

# FLERS AGGLO

## COMMUNE DE FLERS

Secteur PLANCAÏON

### ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE POUR

- LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE VALANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL
- L'ENQUETE PARCELLAIRE



**TOME I**

**RAPPORT**  
***du Commissaire Enquêteur***

*Enquête Publique du 10 janvier 2022 au 15 février 2022*

## **TABLE DES MATIERES**

<b>1</b>	<b>GENERALITES</b>	<b>5</b>
1.1	PREAMBULE	5
1.2	L'OBJET DE L'ENQUETE	5
1.3	LE RAPPEL DU CONTEXTE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE	5
1.4	L'OPERATION OBJET DE LA PRESENTE ENQUETE	5
1.4.1	LE MAITRE D'OUVRAGE	5
1.4.2	LA SITUATION GEOGRAPHIQUE	6
1.4.3	L'OBJECTIF ET LA JUSTIFICATION DU PROJET	6
1.4.4	PRINCIPE GENERAL D'AMENAGEMENT	6
1.4.5	LES RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ÉTÉ RETENU	7
<b>2</b>	<b>LES DONNEES ESSENTIELLES SUR LA NATURE ET LES CARACTERISTIQUES DU PROJET</b>	<b>7</b>
2.1	LE DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE (ÉTUDE D'IMPACT)	7
2.1.1	LES PRINCIPAUX DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX ET COMMUNAUX	7
2.1.2	IMPACT DU PROJET VIS-À-VIS DU PATRIMOINE	9
2.1.3	IMPACT DU PROJET VIS-A-VIS DES DEPLACEMENTS ET DE LA MOBILITE	11
2.1.4	IMPACT DU PROJET VIS-A-VIS DE L'EAU ET DES AUTRES RESEAUX	13
2.1.5	LES MESURES D'EVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION (E.R.C.)	14
2.1.6	EFFETS CUMULATIFS AVEC LA ZONE D'ACTIVITÉS EXISTANTE	15
2.1.7	L'ÉVALUATION FINANCIERE DE L'OPERATION	16
2.1.8	LE PROJET ET LES DOCUMENTS D'URBANISME	17
2.1.9	LA CONCERTATION	17
2.1.10	L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET	17
2.1.11	LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE ( P.A.D.D.)	18
2.1.12	ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)	18
2.1.13	LE PLAN DE ZONAGE	18
2.1.14	LE REGLEMENT DE LA ZONE	21
2.1.15	LES EMPLACEMENTS RESERVES	22
2.1.16	LES SERVITUDES	22
<b>3</b>	<b>LE PROJET SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE</b>	<b>23</b>
3.1	LA COMPOSITION DU DOSSIER	23
3.1	L'AVIS DE LA MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	23
3.2	LES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES	23
3.3	L'EXAMEN DU PROJET PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR	24
<b>4</b>	<b>L'ENQUÊTE PARCELLAIRE</b>	<b>24</b>
<b>5</b>	<b>DEROULEMENT DE L ENQUETE</b>	<b>26</b>

<b>5.1</b>	<b>LA DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR</b>	<b>26</b>
<b>5.2</b>	<b>L'ORGANISATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR</b>	<b>26</b>
5.2.1	LES REUNIONS ET CONTACTS AVEC LE SERVICE EN CHARGE DU PROJET	26
5.2.2	LES RENCONTRES ET VISITES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	26
<b>5.3</b>	<b>LA PUBLICITE ET L'INFORMATION DU PUBLIC</b>	<b>26</b>
5.3.1	PAR VOIE DE PRESSE	26
5.3.2	PAR AFFICHAGE	27
5.3.3	VIA INTERNET	27
5.3.4	AUTRE COMMUNICATION A DESTINATION DU PUBLIC	27
<b>5.4</b>	<b>LA DUREE DE L'ENQUETE – L'ORGANISATION DES PERMANENCES</b>	<b>27</b>
<b>5.5</b>	<b>LA CLOTURE DE L'ENQUETE</b>	<b>27</b>
<b>6</b>	<b>NATURE ET ANALYSE DES OBSERVATIONS</b>	<b>28</b>
6.1	LE DOSSIER MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC ET LE RECUEIL DE SES OBSERVATIONS	28
6.2	LA RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	28
<b>7</b>	<b>LE PROCES VERBAL DE SYNTHESE ET LE MEMOIRE EN REPONSE</b>	<b>28</b>
<b>7.1</b>	<b>LE PROCES-VERBAL DE SYNTHESE</b>	<b>28</b>
<b>7.2</b>	<b>LE MEMOIRE EN REPONSE</b>	<b>28</b>
<b>7.3</b>	<b>POUR FAIRE SUITE A L'AVIS DE LA MISSION REGIONALE DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE</b>	<b>29</b>
<b>7.4</b>	<b>POUR FAIRE SUITE A L'AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES</b>	<b>37</b>
7.4.1	CHAMBRE D'AGRICULTURE	37
7.4.2	CCI OUEST, NORMANDIE	38
7.4.3	REGION NORMANDIE	39
7.4.4	AGENCE REGIONALE DE SANTE (A.R.S)	39
<b>7.5</b>	<b>POUR FAIRE SUITE AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC</b>	<b>40</b>
7.5.1	THEME : CIRCULATION	40
	OBSERVATION N° 1 SUR LE REGISTRE PAPIER : M. ASSELOT BRUNO	40
	OBSERVATION N° 2 SUR LE REGISTRE PAPIER : M. GESLIN DENIS	40
	OBSERVATION N° 3 LETTRE DE MONSIEUR COLIN PATRICK	41
	OBSERVATION N° 4 LETTRE DU GR-EN	41
	OBSERVATION N° 5 /NUMERO 1 SUR LE SITE REGISTRE DEMAT .FR ANONYME	41
	OBSERVATION N° 6/ NUMERO 2 SUR LE SITE REGISTRE DEMAT .FR ANONYME	41
	OBSERVATION N°7/ NUMERO 3 SUR LE SITE REGISTRE DEMAT .FR M. CHEVALLIER FREDERIC	42
	OBSERVATION N°8 /NUMERO 5 SUR LE SITE REGISTRE DEMAT .FR ANONYME	42
	OBSERVATION N°9/ NUMERO 6 SUR LE SITE REGISTRE DEMAT .FR ANONYME	42
	OBSERVATION N°10/ NUMERO 7 SUR LE SITE REGISTRE DEMAT .FR M. BODIN JEAN PAUL	42
	OBSERVATION N°11/ NUMERO 8 SUR LE SITE REGISTRE DEMAT .FR ANONYME	42
	OBSERVATION N° 16 /LETTRE N°4 DE L'ETAT PARCELLAIRE M. ET MME JOURNAUX	43
7.5.2	THEME : URBANISME ET COMMERCES	45
	OBSERVATION N° 4 LETTRE DU GR-EN	45

OBSERVATION N°7/ NUMERO 3 SUR LE SITE REGISTRE DEMAT .FR M. CHEVALLIER FREDERIC	46
OBSERVATION N°8 /NUMERO 5 SUR LE SITE REGISTRE DEMAT .FR ANONYME	46
7.5.3 THEME : PASSERELLE ET SECURITE	48
OBSERVATION N° 3 LETTRE DE MONSIEUR COLIN PATRICK	48
OBSERVATION N° 4 LETTRE DU GR-EN	48
OBSERVATION N°9 / NUMERO 4 SUR LE SITE REGISTRE DEMAT .FR	48
OBSERVATION N°8 /NUMERO 5 SUR LE SITE REGISTRE DEMAT .FR ANONYME	48
OBSERVATION N°12 /NUMERO 8 SUR LE SITE REGISTRE DEMAT .FR ANONYME	48
<b>COMPLEMENT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR</b>	<b>48</b>
7.5.4 THEME : ENVIRONNEMENT ET DIVERS	49
OBSERVATION N° 4 LETTRE DU GR-EN	49
7.5.5 REGISTRE « ETAT PARCELLAIRE »	51
OBSERVATION N° 13 /LETTRE N°1 DE L'ETAT PARCELLAIRE : M. BILLET JACQUES	51
OBSERVATION N° 14 /LETTRE N°2 DE L'ETAT PARCELLAIRE : SOCIETE SICM	51
OBSERVATION N° 15 /LETTRE N°3 DE L'ETAT PARCELLAIRE : MAITRE ENGUEHARD, AVOCAT DE LA SCI « LA COLOMBEE »	51
OBSERVATION N° 16 /LETTRE N°4 DE L'ETAT PARCELLAIRE M. ET MME JOURNAUX	52
<b>7.6 QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR</b>	<b>53</b>
<b>8 CLOTURE DU RAPPORT</b>	<b>59</b>

## 1 GENERALITES

### 1.1 PREAMBULE

En raison des éléments communs aux deux enquêtes (D.U.P. et enquête parcellaire), le présent rapport décrit en un document unique, l'objet, l'organisation, le déroulement et l'analyse des observations.

Les conclusions et avis font l'objet d'un document séparé par enquête.

### 1.2 L'OBJET DE L'ENQUETE

A la demande de Madame la Préfète de l'Orne, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Caen a décidé de me désigner Commissaire Enquêteur le 22 OCTOBRE 2021, sous le numéro E 21000061/14 afin de procéder à une enquête publique unique portant sur :

- la Déclaration d'Utilité Publique
- valant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
- l'enquête parcellaire.

*(annexe n°1) Décision du Président du Tribunal administratif de Caen*

### 1.3 LE RAPPEL DU CONTEXTE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE

Code de l'urbanisme et notamment les articles L.153-54, L.153-55 et R.153-14.

Code de l'environnement et notamment les articles L 123-1 et suivants, L 123-6 et R 123-1 à R.123-6 et suivants,

Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique-notamment les articles L 110-1 et suivants et R 131- 4

Le code des relations entre le public et l'administration,

Les délibérations n°2021-176 et 2021-177 en date du 11 février 2021 par lesquelles la Communauté d'Agglomération Flers Agglo sollicite l'ouverture d'une enquête publique unique portant sur l'utilité publique de l'opération envisagée, la mise en compatibilité du PLUI de Flers Agglo et l'ouverture d'une enquête publique parcellaire.

La décision n° E 21000061/14 en date du 22 octobre 2021 du président du Tribunal Administratif de Caen.

L'arrêté 1122-20-21-130 en date du 02 décembre 2021 de Madame la Préfète de l'Orne,

### 1.4 L'OPERATION OBJET DE LA PRESENTE ENQUETE

#### 1.4.1 LE MAITRE D'OUVRAGE

La Communauté d'agglomération, dénommée Flers Agglo, porte cette opération dite « du Plancaïon ». Elle compte 42 communes depuis le 1er janvier 2017 dont 4 pôles urbains : Athis-de-l'Orne, Briouze, Flers et La Ferté-Macé.

Troisième bassin d'emploi de Basse-Normandie, elle est un pôle structurant du bocage ornais.

#### 1.4.2 LA SITUATION GEOGRAPHIQUE

L'opération d'aménagement du PLANCAÏON est située intégralement sur la commune de FLERS.

Le site est localisé au Sud de la gare de Flers, sur un ancien site industriel, et couvre une emprise globale d'environ 15 ha.

Il est bordé au Nord par la ligne de chemin de fer, à l'Ouest par la rue Schnetz au niveau du pont SNCF et la rue du Parc, à l'Est par la rue de Domfront au niveau du pont SNCF et au Sud et Sud/Est par la rue de la Fonderie.

Le site est traversé par la rivière « Le Plancaïon » dans le sens Sud/Nord.

#### 1.4.3 L'OBJECTIF ET LA JUSTIFICATION DU PROJET

Flers Agglo souhaite réaliser une opération d'aménagement ayant pour objectif principal de permettre le renouvellement urbain de ce secteur. Cette opération d'aménagement a été déclarée d'intérêt communautaire par délibération du 8 octobre 2020.

La justification du projet se décline en neuf points :

1. Lutter contre l'artificialisation des sols à l'échelle du territoire de Flers Agglomération,
2. Reconquérir le centre-ville de Flers
3. Reconquérir de la biodiversité dans l'espace urbain
4. L'intermodalité des déplacements et des déplacements alternatifs à la voiture individuelle
5. Lutter contre les risques naturels et technologiques
6. Limiter des extensions de réseaux et de créations de nouvelles infrastructures qui engendrent une l'imperméabilisation des sols,
7. Répondre à l'enjeu de la fracture territoriale
8. Répondre à l'enjeu du réchauffement climatique
9. Répondre aux enjeux humains et économiques du territoire

#### Observations du Commissaire Enquêteur

*L'objectif de réhabiliter une friche industrielle qui, plus est, située au centre de l'agglomération flérienne, ne peut qu'être approuvé.*

#### 1.4.4 PRINCIPE GENERAL D'AMENAGEMENT

Le principe d'aménagement retenu, qui est traduit dans une nouvelle Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP annexée au PLUi) du secteur Plancaïon, vise à assurer la meilleure intégration de cette reconversion urbaine en cœur de ville, dans son environnement naturel et urbain tout en organisant un plan d'ensemble en fonction des typologies d'activités souhaitées et des contraintes du site.

Il s'est attaché à mettre en œuvre une structuration urbaine par secteur, comprenant :

- Au Nord-Est de l'opération : mixité fonctionnelle
- Au Sud de l'opération : activités commerciales dominantes
- deux secteurs réservés pour des activités économiques de type PME-PMI-Artisanat sont localisés au Nord-Ouest et à la pointe Sud-Est.,

Le projet d'aménagement s'est attaché à marquer les différents secteurs par des espaces publics avec :

- Le Champ Libre, en plein centre de l'opération suivant un axe Ouest-Est qui est voué à créer un espace semi-naturel aux multiples fonctions (hydrologie ; trame verte, bleue et noire ; loisir-promenade ; ...).

- L'avenue Durmeyer requalifiée en avenue d'entrée dans le centre-ville de Flers tout en gardant une trame verte incluant l'alignement d'arbres existants.
- Une passerelle à créer permettant de franchir la voie ferrée en mode doux (piétons, cycles) et la réalisation d'un espace public d'accroche assurant la transition avec le champ libre. L'objectif de ces aménagements est d'améliorer la perméabilité du secteur Plancaïon et de créer une continuité directe au sein du centre-ville. L'aménagement d'un parvis à la passerelle vise aussi à créer un espace multimodal où il est envisagé de mettre en place un nouvel arrêt de bus.
- La rue du Parc sera requalifiée pour améliorer la desserte des entreprises existantes et sécuriser les flux et stationnements. Cette voirie restera une voirie de desserte locale et disposera, en son centre, d'une aire de stationnement mutualisée pour répondre aux besoins des entreprises existantes.

#### 1.4.5 LES RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ÉTÉ RETENU

Au travers de cette opération d'aménagement, les principaux objectifs de Flers Agglo sont de :

- Diversifier et clarifier les fonctions
- Définir une nouvelle trame urbaine
- Valoriser une coulée verte en lien avec le ruisseau du Plancaïon et le patrimoine bâti d'intérêt local
- Inventer une nouvelle façade urbaine de part et d'autre de la rue Durmeyer

#### Observations du Commissaire Enquêteur

*Je retiens que le projet valorise une coulée verte en lien avec le ruisseau du « Plancaïon », le patrimoine bâti (passé industriel de la ville) et prévoit le traitement d'une nouvelle façade urbaine de la rue Durmeyer.*

## 2 LES DONNEES ESSENTIELLES SUR LA NATURE ET LES CARACTERISTIQUES DU PROJET

### 2.1 Le dossier d'autorisation environnementale (Etude d'impact)

#### 2.1.1 LES PRINCIPAUX DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX ET COMMUNAUX

##### 2.1.1.1 SDAGE ET DU SAGE

Le SDAGE Seine Normandie a fait l'objet d'une révision qui a été adoptée par le comité de bassin le 5 novembre 2015. Il s'agit d'un programme de mesures pour les années 2016 à 2021.

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) met en œuvre concrètement et localement les orientations du SDAGE. Le SAGE "Orne moyenne" auquel appartient le projet a été approuvé par l'arrêté préfectoral du 12 février 2013.

L'ensemble des dispositions du projet sont en adéquation avec les dispositions des documents cadres (SDAGE Seine Normandie et SAGE Orne Moyenne).

##### 2.1.1.2 PÉRIMÈTRE DE PROTECTION DE CAPTAGE D'ALIMENTATION EN EAU POTABLE (AEP)

Il n'existe pas de périmètre de protection de captage à proximité du site d'étude.

##### 2.1.1.3 DOCUMENT D'URBANISME

Le PLUI de FLERS AGGLOMERATION a été approuvé par le conseil communautaire le 18 décembre 2014.

#### 2.1.1.4 LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES (SRADDET)

Le SRADDET Normandie a été approuvé en 2020. L'opération d'aménagement s'inscrit dans les objectifs de ce document au travers de :

- La lutte contre l'artificialisation des sols en réalisant une opération de renouvellement urbain,
- La réalisation d'une opération d'aménagement à proximité du pôle gare prévoyant une mixité d'occupation et répondant aux enjeux de déplacement alternatif à la voiture individuelle,
- Des mesures retenues qui s'inscrivent dans une démarche basée sur le principe Eviter-Réduire puis Compenser,
- L'inscription d'une trame verte, bleue et noire au sein de l'opération, incluant le ruisseau du Plançon,
- La prise en compte des risques et notamment de l'enjeu inondation et pollution de sols.

#### 2.1.1.5 PLAN DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION SEINE-NORMANDIE

Le plan de gestion des risques d'inondation Seine-Normandie a été arrêté le 7 décembre 2015 par le préfet coordonnateur de bassin. Il constitue un document de planification pour la gestion des risques d'inondation.

Le site n'est pas inclus dans un territoire considéré comme à risque important d'inondation (TRI) au PGRI.

#### 2.1.1.6 SITE NATURA 2000

La commune de FLERS n'est pas couverte par une zone NATURA 2000 et aucune zone NATURA 2000 n'est située à moins de 10 km.

Le projet et la mise en compatibilité du PLU ne sont pas en mesure d'impacter significativement de site NATURA 2000.

#### 2.1.1.7 INVENTAIRE ZNIEFF DE TYPE 1 ET 2

Le territoire de Flers ne comprend pas de ZNIEFF mais il est identifié plusieurs ZNIEFF(s) dans un rayon de 5 kms autour du site. Le principal enjeu relatif aux sites ZNIEFF inventoriés est celui lié à la trame bleue, c'est-à-dire lié à l'interaction hydraulique entre le site et le bassin versant du Noireau. Cette ZNIEFF de type 2, qui est située à 2,30 kms au nord de la zone, apparaît être celle qui est potentiellement la plus en interaction avec le site.

