de fret ferroviaire » permettant « l'implantation de logements, d'équipements, d'activités et de services qui garantiront le caractère équilibré et polyfonctionnel ».
La Ville manifeste son intention de réaliser la couture urbaine entre le nouveau quartier et le centre ville existant.

Les enjeux sociodémographiques sur le quartier et le secteur Contremoulins répondant à l'orientation suivante du Projet d'Aménagement et de Développement Durable « **Maintenir un niveau de population en rapport avec celui des équipements de la commune »** :

- Garantir sa diversité sociale et d'habitat tout en y favorisant en certain rééquilibrage en faveur de l'accession à la propriété, notamment sociale.
- Favoriser l'installation de jeunes ménages, notamment à travers des typologies de logements propices à l'installation de familles avec enfants de type 4 pièces et plus.

B. Projet d'opérations regroupant logements, commerces, services et équipements

La nécessité de construire des logements
L'objectif de construction de 120 logements par an est conforté et renforcé par l'étude sociodémographique et économique, puisque l'objectif, pour une période de durée à l'heure actuelle indéterminée de « rattrapage du retard de constructions », est de 140 logements.

Le renforcement de l'entrée de ville et la proximité des équipements
La construction du gymnase dédié à la gymnastique de haut niveau et aux activités des associations et écoles, ainsi que l'aménagement de l'entrée de l'Atelier 231, scène nationale des arts de la rue, contribuent à l'aménagement de cette entrée de ville mise en valeur par l'immeuble « signal » de la résidence CC et les diverses opérations réalisées dans ce secteur. La création d'un ensemble de logements avec l'insertion possible de commerces, équipements et services conforte l'aménagement en cours.

La constitution d'un paysage de transition
Le tissu existant est présenté dans les orientations d'aménagement. Il s'agit de réaliser une morphologie urbaine qui tienne compte de ce tissu en conservant des principes d'alignement et d'îlots dits « traditionnels », tout en permettant l'insertion d'espaces verts et de configurations urbaines à redent. Les angles de rue sont ouverts de manière à générer une qualité d'espaces publics tout en assurant une lisibilité de la ville et une sécurité des carrefours.

La temporisation et l'opérationnalité

Une opération de 37 logements s'installe sur la rue Gustave FOUACHE. En terme d'opérationnalité, plusieurs propriétaires disposant d'un foncier important envisagent soit de valoriser, soit de vendre leur bien à court terme (moins de cinq ans), en vue de réaliser des opérations immobilières.

Dans le respect des objectifs du Programme Local de l'Habitat, il s'agit d'échelonner les opérations afin que les différents produits proposés sur le territoire communal soient proposés à la location ou à la commercialisation sur une période étendue.

C. Evolutions à apporter au Plan Local d'Urbanisme

Afin de répondre aux objectifs de la Ville en matière de construction de logements, et aux enjeux de requalification de ce secteur et de suture[1] urbaine avec les « 100 mètres de ville en plus », il est envisagé une orientation d'aménagement sur un secteur réparti sur deux zones UA (secteur de centralité) et UB (secteur d'approche de la centralité).

Un secteur de plan masse complète les intentions en précisant les alignements, les espaces à paysager, les hauteurs et les principes d'implantation (retraits, distances à la voirie, …).

Un secteur de mixité sociale défini dans le règlement (article 2 et plan graphique) se compose ainsi :

- Utilisation de l'article « C.U L-123-1-5, 15 ° » :
  « Pour les opérations dont la surface de plancher est supérieure à 1.000 m², un pourcentage minimum de 30 % de logements de 4 pièces ou plus est requis »

- Utilisation de l'article « C.U L-123-1-5, 16 ° » :
  « Pour les opérations dont la surface de plancher est supérieure à 1.000 m², un pourcentage minimum de 60 % de logements en accession à la propriété est requis, dont 30 % minimum en accession sociale sous plafonds de ressources »

[1] Suture urbaine : réalisation d'un aménagement de transition entre deux éléments urbains (constructions, voiries, morphologies ou typologies différentes …)

II. SECTEUR GARE ET « 100 METRES DE VILLE EN PLUS »

A. Contexte et parti d'aménagement

Une friche partagée entre la Société Nationale de Chemins de Fer et Réseaux Ferrés de France

La gare de triage et ses abords sont sur une seule parcelle. Quelques rares parcelles ont été détachées de l'emprise ferroviaire, comme pour le foyer dénommé « résidence B ». Cependant, en termes d'usages, la SNCF et RFF gèrent différentes parties de cet ensemble unitaire. Les deux sociétés, dont les objectifs divergent, mènent chacune leur stratégie : d'une part, la SNCF conserve son foncier pour le développement du fret, d'autre part RFF qui agit en investisseur. Ces deux sociétés ne valorisent pour autant pas les bâtiments patrimoniaux présents sur cette emprise, et laissent de nombreux hangars non loués à l'état de friche.

Un morcellement progressif de cette unique entité foncière

D'une part, une partie des biens de RFF sont gérés par NEXITY. D'autre part, la SNCF propose certains terrains à la vente, et notamment à son bailleur social, la société Immobilière des Chemins de Fer (ICF). Les terrains vendus ou en cours de démembrement de la parcelle initiale, jouxtent les secteurs de tissus urbanisés. Ils se développent au coup par coup sans cohérence de projet d'ensemble.

Un projet de nouvelle gare sur la rive gauche de la Seine qui génère des pressions foncières

Comme pour le secteur CONTREMOULIN (Cf. « Premier objet de modification : secteur CONTREMOULIN), la Ville prépare les évolutions des secteurs les plus proches de l'aménagement urbain, économique et ferroviaire qui accompagnera l'implantation de la nouvelle gare de la rive gauche, sur le site de Saint-Sever à Rouen. Une réflexion sur les dessertes des différents modes est envisagée sur ce secteur.

Le contexte sociodémographique

Bien que localisé formellement dans le quartier de la Zone industrielle, le secteur de la Gare se rattache au quartier Victor Hugo, appartenant au groupe des « quartiers pavillonnaires plutôt populaires ».
Ce dernier présente les caractéristiques suivantes :

- Une forte dominante d'habitat individuel, plutôt ancien
- Une population aux revenus moyens, avec une composante ouvrière notable
- Une forte proportion de propriétaires occupants et une faible présence du parc HLM.

Les enjeux du site

Conformément au principe retenu dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, il s'agit de « définir les conditions d'édification d'un nouveau quartier sur l'ancienne zone de fret ferroviaire. Distribué par des transports publics et inscrit dans un territoire ouvert aux falaises de la Seine et à la flèche de la cathédrale de Rouen, ce nouveau quartier conjuguera la permanence de certains patrimoines de la SNCF avec une forte valorisation paysagère. Les **«** 100 mètres de ville en plus **»** permettront l'implantation de logements, d'équipements, d'activités et de services qui en garantiront le caractère équilibré et poly fonctionnel. »

Sur ce secteur, le maillage créé vers la voie de desserte des « 100 mètres de ville en plus » est primordial.

Le projet doit permettre la réalisation dans le temps (sur le moyen terme) d'opérations qui d'une part amorcent les « 100 mètres de ville en plus », et d'autre part permettent un développement cohérent de ce nouveau quartier de ville. Il intègre dès à présent des espaces publics spécifiques, l'un lié aux commémorations et au monument aux morts au regard de l'histoire ferroviaire de la Ville de Sotteville-lès-Rouen, l'autre associé au fonctionnement de l'Atelier 231.

Les enjeux sociodémographiques sur le quartier et le secteur de la Gare :

- Maintenir sa dominante de propriétaires occupants de revenus modestes.
- Favoriser l'installation de jeunes ménages, notamment à travers des typologies de logements propices à l'accueil de familles avec enfants de type 4 pièces et plus.

Ce secteur étant actuellement peu valorisé, des projets de logements locatifs sociaux émergent sans difficulté. Il n'est donc pas nécessaire actuellement d'en imposer à travers le PLU.

B. Projet

Une cohérence d'aménagement d'ensemble recherchée en continuité avec le tissu existant

Le projet couvre une grande partie de la parcelle ferroviaire située à l'ouest de la ligne majeure Paris-Rouen, soit environ les deux tiers du secteur considéré comme les « 100 mètres de ville en plus » sur le plan réglementaire. Le morcellement de ce territoire se répartissant sur ce linéaire, le projet vise à apporter une cohérence aux différentes opérations à venir, quelque soit leur échéance de réalisation.

La temporisation et l'opérationnalité

Des opérations déjà programmées sont les premières pierres de ce nouveau secteur d'urbanisation. Celles-ci ne doivent pourtant pas obérer le développement du seul secteur sur lequel la Ville pourrait s'étendre. Au vu de l'envergure du site, les outils d'aménagement seront adaptés aux enjeux et contraintes opérationnelles que présente celui-ci.

Une organisation d'un maillage viaire

Le projet vise à faciliter les accès et les passages entre le tissu existant et les « 100 mètres de ville en plus » de manière à ce que la suture urbaine devienne une réalité d'usages des sottevillais.
La création envisagée d'une voie de desserte renforce le maillage jusqu'alors limité entre la rue Léon Gambetta et la rue Buddicum.

C. - Evolutions à apporter au Plan Local d'Urbanisme

Afin de répondre aux objectifs de la Ville en matière de construction de logements, et aux enjeux d'un aménagement cohérent des « 100 mètres de ville en plus », il est envisagé une orientation d'aménagement sur un secteur situé en zone UA (secteur de centralité) du règlement graphique (inchangé).
Un secteur de plan masse complète les intentions sur un périmètre plus limité autour des rues de la Gare et Léon Gambetta, en précisant les alignements, les espaces à paysager, la création d'une nouvelle voirie, les hauteurs et les principes d'implantation (retraits, distances à la voirie, …).
Un secteur de mixité sociale exposé dans le règlement (article 2 et plan) se compose ainsi :

- Utilisation de l'article « C.U L-123-1-5, 15 ° » :
- **« Pour les opérations dont la surface de plancher est supérieure à 1.000 m², un pourcentage minimum de 35 % de logements de 4 pièces ou plus est requis ».**

- Utilisation de l'article « C.U L-123-1-5, 16 ° » :

- **« Pour les opérations dont la surface de plancher est supérieure à 1.000 m², un pourcentage minimum de 20 % de logements en accession sociale à la propriété sous plafonds de ressources ».**

III. SECTEUR PARIS – HUGO

A. - Contexte et parti d'aménagement

Une structure urbaine issue de la Reconstruction

L'ancien centre ville de Sotteville-lès-Rouen a été très durement touché lors des bombardements de la Deuxième Guerre Mondiale. Un des axes les plus anciens de la composition de ce centre ville a été coupé entre les rues de la République et Victor Hugo. La zone verte conçue par Marcel LODS selon les principes du mouvement moderne, dont la « tabula rasa », nie le tissu existant et est bordée d'espaces délaissés, qui ont pour certains été aménagés en espaces publics et pour d'autres, en aires de stationnement pour les immeubles réalisés dans cet ensemble.

Des espaces publics informes

La place de Liberté ne porte que son nom, l'espace public étant fractionné par des voiries et illisible de par l'absence de suture urbaine entre la zone verte et le tissu de l'ancien centre-ville. L'entrée principale de l'église Notre Dame de l'Assomption est directement acculée à la rue de Paris. Les abords de cet édifice fonctionnent comme un carrefour giratoire. Les usages liés aux cérémonies religieuses y sont limités en l'absence de parvis.

Un manque de lisibilité de l'entrée de la rue Victor HUGO

La morphologie urbaine de la rue Victor HUGO est restée dans sa configuration historique : rue relativement étroite, trottoirs quasi-absents et dangerosité de la circulation piétonne et automobile en présence de stationnement et à l'intersection de la rue François Vincent RASPAIL. Celle-ci est l'une des artères principales desservant le centre-ville actuel et la place de l'Hôtel de Ville.

Contexte sociodémographique

Ce secteur est situé surtout dans le secteur de la « zone verte » et plus secondairement dans celui de Grenet-Eauplet. Bien que très différents en termes de morphologie urbaine et de typologie d'habitat, ils présentent des caractéristiques communes qui sont celles des « quartiers d'habitat mixte plutôt populaires ».

- Une certaine diversité des statuts d'occupation, avec une présence de la propriété d'occupation et du parc HLM, très important autour de l'espace Marcel LODS.
- Une population aux revenus très modestes, avec une frange réelle de précarité sociale.
- Un vieillissement marqué de la population, surtout dans la « zone verte ».

Enjeux du site

La rue François Vincent RASPAIL, en continuité directe de la place de l'Hôtel de Ville, dispose de commerces. L'enjeu est de créer des façades commerciales qui répondent à celles existantes de manière à organiser une ballade urbaine et économique en cohérence avec le principe du Projet d'Aménagement et de Développement Durable « CIRCULER, TRAVAILLER, APPRENDRE , DECOUVRIR, SE DETENDRE, JOUER ».

Deux espaces publics sont à requalifier : la place de la Liberté et le parvis de l'église Notre Dame de l'Assomption. La réalisation d'opérations de logements pouvant accueillir de l'activité en rez-de-chaussée répondrait à la fois aux besoins en logements de la Ville et à la suture à réaliser entre les différents tissus.

Les enjeux sociodémographiques du secteur Paris-Hugo :

- Favoriser un rééquilibrage en faveur de l'accession à la propriété notamment dans sa composante sociale.
- Favoriser l'installation de jeunes ménages, notamment à travers des typologies de logements propices à l'installation de familles avec enfants de type 4 pièces et plus.

B. - Projet

La réalisation d'opérations de logements

D'une part pour réaliser une offre satisfaisante de logements et d'autre part pour qualifier les espaces publics, plusieurs opérations sont envisagées de manière à organiser la transition entre la « zone verte » et le tissu ancien. Les espaces verts et l'ensemble du stationnement seront revus tout en conservant le nombre de places et une importante végétalisation du site, les arbres actuellement implantés limitant l'effet de nappe des aires de stationnement.

La temporisation et l'opérationnalité

Le foncier appartenant intégralement à la Ville entre les rues François RASPAIL et rue de Paris sur le tronçon devant l'église, la gestion de la ou des opérations se fera par la collectivité, en lien avec différents partenaires. Celle-ci intégrera directement dans son programme les enjeux sociodémographiques de la Ville et les objectifs du Programme Local de l'Habitat, et planifiera la réalisation en fonction de la demande sur le marché local.

C. - Evolutions à apporter au Plan Local d'Urbanisme

Afin de répondre aux objectifs de la Ville en matière de construction de logements, et aux enjeux de suture urbaine, il est envisagé une orientation d'aménagement sur un secteur réparti sur les zones inchangées UA (secteur de centralité) et UB (secteur d'approche de la centralité) du règlement graphique.

IV. SECTEUR MADRILLET – CLOAREC – TRIANON

A. Contexte et parti d'aménagement

Un tissu urbain et une emprise foncière spécifiques

Il s'agit d'un des plus gros îlots sur le territoire communal en milieu urbain et complètement imperméable. Une première opération, la résidence Sœur Marie de Saint Augustin a amorcé une traversée piétonne interquartier. La topographie du site est très accentuée et à double pentes entre le nord/sud et l'est/ouest. Le tissu est essentiellement pavillonnaire.

Contexte sociodémographique

Ce secteur se situe dans le quartier des Canadiens, appartenant au groupe des « quartiers péricentraux moyens vieillissants ».
Ce quartier présente les caractéristiques suivantes :

- Une majorité d'habitat individuel (52 %), une forte composante d'habitat ancien.
- Une majorité de propriétaires occupants mais avec une réelle présence du parc HLM, notamment à proximité du secteur d'OAP.
- Une population aux revenus supérieurs à la moyenne.
- Un vieillissement marqué de la population.

Enjeux du site

En intégrant les objectifs du Programme Local d'Habitat et en répondant à l'orientation suivante du Projet d'Aménagement et de Développement Durable « Maintenir un niveau de population en rapport avec celui des équipements de la commune », il s'agit de construire les logements selon les enjeux sociodémographiques présentés ci-dessous, tout en créant une perméabilité de l'îlot entre les rues du Madrillet et Robert CLOAREC. La sente interne à l'îlot intégrera les principes de l'accessibilité universelle.
La réalisation de logements remplacera des ateliers et locaux d'activités sans qualité architecturale et présentant différentes nuisances.
Les enjeux sociodémographiques sur le quartier et le secteur du Madrillet :

- Maintenir les équilibres existants en matière d'habitat.
- Favoriser l'accession sociale à la propriété sur un quartier valorisé.
- Favoriser l'installation de jeunes ménages, notamment à travers des typologies de logements propices à l'installation de familles avec enfants de type 4 pièces et plus.

B. Le projet

Plusieurs opérations de logements intégrées dans le tissu existant

Entre les rues du Madrillet et Robert CLOAREC, au moins deux opérations seront réalisées par des aménageurs privés, la plus importante intégrant du logement social y compris de l'accession sociale pour les ménages sous les plafonds de ressources ou à prix maîtrisé. Le gabarit des immeubles et leur recul vis-à-vis des voies et de l'habitat avoisinant permettent de réaliser ceux-ci dans le cadre réglementaire du Plan Local d'Urbanisme.

Une accessibilité répartie sur les deux rues voisines du site.

En termes d'accès aux véhicules, l'accessibilité est répartie sur les deux voies de manière à ne pas encombrer celles-ci. Pour les piétons, un aménagement spécifique tenant compte de la forte déclivité du site est envisagé.

La temporisation et l'opérationnalité

Les projets envisagés le sont actuellement sous maîtrise des opérateurs privés, associés à des bailleurs sociaux. Ils permettent la libération d'une enclave d'artisanat au sein d'un tissu d'habitat fort résistant à la mutation de grande échelle. Les assiettes de ces opérations sont les dernières de ce type dans ce quartier.

C. Evolution à apporter au Plan Local d'Urbanisme

Afin de respecter les orientations du programme Local de l'Habitat, de répondre aux objectifs de la Ville en matière de réalisation de logements et de contribuer à la perméabilité de ce site, il est envisagé de créer une orientation d'aménagement sur l'ensemble de l'îlot réparti sur les zones UD et UCa du règlement graphique resté inchangé.

Un secteur de mixité sociale exposé dans le règlement (article 2 et plan) se compose ainsi :

- Utilisation de l'article « C.U L-123-1-5, 15 ° » :

  « Pour les opérations dont la surface de plancher est supérieure à 1.000 m², un pourcentage minimum de 30 % de logements de 4 pièces ou plus est requis »

- Utilisation de l'article « C.U L-123-1-5, 16 ° » :

  « Pour les opérations dont la surface de plancher est supérieure à 1.000 m², un pourcentage minimum de 20 % de logements en accession sociale à la propriété sous plafonds de ressources »

V. SECTEUR BLUM – QUESNEY – INDUSTRIE

A. Contexte et parti d'aménagement

Une entrée de ville et pourtant un espace public peu lisible

Symboliquement, la place Voltaire est considérée comme « la porte rouennaise » de la Ville de Sotteville-lès-Rouen. Elle est traversée par la ligne de tramway, dénommé « métrobus » et accueille un marché hebdomadaire. Les voiries qui la sillonnent, génèrent des espaces délaissés dédiés aux piétons et au stationnement. Sa forme triangulaire découle de ces dessertes autour desquelles s'est constitué l'espace bâti.