#### 2.1.1.8 SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ÉCOLOGIQUE

Le site étant localisé dans une enveloppe urbaine, les enjeux inhérents à ce document sont réduits. Toutefois, un des enjeux identifié peut être mis avant, il s'agit de la préservation des éléments de la trame bleue du territoire, puisque le ruisseau du Plançon transite au Nord du site.

#### 2.1.1.9 LES ZONES HUMIDES

Selon les approches réalisées par la DREAL Normandie, aucune zone humide n'a été identifiée au sein du périmètre de l'opération. Dans le cadre du diagnostic de la présente étude, des expertises spécifiques au volet « zones humides » ont été réalisées (prise en compte du critère floristique et pédologique conformément à la réglementation en vigueur).

Ainsi, il a été retenu de considérer la petite dépression localisée à l'Ouest du site, qui couvre environ 100 m<sup>2</sup>, en zone humide même si les critères floristiques et pédologiques ne sont pas pleinement atteints. Cela est justifié par sa proximité immédiate avec la zone inondable tout en considérant que cette petite dépression est temporairement gorgée d'eau douce.

#### 2.1.1.10 LES SITES CLASSES ET INSCRITS

La zone ne se situe pas au sein d'un site classé ou inscrit

##### Observations du Commissaire Enquêteur

Je retiens que :

*Le projet est en adéquation avec les dispositions du SDAGE Seine Normandie et du SAGE Orne Moyenne,*

*Il n'existe pas de périmètre de protection de captage à proximité du site,*

*Le site n'est pas inclus dans un territoire considéré comme à risque important d'inondation,*

*L'opération d'aménagement s'inscrit dans les objectifs du SRADDET Normandie,*

*Le territoire de Flers ne comprend pas de ZNIEFF,*

*Les enjeux inhérents au schéma régional de cohérence écologique sont réduits avec, toutefois, un enjeu pour le ruisseau du Plancaïon,*

*Aucune zone humide n'a été identifiée par la DREAL mais, pour donner suite à une expertise spécifique il a été retenu une petite zone humide localisée à l'Ouest du site pour environ 100 m<sup>2</sup>,*

*La zone ne se situe pas au sein d'un site classé ou inscrit,*

## 2.1.2 IMPACT DU PROJET VIS-À-VIS DU PATRIMOINE

### 2.1.2.1 Étude des sols

La majorité du site se trouve sur une altération schistes et grès, les ressources en eaux souterraines du secteur d'étude appartiennent au domaine hydrogéologique du Massif armoricain.

Un suivi piézométrique a été réalisé sur la zone, celui-ci indique un niveau de nappe compris entre 1 et 2m de profondeur par rapport au sol.

L'exposition à l'aléa retrait-gonflement des argiles est considérée comme faible sur le site et il n'existe pas de cavité souterraine inventoriée.

Le passé industriel du site a engendré une pollution des sols sur une grande partie de la zone avec plusieurs sites pollués d'identifiés, disposant d'une Servitude d'Utilité Publique (SUP). La majorité de la zone a fait l'objet de travaux de dépollution ces dernières années et des suivis ont été mis en œuvre. Afin de mieux appréhender les enjeux relatifs à la pollution des sols, une étude historique a été sollicitée par Flers Agglo. Celle-ci a repéré l'ensemble des zones au sein du périmètre où des activités/installations ont potentiellement généré une pollution, y compris avec les activités encore existantes. **Cette étude recommande la conduite d'un diagnostic de pollution du sous-sol sur les secteurs dits sensibles afin de sécuriser les aménagements futurs qui précisera si des plans de gestion sont nécessaires pour les futurs projets.**

### 2.1.2.2 Milieu paysager et patrimoine bâti

D'après les données issues du PLUi, aucun site archéologique n'est inventorié sur la zone d'étude. Le site d'étude n'est pas concerné par des débords liés au périmètre de protection des Monuments Historiques du Château de Flers.

Le PLUi de Flers mentionne toutefois un patrimoine bâti d'intérêt local dans le périmètre de l'opération. Construit en 1877 pour un atelier de tissage, ce bâtiment est localisé le long de la rue du Parc. Les prescriptions relatives à ce bâtiment concernent la conservation de l'ordonnement des percements sur la façade ainsi que la conservation de la matérialité apparente..

### 2.1.2.3 Le Voisinage, les entreprises existantes sur la zone, l'occupation du sol,

A proximité du périmètre d'opération, on retrouve principalement :

- Au Sud : un premier rideau d'habitations implantées en surplomb par rapport au site qui se prolonge vers le Sud, entremêlé avec quelques activités économiques (commerces, services,...) et des équipements (maison de retraite, espaces de formations, collège, ...).

- A l'Ouest : des quartiers d'habitations de type « pavillonnaire » implantés de part et d'autre de la vallée du Plancaïon,

- A l'Est : la voie ferrée avec le pôle gare puis le centre historique de Flers,

Les activités économiques présentes dans l'emprise du périmètre concernent des PME-PMI diversifiées (service, commerce de gros, production manufacturière, transporteur, ...), ainsi que de l'artisanat, elles considèrent que leurs localisations et leurs dessertes restent un atout majeur pour eux et leurs salariés (bonne desserte routière, proximité centre-ville, ...).

#### Observations du Commissaire Enquêteur

*Je retiens que :*

*L'exposition à l'aléa retrait-gonflement des argiles est considérée comme faible,*

*Le passé industriel du site a engendré une pollution des sols sur une grande partie de la zone avec plusieurs sites pollués identifiés, disposant d'une Servitude d'Utilité Publique. Malgré tout, la majorité de la zone a fait l'objet de travaux de dépollution ces dernières années et des suivis ont été mis en œuvre,*

*Aucun site archéologique n'est inventorié sur la zone,*

*Un bâtiment est inventorié au patrimoine bâti d'intérêt local rue du Parc,*

*Les PME estiment que leurs localisations est un atout. Voir l'observation n14°*



#### 2.1.3.2 Les transports collectifs

Le territoire de Flers dispose d'un réseau de transport collectif (réseau de bus urbain Nemus), ce qui lui permet un niveau de desserte suffisamment large pour satisfaire les besoins des habitants de la commune (lignes quotidiennes avec un cadencement important).

Plusieurs lignes existent sur le territoire dont l'une transite par la zone d'étude (ligne n°2). Des arrêts sont présents au Nord et au Sud de la zone toutefois, aucun arrêt n'est présent au sein du site.

#### 2.1.3.3 Les déplacements doux

De par son implantation en centre-ville, les modes de déplacement cycle et piéton sont largement envisageables pour venir sur le site. Toutefois, la voie ferrée reste à ce jour une zone de rupture vis-à-vis des modes doux puisque les usagers doivent obligatoirement transiter par les ponts des RD25 et 462.

#### 2.1.3.4 L'augmentation prévisible du trafic

L'aménagement de la zone impliquera une augmentation globale du trafic dans le secteur, augmentation qui sera principalement liée au souhait d'accueillir une locomotive commerciale.

**Une approche sommaire** des flux a été réalisée par la société METAVISION afin de permettre d'avoir les grandes tendances en matière de flux routiers sur la zone après l'aménagement du secteur Plançaïon

**Le trafic généré sur la zone devrait être d'environ 12 000 véhicules par jour**, avec un pourcentage faible de Poids-Lourds, dû essentiellement à la grande surface commerciale envisagée.

Ces prévisions (groupant les flux aller et retour) sont appuyées sur les projections suivantes :

- 11000 VJ pour le commerce / clients (23000 m<sup>2</sup>, surtout grande surface) = 5000 voitures et 500 de plus pour une potentielle station-service,
- 250 VJ pour les employés (100 personnes = 90 voitures x 2,5 trajets / jour),
- 500 VJ pour le tertiaire (4500 m<sup>2</sup> plancher = 200 emplois = 180 voitures x 2,5 trajets / jour),
- 150 VJ pour l'habitat (environ 25 logements = 40 voitures x 4 trajets / jour),
- 250 VJ pour l'artisanat (4000 m<sup>2</sup> de plancher = 100 emplois = 90 voitures x 2,5 trajets / jour).

Une approche de la répartition géographique (origines et destinations) de la desserte de la future zone a été proposée, sur la base de données de fréquentation commerciale à l'échelle de l'agglo récentes identifiant bien les origines et destinations de la clientèle et une répartition des flux en situation future a été produite pour appréhender les grandes tendances après aménagement.

#### 2.1.3.5 Les préconisations de l'étude par rapport aux flux routiers :

➤ La rue Durrmeyer est un axe à aménager de manière plus urbaine, dans l'objectif d'un ralentissement de la circulation, d'une sécurisation des usages cyclables et piétonniers ainsi que d'une aisance des échanges avec les activités riveraines. Celle-ci devrait en particulier intégrer :

➤ Des sécurisations sous la forme de giratoires franchissables pour assurer la desserte de la locomotive commerciale, avec une localisation qui pourrait être mutualiser avec la desserte de la rive Nord de la rue (hôtel et autres activités pouvant venir s'installer là),

➤ Le retraitement en giratoire du carrefour avec la rue Schnetz, sous une forme semi-franchissable,

➤ Des bandes cyclables latérales pour un aménagement cyclable efficace et continu au long de la voie,

➤ Des trottoirs bien dimensionnés tout au long de la voie et la présence d'un aménagement particulièrement marqué au niveau du Plançaïon et de la future passerelle vers la gare et le centre-ville pour garantir la sécurité et l'agrément des piétons comme la qualité de l'espace public.

➤ La rue du Parc doit être préservée en voie de desserte locale pour les entreprises existantes,

### Observations du Commissaire Enquêteur

*Cette partie concernant la circulation est le point faible de ce projet.*

*La faiblesse tient au fait que pour accéder en provenance du Nord de l'agglomération (Zone centre-ville et partie majoritairement résidentielle de l'agglomération) à la zone du Plancaïon, il est nécessaire de franchir la voie SNCF (qui coupe la ville en deux parties) seulement par deux ponts qui jouent un rôle de goulet d'étranglement, réel ou ressenti.*

*Par ailleurs, la zone commerciale et de loisir des « Grands Champs », située à l'extrême Sud de la ville, accentue encore ce phénomène, réel ou ressenti, de goulet d'étranglement.*

*Je regrette que l'étude des flux ne se soit pas étendue de façon à intégrer les ponts.*

*La majorité des observations de cette enquête porte sur cette thématique.*

*Par ailleurs, je retiens que :*

*Flers Agglo dispose d'un réseau de transport collectif (Nemus), qui lui permet de desservir correctement la zone,*

*Les modes de déplacement cycles et piétons sont largement envisageables pour venir sur le site.*

## **2.1.4 IMPACT DU PROJET VIS-A-VIS DE L'EAU ET DES AUTRES RESEAUX**

### **2.1.4.1 LES EAUX PLUVIALES**

#### **2.1.4.1.1 Présentation du contexte général**

Le ruisseau du Plancaïon est recensé dans le cadre de la cartographie des cours d'eau. Au droit du périmètre d'étude, son tracé a fortement été remanié dans le temps et celui-ci présente un profil très rectiligne avec de nombreuses portions canalisées. De par sa morphologie très chenalisée en bordure d'une friche industrielle et son isolement avec le réseau aval (passage sous la voie SNCF ainsi que la présence d'un secteur d'habitat), **celui-ci ne présente pas un intérêt environnemental fort à ce jour (faible diversité floristique + vie aquatique limitée).**

#### **2.1.4.1.2 Le réseau d'eaux pluviales**

Le réseau d'eaux pluviales du périmètre est dense et se présente exclusivement sous la forme de réseaux enterrés avec des canalisations oscillants entre 300 et 600mm ou d'aqueduc pour la chenalisation du ruisseau. Il est noté deux artères principales au sein de la zone avec le ruisseau du Plancaïon ainsi que l'aqueduc situé plus au Nord servant de trop plein aux anciens puits d'une entreprise. On notera aussi qu'une canalisation de diamètre 300 mm vient des quartiers d'habitats situés au Sud du site. Celle-ci doit être prise en compte dans l'aménagement de la zone-

#### **2.1.4.1.3 Incidence quantitative sur les eaux pluviales**

L'agglomération a élaboré un schéma Directeur d'assainissement des eaux pluviales qui encadre les urbanisations, y compris pour les secteurs de densification. D'une manière générale, il est demandé sur la commune de Flers de compenser si les futurs projets engendrent une augmentation de l'imperméabilisation des sols avec un débit de fuite maximum de 5 l/s/ha. Aussi, la collectivité est en cours de déclaration des réseaux existants sur le secteur Plancaïon pour se conformer à la réglementation en vigueur et **la réalisation d'un dossier « loi sur l'eau » sera rendu obligatoire pour les porteurs de projets qui présenteront une opération d'une surface supérieure à 1 ha.**

#### 2.1.4.2 LES EAUX USÉES

Le traitement des eaux usées de la zone d'activités est assuré par la station d'épuration intercommunale du Landis qui présente une capacité résiduaire suffisante à ce jour vis-à-vis de sa charge organique..

#### 2.1.4.3 LES AUTRES RESEAUX

Le secteur étant déjà viabilisé, l'ensemble des réseaux (télécommunication, électricité, gaz, ... ) sont déjà présents au sein du site.

#### Observations du Commissaire Enquêteur

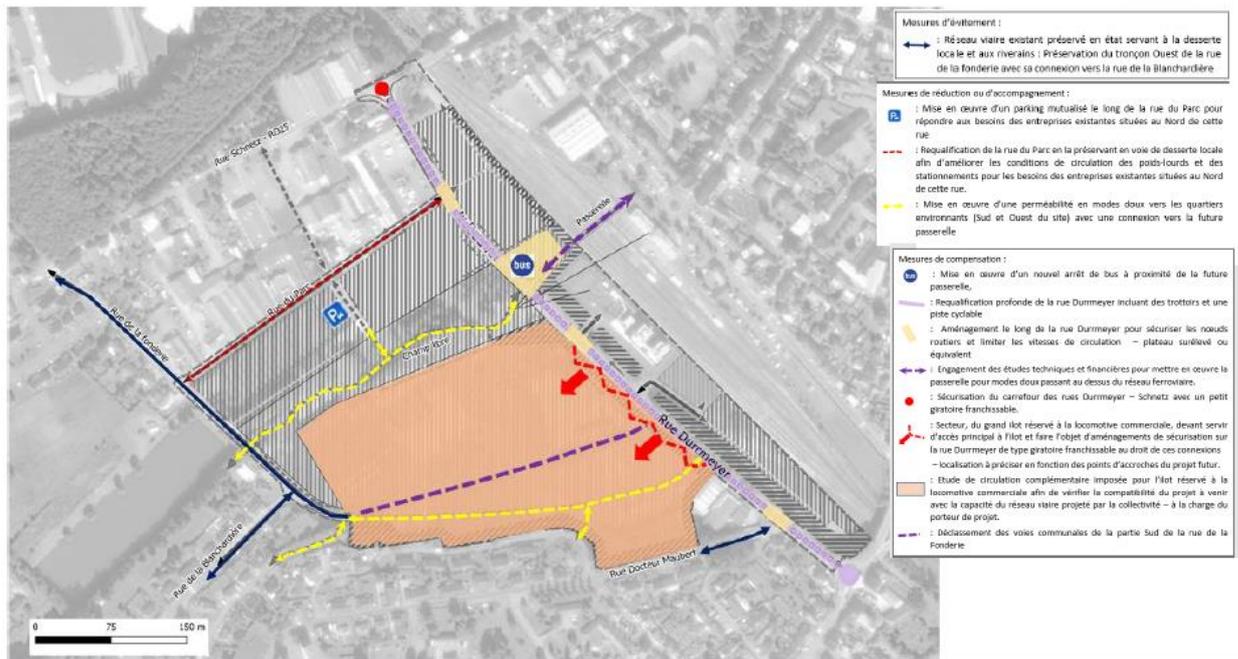
*La valorisation d'une coulée verte en lien avec le ruisseau du « Plancaïon » ne peut qu'apporter une amélioration de la qualité des eaux de ce ruisseau.*

*Par ailleurs, je retiens qu'il n'y a pas de problème vis-à-vis des différents réseaux (AEPo, électricité, gaz, etc.) nécessaires à la mise en œuvre de ce projet.*

#### 2.1.5 LES MESURES D'EVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION (E.R.C.)

La démarche E.R.C. a été initiée vis-à-vis :

- DU PATRIMOINE NATUREL ET DU PAYSAGE
- DE L'HYDROLOGIE, DU SOL ET DU SOUS-SOL
- DES RISQUES
- DUMILIEU HUMAIN,
- DE L'ECONOMIE, DU CADRE DE VIE, DES RESEAUX ET DU PATRIMOINE
- DES DEPLACEMENTS, DU CLIMAT, DE L'AIR, DE LA SANTE ET DE L'ENERGIE



Janvier 2021

Page n° 178



Exemple de l'ERC pour les déplacements

### Observations du Commissaire Enquêteur

*Dans l'ensemble, ce projet a initié la démarche « Eviter/Réduire/Compenser » ce qui est un point favorable à ce projet.*

#### **2.1.6 EFFETS CUMULATIFS AVEC LA ZONE D'ACTIVITÉS EXISTANTE**

L'étude d'impact liste six items liés aux effets cumulatifs. Ceux-ci sont :

##### 2.1.6.1 Le milieu naturel et le paysage :

Concernant le secteur Plancaïon, il n'a pas été identifié d'enjeu majeur pouvant générer des effets négatifs cumulés avec d'autres projets connus vis-à-vis de cette thématique.

##### 2.1.6.2 L'hydrologie :

Concernant le secteur Plancaïon, il n'a pas été identifié d'enjeu majeur pouvant générer des effets négatifs cumulés avec d'autres projets connus vis-à-vis de cette thématique. Celui-ci vient plutôt conforter les autres actions engagées par la collectivité comme l'aménagement au niveau du ruisseau de la Fouquerie qui est aussi un affluent de la Vère.

##### 2.1.6.3 Le domaine du sol et du sous-sol :

Concernant le secteur Plancaïon, il n'a pas été identifié d'enjeu majeur pouvant générer des effets négatifs cumulés avec d'autres projets connus vis-à-vis de cette thématique.

#### 2.1.6.4 L'humain, l'économie, le cadre de vie, les réseaux et le patrimoine :

Concernant le secteur Plancaïon, il n'a pas été identifié d'enjeu majeur pouvant générer des effets négatifs cumulés avec d'autres projets connus vis-à-vis de cette thématique.

#### 2.1.6.5 Les déplacements et les mobilités :

Concernant le secteur Plancaïon, il n'a pas été identifié d'enjeu majeur pouvant générer des effets négatifs cumulés avec d'autres projets connus vis-à-vis de cette thématique.