Un ensemble commercial en perte de vitesse

La place est essentiellement entourée de bâti de la Reconstruction de petites hauteurs (R+1+combles). Les rues de Sotteville et Méridienne qui relient Rouen à Sotteville, présentent des gabarits de bâtis plus importants, y compris dans les immeubles réalisés avant la Seconde Guerre Mondiale. La place et ses abords sur ces rues avec leurs commerces en rez-de-chaussée, constituent le second pôle commercial de la Ville. Malgré l'instauration d'un périmètre de préemption pour diversité commerciale et artisanale, cet ensemble a perdu de son dynamisme économique et subit une mutation suite à la fermeture des activités dites « traditionnelles » de type charcuterie, boucherie, …. .
Les arrières de la place Voltaire sont majoritairement occupés par de l'habitat.

Le contexte sociodémographique

Ce secteur se situe dans le quartier Emile Zola, appartenant au groupe des « quartiers pavillonnaires assez anciens et populaires ».
Ce quartier présente les caractéristiques suivantes :

- Une majorité d'habitat individuel (52 %), une forte composante d'habitat ancien.
- Une réelle diversité des statuts d'occupation.
- Une population aux revenus moyens.
- Une proportion assez modeste de petits logements pour un secteur central.

Le secteur présente une très bonne desserte en transports en commun et donc d'accès au centre de l'agglomération et à ses emplois et lieux de formation ainsi qu'un très bon niveau de commerces et de services de proximité.

Enjeux du site

Conformément au principe du Projet d'Aménagement et de Développement Durable « CIRCULER, TRAVAILLER, APPRENDRE , DECOUVRIR, SE DETENDRE, JOUER », il s'agit de conforter et renforcer l'activité commerciale notamment par la requalification plurielle de la place : spatiale, architecturale et commerciale. L'espace public doit pouvoir accueillir une offre commerciale diversifiée, non seulement par la présence de commerces ambulants mais aussi par l'ouverture à de nouveaux usages de l'espace public pour les sédentaires.
Les enjeux sociodémographiques sur le quartier et le secteur Blum-Quesney répondant à l'orientation suivante du Projet d'Aménagement et de Développement Durable « **Maintenir un niveau de population en rapport avec celui des équipements de la commune** » :

- Favoriser l'accès au logement de toutes les catégories de jeunes : actifs ou en cours d'accès à l'emploi ou en formation.
- Conforter la part du locatif social dans un secteur central.

B. Le projet

La requalification de la place Voltaire

La façade Ouest actuellement empiétant par sa forme convexe sur l'espace public est recomposée de manière à ce que son implantation principale soit parallèle à celle de la façade Est de la place. Cette configuration urbaine permet d'atténuer le caractère prégnant des voiries, de qualifier et étendre l'espace dédié aux piétons.

La dynamisation commerciale et urbaine

La requalification de la place facilite le développement et l'extension des terrasses pour les commerces périphériques, déjà présents ou créés dans le cadre de la mixité fonctionnelle des opérations immobilières prévues sur l'îlot BLUM QUESNEY. Il est envisagé la réalisation de locaux d'artisanat ou permettant l'implantation d'activités tertiaires ou de services sur les rues Méridienne et Bugnot notamment.

La temporisation et l'opérationnalité

Le secteur est en partie couvert par un périmètre de Déclaration d'Utilité Publique au bénéfice de la Ville et en vue de réaliser 80 logements sociaux dont un minimum de 30% en accession sociale pour les familles dont les revenus sont sous les plafonds de ressources. Sur le reste de l'îlot, la Ville possède déjà plusieurs propriétés dont certaines en façade de la place Voltaire et sur la rue Méridienne. Le projet est conçu de manière à pouvoir échelonner les réalisations de logements, commerces, et activités dans le temps, l'intérêt étant cependant de réaliser la nouvelle façade de la place Voltaire dans les premières phases afin de conforter dans les meilleurs délais cet important pôle commercial de la Ville.

C. Evolution à apporter au Plan Local d'Urbanisme

Afin de répondre aux objectifs de la Ville en matière de construction de logements, et aux enjeux de redynamisation commerciale, il est envisagé une orientation d'aménagement sur un secteur situé en zone UA (secteur de centralité) du règlement graphique (inchangé).

Un secteur de plan masse complète les intentions sur le même périmètre précisant les alignements, les espaces à paysager, les hauteurs et les principes d'implantation (retraits, distances à la voirie, …). La composition urbaine nécessite l'introduction d'un emplacement réservé au bénéfice de la Ville (étant déjà majoritairement propriétaire sur ce secteur), de manière à ce que l'espace attribué à la reconfiguration de la place soit intégré dans le domaine public.

Un secteur de mixité sociale exposé dans le règlement (article 2 et plan) se compose par l'utilisation de l'article « C.U L-123-1-5, 16 ° » dans cet objectif :

- **« Pour les opérations dont la surface de plancher est supérieure à 1.000 m², un pourcentage minimum de 30 % de logements locatifs sociaux ».**

DEUXIEME OBJET DE MODIFICATION : ERREURS MATERIELLES – PROTECTIONS AU BRUIT

1/ Contexte

L'arrêté préfectoral du 25 mars 2003 définit les mesures de protections nécessaires en fonction du trafic de certaines voies communales ou supracommunales et les distances de protection à inscrire dans les documents d'urbanisme.
Lors de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme et de son approbation le 21 décembre 2006, les protections reportées sur le règlement graphique sont incomplètes puisqu'elles ne couvrent pas l'intégralité du linéaire des voies concernées.

2/ Adaptations réglementaires

Les adaptations réglementaires proposées sont de :

- poursuivre la protection sur les rues Léon SALVA (jusqu'à la rue du Madrillet) et Eugène TILLOY (jusqu'à la limite communale).
- ajouter la protection le long de la rue Guiseppe GARIBALDI entre la place du 19 mars 1962 et la place de l'Hôtel de Ville.

3/ Evolution du règlement

Ces adaptations nécessitent de modifier le règlement graphique sur lequel sont précisées les distances de protection au bruit.

TROISIEME OBJET DE MODIFICATION : ILLUSTRATIONS DU REGLEMENT

A. Contexte

Dans le cadre de l'instruction du droit des sols, les pétitionnaires et les maîtres d'oeuvre (achitectes ou constructeurs) manifestent souvent leur incompréhension ou une compréhension incertaine de la règle. Pour faciliter celle-ci, il est envisagé d'illustrer le réglement.

B. Adaptations réglementaires

Celles-ci concernent différents articles du règlement. Il s'agit ainsi de :

- Article 6 : définir la zone de constructibilité en présence d'un alignement architectural de fait, de l'ensoleillement des parcelles et de l'intérêt de préserver les jardins. Cette adaptation vise l'habitat individuel, et plus particulièrement celui situé en fond de parcelle.
- Article 7 : représenter les possibilités d'implantation en limite séparative dans la bande de constructibilité pour les façades inférieures ou supérieures à 10 mètres linéaires sur rue, et le cas où le retrait est envisagé s'il est d'un minimum de trois mètres. Quand la bande de constructibilité est située en fond de parcelle, la hauteur en limite séparative arrière à la parcelle du projet est limitée dans le cas d'un alignement architectural de fait générateur de cette bande de constructibilité.
  Au-delà de la bande de constructibilité, l'implantation se réalise dans un gabarit réglementaire limité en hauteur et par une pente.
- Article 8 : présenter les possibilités de réaliser plusieurs bâtiments sur la même parcelle et précisent la notion de vis à vis.
- Article 11 : illustrer la règle de réalisation des clôtures.

C. Evolution du règlement

Les évolutions du règlement se traduisent ainsi :

- Zone UA :
  - Article UA 6 : quatre schémas illustrent d'une part la présence d'alignement architectural en fond de parcelle dans deux cas (vis à vis d'une propriété, ou au regard d'une voie d'accès secondaire à la propriété), en cas d'alignement architectural sur rue ou en l'absence d'alignement architectural.
  - Article UA 7 : deux schémas précisent, dans la bande de constructibilité, les alignements aux limites séparatives quelque soit le linéaire de façade sur rue, et le troisième illustre qu'en cas de retrait, pour une façade sur rue supérieure à 10 mètres linéaires, alors celui-ci doit être d'un minimum de trois mètres. Lorsque la bande de constructibilité est située en fond de parcelle en présence d'un alignement architectural de fait, les schémas illustrent que la hauteur est limitée à 5 mètres à l'acrotère en limite séparative dans les règles de prospects avec les propriétés voisines, ou 4,5 mètres à l'égout de toit. Au-delà de la bande de constructibilité, les schémas illustrent le gabarit des 3 mètres de haut et 45° d'inclinaison formant le gabarit réglementaire, excepté si le faîtage est perpendiculaire à la limite séparative et inférieur ou égal à 4 mètres.
  - Article UA 8 : les schémas expliquent dans quelles mesures la distance entre deux bâtiments sur une même parcelle peu varier de la hauteur de bâtiment principal diminuée d'un mètre à un minimum de 2,5 mètres tel que le prévoit déjà le règlement.
  - Article UA11 : Les illustrations présentent des clôtures de 2 mètres maximum avec une différence d'ajours en fonction de la situation de la clôture sur rue ou en limite séparative avec les voisins, telle que précisée dans le règlement.

- Zone UB :

Sont modifiés par les mêmes schémas que ceux précédemment cités de la zone UA, les articles UB 6, UB 7, UB 8 et UB 11.

- Zone UC
    - L'article UC 6 est illustré pour deux cas de figure définis dans le texte : soit il y a présence d'un alignement architectural de fait à respecter, soit l'implantation du bâti doit se réaliser au moins 5 mètres du domaine public.
    - Les articles UC 7, UC 8 et UC 11 sont illustrés avec les mêmes schémas que ceux définis pour ces articles dans la zone UA.
- Zone UD :

Sont modifiés par les mêmes schémas que illustrant le règlement de la zone UA, les articles UD 7, UD 8 et UD 11.

- Zone UE :
    - L'article UE 7 est illustré afin d'expliquer la définition de la marge de recul à la limite séparative en fonction de la présence ou non d'ouvertures en façade.
    - L'article UE 11 comprend un schéma d'illustration d'un alignement de fait de clôtures.
- Zone UI :
    - L'article UI 11 présente les mêmes schémas que ceux illustrant le même article de la zone UA, et explicité précédemment.

QUATRIMEME OBJET DE MODIFICATION : ADAPTATIONS DU REGLEMENT

A. Le règlement graphique : emplacements réservés

1. Contexte

Emplacement réservé N° 2

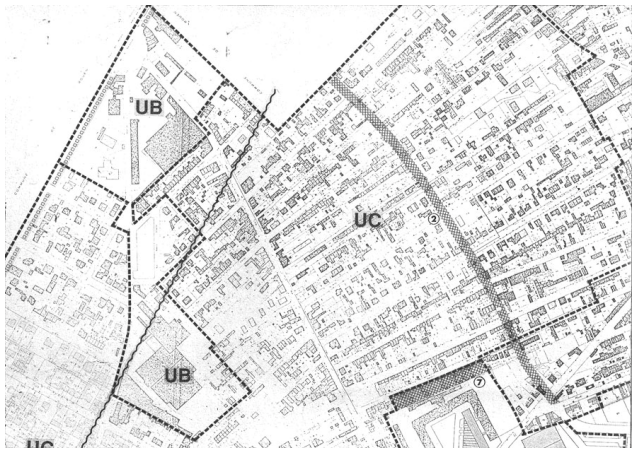
Voirie de liaison entre les rues de Jussieu et Léon Salva

Section	Parcelles concernées	Surfaces	Bénéficiaire
AE	89 pour partie 90 pour partie 91 pour partie 389 pour partie 344 pour partie 342 343 pour partie 277 pour partie 276	54 m² 40 m² 36 m² 80 m² 90 m² 150 m² 30 m² 72 m² 167 m²	Ville de Sotteville-lès-Rouen
AD	35 pour partie 36 37 22 26a pour partie 27 9 pour partie 8 307 pour partie 78a pour partie	10 m² 213 m² 116 m² 272 m² 85 m² 271 m² 120 m² 215 m² 12 m² 130 m²	
AL	464 465 1 pour partie 2 365 366 367 364 362 339a pour partie 340 pour partie 337	100 m² 55 m² 75 m² 89 m² 85 m² 71 m² 53 m² 176 m² 85 m² 380 m² 108 m² 154 m²	
AM	77 pour partie	5 m²	

L'emplacement réservé n° 2 représente une surface de 3 599 m² environ.

Dans le POS de 1992, l'emplacement réservé concernait pour tout ou partie 31 parcelles soit une surface d'environ 3599 mètres carrés.
Cet emplacement réservé avait pour vocation de créer une liaison véhiculée interquartier entre le quartier du jardin des plantes sur Rouen et le centre ville de Sotteville-lès-Rouen, et notamment les équipements qui s'y trouvent tel que le lycée Marcel SEMBAT.

En effet, les rues perpendiculaires à celles du Trianon et Emile ZOLA sont très longues et n'incitent pas à la pratique des modes de déplacements doux. La plus courte mesure plus de 400 mètres, la plus logue 650 mètres. Les parcourir sur leur longueur allonge substantiellement le trajet vers le centre ville. Entre 1992 et l'approbation du Plan Local d'Urbanisme, la Ville a notamment utilisé cet emplacement réservé pour réaliser six passages, qui permettent aux piétons et cycles de couper et rejoindre plus directement la place de la mairie et les équipements qui la bordent.



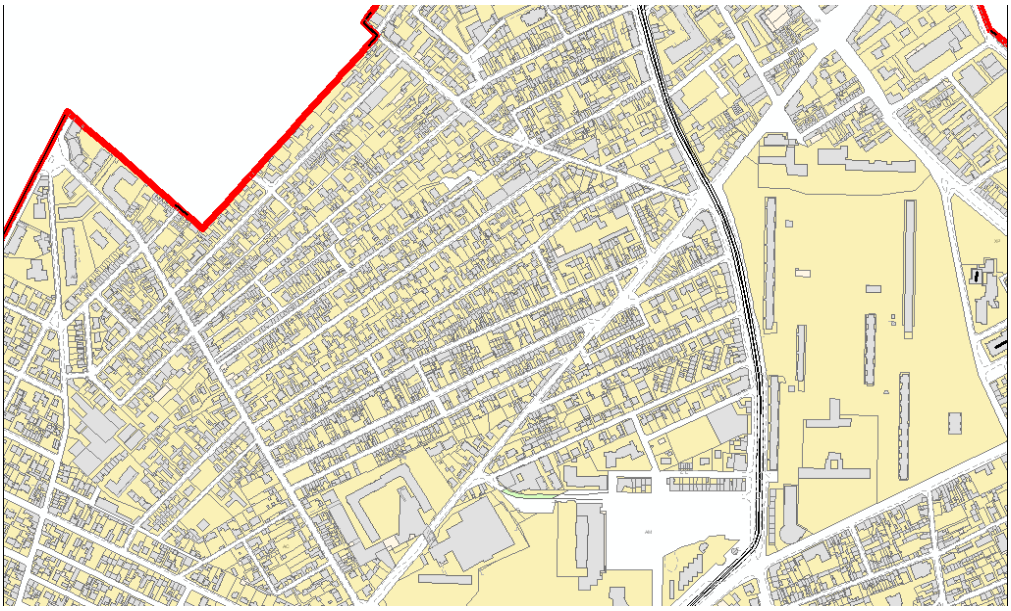
Cependant, cette « transversale » n'est pas achevée, alors que la Ville a toujours eu le souhait de la réaliser. L'emplacement réservé tel qu'il était dessiné dans le P.O.S., n'a pas été reporté dans le P.L.U. Il n'était plus adapté aux besoins qui se sont affinés au fur et à mesure des passages réalisés.

Au vu du nombre limité de parcelles concernées, du souhait de la ville de développer les modes doux, notamment dans ce secteur où ils sont particulièrement contraints, la mise en œuvre d'un emplacement réservé est justifiée.

2. Adaptations réglementaires

Les adaptations réglementaires proposées sont de :

- créer un emplacement dont l'ampleur est limitée au vu des passages déjà réalisés.
- affiner le périmètre au foncier strictement nécessaire à la réalisation des trois derniers de cette « transversale ».



3. Evolution du règlement

Le règlement graphique présente les trois emplacements. Le tableau des emplacements réservés est mis à jour avec celui-ci numéroté 4.

B. Article 2 : mode d'occupation ou d'utilisation soumis à des conditions particulières

1. Contexte

Les orientations d'aménagement et programmation, et les plans de masse établissement la cohérence d'insertion urbaine des aménagements à venir dans les secteurs précédemment présentés. Elles ne permettent cependant pas de définir la programmation choisie au regard de l'étude Habitat préalable à la présente modification du Plan Local d'Urbanisme, et au vu du contexte urbain existant aux abords de chaque site.

2. Adaptations réglementaires

Il s'agit de définir dans chaque zone concernée la programmation identifiée pour les orientations d'aménagement suivantes :

- Secteur Madrillet – Cloarec – Trianon
- Secteur Blum – Quesney – Industrie
- Secteur Contremoulins
- Secteur Gare

3. Evolution du règlement

L'article 2 est complété dans les zones UA – UB – UC et UD des prescriptions de mixité sociale dans les secteurs précédemment cités.

C. Articles 1 et 12 : stationnement

1. Contexte

L'évolution de ces articles s'explique par deux éléments :

- D'une part, la demande croissante d'implantations de mobile home sur des terrains de particuliers à titre permanent. Ces installations, malgré leur évolution en termes d'architecture et d'isolation thermique, ne présentent cependant une qualité de bâti permettant une intégration satisfaisante aux côtés d'habitats individuels fortement représenté sur le territoire communal et garantissant le caractère du patrimoine local sottevillais. L'installation de mobil home à usage d'habitation ne garantit pas la salubrité et la décence de cette habitation.
- D'autre part, l'absence d'indication sur les exceptions de normes de stationnement pour le logement social, de prise en compte de la proximité des transports en commun, et de différenciation entre les équipements d'enseignement, de commerces ou de santé.