#### 2.1.6.6 Le climat, l'air, la santé et l'énergie :

Concernant le secteur Plancaïon, il n'a pas été identifié d'enjeu majeur pouvant générer des effets négatifs cumulés avec d'autres projets connus vis-à-vis de cette thématique.

#### Observations du Commissaire Enquêteur

*Il me semble que cette partie de l'étude a été traitée un peu sommairement et, lorsque ses items sont présentés comme ci-dessus elle apparaît un peu sous la forme d'un « copier/coller ».*

*Concernant la circulation, certes au niveau global de l'agglomération flérienne il n'y a pas d'effet cumulé mais un simple transfert de flux routier. Pour autant à l'intérieur de l'agglomération et particulièrement au niveau des ponts il y aura probablement un effet cumulatif avec un risque de thrombose à certaines heures.*

### 2.1.7 L'ÉVALUATION FINANCIÈRE DE L'OPÉRATION

Flers Agglo a privilégié une procédure de Projet Urbain Partenarial (PUP) qui officialisera le financement contractualisé avec les porteurs de projet pour assurer le financement en tout ou partie des équipements publics nécessaires au fonctionnement de l'opération d'aménagement (participations).

Le bilan exact de l'opération sera arrêté lors de l'avancement des études Projet et des études complémentaires à engager (passerelle, pollution, ...) mais aussi, de l'avancement du portage foncier par les porteurs de projets.

Certaines interventions sur les réseaux ou les voiries pourront faire l'objet de prises en charges en tout ou partie par leurs propriétaires ou exploitants et le cas échéant, la participation de Flers Agglomération, du Département de l'Orne, de la Région Normandie ou d'un autre institutionnel partie prenante.

Acquisitions foncières et indemnités	3 600 000 €
Démolitions yc MO (3%)	640 000 €
Etudes MOE, géomètre, etc. (10%) yc étude faisabilité passerelle	520 000 €
Travaux aménagement	1 600 000 €
Frais divers (financiers, commercialisation, ...) 5% de 2M	160 000 €
<b>TOTAL</b>	<b>6 520 000 €</b>

#### Observations du Commissaire Enquêteur

*Flers Agglo se positionne comme un facilitateur dans ce projet, ce qui conduit à un coût qui n'est pas excessif. Pour rappel, Flers Agglo sur son site internet présente un **budget 2021 de 21 316 000 € dont 15 674 000 € en fonctionnement et 4 642 000 € en investissement.***

### 2.1.8 Le projet et les documents d'urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI) régit l'urbanisme à l'échelle de la commune et de l'EPCI en établissant un projet global d'urbanisme et d'aménagement et en fixant en conséquence les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire.

Le PLUi comprend notamment :

- un rapport de présentation, qui contient un diagnostic et explique les choix effectués,
- un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme,
- des orientations d'aménagement relatives à certains quartiers ou secteurs (OAP)\*,
- un règlement graphique qui délimite les zones urbaines (U), les zones à urbaniser (AU), les zones agricoles (A) et les zones naturelles et forestières (N), et un règlement littéral qui fixe les dispositions qui leur sont applicables.

Le PLUi est également accompagné d'annexes

### 2.1.9 La concertation

Le projet de mise en compatibilité du PLUI de FLERS AGGLOMERATION étant soumis à évaluation environnementale, il entre dans le champ d'application de la concertation environnementale régie par les articles L.121-15-1 et suivants du code de l'environnement

L'opération d'aménagement de FLERS AGGLO a fait l'objet d'une concertation préalable en applications des dispositions L. 103-2 et suivant du code de l'urbanisme.

Les objectifs et les modalités de la concertation ont été fixés par délibération n°2017-265 en date du 28 septembre 2017 du Conseil Communautaire de FLERS AGGLO.

- Informations du projet sur le site internet de Flers agglo avec une page dédiée,
- Mise en place d'un lien contact permettant de faire des observations et des suggestions,
- Annonce d'une réunion publique le 04/12/2019 sur ce même site internet
- Affichage, sur le site physique, en janvier 2020 de panneaux expliquant le projet,
- Réunions de concertation les 18 décembre 2018, 24 avril 2019, 19 novembre 2019 et 19 janvier 2020.

La délibération 11 février 2021 du Conseil Communautaire de FLERS AGGLO a tiré le bilan de cette concertation, à savoir :

- Les questions posées lors des réunions portaient sur la nécessité de reprendre la rue du Parc, d'intégrer une voie/piste cyclable rue Durmeyer, de créer un arrêt bus dans cette même rue et de l'intérêt de créer une passerelle.
- Lors de la réunion du 4/12/2019, les questions ont porté sur le stationnement, le projet Leclerc, le trafic des poids lourds et le devenir des bâtiments actuels.
- Les réponses ont été apportées à toutes les questions qui ont consisté en des explications des éléments du projet tels qu'ils étaient connus à la date de la réunion.

### 2.1.10 L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

Voir la question n° 2 du Commissaire enquêteur au chapitre 7.6.

### 2.1.11 LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE ( P.A.D.D.)

Le PADD du PLUi de FLERS AGGLOMERATION a identifié le secteur d'étude comme une zone préférentielle de renouvellement urbain.

Le PADD du PLUi de FLERS AGGLOMERATION identifie plusieurs orientations qui sont en lien directe avec le secteur Plancaïon :

- Agglomération partagée et de proximité
- Une agglomération aux qualités urbaines et patrimoniales amplifiées
- Une agglomération performante sur le plan économique
- Une agglomération articulant nature et urbanité

### 2.1.12 ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Dès l'élaboration du PLUi, le secteur du Plancaïon était identifié comme une zone stratégique pour des opérations de renouvellement urbain. Celui-ci était inclus dans un grand ensemble de 33 ha identifié comme porteur d'enjeux forts, notamment au niveau du raffermisssement des liens entre le centre-ville existant et sa frange Sud.

Le périmètre de l'opération est inclus dans une OAP existante qui être adaptée pour être compatible avec l'opération du Plancaïon.

#### a) La stratégie

La stratégie poursuivie sur le long terme vise à organiser, pour un projet de renouvellement urbain mixte structurant, une « transition urbaine » entre une situation actuelle de zone d'activité, pour partie en friche, et une situation future de morceau de ville, pouvant garantir la cohabitation de plusieurs fonctions.

#### b) Les objectifs définis

Diversifier et clarifier les fonctions, définir une nouvelle trame urbaine, valoriser une coulée verte en lien avec le ruisseau du Plancaïon et le patrimoine bâti d'intérêt local et inventer une nouvelle façade urbaine de part et d'autre de la rue Durrmeyer.

#### c) Le programme d'aménagement et de construction

Transformer la rue Durrmeyer en avenue urbaine, optimiser le foncier disponible pour cette opération de renouvellement urbain, aménager le « Champ Libre » dans le prolongement du Plancaïon : végétalisation, cheminement, piétons/cycles, ... -

Possible aménagement d'une passerelle enjambant le faisceau ferroviaire et permettant de relier le site au quartier de la gare

Valoriser la trame verte, bleue et noire

Dans un souci de garantir la bonne prise en compte de l'évaluation environnementale, l'Orientation d'Aménagement et de Programmation mentionne la nécessité de prendre en considération les mesures d'Evitement, de Réduction et de Compensation de cette présente étude et rappelle, sous forme de schéma synthétique, les principales dispositions à respecter.

### 2.1.13 LE PLAN DE ZONAGE

#### 2.1.13.1 Le plan de zonage actuel doit être adapté pour être compatible.

Le zonage actuel



Zonage	PLUi actuel Superficie – m <sup>2</sup>	PLUi modifié Superficie – m <sup>2</sup>	Différentiel par rapport au zonage actuel - ha
UZx	98515	85200	~ - 1,35ha
Ua	3215	39075	~ + 3,60ha
N	45685	0	~ - 4,60 ha
NL	350	23490	~ + 2,30ha
NP	55	55	0
UD2	1295	1295	0
UB	550	550	0

Remarques : les surfaces mentionnées dans ce tableau sont indicatives.

N° de l'emplacement réservé	Nom de la commune	Désignation de l'opération	Bénéficiaire du droit de réservation	Superficie approchée en m <sup>2</sup>
54	Fliers	Aménagement d'un carrefour	Fliers Agglo	50 m <sup>2</sup>
55	Fliers	Aménagement d'un carrefour	Fliers Agglo	50 m <sup>2</sup>

#### 2.1.13.2 Zone humide

Afin de respecter la réglementation en vigueur, une étude pédologie a été réalisée sur le site au niveau des espaces non imperméabilisés et végétalisés.

Le contexte pédologique est entièrement perturbé sur le périmètre d'opération à cause de son passé industriel (démolition de bâtiments, terrassements liés aux travaux de dépollution et de viabilisation de la zone avec mise en œuvre de grandes plateformes, ...) et aucun sol en place n'est originel au sein de la zone sur les 80 premiers centimètres au minimum.

Les espaces, qui ne sont pas imperméabilisés à ce jour, ont toutefois fait l'objet de sondages pédologiques à la tarière manuelle.

Il s'agit de sol recouvert d'une terre végétale d'origine anthropique pour l'implantation des espaces verts ou pour recouvrir les sites ayant fait l'objet d'une dépollution. L'expertise rend compte d'une absence totale de traces d'hydromorphie sur les horizons de surface sur la majorité du site, **excepté dans une petite dépression à l'Ouest de la zone où de petites traces d'hydromorphie fugaces apparaissent dès les premiers centimètres.**

Sur cette petite zone couvrant environ 100 m<sup>2</sup>, cette hydromorphie reste peu marquée, en pouvant juste prendre la forme de petites décolorations blanchâtres, et ne se prolonge pas en profondeur puisqu'il est relevé un refus à la tarière généralisé sur la zone dès 50 cm. Il s'agit d'apport de recouvrement sur un fond constitué aussi d'un sol remanié et anthropique, contenant une teneur en graviers/cailloux importante (sol compact avec cailloux non pénétrable à la tarière manuelle).

Plusieurs visites ont été réalisées sur la zone (février et avril 2020, juillet 2020) et cette petite dépression est marquée par une stagnation d'eau temporaire après chaque épisode pluvieux qui se prolonge dans le temps (plusieurs jours) et qui est probablement à mettre en relation avec une nappe subaffleurante. Dans la situation présente, **il a été retenu de considérer cet espace en zone humide en retenant que cette petite zone est temporairement gorgée d'eau douce et à proximité immédiate de la zone inondable, avec quelques pousses non dominantes de végétation hydrophile.**



### 2.1.14 LE REGLEMENT DE LA ZONE

La mise en compatibilité du PLUi ne prévoit pas de modification du règlement actuel à l'exception de l'article 6 du zonage UZ relatif à l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques..

#### 2.1.14.1 L'article 6 modifié du zonage UZ

...../.....

Dans les cas non visés ci-dessus, les constructions doivent être implantées avec un retrait minimal de 5 m par rapport à l'alignement (ou la limite de l'emprise de la voie privée). Une implantation entre 0 et 5 m peut toutefois être autorisée ou imposée dans les cas suivants :

- **Lorsque la construction s'inscrit dans un plan d'ensemble défini dans le cadre d'une opération de ZAC, de lotissement ou dans les OAP du PLUi, ... , où un objectif de front bâti est recherché le long des voiries pour favoriser une ambiance urbaine. Il s'agit de concevoir des façades qui sont harmonieuses avec le paysage urbain et, lorsqu'il s'agit de constructions implantées à l'alignement, qui animent l'espace public, en évitant les murs aveugles.**

- la mise en valeur d'un élément bâti, ou d'un ensemble bâti, faisant l'objet d'une protection soit au titre de l'article L 151-19 (version 2016) du Code de l'Urbanisme, soit au titre des Monuments Historiques ;

...../.....

Autres voies et emprises publiques :

Voies piétonnes ou chemins, pistes cyclables et parcs publics - Les constructions doivent être implantées avec un retrait minimal de 4 m par rapport à l'alignement (ou la limite de l'emprise de la voie privée).

**Une implantation entre 0 et 5 m peut toutefois être autorisée ou imposée dans le cas suivant : « Lorsque la construction s'inscrit dans un plan d'ensemble défini dans le cadre d'une opération de ZAC, de lotissement ou dans les OAP du PLUi, ... , où un objectif de front bâti est recherché le long des espaces publics pour qualifier l'espace. Il s'agit de concevoir des façades qui sont harmonieuses avec le paysage urbain et, lorsqu'il s'agit de constructions implantées à l'alignement, qui animent l'espace public, en évitant les murs aveugles. »**

...../.....

### 2.1.15 LES EMPLACEMENTS RESERVES

Outre la modification du zonage réglementaire, la modification du PLUi intègre deux nouveaux emplacements réservés au niveau des extrémités de la rue du Parc afin de permettre d'améliorer les girations des poids lourds (cela concerne les croisements avec les rues Durmeyer et Fonderie).

### 2.1.16 LES SERVITUDES

D'après le plan des servitudes d'utilités publiques du PLUi de Flers agglomération, la zone est concernée par plusieurs servitudes :

- Plusieurs servitudes liées aux sites pollués sur la partie Sud de la zone – SUP annexées au PLUi ,
- Servitude liée au risque d'inondation autour de la vallée du Plancaïon,
- Servitude liée à la protection de dégagement de l'aérodrome en point Nord-Est de la zone.
- Servitude liée à une exposition au plomb – concerne l'ensemble du territoire.
- On notera que la limite du périmètre de protection des Monuments Historiques, lié au château de Flers, est proche de la point Nord-Est de l'opération mais celui-ci n'empiète pas sur la zone..

#### Observations du Commissaire Enquêteur

**Du dossier visant la demande de DUP et la mise en compatibilité du PLUi, je retiens que :**

*Le PADD du PLUi de FLERS AGGLOMERATION a identifié le secteur du Plancaïon comme une zone préférentielle de renouvellement urbain,*

*Une concertation préalable a eu lieu sous la forme de quatre réunions publiques (les 18 décembre 2018, 24 avril 2019, 19 novembre 2019 et 19 janvier 2020), de panneaux d'affichage sur le site physique, en janvier 2020 et expliquant le projet, sur le site internet de Flers Agglo,*

*L'opération est répartie sur des zonages UZx, Ua, N, NL, NP, UD2, UB*

*La mise en compatibilité du PLUi ne prévoit pas de modification du règlement actuel à l'exception de l'article 6 du zonage UZ*

*Le périmètre de l'opération du Plancaïon est inclus dans une OAP existante qui doit être adaptée pour être compatible avec le projet.*

*La modification du PLUi entraînera **une augmentation de la zone UA** (zone urbaine de centralité – zones urbaines multifonctionnelles) **de 3,60 hectares**, **une diminution du secteur Uz** (zone urbaine d'activités économiques diversifiées) **de 1,35 hectares***

*Au total, il est prévu que **4,6 hectares de zone N (naturelle) seront supprimés** mais que **2,3 hectares de zone NL** (naturelle et de loisirs) **seront créés** soit une perte nette de 2.3 ha.*

*Ces secteurs actuellement classés en zones naturelles sont en réalité déjà fortement bâtis et artificialisés, étant constitués essentiellement de friches industrielles.*

*Compte tenu des sondages pédologiques qui ont mis en évidence une zone humide d'environ 100m<sup>2</sup>, l'endroit localisé zone humide sera en zone NL*

*Deux emplacements réservés de 50 m<sup>2</sup> sont intégrés pour aménager les extrémités de la rue du Parc,*

*La zone est concernée par plusieurs servitudes inscrites au plan des servitudes d'utilités publiques du PLUi de Flers Agglo,*

*Le projet d'aménagement n'est pas concerné par une protection au titre des monuments historiques, des ZPPAUP, AVAP et SPR.*

### 3 LE PROJET SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE

#### 3.1 LA COMPOSITION DU DOSSIER

Conformément à l'article L 4251-1 et suivant du Code général des collectivités territoriales (CGCT), Le dossier d'enquête publique est composé de 14 pièces :

1 ARRÊTÉ ENQUETE_PLANCAION
2 AVIS ENQUETE_PLANCAION
3 DUP-PANCAÏON
4 ETUDEIMPACT-PLANCAÏON
5 PIÈCEG-ANNEXES-PLANCAÏON
6 OAP-SECTEURPLANCAÏON
7 RESUMENONTECHNIQUE-PLANCAÏON
8 PV_EXAMEN_CONJOINT_PLANCAION
9 AVIS_MRAE_DUP_MEC_PLUI_FLERS
10 RAP_MEMOIRE REP MRAE PLANCAION_FLERSAGGLO
11AVIS_CHAMBRE-AGRI_PLANCAION
12 AVIS_ARS_PLANCAION
13 AVIS_REGION-NORMANDIE_PLANCAION
14 AVIS CCI_MEC_PLANCAION

*Observation du Commissaire enquêteur :*

*J'ai noté que certains documents importants comme les diverses délibérations, contre rendus de la concertation etc. étaient intégrés dans les pièces 3, 4. Sans être primordial, cela ne participe pas à la clarté du dossier.*

#### 3.1 L'AVIS DE LA MISSION REGIONALE D'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

La Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) de Normandie a rendu son avis délibéré le 19 aout 2021 sous le numéro 2021-4062

*Synthèse de l'Avis :*

*La communauté d'agglomération Flers Agglo souhaite réaliser une opération d'aménagement ayant pour objectif principal le renouvellement urbain du secteur du Plancaïon, d'une emprise d'environ 15 ha, sur la commune de Flers. Ce projet, soumis à évaluation environnementale, est subordonné à une déclaration d'utilité publique puisque Flers Agglo n'a pas la maîtrise foncière de la zone concernée, et implique la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Flers Agglo qui ne permet pas, en l'état, la réalisation des aménagements envisagés. La mise en compatibilité étant également soumise à évaluation environnementale, le maître d'ouvrage a mis en œuvre une procédure commune d'évaluation environnementale et en a transmis le dossier pour avis à l'autorité environnementale qui en a accusé réception le 28 mai 2021.*

*Les documents présentés sont globalement de bonne qualité et bien illustrés, mais plusieurs points méritent d'être approfondis, notamment l'état initial de l'environnement en ce qui concerne la qualité des sols et les mesures mises en œuvre pour prévenir les populations contre le risque d'exposition au radon. D'une manière générale, les effets du projet sur le climat et la qualité de l'air sont insuffisamment décrits dans l'étude d'impact.*

#### 3.2 LES AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

Quatre (4) avis ont été rendus.