La règle imposant dans certaines conditions du stationnement accessible sans contrainte à partir du Domaine Public rend difficile la réalisation de certaines opérations de logement social non exempt de celle-ci, notamment sur de parcelles dont la superficie et le linéaire sur rue sont restreints.
Les zones de stationnement réalisées sur le domaine privé des particuliers ont un caractère très minéral (absence de plantations) et souvent sans qualité d'intégration urbaine aux abords de l'espace public.
La Ville de Sotteville-lès-Rouen est bien desservie par les transports en commun. Cette desserte sera renforcée dans le cadre de la refonte du réseau en parallèle de la réalisation de la gare sur le secteur Saint-Sever. Actuellement, le Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe, et le Schéma de Cohérence Territoriale sont en cours de révision.
La délibération 49 C 100791 du Conseil communautaire de l'agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe du 20 décembre 2010, lançant l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains (PDU), présente les 5 enjeux suivants issus du diagnostic :

- Assurer la cohérence entre la mobilité et le développement urbain
- Faciliter la mobilité des périurbains
- Développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité,
- Repenser l'équilibre des différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain.
- Mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

Ils visent notamment à limiter la part modale de la voiture en centre ville, et notamment aux abords des stations de « métrobus » ou arrêts de bus, ainsi qu'à intégrer dans le développement urbain les aspects de la mobilité tels que le stationnement ou les déplacements doux (cycles et accessibilité universelle).
Dans le respect de ces enjeux qui seront développés en objectifs puis traduits en fiches actions dans le Plan de Déplacements Urbains de la CREA (Autorité Organisatrice des Transports – AOT), la Ville propose de limiter le nombre de places de stationnements pour les opérations réalisées aux abords des lignes de transports en commun. En cas de non-compatibilité à ce sujet, lors de l'approbation du PDU et du SCOT, la Ville adaptera son document d'urbanisme en conséquence.

2. Adaptations réglementaires

Les adaptations proposées concernent :

- L'interdiction de stationner des mobile-home en dehors d'aires dédiées à cet effet.
- La clarification du nombre de place de stationnement à réaliser en fonction de la vocation du bâtiment concerné par une autorisation du droit des sols, la règle initiale étant conservée et intégrée à cette nouvelle formulation.

- La redéfinition des règles de réalisation de stationnement libre d'accès depuis le Domaine Public, en fonction de critère de gabarit de terrain, sans pour autant faire de différence entre le logement social et le logement privé et dans l'objectif de faciliter la réalisation de logements.
- L'obligation de réaliser des plantations en fonction du nombre de places de stationnement réalisées sur un même site.

3. Evolution du règlement

L'article U1 des zones A, B, C, D, E et I, qui interdit le stationnement de caravanes, est complété par l'interdiction de stationnement de mobile home en dehors de zones dédiées.

L'article 12 :

- Zones UA et UB considérées comme des zones de centralité :
  - Le nombre de stationnement pour les opérations privées ou de bailleurs sociaux est diminué pour les logements réalisés dans les périmètres dits « d'attraction » des stations de tramway « Métrobus » (500m) ou des lignes de transports en commun (300m). Un plan représentant les différents périmètres est annexé au règlement.
  - Le nombre de places à réaliser est précisé en fonction soit d'une superficie de surface de plancher créée pour les équipements, établissements de formation et d'enseignement, les commerces et les bureaux, soit d'un nombre de lits, chambres ou logements pour établissements hospitaliers, gérontologiques ou résidences sociales.
  - Pour les opérations d'habitat comportant plus de 3 logements, le nombre de places directement accessible à partir du Domaine Public est soumis à deux critères : la taille de la parcelle (800 mètres carrés) et le linéaire de façade sur rue (18 mètres).
    Plus la parcelle est importante (taille et linéaire), plus les possibilités de respecter la règle sont facilitées : le pourcentage est de 20 % conformément à la règle initiale. Inversement, si celles-ci sont contraintes, alors le pourcentage est limité à 10% ou disparait, tout en conservant les règles de stationnement.
  - Pour les zones de stationnement, il est demandé 1 arbre pour 4 places.

- Zone UC :
  - Les paragraphes concernant le nombre de stationnement en fonction de la proximité de l'opération aux transports en commun et du type d'équipement, et les opérations d'habitat comportant plus de trois logements sont identiques à ceux des articles 12 des zones UA et UB.
  - La zone UC comprenant essentiellement de l'habitat individuel, les plantations sont limitées à une pour trois places de stationnement.

- Zone UD :
  - Les paragraphes concernant le nombre de stationnement en fonction de la proximité de l'opération aux transports en commun et du type d'équipement, et les opérations d'habitat comportant plus de trois logements sont identiques à ceux des articles 12 des zones UA et UB.
  - La zone UD étant dédiée à l'habitat collectif, il est demandé la plantation d'un arbre pour six places de stationnement.

- Zone UI :
  - La zone ayant une vocation spécifique d'activité, il est demandé 1 place de stationnement pour deux emplois ou 1 place par tranche de 40 mètres carrés de surface de plancher.

D. Article 6 « Implantation par rapport aux voiries » et 7 « Implantation par rapport aux limites séparatives » :

1. Contexte

Pour les articles 6 et 7 :
Hors emprises de la SNCF/RFF, du centre hospitalier du Rouvray, du bois de la Garenne et des équipements sportifs, le territoire communal est essentiellement couvert par du tissu individuel dense, construit par étape et par entité architecturale entre la fin du XIX et le milieu du XXème siècle. Ces étapes de constructions permettent d'identifier de nombreuses rues présentant des alignements architecturaux de fait [2]. Certains, quand les parcelles sont orientées en Nord/Sud, se situent en fond de parcelle de manière à ce que les maisons bénéficient de jardins ensoleillés au sud.
Le règlement actuel impose une bande de constructibilité mesurée depuis la voie de desserte et limite des possibilités d'extension en fond de parcelle.
Les maisons étant souvent de petites dimensions, la tendance qui consiste à acheter la maison voisine afin d'aménager un espace de vie compatible avec les usages actuels, est forte. Celle-ci impacte à la baisse le nombre de constructions présentes sur la commune. Il s'agit aujourd'hui de :

- Permettre la réalisation d'au moins une pièce complémentaire dans la continuité d'un cadre bâti principal (soit dans la hauteur, soit dans l'emprise au sol) de manière à limiter les regroupements de maisons et répondre aux usages d'habiter.
- Autoriser à construire en hauteur en respectant les règles de prospect avec les propriétés situées à l'arrière des parcelles concernées, celles-ci étant pour certaines de petite dimension n'autorisant ainsi pas d'emprise au sol supplémentaire.
- Conserver les jardins au sud des propriétés et un caractère végétal à l'ensemble linéaire d'une rue.
- Favoriser l'exposition au sud permettant aux familles dans ce bâti ancien de pouvoir intégrer des systèmes de développement durable et d'économie d'énergie.

Pour répondre à ces objectifs, les articles U6 et U7 sont précisés.

Plus particulièrement pour l'article 7 :
Des problèmes d'interprétations s'étant posés lors de l'instruction de permis de construire mettant en difficulté certaines opérations, il a été choisi de reformuler le contenu de cet article dans les secteurs d'habitat afin de lever toute ambiguïté, les schémas venant confirmer la nouvelle version.
Avec le règlement du plan Local d'Urbanisme approuvé le 21 décembre 2006, sur la zone industrielle, les nouvelles constructions ne peuvent pas s'implanter de limite à limite séparative. Il s'avère qu'il reste quelques parcelles mutables dont l'emprise foncière se présente sous forme linéaire.
Dans ce cas, le projet à réaliser se trouve en retrait des limites séparatives et s'étend sur la profondeur de la parcelle. Ce type de bâtiment ne correspond pas forcément à ceux nécessaires aux usages d'artisanat et industriels de cette zone d'activité.

2. Adaptations réglementaires

Les adaptations proposées sont :

- Pour l'article 6 : la création d'une bande de constructibilité mesurée depuis le fond de parcelle uniquement en présence d'un alignement architectural à la voirie, implanté au-delà des 18 mètres mesurés à partir de celle-ci. Cette bande se substitue à celle habituellement utilisée en bordure de voirie uniquement en cas d'alignement à la voirie, situé à une distance supérieure à 18 mètres de celle-ci.

[2] Alignements architecturaux de fait : il s'agit d'un ensemble architectural bâti aligné parallèlement à la voirie (alignement par rapport à cette voirie), quelque soit la distance à celle-ci (inférieure ou supérieure aux 18 mètres définis comme étant la profondeur de la bande de constructibilité).

L'alignement architectural de fait est considéré à partir de 4 maisons de même facture et composition architecturale [3].

- Pour l'article 7 :
  - les règles de hauteur et de prospect restent inchangées lorsque la bande de constructibilité est située en front de rue. Lorsque la bande de constructibilité est calculée depuis le fond de la parcelle, la hauteur est augmentée sur la limite de parcelle arrière uniquement dans le respect des règles de prospect des bâtiments à usage d'habitation réalisés sur la parcelle voisine située à l'arrière du projet. Cette augmentation permet de monter d'un demi-niveau supplémentaire en limite séparative.
  - Une reformulation et une illustration de cet article dans les zones d'habitat, concernant l'implantation de bord à bord de la parcelle.
  - Une possibilité de s'implanter en limite séparative dans la zone industrielle.

3. Evolution du règlement

- Pour l'article 6 : la bande de constructibilité est mesurée à partir du fond de parcelle dès lors qu'est présent un alignement situé au-delà des 18 mètres calculés à partir de la voirie.
  - La règle existante est complétée pour les zones UA et UB.
  - Dans la zone UC apparait la notion d'ensemble architectural à préserver.
- Pour l'article 7 : à la règle initiale est ajoutée la notion de bande de constructibilité « en front de parcelle ». Un paragraphe complémentaire explique la nouvelle règle pour la hauteur en fond de parcelle dans le cas d'un alignement architectural de fait, soit 5 mètres à l'acrotère en cas de toiture terrasse et 4,5 mètres à l'égout du toit en cas de toitures à pentes, dans la limite d'aménagement d'un seul niveau de comble, et dans le respect des règles de prospect par rapport à la parcelle éventuellement bâtie situé à l'arrière.

  Le règlement existant est complété dans les zones UA, UB et UC.

  En zone UI, l'implantation sur les limites séparatives est autorisée. En cas de retrait, celui-ci est au minimum égal à cinq mètres.

E. Article 10 « Hauteurs »

1. Adaptations réglementaires

- Une précision sur les notions de « équipements publics » et « équipements d'intérêt public »

2. Evolution du règlement

- Des exemples sont ajoutés dans les zones UA, UB, UC et UD.

[3] Facture et composition architecturale – Facture : l'aspect des bâtiments est similaire - mêmes matériaux ou même polychromie…
Composition :
- Soit les volumes sont similaires - mêmes caractéristiques architecturaux : débords de toitures, présence de chiens assis, …
- Soit l'implantation et le rapport à la rue des bâtiments concernés par l'alignement de fait (morphologie urbaine) sont également similaires

F. Article 11 « Aspects extérieurs »

1. Contexte

Au premier paragraphe de l'article 11, une phrase type issue du code de l'urbanisme précise que « *le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions par leur situation, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales*. » Or, il n'existe pas de perspective monumentale identifiée dans notre Plan Local d'Urbanisme.
De même pour les clôtures, un mur plein de 2 mètres est autorisé « *dans le cas de prolongement à l'identique d'un mur existant digne d'intérêt ou de la réalisation d'un ouvrage de grande qualité architecturale*. » Ces notions prêtent à interprétation et donnent lieu à la réalisation de murs en parements de briques par les pétitionnaires, et pour la plupart sans déclaration.
D'autre part, il existe certains cas où le domaine privé fait une avancée dans le domaine publique. A l'heure actuelle, les pétitionnaires peuvent détourer leur parcelle sans tenir compte ni de l'alignement des clôtures ni des usages du trottoir.
En dernier lieu, il est d'usage que les pétitionnaires réalisent les finitions des murs ou clôtures qui leur appartiennent que sur leur parcelle et non pas sur la façade donnant sur la propriété voisine. Les parpaings d'aggloméré restent ainsi à nu.
Il en est de même pour certaines façades au droit de la limite séparative. Ce manque de finition contribue à une mauvaise insertion du projet dans son contexte urbain et une absence de qualité architecturale.

2. Adaptations réglementaires

Les adaptations réglementaires proposées sont :

- Une précision sur les types de préservation du patrimoine paysager ou bâti, soit les périmètres de monuments historiques et les éléments protégés au titre du L123-1-5 7°.
- Un complément d'information définissant les notions de « digne d'intérêt » et « grande qualité architecturale », comprenant notamment l'utilisation de matériaux tels que la brique, le moellon de calcaire ou la pierre de taille.
- L'alignement des clôtures.
- Un rappel et une confirmation que les matériaux devant être couverts, doivent l'être dans leur globalité (chaque face).

3. Evolution du règlement

Les éléments de protection du patrimoine sont précisés aux articles 11 des zones UA, UB, UC, UD et UE.
La notion de « mur de grande qualité architecturale » est définie aux articles 11 des zones UA, UB, UC, UD et UI.
L'alignement de fait des clôtures et la finition des éléments en limite séparative sont précisés dans toutes les zones U.

G. Article 13 « Espaces libres et plantations »

1. Contexte

En termes d'abatage, le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 21 décembre 2006 précise que « le respect des plantations existantes est impératif. Toutefois, lorsque l'abattage d'arbres est nécessaire, celui-ci sera autorisé sous condition du remplacement obligatoire par une plantation de valeur minimum équivalente. » Or, si un arbre est malade et qu'il est implanté sur une parcelle d'habitat de particulier, il est d'une part difficile à celui-ci d'estimer la valeur d'un arbre, puisque celle-ci est calculée en fonction de l'âge, de l'essence, de la situation urbaine, du diamètre de son tronc, …. , d'autre part incertain qu'un arbre soit la plantation la plus appropriée au contexte urbain de la parcelle.

2. Adaptations réglementaires

Il est proposé de remplacer « valeur équivalente » par « qualité paysagère équivalente » et d'ajouter l'intérêt de planter des essences endogènes feuillues de type arbres fruitiers dont la taille permet une insertion plus aisée dans le contexte urbain. Pour les petites parcelles (inférieures à 300 m^2), il s'agit de réaliser une composition qui corresponde à l'ensemble paysager avoisinant.

3. Evolution du règlement

L'article 13 est complété dans les zones UA, UB, UC, UD et UI. Dans la zone UE, liée à la vocation d'équipement, la notion de valeur est conservée puisque les équipements et leur aménagement sont étudiés avec les services de la Ville, dont le service Espaces Verts en capacité de calculer cette valeur financière. Il est ajouté que le nombre d'arbres replanté est au minimum équivalent.

CINQUIEME OBJET DE MODIFICATION : COMPLEMENT DE PROTECTION DU PATRIMOINE D'INTERET LOCAL

A. Contexte

Lors de l'approbation du Plan Local d'Urbanisme, différents bâtiments ont été identifiés dans le patrimoine d'intérêt local au titre de l'article L123-1 7°. Il s'agit de bâtis liés à l'histoire ferroviaire de la Ville, ou anciens de qualité architecturale remarquable, ou de réalisations marquant la Reconstruction de la Ville dont celles réalisées par l'architecte-urbaniste Marcel LODS. Dans le cadre d'une réflexion en cours sur l'éventuelle mise en œuvre d'une aire de mise en valeur du patrimoine multisite sur le territoire communal, des recherches plus approfondies ont été réalisées afin d'identifier plus exhaustivement le patrimoine de Marcel LODS, illustration du mouvement moderne. Il s'avère que la Ville de Sotteville-lès-Rouen dispose du plus gros ensemble bâti réalisé par cet architecte, réparti sur divers secteurs de la Ville.
La station de « métrobus » vient compléter l'ensemble urbain réalisé par Marcel LODS.
Un lotissement rue Saint Yon présente une facture architecturale singulière.

B. Adaptations réglementaires

Il est proposé que l'ensemble des réalisations de Marcel LODS sur la commune intègre le patrimoine d'intérêt local au titre de l'article L123-1 7° du code de l'urbanisme, ainsi que la station de « métrobus » et le lotissement Saint Yon pour leur caractère architectural spécifique.

C. Evolution du Plan Local d'Urbanisme

Les bâtiments répertoriés sont ajoutés au règlement graphique et les fiches correspondant à ces ajouts sont introduites dans les annexes au même titre que les servitudes et aux règlements ou dispositifs s'appliquant sur le territoire communal.

EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Les modifications apportées au Plan Local d'Urbanisme s'inscrivent pleinement dans l'économie générale du Projet d'Aménagement et Développement Durable. Les différents projets envisagés dans le cadre de la présente modification vont se développer sur des terrains situés en secteur urbanisé considéré comme étant le centre-ville ou ses abords. Ils accueillent du bâti et des commerces. Les « 100 mètres de ville en plus » correspondent à un secteur de friches ferroviaires sans qualité paysagère spécifique.

De faibles adaptations vont donc être apportées au territoire communal dans le cadre de la mise en œuvre de la présente modification, celles-ci ayant notamment pour objectif d'une part le renouvellement urbain, d'autre part la préservation des paysages urbain et végétal.

TABLEAU DE SUPERFICIE DES ZONES

Les superficies présentées ci-dessous sont celles des zones U et N, inchangées lors de la modification N°1.

ZONES DU PLAN LOCAL D'URBANISME	Surface en mètres carrés
UA	816 558
UB	464 769
UC	2 268 441
UD	423 631
UE	767 102
UI	2 173 249
N	534 615
Territoire communal	7 448 335

ANNEXES

Annexe 1 : LNPN – Décision de RFF
Annexe 2 : Délibération de la CREA – Lancement de la révision du PDU

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Paris, le 5 avril 2012

154ème SEANCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

5 avril 2012

ATTESTATION

Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) :
Conclusions du débat public et décision du maître d'ouvrage

Je soussignée, Catherine BERGER-LEFEBURE, Secrétaire du Conseil d'administration de Réseau ferré de France, atteste que, lors de sa séance du 5 avril 2012, le Conseil d'administration :

- Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-13 et L. 121-13-1 ;
- Vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12 ;
- Vu la décision n° 2011/21/LNPN/1 de la Commission nationale du débat public sur l'organisation d'un débat public sur le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie ;
- Vu le compte-rendu présenté par le président de la Commission particulière du débat public et le bilan rendu public par le président de la Commission nationale du débat public le 21 mars 2012;
- Vu la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement faisant figurer le projet dans la liste des lignes ferroviaires dont la réalisation doit être lancée d'ici à 2020 ;
- Vu la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- Vu la Décision n°661/2010/UE du 7 juillet 2010, sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, et la carte jointe à cette Décision, où figurent les deux branches Paris-Rouen et Paris-Lisieux au titre de « lignes planifiées à grande vitesse, selon la Directive 96/48/CE » ;
- Vu le règlement européen (UE) n°913/2010 du 22 septembre 2010, relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, définissant le corridor de fret n°4, « Sines-Lisbonne/Leixoes – Madrid-Medina del Campo/Bilbao/Saint Sébastien-Irun-Bordeaux-Paris/Le Havre/Metz – Sines-Elvas/Algeciras » ;

Paris, le 5 avril 2012

Considérant que le débat public a confirmé l'opportunité du projet ainsi que l'adhésion de la majeure partie du public autour des objectifs suivants :