Personnes Publiques Associées et autres	Avis
Chambre d'Agriculture Orne	Favorable
Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI Ouest Normandie)	Favorable
Région Normandie	Favorable
ARS	Défavorable faute d'un diagnostic des sols pollués

*Observation du Commissaire enquêteur :*

*J'ai pris connaissance avec attention des avis défavorable, favorables rendus par les PPA et ont suscité quelques interrogations exprimées dans le PVS.*

### 3.3 L'EXAMEN DU PROJET PAR LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Le commissaire d'enquêteur considère que le dossier mis à l'enquête publique respecte dans sa forme les conditions imposées par la loi.

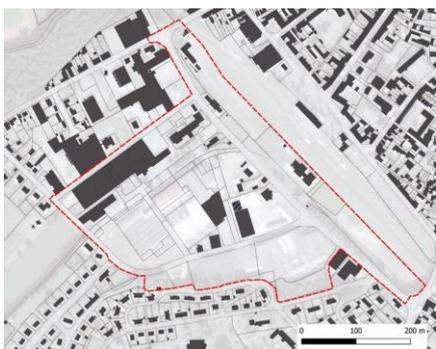
## 4 L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

L'enquête parcellaire ne porte que sur la partie Sud, Sud/Ouest de l'opération d'aménagement qui est considérée comme prioritaire.

En effet, le phasage prévisionnel envisagé par la Flers Agglo est de commencer l'opération par les aménagements situés au Sud de la coulée verte (Champ libre) afin de permettre l'implantation de la locomotive du secteur ainsi que les requalifications des rues de Durmeyer et du Parc.

Par ailleurs, ceci amorcera l'attractivité du secteur Plancaïon pour les années à venir.

Enfin, ce phasage démarre sur le secteur qui compte le plus de terrains en friches et ce qui offre aussi la possibilité, pour les entreprises et les habitations existantes situées au Nord, d'anticiper les effets de l'opération et, éventuellement, de s'intégrer dans un futur projet venant s'implanter sur la zone.



Secteur du Plancaïon



Enquête parcellaire

L'enquête parcellaire couvre une surface d'environ 85 000 m<sup>2</sup> soit 8.5 ha, mais la Collectivité ayant la maîtrise foncière de certaines parcelles, l'Etat Parcellaire concerné par l'enquête publique est de 60 174 m<sup>2</sup> soit environ 6 ha et compte 38 parcelles cadastrales pour 15 propriétaires seuls ou en copropriétés.

Référence cadastrale	Surface cadastrale	Propriétaire
AX 266	7 016	FAURECIA
AX 319	1 477	GDF Service Orne
AX 327	1 374	M et Mme BILLET
AX 372	420	FAURECIA
AX373	131	FAURECIA
AX 377	3 589	FAURECIA
AX 375	6	FAURECIA
AX 376	10 298	FAURECIA
BI 117	119	M. SABINE
BI 118	639	M. SABINE
BI 133	2623	SCI La Blanchardière
BI 197	654	SCI La Blanchardière
BI 119	1 603	FAURECIA
BI 257	1 886	FAURECIA
BI 258	10	FAURECIA
BI 122	472	FAURECIA
BI 123	202	FAURECIA
BI 124	298	FAURECIA
BI 125	718	FAURECIA
BI 126	1 007	FAURECIA
BI 128	315	FAURECIA
BI 129	574	FAURECIA
BI 130	344	Faurecia
BI 159	590	FAURECIA
BI 160	5 566	FAURECIA
BI 169	218	FAURECIA
BI 195	794	FAURECIA
BI 244	593	FAURECIA
BI 249	119	FAURECIA
BI 251	121	FAURECIA
BI 253	639	FAURECIA
BI 254	115	FAURECIA
BI 255	864	FAURECIA
BI 194	8 469	SONEN SA
BI 91	3 790	M. André DEGRENNE
BI 92	1 075	ANGER indivision
BI 139	1021	SCI la Colomblée
BI 132	425	M et Mme Marie JOURNAUX

Observations du Commissaire Enquêteur

*La différenciation surfacique entre la D.U.P. et l'Enquête parcellaire est judicieuse puisque Flers Agglo ne prévoit pas intervenir directement sur les propriétés privées situées en bordure de la rue du Parc d'une part et entre la ligne SNCF et la rue Durmeyer d'autre part.*

*Les 15 propriétaires ou copropriétaires ont été informés de l'Enquête publique par un courrier recommandé du Président de Flers Agglo adressé le 20 décembre dont j'ai eu copie.*

*J'ai noté que deux retours ont été effectués par la Poste, mais que ces deux seuls retours concernent l'indivision Anger qui compte quatre (4) nus propriétaires et un (1) usufruitier.*

*Le projet n'a pas rencontré d'écho défavorable de la part des propriétaires et/ou locataires*

## **5 DEROULEMENT DE L ENQUETE**

### **5.1 LA DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Pour faire suite à la demande de Madame la Préfète de l'Orne, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Caen a décidé de me désigner Commissaire Enquêteur le 28 octobre 2021 sous le numéro E 21000061/14.

### **5.2 L'ORGANISATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

#### **5.2.1 Les réunions et contacts avec le service en charge du projet**

##### **Le 15 décembre-RDV avec Mme de CARQUOUE Responsable de l'urbanisme à Flers Agglo**

En complément d'un entretien téléphonique, la réunion a porté sur :

- L'organisation de l'enquête et sa publicité.
- Le projet et ses aspects urbanistiques.
- L'état parcellaire avec un point sur l'état d'esprit des propriétaires.

##### **Le 15 FEVRIER RDV avec Mme de CARQUOUE**

Point sur à l'issue de l'enquête sur les observations reçues et les interrogations qui apparaissent.

##### **Le 22 FEVRIER RDV avec Mme de CARQUOUE**

Remise du PVS et échange sur différents points du dossier

#### **5.2.2 Les rencontres et visites du Commissaire enquêteur**

Tout au long de l'enquête j'ai souhaité m'informer sur l'acceptabilité du projet, compléter et actualiser mes connaissances :

Le 08/02/2022 entretien téléphonique avec M. ROLLOT Responsable du bureau expertise et entretien du patrimoine routier au Conseil Départemental de l'Orne.

### **5.3 LA PUBLICITE ET L'INFORMATION DU PUBLIC**

Concernant l'enquête en cours, la publicité et l'information du public ont été faites par les différents moyens prévus par la réglementation.

#### **5.3.1 Par voie de presse**

L'avis d'enquête a été publié les 23 décembre 2021 et 12 janvier 2022 dans les journaux Ouest France et l'Orne Combattante.

*(annexe n°2) Parutions dans la presse*

### 5.3.2 Par affichage

L'avis d'enquête a été affiché conformément à l'arrêté.

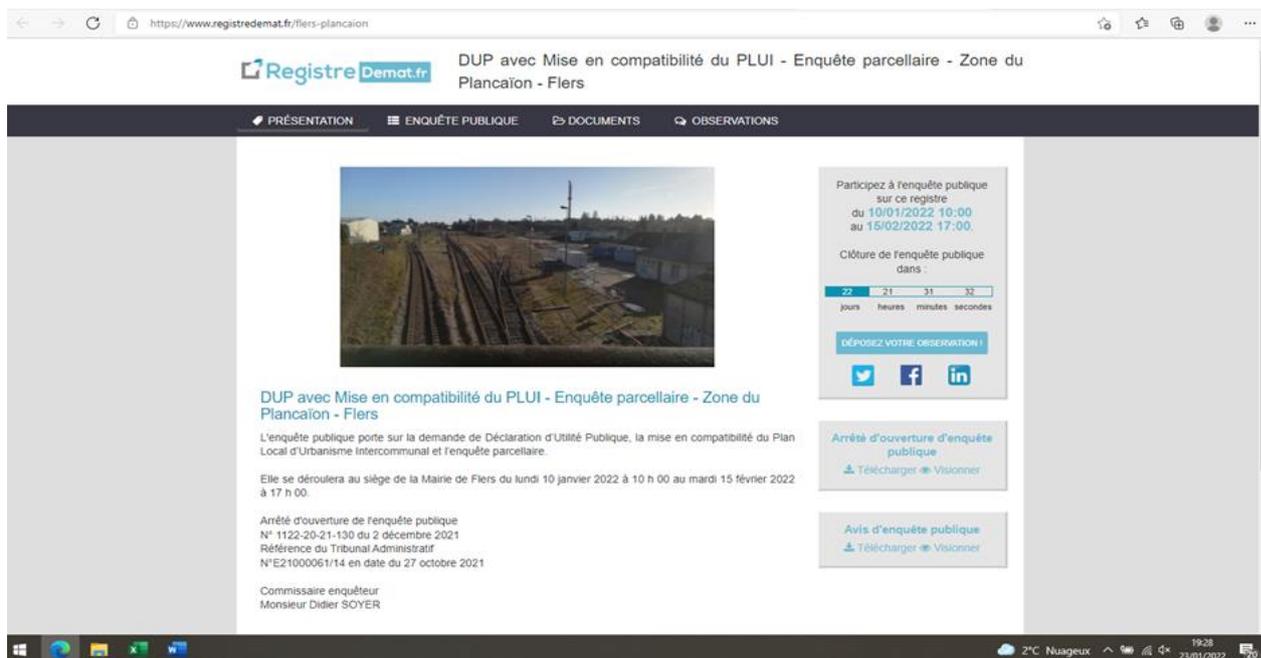
J'ai par ailleurs, pu vérifier la présence des affichages à plusieurs endroits de la zone existante-

(annexe n°3) Photo d'un panneau

### 5.3.3 Via internet

Les données concernant l'enquête publique ont été mises en accès libre sur le site internet RegistreDemat.fr.

Extrait de la page d'accueil :



Par ailleurs le site internet de la Préfecture de l'Orne : [www.orne.gouv.fr](http://www.orne.gouv.fr) (rubrique : politiques publiques – Environnement - protection de l'environnement - Enquêtes publiques) renvoyait vers le site RegistreDemat.fr

### 5.3.4 Autre communication à destination du public

Le site internet de Flers Agglo a également informé de la tenue de cette enquête.

## 5.4 LA DUREE DE L'ENQUETE – L'ORGANISATION DES PERMANENCES

L'enquête s'est déroulée du 10 janvier 2022 au 15 février 2022.

DATE	Heures de Permanences
- Lundi 10 janvier 2022	10h00 à 12h00
- Mercredi 19 janvier 2022	15h00 à 17h00
- Jeudi 27 janvier 2022	15h00 à 17h00
- Vendredi 4 février 2022	10h00 à 12h00
- Mardi 15 février 2022	15h00 à 17h00

## 5.5 LA CLOTURE DE L'ENQUETE

L'enquête a été close le 15 février 2022 à 17h00.

## 6 NATURE ET ANALYSE DES OBSERVATIONS

### 6.1 Le dossier mis à la disposition du public et le recueil de ses observations

Le public a pu pendant la durée de l'enquête faire des observations et propositions :

- sur le site « RegistreDemat.fr »
- par courriel électronique à l'adresse suivante : *pref-sci-enquetes-publiques@orne.gouv.fr*
- sur les registres d'enquêtes papiers mis à disposition dans les lieux d'enquête publique aux jours et horaires habituels d'ouverture au public
- par voie postale en adressant un courrier au Commissaire Enquêteur à la mairie de FLERS.

### 6.2 La relation comptable des observations du public

Deux registres d'enquête étaient ouverts.

1. **Le registre d'enquête pour la DUP et la mise en compatibilité du PLUi a été réceptionné le 10 janvier 2022 et clôturé le 15 février 2022.**

DEUX (2) observations ont été déposées sur le registre papier.

HUIT (8) observations ont été déposées sur le site « RegistreDemat.fr »

AUCUNE observation n'a été déposée par courriel.

DEUX (2)-lettres ont été reçues en mairie ou remises au Commissaire Enquêteur.

Au cours des permanences, le commissaire enquêteur a reçu 9 visites au titre **de la DUP et la mise en compatibilité du PLUi.**

2. **Le registre d'enquête pour l'état parcellaire a été réceptionné le 10 janvier 2022 et clôturé le 15 février 2022.**

AUCUNE observation n'a été déposée sur le registre papier.

AUCUNE observation n'a été déposée sur le site « RegistreDemat.fr »

AUCUNE observation n'a été déposée par courriel.

QUATRE (4)-lettres ont été reçues en mairie ou remises au Commissaire Enquêteur.

Au cours des permanences, le commissaire enquêteur a reçu 8 visites au titre de **l'état parcellaire.**

Au total, le site « RegistreDemat.fr » a comptabilisé 203 visiteurs et 174 pièces téléchargées.

## 7 LE PROCES VERBAL DE SYNTHESE ET LE MEMOIRE EN REPONSE

### 7.1 Le Procès-Verbal de Synthèse

Les observations du public et les questions du Commissaire Enquêteur ont fait l'objet d'un procès-verbal de synthèse remis le 22 février 2022 à 14 h 00 au siège de FLERS AGGLO en précisant que le mémoire en réponse était attendu pour le 08 mars 2022 au plus tard.

### 7.2 Le Mémoire en réponse

FLERS AGGLO a remis son mémoire en réponse par voie informatique le 08 mars 2022 et par courrier daté du 07 mars 2022-

Le Commissaire Enquêteur a apporté des observations qu'il a jugé utile au mémoire en réponse.

### 7.3 Pour faire suite à l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale

La Mission Régionale de l'Autorité Environnementale a rendu son avis sous le numéro 2021-4062 le 19 août 2021.

#### Préambule du Commissaire Enquêteur

Un mémoire en réponse, à l'avis de la MRAE, de 19 pages a été produit par FLERS AGGLO et versé au dossier d'enquête publique. J'ai reproduit les points de la réponse qui me semblaient saillants. En conséquence, je laisse à FLERS AGGLO la possibilité d'apporter d'éventuels compléments.

**Cet avis fait l'objet de 13 recommandations.**

#### **Recommandation n° 1/ MRAE :**

L'autorité environnementale recommande, dans le cas où le site devrait accueillir une surface commerciale existante, d'évaluer les incidences sur l'environnement de ce transfert et d'évoquer le devenir des bâtiments et des terrains de l'activité commerciale transférée.

*Réponse du porteur de projet aux recommandations 1et 2 (Extrait du mémoire en réponse mis à l'enquête publique)*

*..... la partie réservée pour la locomotive commerciale est pressentie pour une surface commerciale existante située au Sud du centre-ville de Flers, à environ 600 ml à l'Est de la zone du Plancaïon.*

***Les intentions du porteur de projet de la surface commerciale, sur le devenir de son site actuel, ne sont pas maîtrisées à ce jour et aucun travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage ne sont retenus à ce stade.***

*A l'état actuel des connaissances, Flers Agglo ne peut maîtriser le devenir du site actuel qui appartient au porteur de projet pressenti pour la locomotive commerciale. Cet espace, qui couvre une emprise d'environ 3ha, est toutefois à ce jour entièrement imperméabilisé et ne présente pas d'enjeux environnementaux significatifs à l'exception du transit de la Vère canalisée au centre de la parcelle suivant un axe Sud-Nord qui est inclus dans le PPRI.*

*.....Le site pourrait être préservé en état pour l'accueil des activités économiques au sein des bâtiments existants. Celui-ci pourrait aussi faire l'objet d'une démolition pour un éventuel projet urbain, sous réserve de trouver des investisseurs/promoteurs et dans ce cas, des études urbaines et environnementales seront alors nécessaires et devront être engagées par le porteur de projet.*

#### **Compléments éventuels :**

*Pas de complément à apporter par Flers Agglo au regard des réponses transmises à la MRAE*

#### Observations du Commissaire Enquêteur

*Dont acte.*

#### **Recommandation n° 2/ MRAE :**

L'autorité environnementale rappelle au maître d'ouvrage que, dans le cas où le projet viendrait à évoluer significativement dans le cadre de sa réalisation, une actualisation de l'étude d'impact pourra

s'avérer nécessaire et l'autorité environnementale devra de nouveau être saisie pour avis sur la base de l'étude d'impact ainsi actualisée.

*Réponse du porteur de projet aux recommandations 1 et 2 (Extrait du mémoire en réponse mis à l'enquête publique)*

*Flers Agglo note la recommandation de la MRAE et restera attentif aux évolutions potentielles de l'opération d'aménagement.*

**Compléments éventuels :**

*Pas de complément à apporter par Flers Agglo au regard des réponses transmises à la MRAE*

**Observations du Commissaire Enquêteur**

*Dont acte.*

**Recommandation n° 3/ MRAE :**

L'autorité environnementale recommande d'annexer au dossier d'étude d'impact les rapports d'expertises relatifs à l'inventaire des zones humides.

*Réponse du porteur de projet (Extrait du mémoire en réponse mis à l'enquête publique)*

*Le rapport d'expertise de l'inventaire des zones humides est intégré directement dans le rapport d'étude d'impact. Un chapitre spécifique y est consacré de la page n°43 à la page n°46. Seule une petite zone humide a été identifiée.*

**Compléments éventuels :**

*Pas de complément à apporter par Flers Agglo au regard des réponses transmises à la MRAE*

**Observations du Commissaire Enquêteur**

*Je retiens qu'une petite zone humide a été identifiée.*

**Recommandation n° 4/ MRAE :**

L'autorité environnementale recommande de compléter le dispositif de suivi des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation par des indicateurs, des valeurs-cibles et des mesures correctrices à mettre en œuvre le cas échéant.

*Réponse du porteur de projet (Extrait du mémoire en réponse mis à l'enquête publique)*

*Des indicateurs de suivi sont mentionnés dans le corps de texte du rapport d'étude d'impact ainsi que dans les tableaux sur les mesures ERC du résumé non-technique pour chaque thématique (pages n°28 et suivantes).*

*Afin de préciser ces éléments, les tableaux suivants viennent compléter les indicateurs et valeurs cibles du suivi ainsi que les éventuelles mesures correctrices à mettre en œuvre pour chaque thématique traitée.*

Suit un tableau en 7 lignes représentant les points de surveillance.

*1-Le milieu naturel et le paysage*

*2-L'hydrologie*

*3-Le domaine du sol et du sous-sol*

*4-Les risques*

5-Le milieu humain, économie, cadre de vie, réseaux et patrimoine

6-Déplacements & mobilités

7-Climat, air, santé et énergie

Chaque ligne ayant 2 colonnes pour décliner :

1-Les mesures et indicateurs de suivi / valeurs cibles

2-Les mesures correctrices à mettre en œuvre le cas échéant

Compléments éventuels :

*Pas de complément à apporter par Flers Agglo au regard des réponses transmises à la MRAE*

Observations du Commissaire Enquêteur

RAS

#### **Recommandation n° 5/ MRAE :**

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une analyse du cumul des effets notables du projet et de la mise en compatibilité du PLUi avec d'autres projets environnants.