- améliorer la fréquence et la régularité des services ferroviaires entre l'Ile-de-France et les régions normandes, et rapprocher les villes normandes entre elles ;
- offrir des opportunités d'évolution des dessertes franciliennes ;
- permettre le développement du fret ferroviaire, et ouvrir aux ports de l'axe Seine un hinterland plus vaste, de façon complémentaire au réseau fluvial ;
- à ces fins, assurer notamment, en coordination avec le projet de prolongement du RER E à l'ouest, une séparation des trains franciliens et des trains normands entre Paris et Mantes ;

Considérant sur la question des améliorations des temps de parcours que :

- certains acteurs se sont exprimés en faveur d'une meilleure accessibilité des territoires, quand d'autres se sont inquiétés des conséquences de cet objectif sur le coût du projet, ainsi qu'en termes d'impacts sur l'environnement naturel et humain, et sur l'outil de travail agricole ;
- l'expertise indépendante diligentée par la CNDP a mis en évidence les limites d'une solution, réclamée par certains acteurs, consistant à privilégier l'aménagement du réseau existant ;

Considérant sur la question des scénarios et des gares que :

- à l'ouest de Mantes, le scénario C, comportant une traversée de l'estuaire de la Seine, présente des caractéristiques économiques nettement moins favorables que les autres scénarios et a été peu porté pendant le débat ;
- la gare de Paris Saint-Lazare est considérée aujourd'hui comme la gare préférentielle d'accès à Paris pour les voyageurs normands ;
- un fort consensus s'est dégagé sur la création d'une gare nouvelle à Rouen sur le site de Saint-Sever, combinée à une traversée nouvelle de la Seine ;
- un fort consensus s'est dégagé sur la création d'une gare nouvelle à Nanterre / La Folie, en correspondance avec les autres réseaux de transport actuels et futurs ;
- les acteurs locaux se sont exprimés en faveur de l'implantation d'une gare dans le secteur de Confluence, qui permettrait d'accéder à des trains intersecteurs, les possibilités d'une telle implantation restant toutefois à préciser ;
- au niveau de Mantes-la-Jolie, il est demandé d'étendre le champ d'étude en recherchant des solutions alternatives au contournement tel que proposé ;
- dans les secteurs d'Evreux et de Louviers / Val de Reuil, les gares nouvelles ont fait l'objet de nombreuses interrogations ;

Considérant sur la question du développement du fret que beaucoup de participants, lors du débat public, ont indiqué souhaiter que les acteurs économiques et notamment portuaires, disposent aux différents horizons de sillons répondant à leurs besoins de développement ;

Considérant sur la question de l'évaluation socio économique et du financement que le débat public a permis de sensibiliser les acteurs à l'importance de ce sujet, qui appelle un approfondissement ;

Paris, le 5 avril 2012

A décidé de poursuivre le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie, et de lancer les études préalables à l'enquête publique sur la base des orientations suivantes :

1. Retenir pour le projet les objectifs suivants :

- des temps de parcours « cible » d'1h15 entre Paris et Le Havre et entre Paris et Caen, tout en recherchant l'optimisation des coûts d'investissement et d'exploitation du projet et sa meilleure insertion dans son environnement ;
- la capacité à répondre aux besoins futurs sur les dessertes de toute nature : nationales, régionales en Normandie, franciliennes et fret ;

2. Assurer parallèlement la faisabilité du financement du projet en approfondissant, dès la première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique, l'évaluation de l'économie du projet au regard des scénarios étudiés et des perspectives de trafics, prenant en compte les orientations des AOT en matière d'évolution des dessertes ;

3. Retenir pour le projet de ligne nouvelle les caractéristiques fonctionnelles suivantes :

- une ligne nouvelle dédiée aux circulations voyageurs, retenant des vitesses « cible » de 250 km/h à l'Ouest de Mantes et 200 km/h entre Paris et Mantes ;
- entre Paris et Mantes :
    - des voies dédiées sur lesquelles circuleraient notamment les trains sans arrêt entre Paris/La Défense et Mantes ;
    - une gare nouvelle dans le secteur de Nanterre La Folie connectée au futur réseau de métro automatique, au RER A et au futur RER E ;
- dans le secteur de Mantes :
    - la mise à 4 voies de la section entre Mantes et Epône ;
- entre Mantes, Le Havre et Caen :
    - un tracé de ligne nouvelle à rechercher dans l'enveloppe des options de passage des scénarios A, B et AB, qui se distinguent par le positionnement du point de bifurcation vers Caen d'une part, Rouen d'autre part (A proche de Rouen, B proche d'Evreux, AB intermédiaire) ;
    - une traversée nouvelle de la Seine entre Sotteville et Yvetot avec une gare nouvelle à Rouen sur le site de Saint-Sever ;

4. Approfondir les points particuliers suivants :

- les conditions d'implantation d'une gare nouvelle dans le secteur de Nanterre La Folie, en coordination avec les autres projets ;
- les possibilités et les conséquences d'une implantation d'une gare nouvelle dans le secteur d'Achères/Confluence ;
- les conditions de l'augmentation de la capacité du réseau au niveau du nœud de Mantes ;
- les conditions de desserte des agglomérations d'Evreux et Louviers / Val-de-Reuil pour apprécier l'opportunité et la localisation de gares nouvelles ;
- les conditions d'une desserte cadencée coordonnée faisant des gares principales des gares de « rendez-vous ferroviaire » ;
- l'articulation entre le projet LNPN et les différents projets d'aménagement du réseau ferroviaire sur l'axe Seine, de manière à garantir la desserte ferroviaire des ports normands et des plateformes intermodales de la vallée de la Seine ;
- les enjeux environnementaux et agricoles, en étudiant les mesures à prendre pour éviter ou compenser les impacts du projet ;

Paris, le 5 avril 2012

- les évaluations socio-économiques et financières du projet, en intégrant notamment les enjeux liés aux dessertes franciliennes, aux dessertes intersecteurs, et au fret ;
- les possibilités d'un phasage éventuel du projet et l'évaluation des enjeux associés ;

5. Mener les études préalables à l'enquête d'utilité publique sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'Etat et les principales collectivités territoriales participant au financement des études du projet. RFF déploiera un dispositif d'information et de concertation permettant d'associer les différents acteurs à la mise au point du projet ; son fonctionnement sera encadré à travers une charte et un garant dont la désignation sera demandée à la Commission Nationale du Débat Public.

Cette décision sera publiée au Journal officiel de la République Française.

Catherine BERGER-LEFEBURE

N° 49
C 100791
N° Dossier GeD : 3368

La CREA

DELIBERATION

Réunion du Conseil

du

20 décembre 2010

Déplacements
Plan de Déplacements Urbains (PDU)
Lancement de l'élaboration
Autorisation

L'évolution du cadre juridique et institutionnel

Issus de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, les Plans de Déplacements Urbains (PDU) définissent "les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transports urbains".

Les PDU ont été rendus obligatoires dans les périmètres des transports urbains (PTU) inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants par l'article 14 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996.

Renforcés enfin par les articles 97 et suivants de la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000, les PDU doivent intégrer de nouvelles exigences notamment dans les domaines de la sécurité des déplacements, du stationnement, des transports de marchandises en ville, de l'intermodalité, de la cohésion sociale.

Le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Rouennaise a été approuvé par le Conseil Communautaire du 11 février 2000. Il s'agissait d'élaborer une démarche globale portant sur l'organisation des déplacements à l'horizon 2010. Les objectifs étaient les suivants :

- organiser et satisfaire les besoins de déplacements en maîtrisant la circulation automobile et en développant l'usage des transports collectifs,

- préserver l'environnement et optimiser le partage de l'espace en favorisant les modes les moins consommateurs d'espace et en luttant contre la pollution, les nuisances et les accidents,

- rendre cohérents urbanisme et transports en limitant l'étalement urbain et en développant les implantations d'habitat et d'activités à proximité des axes de transports en commun.

Fin 2007, l'ex-CAR a lancé la révision de son PDU. De son côté, sans être soumise à cette obligation, l'ex-CAEBS a initié, en 2008, une démarche d'élaboration d'un Plan Global de Déplacements. Pour leur part, les autres territoires constituant la CREA (ex-COMTRY et ex-CCSA) ne disposent d'aucun document équivalent.

La création de la CREA au 1er janvier 2010 nécessite de repenser le PDU à l'échelle de ce nouveau territoire. Il s'agit désormais non plus de la révision mais de l'élaboration d'un nouveau PDU, dans la continuité des études et de la concertation déjà entreprises sur les territoires de l'ex-CAR et de l'ex CAEBS. La CREA dispose d'un délai de 3 ans à compter du 1er janvier 2010 pour élaborer ce nouveau PDU qui s'appliquera à l'ensemble de ses communes.
Par ailleurs, des nouvelles dispositions à caractère législatif et réglementaire doivent être prises en considération :

- la mise en conformité avec les dispositions de la loi SRU pour les PDU approuvés avant le 2 juillet 2006,

- l'intégration d'un nouveau rapport environnemental (ordonnance du 3 juin 2004 et décret n° 2005-613 du 27 mai 2005 portant transposition de la directive européenne relative à l'évaluation de l'incidence des plans et des programmes sur l'environnement),

- l'insertion d'un volet traitant de l'accessibilité de la chaine des déplacements aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances),

- la prise en compte des lois issues du Grenelle de l'environnement (lois des 3 août 2009 et 12 juillet 2010) et notamment l'intégration d'une 8ème orientation des PDU relative au développement des infrastructures de charges destinées à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

L'évolution du contexte local en matière de déplacements

Au-delà du respect de la réglementation en vigueur, l'élaboration du PDU de la CREA est rendue nécessaire par l'évolution du contexte local en matière de déplacements.