*Réponse du porteur de projet (Extrait du mémoire en réponse mis à l'enquête publique)*

*Le dossier ne comporte pas de chapitre spécifique à l'analyse du cumul des effets du projet avec d'autres projets environnants mais il a été fait le choix, pour appréhender ces effets, de les intégrer dans chaque thématique traitée pour insérer directement ces effets dans les mesures d'Evitement, de Réduction et de Compensation retenues.*

*Ainsi, ces approches sont réparties dans l'ensemble du dossier avec notamment :*

- ☒ Pages n°27 et 28 : Présentation des autres projets,*
- ☒ Page n°153 : Le milieu naturel et le paysage,*
- ☒ Page n°158 : L'hydrologie,*
- ☒ Page n°162 : Le domaine du sol et du sous-sol,*
- ☒ Page n°166 : Les risques,*
- ☒ Page n°169 : L'humain, l'économie, le cadre de vie, les réseaux et le patrimoine,*
- ☒ Page n°175 : Les déplacements & les mobilités,*
- ☒ Page n°180 : Le climat, l'air, la santé et l'énergie*

Compléments éventuels :

*Pas de complément à apporter par Flers Agglo au regard des réponses transmises à la MRAE*

Observations du Commissaire Enquêteur

*Voir ma remarque au chapitre 2.1.6.*

**Recommandation n° 6/ MRAe :**

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation plus approfondie et proportionnée des impacts du projet et de la mise en compatibilité du PLUi sur les sites Natura 2000.

*Réponse du porteur de projet (Extrait du mémoire en réponse mis à l'enquête publique)*

*Concernant le volet NATURA 2000, les impacts relatifs aux sites NATURA 2000 ne sont pas traités qu'au paragraphe « évaluation d'incidences NATURA 2000 liée à l'opération d'aménagement et à la mise en compatibilité du PLU » (page 144) qui reprend les conclusions des différents diagnostics réalisés, mais cette thématique est abordée dans plusieurs paragraphes du dossier :*

*Documents cadres : Pages 32 à 34 ...../.....*

*Expertise écologique ...../.....*

***Ainsi, au vu de la configuration du site et de l'aménagement retenu, la mise en compatibilité du PLUi n'est pas en mesure d'impacter significativement un site NATURA 2000 connu.***

**Compléments éventuels :**

*Pas de complément à apporter par Flers Agglo au regard des réponses transmises à la MRAE*

Observations du Commissaire Enquêteur

*Je retiens qu'il n'y a pas d'impacts, vis-à-vis d'un site Natura 2000.*

**Recommandation n° 7/ MRAe :**

L'autorité environnementale recommande d'instaurer un suivi spécifique concernant la prévention et la limitation des nuisances lumineuses afin d'assurer l'efficacité du couloir écologique nocturne envisagé.

*Réponse du porteur de projet (Extrait du mémoire en réponse mis à l'enquête publique)*

*Flers agglo sera attentive lors de l'instruction des permis de construire sur la bonne prise en compte des mesures prises en matière de préservation d'une trame noire au sein de la future zone. En effet, les Permis de Construire devront être compatibles avec l'OAP.*

*Aussi, le suivi de la trame noire sera intégré dans le suivi écologique prévu sur 5 années afin de s'assurer de l'efficacité des mesures retenues.*

**Compléments éventuels :**

*Pas de complément à apporter par Flers Agglo au regard des réponses transmises à la MRAE*

Observations du Commissaire Enquêteur

*Je retiens l'engagement de Flers agglo à être attentive lors de l'instruction des permis de construire à la bonne prise en compte des mesures liées à la trame noire.*

**Recommandation n° 8/ MRAe :**

L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial de l'étude d'impact par une analyse de l'intégrité physique, chimique et biologique des sols, de prévoir la création d'une trame brune pour mettre en œuvre une trame écologique complète de manière à améliorer la qualité des habitats naturels

et des liaisons écologiques, et d'établir un suivi de l'évolution de l'état des sols en phase d'exploitation du projet.

*Réponse du porteur de projet (Extrait du mémoire en réponse mis à l'enquête publique)*

*Concernant l'état initial, Flers Agglo souhaite mettre en avant que les sols sont à ce jour entièrement artificialisés et que la biologie des sols y est donc très réduite et difficilement quantifiable. En effet, l'imperméabilisation des sols engendre la présence d'une couche imperméable entre le milieu aérien et le sous-sol, ce qui provoque l'étouffement d'une partie des sols du site et donc la perte d'une partie des organismes du sol.*

*Concernant le volet chimique des sols, les nombreuses études liées à la pollution des sols déjà réalisées sur le site permettent de caractériser et quantifier les principaux polluants présents dans les sols en place (cf. pages 87 à 90 de l'étude d'impact ainsi que l'étude de pollution historique en annexe).*

*Concernant, le plan d'aménagement retenu, la création d'une coulée verte centrale, par la désimperméabilisation d'une partie du site, reste un élément très favorable à l'amélioration de la trame brune à l'échelle du site. Celle-ci sera ainsi en adéquation avec la trame verte et bleue recherchée.*

*Le suivi écologique prévu par Flers Agglo en phase d'exploitation, et notamment vis-à-vis des habitats et de l'avifaune, seront des éléments déterminants pour vérifier que la biologie des sols s'améliore avec le temps (nourissage oiseaux, évolution de l'espace prairiale, ...). En effet, la concentration de biodiversité est variable et à corrélérer avec le type d'occupation des sols : les prairies ont une biodiversité plus riche que les autres sols, elles sont suivies des forêts, des terres cultivées et des terrains urbains*

**Compléments éventuels :**

*Pas de complément à apporter par Flers Agglo au regard des réponses transmises à la MRAE*

**Observations du Commissaire Enquêteur**

*Je retiens que :*

*Les sols sont à ce jour entièrement artificialisés et que la biologie des sols y est donc très réduite,*

*Les nombreuses études liées à la pollution des sols déjà réalisées sur le site permettent de caractériser et quantifier les principaux polluants présents,*

*La création d'une coulée verte centrale, par la désimperméabilisation d'une partie du site, reste un élément favorable à l'amélioration de la trame brune,*

*Flers Agglo s'engage à réaliser un suivi écologique en phase d'exploitation, et notamment vis-à-vis des habitats et de l'avifaune,*

**Recommandation n° 9/ MRAe :**

L'autorité environnementale recommande :

- de réaliser un bilan carbone global du projet dans toutes ses composantes ;
- de fixer des objectifs précis et ambitieux en matière de développement de la production d'énergies renouvelables ;
- d'inscrire les principes de construction durable et économe sur le plan énergétique dans les cahiers des charges destinés aux futurs acquéreurs
- de définir si nécessaire des mesures d'accompagnement et de suivi spécifiques permettant de garantir l'atteinte des objectifs fixés.

*Réponse du porteur de projet (Extrait du mémoire en réponse mis à l'enquête publique)*

*Afin de répondre à la recommandation de la MRAE vis-à-vis de l'impact de l'opération sur les rejets de gaz à effet de serre (GES), une approche, qui ne peut être que sommaire à ce stade, a été réalisée afin d'appréhender les grandes tendances à l'aide de l'outil GES Opam développé par l'ADEME.*

*...../.....*

**Résultat :**

*Il est important de signaler que ces estimations restent indicatives et que les chiffres annoncés sont à considérer comme des ordres de grandeur issues de nombreuses hypothèses pouvant fortement fluctuer en fonction des futurs projets ...../.....*

*...../....., inscriptions de principes de constructions durables et économes sur le plan énergétique dans les cahiers des charges aux futurs acquéreurs ainsi que le suivi. ....../.....*

*Enfin, vis-à-vis de l'enjeu climat, Flers Agglo souhaite rappeler que cette opération volontariste s'inscrit pleinement dans l'enjeu national de lutte contre l'artificialisation des sols tout en répondant aussi à l'enjeu du réchauffement climatique...../.....*

**Compléments éventuels :**

*Pas de complément à apporter par Flers Agglo au regard des réponses transmises à la MRAE*

**Observations du Commissaire Enquêteur**

RAS

**Recommandation n° 10/ MRAE :**

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier d'étude d'impact dès que le diagnostic de pollution du sous-sol sur les secteurs dits sensibles, ainsi que les plans de gestion éventuellement requis, auront été réalisés.

*Réponse du porteur de projet (Extrait du mémoire en réponse mis à l'enquête publique)*

*Flers Agglo prend note de la recommandation liée au volet pollution des sols. Ces compléments seront, si nécessaire, portés par les futurs porteurs de projet s'implantant sur la zone.*

**Compléments éventuels :**

*Pas de complément à apporter par Flers Agglo au regard des réponses transmises à la MRAE*

**Observations du Commissaire Enquêteur**

RAS

**Recommandation n° 11/ MRAE :**

L'autorité environnementale recommande d'intégrer un volet relatif à la pollution de l'air afin de mesurer le risque lié à la présence de ces polluants volatils et ainsi élaborer un plan de gestion adapté, en fonction des usages projetés.

*Réponse du porteur de projet (Extrait du mémoire en réponse mis à l'enquête publique)*

*Flers Agglo souhaite mettre en avant qu'un suivi piezo-piezair est en cours sur les parcelles qu'elle maîtrise foncièrement. L'ensemble des données connues sera adressé au futur porteur de projet comme énoncé dans l'étude d'impact (SUP et suivi en cours) afin qu'il puisse intégrer, en fonction des futurs usages, l'ensemble des contraintes inhérentes au site.*

*Les conclusions en date du 7/04/2021 sont les suivantes :*

*Données non fournies*

**Compléments éventuels :**

*Flers Agglo a missionné le bureau d'étude BURGEAP pour mener un suivi des eaux souterraines sous les propriétés de Flers Agglo (anciens sites SONOFOQUE) et la réalisation de Piézairs avec prélèvements et analyse des échantillons de gaz du sol et des sols.*

*Le rapport en date du 7/04/2021 conclue ce qui suit :*

*Page 23/31 : « 2 piézairs de 1,5 mètre de profondeur ont été mis en place par la société ATME le 13/07/2020. Ils sont localisés en Figure 3. Les coupes techniques des piézairs sont disponibles en Annexe 7. Les cuttings de forage ont été laissés sur place. Aucun indice de pollution n'a été mis en évidence lors de la foration »*

*Page 26/31 : « On relève au droit de l'ouvrage PzA1 une concentration en PCE supérieure à la valeur de bruit de fond défini pour l'air intérieur, avec une concentration de 33,33 µg/m<sup>3</sup> . Ce composé n'a pas été recherché dans les sols. On relève également la présence de trace de toluène au droit de l'ouvrage PzA2 avec une concentration de 2,44 µg/m<sup>3</sup> . Cette concentration est à mettre en relation avec la présence de toluène dans les sols entre 2 et 3 m de profondeur au droit du piézair. Les alcools et solvants polaires divers n'ont pas été mesurés dans les gaz des sols ».*

*Page 27/31*

## 7.1 Synthèse des impacts dans les différents milieux

Les investigations réalisées ont mis en évidence les éléments suivants :

- Dans les sols : la présence de HAP (dont naphthalène) et de toluène ;
- Dans les eaux souterraines : absence d'impact. On notera néanmoins la présence d'irisation dans les eaux du piézomètre Pz103 ;
- Dans les gaz des sols : la présence de PCE au droit de l'ouvrage PzA1 et des traces de toluène en PzA2.

Concernant la gestion des déblais, on notera un dépassement en antimoine sur éluat du seuil ISDI au droit du sondage BGP2.



Figure 6 : Synthèse des anomalies en composés organiques dans les sols, eaux souterraines et gaz du sol

*Le bureau d'étude recommande «une deuxième campagne de prélèvement des gaz des sols en période estivale. Les résultats sur les gaz des sols seront à prendre en compte pour les calculs de risques sanitaires, intégrés au plan de gestion qui sera à réaliser, afin de confirmer la compatibilité des milieux dans le cadre du changement d'usage des parcelles. ». Le rapport complet a été adressé à la DREAL le 18 mai 2021. Flers Agglo est dans l'attente d'un avis de la DREAL au regard des recommandations de Burgeap*

### Observations du Commissaire Enquêteur

*Je prends note :*

*Du suivi des éventuels polluants volatils par le biais de piézaires mis en place.*

*Que Flers Agglo est dans l'attente d'un avis de la DREAL au regard des recommandations de Burgeap*

### **Recommandation n° 12/ MRAe :**

L'autorité environnementale recommande à la collectivité de prendre en compte le risque radon dans le PLUi conformément à la réglementation. Elle recommande également à l'aménageur d'inviter les acquéreurs de lots à proposer des solutions techniques adaptées à chaque bâtiment pour réduire l'exposition de leurs futurs occupants au radon et à vérifier leur mise en œuvre.

*Réponse du porteur de projet (Extrait du mémoire en réponse mis à l'enquête publique)*

*Comme le mentionne l'avis, le risque Radon est bien mentionné dans l'étude d'impact. Il s'agit d'un risque connu sur le territoire qui est encadré par une réglementation nationale spécifique et qui impose notamment :*

*...../.....*

*Flers Agglo se conformera à la réglementation en vigueur (information essentiellement) mais n'entend pas agir auprès de chaque porteur de projet dans les choix techniques de conception de leurs constructions. Ces choix dépendent fortement du type d'occupation envisagé et nécessite des compétences spécifiques que devront nécessairement intégrer les porteurs de projet.*

**Compléments éventuels :**

*Pas de complément à apporter par Flers Agglo au regard des réponses transmises à la MRAE*

**Observations du Commissaire Enquêteur**

RAS

**Recommandation n° 13/ MRAe :**

L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation de l'impact potentiel des rayonnements émis par les antennes de téléphonie présentes sur le site sur les populations et par la définition le cas échéant de mesures d'évitement et de réduction adaptées. Elle recommande également d'actualiser l'étude d'impact le moment venu en y apportant les précisions nécessaires sur la suppression ou le déplacement pressenti des stations.

*Réponse du porteur de projet (Extrait du mémoire en réponse mis à l'enquête publique)*

*Comme mentionné dans l'étude d'impact, il est d'ores et déjà envisagé de supprimer l'antenne relais située au Nord-Est du site qui est située dans l'axe de la future passerelle ...../.....*

*Flers Agglo n'entend pas réaliser à ce jour d'étude complémentaire spécifique à cette thématique.*

**Compléments éventuels :**

*Pas de complément à apporter par Flers Agglo au regard des réponses transmises à la MRAE*

**Observations du Commissaire Enquêteur**

*Je retiens qu'il est envisagé de supprimer l'antenne relais située au Nord-Est du site*

## **7.4 Pour faire suite à l'avis des personnes publiques associées**

### **7.4.1 Chambre d'Agriculture**

***Avis Favorable***

RAS

*Réponse du porteur de projet*

*Flers Agglo souligne l'avis favorable de la chambre d'agriculture qui met en avant le caractère « résolument économe en foncier, et vertueux, tant du point de vue agricole qu'environnemental »*

#### Observations du Commissaire Enquêteur

*Le point fort de ce dossier est d'être effectivement économe en foncier et positif en termes d'environnement.*

#### 7.4.2 CCI Ouest, Normandie

##### **Avis Favorable**

Remarques :

*« L'enjeu est également l'attractivité du centre-ville depuis la zone du Plancaion par la passerelle. A notre sens, une réflexion sur l'insertion paysagère de la passerelle doit être menée, celle-ci doit donner vie aux gens de se rendre sur cette partie de la ville depuis le centre historique. L'emploi de végétaux une bonne signalétique depuis la gare et l'emploi de matériaux qualitatifs sont recommandées.*

*Bien que les enjeux de reconquête de l'espace et d'insertion architecturales et paysagères et été bien pris en compte dans le cadre du projet une attention particulière sur le développement commercial aurait dû être porté. En effet, les commerces de Flers ne sont pas qualifiés dans le cadre de l'étude ce qui ne permet pas de dégager les atouts et les faiblesses des espaces commerciaux...../.....*

*...../..... Ainsi, il serait opportun de qualifier les besoins existants en matière de commerce et d'artisanat pour répondre favorablement aux demandes d'installation sur le territoire et éviter de concurrencer où d'appauvrir l'attractivité du centre-ville. Les délais du projet permettent cette prise en compte...../.....*

*...../..... L'activité commerciale peut être favorisée où maîtrisée grâce à d'autres outils et notamment le règlement écrit du PLUI au travers de la réglementation des destinations et sous destinations. Le recours aux linéaires commerciaux destinés à certaines destinations et visant à renforcer l'offre commerciale de proximité est également une option à envisager...../.....*

*..../....Enfin l'instauration d'un droit de préemption commerciale pourrait concourir à cet objectif de maîtrise de l'activité commerciale. »*

##### *Réponse du porteur de projet*

*Flers Agglo rappelle la réponse apportée à ces remarques lors de la réunion des PPA du 4/11/2021, page 4/7 extrait :*

*Mme de Carcouet répond qu'un travail est en cours avec la DDT et le CEREMA pour la passerelle et une étude également sur les activités tertiaires avec la Banque des territoires. Elle maintient le taux de vacance commerciale à 10 %. Elle précise par ailleurs que la servitude de sauvegarde de linéaire commercial existe déjà au PLUI sur Flers et que le droit de préemption sur les fonds de commerce a été instauré sur Flers dans le cadre de l'ORT.*

*Sur les enjeux du Commerce, il est à noter que le projet du Plancaion et notamment celui de l'installation d'une locomotive commerciale sur ce secteur n'a pas pour but et n'aura pas pour conséquence de développer un nombre important de commerces et de « déshabiller » le centre-ville de ses commerces.*

*Il est au contraire recherché une complémentarité des activités commerciales entre ce secteur, pouvant accueillir quelques commerces sur des terrains aujourd'hui privés dont les concepts nécessitent une surface commerciale supérieure aux capacités des locaux commerciaux situés en cœur de ville, et les commerces de centres -ville dont les tailles de cellules varient entre 30 m<sup>2</sup> et 350 m<sup>2</sup> pour les 2 plus grandes aujourd'hui vacantes. Il est à noter que les deux friches commerciales les plus importantes du centre-ville sont actuellement en train pour celle de la rue du 6 Juin des projets de trouver preneur pour une surface de 900 m<sup>2</sup> environ et celle de l'ancien site « Monsieur Bricolage » de faire l'objet d'une opération de démolition/dépollution et d'aménagement urbain permettant d'accueillir du commerce, du service et des logements.*

*De plus, le projet privé de la locomotive commerciale ne vient pas augmenter de manière substantielle sa galerie commerciale ainsi les commerces présents actuellement seront sensiblement les mêmes que ceux de la galerie commerciale envisagée.*

*Pour effectivement mieux maîtriser les commerces de centre-ville, plusieurs outils ont été mis en œuvre, comme évoqués plus haut à savoir : le Droit de préemption sur les fonds de commerce a été instaurés et démontre le dynamisme du centre-ville car de nombreux commerces font l'objet de cette déclaration depuis sa mise en œuvre. Un nombre important de commerces vacants sont repris et sont à ce titre mis à jour dans les outils de suivi des locaux commerciaux et notamment l'observatoire du commerce qui vient par ailleurs mesurer le taux de vacance commerciale sur le centre-ville.*

*Le périmètre de protection du linéaire commercial, instauré dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal sera mis à jour dans le cadre de la prochaine modification du PLUI en 2022.*

*Enfin, il est à noter les actions conjointes de la Cci et de Flers Agglo en matière de « boutique test » qui après la reprise d'un commerce vacant dans la Rue de la Boule à Flers, devrait permettre l'ouverture de nouvelles boutiques en hyper-centre de la Ville.*

#### Observations du Commissaire Enquêteur

*Outre l'avis favorable de la CCI, je retiens que :*

*L'installation d'une locomotive commerciale sur ce secteur n'a pas pour but et n'aura pas pour conséquence de développer un nombre important de commerces,*

*Le projet (privé) de la locomotive commerciale ne vient pas augmenter de manière substantielle sa galerie commerciale,*

### **7.4.3 Région Normandie**

#### **Avis Favorable**

**RAS**

*Réponse du porteur de projet*

*Pas de complément à apporter par Flers Agglo au regard des réponses transmises à la MRAE*

#### Observations du Commissaire Enquêteur

**RAS**

### **7.4.4 Agence Régionale de Santé (A.R.S)**

#### **Avis Défavorable**

*« Compte tenu de l'absence d'un diagnostic complet de l'ensemble de la zone d'étude, conformément à la méthodologie nationale de gestion des sites sols pollués d'avril 2017, réalisé par un bureau d'études certifié sites sols pollués permettant d'évaluer les risques sanitaires avec la réalisation d'un plan de gestion et d'une analyse des risques résiduels, le cas échéant l'ARS est défavorable au projet cité en référence dans l'attente de ces documents*

*Si la DUP et la mise en compatibilité du PLUI sont tout de même engagées, je demande à ce que mes services soient consultés systématiquement sur les projets de construction au déménagement qui seront envisagés sur ce site. »*

### **Réponse du porteur de projet**

*Flers Agglo rappelle la réponse apportée à ces remarques lors de la réunion des PPA du 4/11/2021, page 5/7, extrait :*

Mme de Carcouet évoque l'étude historique jointe au dossier de DUP pour identifier les sites potentiellement sensibles compte tenu des risques avec d'anciennes activités et indique qu'un suivi est fait avec la DREAL pour les activités récentes soumises à SUP.

Elle ajoute que Flers Agglo ne peut pas faire réaliser de sondages de sols n'étant pas propriétaire des terrains. Cependant, la collectivité s'engage à communiquer et accompagner les porteurs de projets concernés par un site potentiellement pollué en amont des projets et en lien avec la DREAL et l'ARS.

Elle regrette également que les services de l'État ne l'aient pas incitée à se rapprocher de l'ARS plus tôt.

*Depuis cette date, une réunion de travail a été organisée le 13 décembre 2021 entre la direction de l'aménagement de Flers Agglo et les services de l'ARS (Mme Saillard). Conformément aux engagements pris par Flers Agglo. L'ARS sera associée aux réunions en amont des dossiers, en lien avec la DREAL.*

### **Observations du Commissaire Enquêteur**

*J'ai pris acte du suivi de la pollution des sols en lien avec les Services de la DREAL et de l'ARS.*

## **7.5 Pour faire suite aux observations du public**

Le Commissaire enquêteur a procédé à un examen de toutes les observations déposées lors de l'enquête publique. Une grande partie de ces observations a fait l'objet d'un dépôt de pièces jointes, ces dernières sont annexées à ce rapport.

Les observations ont été classées en plusieurs thématiques

### **7.5.1 THEME : CIRCULATION**

#### **Observation n° 1 sur le registre papier : M. ASSELOT Bruno**

Je suis Adjoint à la mairie de Flers des personnes résidentes rue du docteur Maubert m'ont interpellé pour connaître le plan de circulation. Ils s'inquiètent du flux de circulation lorsque le rond-point de la rue de Domfront sera encombré.

La rue du docteur Maubert deviendra un échappatoire..../.... Cette rue pourrait-elle être en sens unique en direction de la rue Durmeyer avec obligation de tourner à droite...../..... ?

#### **Observation n° 2 sur le registre papier : M. GESLIN Denis**

À mon avis la rue Schnetz va être impactée par l'accroissement de la circulation déjà fort importante et dangereuse.

Il me semblerait judicieux de réaliser une étude d'impact sur la circulation automobile sur les rues Durmeyer, de la fonderie, du parc et de réaliser un plan de circulation globale et sécurisant pour les piétons les cyclistes.

Est-il prévu réellement le percement d'une nouvelle rue entre la rue du Parc et la rue Schnetz ?

### **Observation n° 3 lettre de monsieur Colin Patrick**

Des mesures ont-elles été envisagées pour répondre à l'augmentation importante du flux de circulation sur les ponts des rues de Domfront et Schnetz...../.....les difficultés de circulation déjà existantes pour aller et revenir des zones commerciales et industrielles de la route Domfront risque d'être encore accrues

par ailleurs ...../.....

### **Observation n° 4 lettre du GR-EN**

...../..... Comment seront gérés les flux routiers qui seront sans nul doute plus importants qu'aujourd'hui du fait qu'une partie de la rue de la Fonderie sera privatisée et donc sans débouché alors que les ponts sur les voies ferrées sont déjà engorgés ?

### **Observation n° 5 /numéro 1 sur le site Registre Démat .fr ANONYME**

..../..... la circulation au pont de Domfront est saturée par le passage de plus de 20 000 véhicules par jour, 10 000 en 2007, desservant le centre-ville, la zone des grands champs, collèges maisons de retraite et autres commerces.

Que comptez-vous faire pour lutter contre :

la pollution (particules fines.../.... ) les bouchons, la sécurité des piétons car très dangereux dû aux vitesses excessives et bouchons, beaucoup d'inattention. la rue Schnetz trop étroite et très dangereuse dû à la vitesse , visibilité et très roulante.

Est-ce vrai que la rue Maubert près de all livre va être à sens unique, est-ce une bonne solution ?..../.....

### **Observation n° 6/ numéro 2 sur le site Registre Démat .fr ANONYME**

.../.. je souhaite soulever le problème de la rue Schnetz beaucoup trop rapide de jour et bien pire la nuit. Entre rodéos, coup de klaxon et de frein le bruit est incessant...../.....

...../.....il n'y a aucune visibilité lorsque les voitures sont garées du coté impaire de la rue, il faut donc s'avancer quasiment à la moitié de la route pour apercevoir d'autres usagers qui roulent trop vite dans cette rue étroite...../.....

Enfin il serait temps de dévier les semi-remorques de la rue Nationale et Schnetz, je vous laisse imaginer ce qu'il se passe quand un 38 Tonnes croise un bus...

et encore mieux quand le 38 T est au stop entre la rue Nationale et rue Schnetz et qu'un bus veut tourner pour rejoindre la gare...c'est impossible tout simplement et ça arrive tous les jours ou presque...../.....

Il faut donc dévier les 38T hors de ces rues trop étroites et ralentir et sécuriser les croisements (rue Motte Angot et Nationale) de la rue Schnetz avant un accident grave qui cette fois ci fera avancer plus vite l'aménagement de la rue.

...../..... Même si les logements sont rénovés avec l'aide la ville ils restent vide, qui voudrait habiter au pied de rues qui sont aussi rapide et bruyante qu'une rocade ?

**Observation n°7/ numéro 3 sur le site Registre Démat .fr M. Chevallier Frédéric**

.../...construire une grande surface en plein centre-ville et derrière la gare n'est pas souhaitable. Comment allez-vous gérer le trafic de voiture déjà qu'actuellement au niveau du rondpoint rue Durmeyer/Domfront c'est déjà pas fluide, et repartir par la rue Schnetz n'est pas plus pratique (rue étroite). Et le trafic des poids lourds, certes actuels mais qui vont toujours rentrer en ville avec ce projet.

**Observation n°8 /numéro 5 sur le site Registre Démat .fr ANONYME**

qu'en est-il de la mobilité vélo ?

Le circuit largement emprunté par la Vélofrancette parcours Flers sans piste cyclable... la rue de la gare fraîchement refaite (circuit velo francette) ne comporte même pas de piste cyclable.../.... par contre le ralentisseur rend la rue un peu plus sûre.

Puis passage par la rue Nationale (circuit velo francette), très étroite empruntée par les bus et aussi 38 tonnes... toujours rien pour les vélos...../.....

...../..... Au lieu de faire une passerelle piéton, car c'est bien connu on va faire ses courses à pied... faites plutôt une passerelle voitures, ce qui désengorgera aussi sur la rue de la gare...../.....

**Observation n°9/ numéro 6 sur le site Registre Démat .fr ANONYME**

la rue de la fonderie : il semblerait qu'elle soit condamnée sur une partie. Pour quelle raison ?

Si une hyper-surface s'installe sur les friches industrielles, combien d'entrées et de sorties de parking seront envisagées ? La circulation dans ce secteur est très dense. Est-ce judicieux ?

Que deviendra le site actuel occupé par l'hyper-surface ?

**Observation n°10/ numéro 7 sur le site Registre Démat .fr M. Bodin Jean Paul**

Quid de la rue de la Fonderie, quel accès pour la Blanchardière ?

Ce projet semble lié au déplacement d'un Hypermarché :

1/ est-ce rendre service aux commerces de centre-ville que ce déplacement vers le sud de la ville et sa zone commerciale. 2/comment sera géré l'accroissement du flux de circulation rue Durmeyer et surtout aux giratoires du pont de Domfront, déjà très encombrés à certaines heures.

La circulation des cyclistes est-elle prévue pour assurer leur sécurité ?

**Observation n°11/ numéro 8 sur le site Registre Démat .fr ANONYME**

...../..... Toujours du côté de la gare, avec les nouveaux projets d'implantation de commerces et bureaux, est-il prévu des zones de stationnement supplémentaires qui sont déjà à ce jour difficiles à trouver

...../.....

Il est vrai que la rue Schnetz pour la Vélofrancette ou pour tout autre déplacement en 2 roues est dangereuse. Je pense pour éviter cette rue, par exemple de la rue Richard Lenoir en passant par le parc rejoignant la rue Schnetz par la sortie en face de la rue Jacques Durrmeyer, faire une voie cyclable sans que cela puisse déranger les promeneurs.

*Réponse du porteur de projet*

**Etude de circulation** : Flers Agglo a indiqué page 7 dans la réponse apportée à la MRAE qu'« une étude de circulation plus élargie à l'échelle de Flers pourrait être lancée pour améliorer les conditions de circulation si le niveau de saturation relevé est trop important ». A ce titre et dans le cadre d'« Action Cœur de Ville », une étude de circulation, ainsi qu'une étude sur la place de la nature en ville (étude SGREEN) ont été sollicitées auprès de la Banque des Territoires sur un périmètre comprenant la rue Schnetz, la rue de Domfront la rue Durrmeyer et la rue de la Fonderie (cf périmètre joint). Ces réflexions viendront donner une approche plus large sur le traitement de la rue Schnetz vers le centre-ville et dans la continuité des aménagements à l'étude sur cette même rue dans le quartier Saint Michel. Le département de l'Orne sera associé à cette étude en tant que gestionnaire des RD 25 (rue Schnetz) et RD 462 (route de Domfront).

**La rue Maubert** est une voie relativement étroite et longue et la mise en sens unique risquerait d'une part de pénaliser les riverains (augmentation des distances) et d'autre part augmenter la vitesse des véhicules. Les voies en sens unique favorisent les vitesses élevées.

**La rue de la Fonderie** fera l'objet d'une procédure de déclassement partiel du domaine public (procédure relevant du code de la voirie routière et relevant de la compétence de la ville de Flers) afin de permettre à la ville de Flers de céder une partie de cette voie à l'investisseur de la locomotive commerciale, pour répondre aux besoins d'emprise foncière du projet. L'étude de flux annexée à l'enquête publique comporte cette option (option 3) qui indique que le report de flux n'aurait que très peu de conséquence au regard du faible trafic de la rue de la Fonderie. Le trafic sur la rue de la Fonderie est à ce jour de 700 VJ vers la rue Schnetz, 1100 VJ vers la rue Durrmeyer, soit un total de 1800 VJ sur la rue de la Fonderie. L'étude de flux a supposé que ce nombre n'évoluerait que très peu à savoir 2350 VJ si la rue était maintenue en double sens comme aujourd'hui.

**Circulation pont de Domfront et rue Schnetz :**

Des comptages par compteurs à tubes ont été réalisés entre le 20 et le 26 décembre 2017 et du 26/10 au 01/11/2017 sur les rues de la Fonderie, rue Schnetz et pont de Domfront/rue Durrmeyer.

Ces comptages ont permis de mettre en avant les heures de pointe, à savoir le vendredi de 16 h 30 à 17 h 30.

Lors des heures de pointe, des observations origine-destination ont été faites, permettant de déterminer la capacité des carrefours à chaque extrémité de la rue Durrmeyer. Grace à l'application Girabase du CEREMA, libre de droit, il a pu être établi que la réserve de capacité des deux giratoires sur le Pont de Domfront est de 40% à 60% sur les branches principales.

En outre, il est à noter que la locomotive commerciale impacte déjà le flux sur la rue Domfront. Aussi les modifications des flux seront principalement le tourne à gauche depuis la partie sud de la rue de Domfront vers la rue Durrmeyer, et le tourne-à-gauche depuis la rue Durrmeyer vers la partie nord de la rue de Domfront.

*Le nombre supplémentaire de véhicules sur la rue Durrmeyer (intégrant le foisonnement estimé à 20%, ou 50% en heure de pointe ; cf page 9 étude flux-Métavision-page 122/124 annexe étude impact) est estimé à une moyenne de 400 v/h et de 700 v/h en heure de pointe.*

*Ainsi, en injectant jusqu'à 700 véhicules supplémentaires par heure sur la rue Durrmeyer, et considérant que 70% de ces nouveaux flux se dirigeront vers le pont de Domfront et 30% vers la rue Schnetz., le rond-point de la rue de Domfront/rue Durrmeyer reste en capacité.*

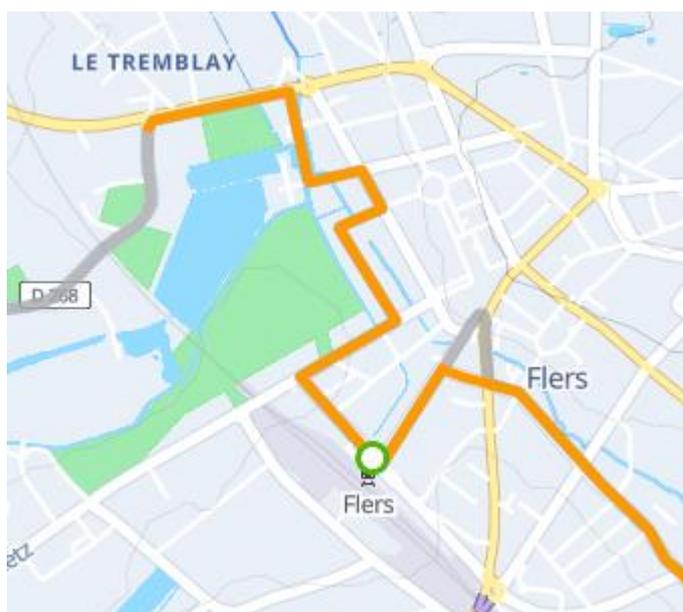
*Pour le carrefour en T, rue Schnetz/rue Durrmeyer, les relevés cumulés à la détermination d'une heure de pointe a permis de définir les réserves de capacité de l'intersections à partir des normes proposées par le CEREMA. L'impact en terme d'attente au niveau des cisaillements, avec l'installation de commerces dans la zone serait moins d'une dizaine de secondes supplémentaires. La fluidité et la sécurité au niveau de ce carrefour sera amélioré par la réalisation d'un îlot directionnel sur la rue Durrmeyer.*

*Le nombre de poids lourds sur la rue Durrmeyer est inférieur à 3 % du trafic. Celui-ci viendrait à diminuer du fait du transfert de deux activités qui génèrent du trafic poids lourds (page 9 étude flux-Métavision – page 122/124 annexe de l'étude impact). Cette réduction du trafic poids-lourds participera à la fluidité et à la sécurité de la circulation.*

*Ainsi le dimensionnement des ouvrages du pont de Domfront et l'aménagement du carrefour rue Durrmeyer/rue Schnetz sont adaptés au futur trafic. La perception de la fluidité du trafic sera bien sûr modifiée du fait de l'augmentation du trafic global, et d'une augmentation mesurée du temps d'attente moyen. Par ailleurs, le taux d'infraction sur la rue Durrmeyer (vitesse supérieure à 50km/h) est actuellement de 37,3%. L'aménagement de la rue Durrmeyer permettra de réduire la vitesse et d'améliorer globalement la sécurité des usagers.*

*Question 2. Une voie pourrait être créée entre la rue Schnetz et la rue du Parc. Un emplacement réservé existe au PLUI et l'Orientation d'Aménagement et de Programmation a indiqué cette possibilité.*

*Questions 10. et 16. Vélo : Le projet d'aménagement de la zone du Plancaïon s'inscrit dans le schéma directeur cyclable de Flers Agglo (devant être approuvé en 2022). Ainsi la rue Durrmeyer comprendra une piste cyclable qui à moyen terme sera connectée à la rue Schnetz et à l'avenue Louis Toussaint. Les vélos pourront aussi rejoindre à travers le « Champ Libre » le nord de la rue de Fonderie qui comportera aussi des aménagements permettant de sécuriser les vélocyclistes.*



*Extrait tracé de la Vélofrancette – site internet*

*La piste cyclable qui sera réalisée sur la rue Durrmeyer permettra de rejoindre le tracé de la Vélofrancette sur rue Schnetz et la rue Nationale.*

*Question 11. De nouvelles zones de stationnement ne sont pas envisagées du côté de la gare. Flers Agglo a déjà aménagé un parking d'environ une centaine de places au sud de la gare. De plus, si un projet de logements avec rez-de-chaussée en commerces/bureaux/services venait à être construit conformément à l'Orientation d'Aménagement et de Programmation au nord de la gare, alors le projet devra prévoir du stationnement sur site propre et correspondant au projet.*