D'une part, plusieurs projets de l'actuel PDU de l'ex-CAR sont achevés : TEOR, infrastructures routières (achèvement de la Sud III, du Pont Flaubert et de la Rocade Sud), Pôles d'échanges du Mont-Riboudet et de la Gare d'Oissel, mise en œuvre d'une partie du plan agglo vélo.

D'autre part, des projets majeurs sont à l'étude dans l'agglomération, qui vont changer à terme le paysage des déplacements. Il s'agit de l'arrivée de la LGV Paris-Le Havre, avec la nouvelle gare d'agglomération et le tram-train, du contournement Est et des nouveaux quartiers urbains et équipements structurants pour l'agglomération (le quartier Luciline, Le quartier Flaubert, le projet Seine Sud, la Plaine de la Ronce, etc.).

Le PDU, outil de coordination et de concertation entre les acteurs de l'agglomération et au delà, devra donc assurer la cohérence de ces différents projets et des réflexions en cours.

Plusieurs études et analyses menées depuis 2007, permettent de disposer aujourd'hui d'un diagnostic complet et exhaustif de la mobilité dans l'agglomération.

L'enquête ménages déplacements (EMD) de 2006, le bilan du PDU approuvé en 2000, le diagnostic réalisé en 2009 dans le cadre de la révision du PDU, l'analyse comparative de la performance des grands réseaux de transport urbain français, les enquêtes déplacement menées dans le cadre de l'élaboration des PDE (Plan de Déplacement Entreprise), les travaux réalisés au sein du COMOP "transport et déplacement" du Conseil Consultatif de Développement (CCD) et les diagnostics réalisés dans le cadre du projet de Transport à la Demande permettent en effet de dresser les constats suivants :

- diagnostic territorial : forte attractivité du centre de l'agglomération, nécessité d'une réflexion élargie au bassin de vie qui s'étend au-delà des limites de la CREA, poursuite de l'étalement urbain et de la périurbanisation, absence d'approche simultanée de la politique de développement urbain et de la politique de transport,

- diagnostic relatif à la mobilité : relative stabilité de la demande de mobilité (+ 6,5 % entre 1996 et 2006), augmentation significative de la part modale des transports en commun mais utilisation largement majoritaire de la voiture individuelle (84,3 % des déplacements mécanisés contre 11,2 % pour les transports en commun), complexification de l'organisation en raison de la multiplication des déplacements courts et de la diversification de leurs motifs, pratique peu développée de l'intermodalité,

- diagnostic relatif aux transports : renforcement avec la crise de la volonté d'utiliser les transports en commun et des modes alternatifs à la voiture, constat que l'attractivité des transports en commun n'est pas liée à leur coût mais à la qualité de l'offre, importance du budget consacré aux transports.

Les récents décrets relatifs à la prime transport viennent conforter cette tendance favorable au changement dans les pratiques de mobilité.

Pour accompagner cette évolution et apporter de la cohérence dans l'aménagement de son territoire, la CREA a l'ambition de mettre en œuvre une politique de déplacement qui devra concilier développement urbain, développement économique, cadre de vie et équité sociale.

Une conjonction favorable pour repenser la mobilité

La création de la CREA répond à une logique de territoire qui représente une véritable opportunité de repenser le réseau de transport et plus largement la politique de déplacement.

L'extension corrélative du Périmètre de Transport Urbain (PTU) à des communes qui appartiennent au même bassin de vie, permet à la CREA de maîtriser notamment la politique de déplacement sur l'ensemble de ce territoire et d'agir concrètement sur la mobilité des périurbains ainsi que sur les liaisons entre le cœur de l'agglomération et le pôle elbeuvien.

Les actions à court, moyen et long terme pour construire dans le temps une politique de déplacement et un réseau de transport adaptés aux grands projets de développement urbain et à la politique de développement économique sur le territoire de la CREA devront être précisées.

La conjonction temporelle de la révision des grands documents de planification que sont le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), le PDU et le Plan Local de l'Habitat (PLH) donne l'opportunité de définir des objectifs communs et cohérents pour le développement du territoire de la CREA.

Enfin, la réalisation de grands projets et les réflexions en cours autour d'équipements structurants sont autant d'occasions de repenser structurellement le réseau de transport urbain :

- à l'horizon 2012/2013 : renouvellement des rames de métro, résorption des points noirs de la circulation des bus, mise en place du Transport à la demande sur la majorité des petites communes périurbaines, recomposition générale du réseau de transports en commun,

- à l'horizon 2017 : développement de la ville de Rouen à l'Ouest et réalisation progressive du quartier Flaubert,

- à l'horizon 2025 : mise en service de la nouvelle gare ferroviaire de Rouen sur la rive gauche.

Le processus d'élaboration du PDU

Le processus d'élaboration du PDU de la CREA est l'occasion de repenser la mobilité et l'ensemble des modes et motifs de déplacement. Il nécessite de mener une réflexion commune sur la politique de déplacement sur le territoire de la Communauté et au-delà.

L'appui de l'Agence de l'Urbanisme permettra d'assurer de la cohérence aussi bien dans le temps qu'à toutes les échelles du territoire, dans la zone d'influence de la CREA.

Le diagnostic réalisé en 2009 sur le bassin de vie rouennais a permis de dégager les 5 enjeux majeurs de transformation suivants :

- assurer la cohérence entre la mobilité et le développement urbain,

- faciliter la mobilité des périurbains,

- développer l'usage des transports en commun : prendre en compte les facteurs d'attractivité,

- repenser l'équilibre des différents modes de déplacement pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain,

- mener une réflexion sur le transport de marchandises et les politiques de livraison.

Ces enjeux concourent à ce que devrait être la finalité principale de ce PDU : trouver un équilibre entre mobilité et cadre de vie.

Le défi à relever consiste en effet à offrir au plus grand nombre une alternative à la voiture individuelle permettant des déplacements rapides et efficaces vers les secteurs d'attractivité (commerces, services, études, emplois, loisirs) tout en redonnant de la qualité, de la convivialité et de l'humanité aux centres villes. Il s'agit ainsi de réduire l'empreinte écologique et économique des déplacements au bénéfice de l'ensemble des habitants de la CREA, qu'ils soient urbains ou périurbains.

Ces 5 enjeux se déclinent en plusieurs objectifs opérationnels qui seront affinés et partagés après une phase de concertation.

La traduction de ces objectifs opérationnels en programme d'actions viendra concrétiser la mise en œuvre de la politique du PDU pour les 10 ans à venir.

Les discussions porteront également sur la mise en place d'outils de pilotage et de suivi qui permettront de garantir la cohérence des décisions dans le temps et dans l'espace notamment par le biais des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et notamment de leurs Projets d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Conclusion

En conclusion, le PDU sera établi à l'échelle du périmètre des transports urbains de la CREA. Un périmètre de réflexion élargi à l'aire urbaine sera également pris en compte pour éclairer les enjeux des déplacements aux différentes échelles territoriales concernées.

Les services de l'Etat, de la Région de Haute-Normandie, des Départements de Seine-Maritime et de l'Eure seront associés à la démarche d'élaboration du PDU.

Il sera, en outre accordé une large place à la concertation avec les communes par le biais des réunions territorialisées. Les communes, dont les compétences en matière de voirie et de stationnement constituent des leviers importants en matière de déplacements, apparaissent d'ores et déjà comme des partenaires incontournables du PDU.

Enfin, une concertation large avec la société civile sera mise en œuvre tout au long de cette démarche. Le Conseil Consultatif de Développement, réunissant des représentants des milieux économiques, sociaux, culturels et associatifs de l'agglomération, ainsi que les organismes consulaires seront ainsi consultés aux différentes étapes d'élaboration du plan.

Dans cette même optique, les représentants des professions et usagers des transports de voyageurs ou de marchandises et les associations en ayant fait la demande, seront également consultés.

Au terme de cette phase de concertation, le projet de PDU devra être arrêté par le Conseil communautaire de la CREA. Il sera ensuite soumis pour avis aux personnes publiques associées, puis fera l'objet d'une enquête publique, dans les conditions prévues par les articles L 123-1 à L 123-16 du Code de l'Environnement.

Le Quorum constaté,

Le Conseil de la CREA,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Environnement,

Vu la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) n° 82-1153 du 30 décembre 1982,

Vu la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie,

Vu la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains,

Vu la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,

N° 49
C 100791

Vu la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement,

Vu la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement,

Vu le décret n° 2005-613 du 27 mai 2005 portant transposition de la directive européenne relative à l'évaluation de l'incidence des plans et des programmes sur l'environnement,

Vu les statuts de la CREA, notamment l'article 5.1(2),

Vu la délibération du Conseil de la CAR en date du 11 février 2000 portant approbation du Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Rouennaise,

Vu la délibération du Conseil de la CAR en date du 1er octobre 2007 portant révision du Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Rouennaise,

Ayant entendu l'exposé de Monsieur Pierre BOURGUIGNON, Vice-Président chargé de l'Urbanisme, du Plan des déplacements urbains et de l'Aménagement,

Après en avoir délibéré,

Considérant :

↳ qu'il est nécessaire de lancer l'élaboration du PDU de la CREA compte-tenu des évolutions de l'environnement législatif et institutionnel d'une part, du contexte local en matière de transports et déplacements d'autre part,

Décide :

⏩ d'approuver le lancement de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains de la CREA.

Fait à ROUEN les jour, mois et an susdits.

SUIVENT LES SIGNATURES
POUR EXTRAIT CERTIFIE CONFORME
LE PRESIDENT

La CREA

Pour le Président et par délégation,
Le Directeur Général des Services,

Roland MARUT

Code Général Des Collectivités Territoriales
REÇU LE
24 DEC. 2010
PREFECTURE DE LA SEINE-MARITIME