#### Observations du Commissaire Enquêteur

*Sur ce sujet de la circulation routière qui est visiblement la préoccupation première des habitants de Flers vis-à-vis de ce projet, je retiens des réponses apportées par Flers Agglo que :*

*. **Une étude de circulation plus élargie à l'échelle de Flers pourrait être lancée pour améliorer les conditions de circulation si le niveau de saturation relevé est trop important. Ce qui sous-entend un suivi dont je n'ai pas perçu le projet.***

*. Les comptages réalisés ont pu établir que la réserve de capacité des deux giratoires sur le Pont de Domfront est de 40% à 60% sur les branches principales. Quid des branches secondaires ?*

*. La locomotive commerciale impacte déjà le flux sur la rue Domfront, mais dans quelle proportion ?*

*. Pour le carrefour rue Schnetz/rue Durrmeyer, les relevés cumulés à la détermination d'une heure de pointe a permis de définir les réserves de capacité de l'intersection sans pour autant les chiffrer. L'impact en termes d'attente au niveau des cisaillements, avec l'installation de commerces dans la zone serait de moins d'une dizaine de secondes supplémentaires, ce qui est acceptable. Par ailleurs, la fluidité et la sécurité au niveau de ce carrefour seront améliorés par la réalisation d'un îlot directionnel sur la rue Durrmeyer.*

*. Si le dimensionnement des ouvrages du pont de Domfront et l'aménagement du carrefour rue Durrmeyer/rue Schnetz est adaptés au futur trafic sur un plan strictement technique, la perception de la fluidité du trafic sera modifiée du fait de l'augmentation du trafic global et d'une augmentation mesurée du temps d'attente moyen.*

*. L'aménagement de la rue Durrmeyer permettra de réduire la vitesse et d'améliorer globalement la sécurité des usagers.*

*. Le projet d'aménagement de la zone du Plancaion s'inscrit dans le schéma directeur cyclable de Flers Agglo qui devrait être approuvé en 2022.*

*Par ailleurs, j'ai noté que :*

*Une procédure de déclassement partiel du domaine public pour la rue de la Fonderie sera lancée le moment venu. Cette procédure impliquera nécessairement (en l'état de la législation) de réaliser une enquête publique. A cette occasion qui reverra probablement le même type de questions apparaître, il sera nécessaire d'apporter, dans le dossier d'enquête, des éléments concrets, simples et compréhensibles sur les flux de véhicules et plus globalement sur la circulation routière. Par ailleurs, il est souhaitable que cette enquête soit diligentée dès que possible.*

## 7.5.2 THEME : URBANISME ET COMMERCES

### Observation n° 4 lettre du GR-EN

*.../.... Notre association n'ignore pas que le groupe SODIFLERS va investir la majeure partie de la zone du Plancaion et pose plusieurs questions :*

*Sait-on comment cet espace va t être structuré ?*

Où sera la zone commerciale qualifiée dans le dossier de locomotive commerciale ?

### Observation n°7/ numéro 3 sur le site Registre Démat .fr M. Chevallier Frédéric

..../.... Magnifique aussi de relier le centre-ville à cette grande surface, peut-être une opportunité pour certains commerces de quitter ce centre-ville au profit de l'infrastructure de cette grande surface... une raison de plus pour désertifier le centre-ville. Il faut externaliser le projet..

### Observation n°8 /numéro 5 sur le site Registre Démat .fr ANONYME

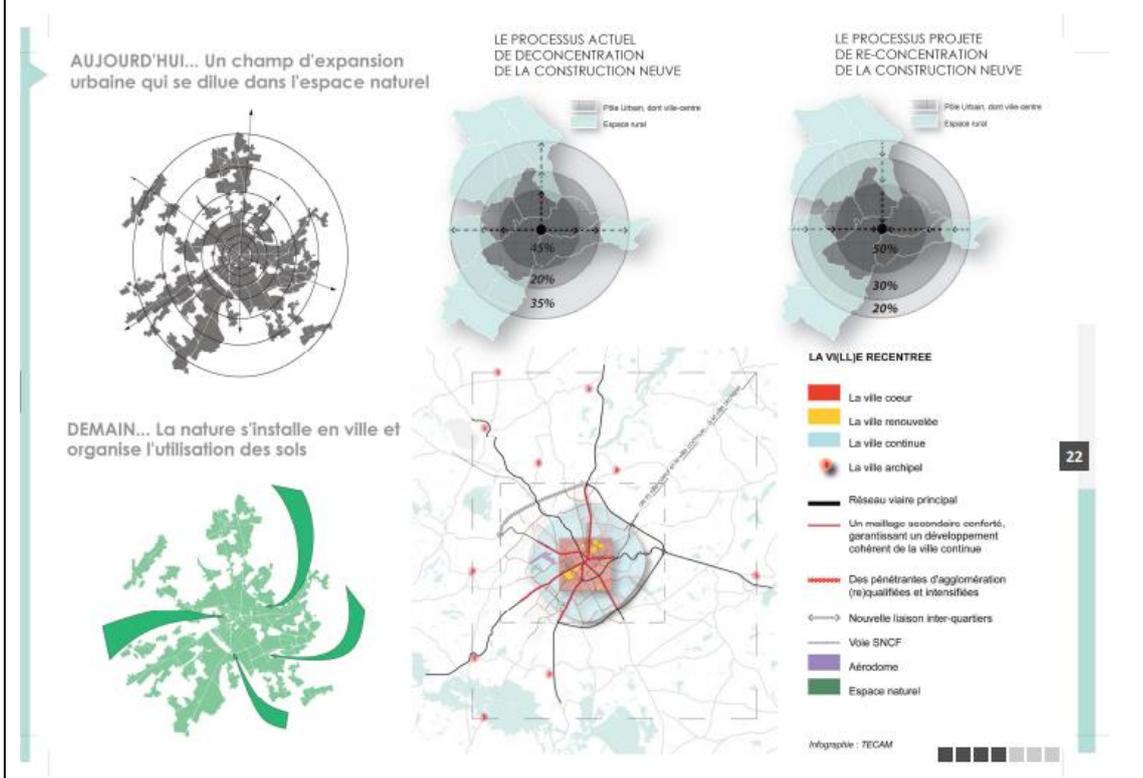
..../.....Et je prends conscience en lisant les autres commentaires que cette rue va être l'unique autre rue d'accès à une grande zone commerciale... je pense qu'en terme d'urbanisme et de sécurité routière il y a matière à réfléchir avant..../.....

#### Réponse du porteur de projet

*Le projet de locomotive commerciale devra s'implanter dans la partie classée en zone UZX de la zone du Plancaïon, et l'autorisation d'urbanisme devra être conforme à la nouvelle Orientation d'Aménagement et de Programmation, objet de la mise en compatibilité du PLUI avec la DUP.*

*Le parti pris de ce projet est de requalifier cette ancienne zone d'activités de centre-ville, plutôt que de venir artificialiser des espaces agricoles en périphérie. Cette zone du Plancaïon pourra notamment répondre à la demande d'une enseigne déjà présente à même distance du centre-ville, et dont le site est devenu obsolète tant pour les clients que pour les salariés. La zone du Plancaïon pourra accueillir des commerces, des services, des bureaux, des espaces de loisirs dans une zone de centre-ville et en lien avec son cœur de Ville (Passerelle, aménagements).*

*Ainsi dans l'esprit du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal qui concerne par ailleurs Flers, le projet vient conforter le projet de ville recentrée autour de la ville cœur (hyper centre) et de la ville renouvelée*



*Extrait du PADD du PLUI page 22*

*Le projet de renouvellement urbain sur les anciennes zones de la Blanchardière et de la Butte aux loups répond en ce sens aux axes de développement du commerce inscrits dans le PADD (page 50), et notamment l'axe 4 de maintien des moteurs de fréquentation du centre-ville.*

Cinq axes principaux structurent les orientations du PLUI en matière de développement commercial :

- l'amélioration **les conditions d'accessibilité** du centre-ville de Flers (marquage des entrées de ville, adaptation de l'offre de stationnement, valorisation de la signalétique, amplification de la perception de l'espace « centre-ville »),
- l'affirmation d'**une identité et d'une ambiance** différenciée (circuit piétonnier, identité forte sur les façades et les enseignes...),
- la création de **commerces en rez-de-chaussée** dans le périmètre commercial central de l'agglomération et **l'interdiction des transformations d'usage** (commerce → logement) dans ce même périmètre,
- la confirmation **des moteurs de fréquentation** du « centre-ville » en contrôlant la « périphérisation » des activités, en maîtrisant le devenir des bâtiments commerciaux afin de garantir le maintien des locomotives existantes, en diversifiant les enseignes,
- la création d'**un nouveau pôle commercial** sur la commune de La Selle-la-Forge dans la « ville continue », en bordure d'une des principales pénétrantes d'agglomération garantissant ici un bon « effet vitrine », en même temps qu'une desserte optimale.

*Extrait du PADD du PLUI (page 50)*

*Il convient de préciser que le périmètre d'Opération de Revitalisation du Territoire sur Flers, comprend l'hyper centre et la zone du Plancaïon, afin d'assurer autour des actions d'animation et d'accompagnement des commerçants une complémentarité et un dynamisme entre ces secteurs de centre-ville qui pourront être reliés par la passerelle.*

*Enfin la rue Durrmeyer, sera réaménagée, en intégrant une piste cyclable, des cheminements piétons suffisamment larges, tout en conservant une bande circulante avec deux giratoires franchissables au niveau des entrées de la future locomotive. Ces aménagements permettront d'assurer la fluidité de la circulation, la sécurité des usagers (piétons, cyclistes) et aussi ralentir la vitesse actuellement excessive du fait du manque d'aménagement et de traitement urbain de cet axe.*

Observations du Commissaire Enquêteur

Dont acte

**Observation n° 3 lettre de monsieur Colin Patrick**

...../..... par ailleurs il serait peut-être souhaitable d'étudier la mise en place de nouveaux arrêts de bus à l'intérieur de ces zones du coup plutôt que de réaliser une passerelle de 70 M au-dessus de la voie ferrée qui engendrera des coûts de construction et d'entretien importants.

**Observation n° 4 lettre du GR-EN**

Apparemment la passerelle projetée n'est pas programmée dans le temps pourtant le cheminement doux qu'elle donne permettra sera utile à beaucoup pour relier les 2 parties de la ville coupée en 2 par la voie du chemin de fer cette passerelle est d'ailleurs depuis longtemps un souhait de notre association.

**Observation n°9 / numéro 4 sur le site Registre Démat .fr**

...../.....Est-ce qu'il pourrait être opportun de profiter de cette construction, de ce trait d'union majeur dans le paysage, pour en faire une passerelle "esthétique", qui au-delà de son aspect fonctionnel, présente des caractéristiques architecturales intéressantes.

Est-ce qu'un concours, par exemple, ne pourrait pas être lancé, pour faire appel à la créativité d'artistes, et peut-être parvenir à une infrastructure qui s'insère au mieux dans l'environnement, et qui puisse l'embellir.

..../...je pense notamment à la récente passerelle qui enjambe la RN 406 dans le Val-de-Marne, une œuvre d'art réalisée dans le cadre de la création d'une coulée verte

**Observation n°8 /numéro 5 sur le site Registre Démat .fr ANONYME**

...../.....Au lieu de faire une passerelle piétonne, car c'est bien connu on va faire ses courses à pied... faites plutôt une passerelle voitures, ce qui désengorgera aussi sur la rue de la gare.

**Observation n°12 /numéro 8 sur le site Registre Démat .fr ANONYME**

Concernant la passerelle, pouvez-vous préciser la zone et le lieu d'emprise au sol du côté de la rue Nationale ?

Le quartier de la gare devenant un lieu de passage plus important, les risques de nuisances notamment nocturnes seront accrus. Est-il donc prévu une vidéosurveillance ou autres contrôles pour veiller à la sécurité des biens et des personnes ?

...../.....

**Complément du Commissaire enquêteur**

Lors de ma dernière permanence, j'ai reçu une personne qui a souhaité rester anonyme et n'a pas souhaité mettre une observation, mais qui m'a fait part du problème de sécurité lié à la passerelle et de l'augmentation prévisible du foncier et donc des loyers.

***Réponse du porteur de projet***

*Flers Agglo envisage de créer un nouvel arrêt de bus au centre de la rue Durrmeyer, en face du futur champ libre, et au niveau de la future passerelle. Ce projet viendra faciliter les déplacements doux de part et d'autre de la voie ferrée qui crée une coupure physique dans la ville. L'arrêt de bus sera*

*complémentaire à l'ensemble des aménagements favorables aux mobilités actives, dont la création d'une piste cyclable.*

*Cette piste cyclable s'inscrit dans le futur schéma directeur cyclable en cours de validation à l'échelle de Flers Agglo. Ce schéma comprend un zoom sur Flers (cf pj) qui met en avant la nécessité de créer des continuités entre les rues Schnetz, rue Durrmeyer, avenue L Toussaint, avenue de Verdun, mais aussi avec le centre-ville avec la passerelle.*

*La passerelle sera conçue pour relier le centre-ville aux quartiers sud de Flers. La ville de Flers a acquis en 2021 un dernier terrain qui permettra de créer un cheminement piéton « naturel » le long du Plancaïon depuis le « Champ libre » jusqu'à la Bissonnière. Ainsi la passerelle pourra bien sûr permettre d'accéder aux commerces de part et d'autre de la gare aux quartiers du centre-ville et aux quartiers sud et aux espaces naturels (chemins de randonnées accessibles depuis le centre-ville).*

*La collectivité envisage de lancer un concours d'architectes pour penser une passerelle urbaine « esthétique » qui viendra s'intégrer dans le paysage et identifier la ville de Flers. Mais, préalablement de nombreuses études de faisabilité techniques et financières doivent être menées, notamment en lien avec la SNCF. Un partenariat a été mis en place afin de faciliter ces démarches avec la Région, l'Etablissement Foncier de Normandie et la SNCF à travers une convention dite de « Démarche Intégrée Gare ».*

*Le positionnement de la passerelle des deux côtés de la voie SNCF sera précisé après réalisation des études techniques préalables et des résultats du concours.*

*Les secteurs de la gare de Flers est déjà équipé d'une vidéoprotection. La question de son développement sera intégrée dans la réflexion globale d'aménagement de la Zone du Plancaïon et de la passerelle.*

Observations du Commissaire Enquêteur

Dont acte

#### 7.5.4 THEME : ENVIRONNEMENT ET DIVERS

##### Observation n° 4 lettre du GR-EN

...../..... l'association le Groupe Environnement de la région de Flers après étude du dossier veut dire ceci : sa préférence de voir aménager la zone du Plancaïon tout près du centre-ville de Flers plutôt que de artificialiser les terres agricoles comme cela fut envisagé sur la zone des Patraires au-delà du contournement de la ville route de Domfront.

Cependant la démarche de désimperméabiliser les sols pour créer une coulée verte « le Champ libre » pose problème :

Il aurait mieux valu ne pas imperméabiliser car les sols sont sans doute appauvris peuvent-ils être régénérés vraiment ?

Notre association n'ignore pas que le groupe SODIFLERS va investir la majeure partie de la zone du Plancaïon et pose plusieurs questions :

...../.....

Où seront placées les pompes à essence et les cuves qui leur sont liés ? Nous rappelons-le grand risque de pollution de la Vére sur le site actuel de la surface commerciale et nous voudrions éviter que le même risque existe pour le Plancaïon

Que deviendra le site actuel de SODIFLERS très sensible car implanté sur la rivière la Vére ? y aura-t-il une renaturation de la rivière bien malmenée dans cette zone commerciale présence

d'espèces invasives comme la renouée du Japon détritiques de tout genre dans la rivière retenue pour le moment par des grilles au niveau de l'espace culturel de la surface commerciale

Sait-on quel agenda sera retenu pour les travaux envisagés dans cette zone ?

Il faudrait envisager enfin suivi de la pollution de l'air dans la ville de Flers et notamment dans cette zone très impactée notamment par le trafic routier si on souhaite favoriser la promenade et les loisirs comme le dossier le laisse penser.

Comment la coulée le Champ libre sera-t-elle réaccordée avec les villages de la Blanchardière, de la Jehannière et l'étang des Petites Noës ?

Que signifie le terme déclassement des voies les applications que cela induit ?

#### *Réponse du porteur de projet*

*La désimperméabilisation d'une partie du « Champ Libre », avec apport de terre végétale et constitution d'une prairie à fauche tardive devrait permettre à la biodiversité de s'y développer et aux sols de se régénérer. Il convient de souligner la réponse en ce sens de Flers Agglo à la MRAE page 11 :*

##### Réponse apportée par le maître d'ouvrage sur cette recommandation.

Concernant l'état initial, Flers Agglo souhaite mettre en avant que les sols sont à ce jour entièrement artificialisés et que la biologie des sols y est donc très réduite et difficilement quantifiable. En effet, l'imperméabilisation des sols engendre la présence d'une couche imperméable entre le milieu aérien et le sous-sol, ce qui provoque l'étouffement d'une partie des sols du site et donc la perte d'une partie des organismes du sol.

Concernant le volet chimique des sols, les nombreuses études liées à la pollution des sols déjà réalisées sur le site permettent de caractériser et quantifier les principaux polluants présents dans les sols en place (cf. pages 87 à 90 de l'étude d'impact ainsi que l'étude de pollution historique en annexe).

Concernant, le plan d'aménagement retenu, la création d'une coulée verte centrale, par la désimperméabilisation d'une partie du site, reste un élément très favorable à l'amélioration de la trame brune à l'échelle du site. Celle-ci sera ainsi en adéquation avec la trame verte et bleue recherchée.

Le suivi écologique prévu par Flers Agglo en phase d'exploitation, et notamment vis-à-vis des habitats et de l'avifaune, seront des éléments déterminants pour vérifier que la biologie des sols s'améliore avec le temps (nourissage oiseaux, évolution de l'espace prairiale, ...). En effet, la concentration de biodiversité est variable et à corrélérer avec le type d'occupation des sols : les prairies ont une biodiversité plus riche que les

autres sols, elles sont suivies des forêts, des terres cultivées et des terrains urbains.

*Si la locomotive commerciale installe une station essence, celle-ci sera éloignée du cours d'eau du Plancaïon (en dehors de la côte de crue des plus hautes eaux) et cette installation relevant d'une ICPE devra répondre aux prescriptions de la DREAL.*

*Concernant la qualité de l'air au regard du trafic routier : Flers Agglo et la ville de Flers n'envisagent pas de suivi spécifique de la qualité de l'air sur ce secteur, en dehors des prélèvements réalisés par ATMO Normandie, comme précisé dans l'étude d'impact page 110 à 112. Cependant, les aménagements envisagés par Flers Agglo dans le cadre du projet devraient améliorer la qualité de l'air avec des aménagements favorables aux déplacements doux (pistes cyclables, cheminements piétons), le renforcement de la trame verte avec une forte végétalisation de la zone du Plancaïon (favorable à la lutte contre les îlots de chaleur et au stockage du carbone).*

*Sur le devenir du site actuel de Leclerc : voir page 3 du courrier de réponse à la MRAE*

*Sur les cheminements jusqu'à la Jehannière (cf réponse au point 3.6 de ce présent courrier)*

Observations du Commissaire Enquêteur

*Je retiens comme la MRAE que désimperméabiliser le sol est plutôt favorable.*

*Je n'ai pas vu la réponse concernant le cheminement jusqu'à la Jéhannière mais je considère cette question comme subsidiaire et non liée directement au projet.*

**7.5.5 REGISTRE « ETAT PARCELLAIRE »**

**Observation n° 13 /Lettre n°1 de l'état parcellaire : M. Billet Jacques**

Nous sommes d'accord avec la proposition de monsieur Gautier (société SODIFLER) concernant notre parcelle AX 327 **de lui céder 920 m<sup>2</sup> sur les 1374 m<sup>2</sup>** que contient cette parcelle pour ce qui est du prix d'acquisition **nous restons sur la proposition que nous lui avons fait en juin 2019.**

**Observation n° 14 /Lettre n°2 de l'état parcellaire : Société SICM**

Notre priorité est de retrouver un outil d'exploitation correspondant à l'existant avec ISO surface de stockage et de bureau et cela avec l'équilibre financiers conformes à nos critères d'exploitation ;

Afin de préserver l'équilibre humain des salariés de la société dont certains ont investi à titre personnel emprunt immobilier construction habitation et qu'ils adhèrent à ce projet nous **devons trouver une solution sur la ville de Flers ou sa proche périphérie**

**L'immobilier devrait être conforme à l'existante** tant en termes de surface de stockage qu'en terme de surfaces de bureaux et les conditions d'exploitation doivent tenir compte du rotation importante et quotidienne de camions gros porteurs et moyens porteurs.

**Les accès, aires de manœuvre, positionnement aux quais doivent faire partie des impératifs** afin d'assurer la sécurité des salariés lors des chargements et déchargements des camions

**Les couts d'exploitations devront être comparables à l'existant.**

par ailleurs, un tel déménagement de société avec :

- environ 2000 m<sup>2</sup> de stockage en rack sur 3 niveaux,
- un parc machines et engins de manutention,
- environ 230 m<sup>2</sup> de bureaux avec archives
- un transfert des systèmes d'information avec informatique et son câblage,
- la téléphonie avec raccordement de central et transfert de ligne sans changement de numéro,
- et modifications des documents et matériels administratifs, les différents surcoûts d'exploitation engendrées par le déménagement.

Doivent faire part d'un traitement spécifique.

**Et nous demandons au porteur de ce projet nous contraignant au déménagement, de prendre en charge l'intégralité de ces frais qui sera, bien entendu, étudié dans commun accord.**

**Observation n° 15 /Lettre n°3 de l'état parcellaire : Maître Enguehard, Avocat de la SCI  
« LA COLOMBEE »**

Je suis saisi des intérêts de la SCI La Colombe 2 représentée par monsieur Damien Lecorps

Ma cliente est propriétaire d'une parcelle 6 rue Durmeyer à Flers cadastré BI numéro 139.

Sur ce terrain se trouve un bâtiment que ma cliente loue à 4 locataires et à destination d'entrepôts ;

**Le 15 avril 2021 ma cliente a signé par le truchement de Maître Hengrave notaire à Flers un compromis de vente concernant cette parcelle.**

L'acheteur et monsieur Thierry Lebossé et demeurant 9 rue du Clos 61 440 Messei.

Toutefois la communauté d'agglomération de Flers agglo a initié un projet portant sur l'aménagement de la zone du Plancaïon à Flers...../.....

Ma cliente est précisément intéressée par ce projet.

En effet celle-ci **bénéficie d'un droit de passage pour accéder à sa propriété et donc à ses bâtiments.**

Or, Flers Agglo semble avoir déjà anticipé la mise en place de son futur projet, puisque ces services ont placé des barrières, **condamnant l'action au parking et empêchant donc ma cliente d'accéder à sa propriété.**

Lorsque Monsieur Lecorps, représentant la SCI la colombe a tenté de protester obtenir des explications, Flers Agglo s'est contentée de prétexter que la partie de voirie sous laquelle coule un petit ruisseau d'eau « Le Plancaïon » risquait de s'écrouler.

En réalité, rien ne vient corroborer la thèse de la fragilité de la voirie sise au-dessus du cours d'eau.

La voirie n'a jamais montré de signes de fragilité à cet endroit. Aucune fissure n'a jamais été constatée.

Il ne peut y avoir de coïncidences dès lors que Flers agglo a subitement brandit le risque d'effondrement, précisément au moment de l'enquête publique dont vous êtes en charge.

**D'ailleurs celle-ci ne cache pas son intention de procéder à la réouverture de ladite voirie, au droit du cours d'eau, afin que celui-ci puisse être apparent.**

Flers agglo entend réaménager les berges.

**Ma cliente souhaiterait que le projet soit modifié sur ce point avec un renoncement pur et simple de l'ouverture de la voirie.**

Non seulement il n'existe aucun danger mais cela permettra de préserver le seul passage dont ma cliente dispose pour accéder à sa propriété.

Je tiens à vous alerter sur les conséquences concrètes du projet tel qu'envisagé par Flers Agglo.

Si la communauté d'agglomération persévère dans la voie qu'elle souhaite emprunter la SCI La Colombelle 2 ne pourra plus accéder à sa propriété et sera enclavée.

**Quelles sont les observations et griefs que ma cliente souhaite formuler.**

#### **Observation n° 16 /Lettre n°4 de l'état parcellaire M. et Mme JOURNAUX**

La zone du Plancaïon qui va devenir une expropriation et pour nous qui sommes habitants propriétaires, **déménager** pour retrouver une habitation de même surface avec un taux immobilier élevé **reste pour nous contraignant.** Mais ne voulons pas non plus être enclavé entre une grande surface (Leclerc) et autres bâtisses.

...../.....

#### *Réponse du porteur de projet*

*Flers Agglo laissera dans un premier temps les investisseurs négocier avec les propriétaires des terrains ou bâtiments de la zone du Plancaïon. Flers Agglo, dans le cadre de sa compétence « économie » accompagnera les projets économiques avec par exemple l'identification de terrains, de bâtiments vacants permettant de faciliter les transferts et d'identifier des financements mobilisables (Département, Région par exemple).*

*En dernier lieu et en dernier recours, Flers Agglo pourra, via la DUP, utiliser son droit d'expropriation pour cause d'utilité publique pour permettre la réalisation du projet de renouvellement urbain, de projets économiques qui ne pourraient être mis en œuvre du fait d'une dureté foncière.*

*Observation 15 : Flers Agglo a acquis les bâtiments (anciennement cadastrés BI 157 et 138) adossés à la propriété de la SCI « La Colombee » (anciennement cadastrés BI 139) afin de les démolir et de réaménager les berges au pied de ces bâtiments. A cette occasion un relevé visuel de l'état de la couverture du Plancaion a été effectué par les services de Flers Agglo. La visite a montré un état de dégradation important des structures métalliques. Il a été ainsi décidé de faire appel à un bureau d'étude spécialisé pour analyser l'état de cette couverture et de protéger les usagers en interdisant la circulation au-dessus de ce tronçon couvert dans l'attente du rapport d'analyse externe. Un accès a été maintenu le long du bâtiment de la propriété de la SCI de « la Colombee » côté sud. Les barrières installées ont été reculées fin janvier 2022 afin d'élargir l'accès maintenu au bâtiment.*

*Observation 16 : L'habitation de M et Mme Journaux se situe dans le périmètre de l'enquête parcellaire. Flers Agglo reprendra contact avec ces propriétaires après notification de l'arrêté de DUP.*

#### Observations du Commissaire Enquêteur

*Le courrier de la société SICM attire l'attention de Flers Agglo sur la nécessité de prélever son outil de travail et sur le fait que son déménagement ne lui coûte rien. Si le projet se poursuit, Flers Agglo sera en mesure d'exproprie ; il serait donc souhaitable qu'elle s'engage sur la préservation de l'outil de travail et sur les coûts inhérents au déménagement. Je regrette la non-réponse à ce courrier.*

*La lettre de Maître Enguehard évoque un droit de passage auquel Flers Agglo répond en évoquant un accès maintenu. Celui-ci correspond-il à ce droit ? Si non, un petit pont sera-t-il nécessaire ?*

*J'ai pris note que :*

*Flers Agglo laissera dans un premier temps les investisseurs négocier avec les propriétaires des terrains ou bâtiments de la zone du Plancaion.*

*En dernier lieu et en dernier recours, Flers Agglo pourra, via la DUP, utiliser son droit d'expropriation pour cause d'utilité publique pour permettre la réalisation du projet de renouvellement urbain et des projets économiques qui ne pourraient être mis en œuvre du fait d'une dureté foncière.*

*Du fait de la disproportion des interlocuteurs et de la possibilité pour Flers Agglo d'exproprie, il me semble nécessaire, de rappeler à Flers Agglo qu'elle se doit de veiller à ce que les propriétaires et exploitants existant sur la zone du Plancaion ne soient en aucune manière lésés et que leurs droits soient maintenus, même en cas de discussion visant un accord amiable.*

## **7.6 Questions du Commissaire enquêteur**

### **Question n°1 Questions liées au P.V. de l'examen conjoint**

#### Question n°1.1

J'ai remarqué que le Conseil Départemental de l'Orne était absent des Personnes Publiques Associées tout comme lors de cette réunion d'examen conjoint. Pourtant les deux axes routiers venant du centre-ville sont des voies départementales qui, de surcroît, enjambent la voie ferrée. Je remarque également que l'étude d'impact ignore, de ce point de vue, la coupure physique et importante que représente la ligne SNCF.

Pour la suite à donner à ce dossier, ne serait-il pas judicieux d'intégrer la problématique du flux routier vis-à-vis de ces deux points d'étranglement que sont les ponts des rues de Domfront et Schnetz et d'y associer toutes les personnes ayant potentiellement des informations ?

#### Question n°1.2

Il est indiqué pour les eaux pluviales que les techniques seront adaptées selon les secteurs. Dois-je en déduire que chaque porteur d'opération devra présenter un projet de gestion de ses eaux pluviales ?

#### Question n°1.3

Lors de la réunion d'examen conjoint il est évoqué un suivi des sols pollués réalisé avec la DREAL. A-t-on des résultats de ce suivi ? Y a-t-il une date de fin ?

#### Question n°1.4

Lors de cette réunion il est indiqué que Flers Agglo s'engage à communiquer et accompagner les porteurs de projets concernés par un site potentiellement pollué. Que dois-je comprendre par le terme accompagné ?

#### ***Réponse du porteur de projet***

*Les personnes publiques associées ont été désignées par les services de l'Etat, responsables de l'organisation des consultations, de l'examen des personnes publiques associées et de l'organisation de l'enquête.*

*Question 1.1 se référer aux réponses au thème circulation*

*Question 1.2 Les porteurs de projets de la zone du Plancaion devront respecter les règles du PLUI en ce qui concerne l'article sur les eaux pluviales, le règlement d'assainissement des eaux pluviales de Flers Agglo et la Loi sur l'eau (selon des rubriques du code de l'environnement). Chaque porteur de projet devra ainsi démontrer dans ses demandes d'autorisations d'urbanisme la manière dont il envisage de gérer les eaux pluviales, à l'appui d'une note de calcul fournie aux pétitionnaires et de la nature du sol. L'avis de la direction de l'eau et de l'assainissement est sollicité à chaque permis de construire.*

*Question 1.3 Le rapport de Burgeap a été réalisé le 7/04/21. Le rapport complet a été adressé à la DREAL le 18 mai 2021. Flers Agglo est dans l'attente d'un avis de la DREAL au regard des recommandations de Burgeap. (cf réponse au point 2 du présent courrier sur le chapitre « avis de la MRAE ».)*

*Question 1.4 Flers Agglo informera systématiquement tout porteur de projet sur le site du Plancaion de l'étude historique réalisée par Burgeap. Flers Agglo veillera à ce que les questions de pollution résiduelle et de compatibilité des activités soient étudiées en amont avec la DREAL et l'ARS conformément à la réponse faite lors de la réunion des PPA (page 5/7).*

#### Observations du Commissaire Enquêteur

*Je regrette l'absence du Conseil Départemental comme PPA qui aurait peut-être permis d'attirer l'attention sur les problèmes de circulation.*

*Je retiens que :*

*Chaque porteur de projet devra ainsi démontrer dans ses demandes d'autorisations d'urbanisme la manière dont il envisage de gérer les eaux pluviales,*

*Flers Agglo informera systématiquement tout porteur de projet sur le site du Plancaion de l'étude historique réalisée par Burgeap et qu'elle veillera à ce que les questions de pollution résiduelle et de compatibilité des activités soient étudiées en amont avec la DREAL et l'ARS.*

### Question n°2

Pouvez-vous me formuler simplement la justification de l'Utilité Publique ?

#### *Réponse du porteur de projet*

*Le dossier d'enquête publique justifie l'Utilité Publique de l'opération des pages 72/143 à 76/143. Par ailleurs Flers Agglo peut rappeler que :*

*Considérant que le projet de la zone du Plancaïon permettra la requalification d'une zone d'activités de centre ville, pour partie en friche, à proximité de la gare de Flers*

*Considérant que le projet favorisera le renouvellement urbain d'un quartier d'environ 15 ha sur la commune de Flers, qui évitera ainsi la consommation de terres agricoles en périphérie*

*Considérant que le projet permettra la réalisation d'une nouvelle offre diversifiée en commerces, bureaux, services et loisirs de proximité et d'habitat dans le périmètre d' « Action Cœur de ville »*

*Considérant que le projet permettra la création de cheminements doux (vélo, piéton), de favoriser l'intermodalité et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre et le bien-être et la qualité de vie des habitants*

*Considérant que le projet viendra améliorer la sécurité et la salubrité publique (aménagement réduisant la vitesse des véhicules, supprimant une friche industrielle...)*

*Considérant que le projet sera favorable à la biodiversité en complétant la trame verte, en préservant la trame noire (est/ouest sur la champ libre), en permettant à moyen terme la renaturation au moins partielle du Plancaïon*

*Considérant que les coûts et les atteintes à la propriété privée ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt général de l'opération projetée,*

*l'opération de la Zone du Plancaïon à Flers peut être déclarée d'Utilité Publique.*

#### Observations du Commissaire Enquêteur

*En ce qui me concerne l'utilité publique de ce projet est principalement justifiée par le fait que :*

*. Le projet de la zone du Plancaïon permettra la requalification d'une zone d'activités de centre-ville, pour partie en friche, à proximité de la gare de Flers,*

*. le projet favorisera le renouvellement urbain d'un quartier d'environ 15 ha sur la commune de Flers, qui évitera ainsi la consommation de terres agricoles en périphérie,*

*. Le projet permettra la création de cheminements doux (vélos, piétons), de favoriser l'intermodalité et ainsi la réduction des émissions de gaz à effet de serre et le bien-être et la qualité de vie des habitants.*

*. Le projet sera favorable à la biodiversité en complétant la trame verte, en préservant la trame noire (est/ouest sur la champ libre), en permettant à moyen terme la renaturation au moins partielle du Plancaïon,*

*. Les coûts et les atteintes à la propriété privée ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt général de l'opération projetée.*

### Question n°3

Pourquoi avoir abandonné le projet de Z.A.C. ?

*Réponse du porteur de projet*

*Le projet de la Zone du Plancaion , en zone déjà urbanisée aurait pu être encadrée par le biais d'une procédure de ZAC à maîtrise foncière partielle. En effet, Flers Agglo n'a pas l'intention d'acquérir, voir d'exproprier l'ensemble des terrains compris dans le périmètre du projet. Ainsi, le Conseil Communautaire avait initialement pris une délibération portant sur l'intention de créer une ZAC. Cependant, ce projet ne comprenant pas de futur équipement public, Flers Agglo n'ayant pas l'intention d'acquérir, souhaitant conserver le bénéfice de la Taxe d'aménagement (sauf dans le cadre d'éventuel PUP individuel), les élus ont conclu que la procédure de ZAC, par ailleurs lourde en procédure administrative n'était pas adaptée au projet. Par ailleurs la procédure de DUP valant mise en compatibilité du PLUI, associée à des permis d'aménager et des permis de construire devant être compatibles avec l'Orientation d'Aménagement et de Programmation suffisaient pour encadrer et mettre en œuvre le projet.*

Observations du Commissaire Enquêteur

*Dont acte*

**Question n°4**

Une étude sur la circulation au rondpoint des rues de Domfont/Nationale/de Belfort et avenue Louis Toussaint n'a pas été réalisée ou fournie au titre de cette procédure.

Un habitant (Observation n° 5 /numéro 1 sur le site Registre Démat .fr) avance le chiffre de 20 000 V/j, le Directeur de la gestion des routes au Conseil Département de l'Orne m'indique un trafic de 10 661 V/j en 2013 et n'avoir pas de chiffres plus récents.

Les Services de FLERS AGGLO disposent-ils de chiffres différents ou /et d'un comptage plus récent ?

L'étude d'impact évoque, pour la zone à créer, un chiffre de 12 000 V/J principalement due au transfert de la « locomotive commerciale ».

Compte tenu de ces chiffres FLERS AGGLO peut-il réaliser cette étude de circulation permettant de connaître la capacité maximale de transit de ce rondpoint aux heures de pointes ?

*Réponse du porteur de projet*

*Voir réponse à la question 4.4*

*Le chiffre de 10 661 V/j sur la route de Domfront (RD 462) a été confirmé par le Département. Dans le cadre d' « Action Cœur de Ville », La ville de Flers a fait faire une analyse de la fréquentation du centre-ville par « MyTraffic ». Les chiffres de décembre 2019 viennent conforter les chiffres du trafic :*

*- Rond point de Domfront (au carrefour de l'avenue Louis Toussaint) : 52 537 véhicules/semaine en bi-sens), soit environ 7 500 v/j en bi sens*

*- Rond Point de Domfront (au carrefour de la rue Durrmeyer) : 68 790 véhicules par semaine en bi sens), soit environ 9 800 v/j en bi sens*

*- Rue Schnetz (tronçon côté centre-ville) : 35 418 véhicules par semaine en bi sens, soit environ 5 060 v/j en bi sens*

*- Rue Schnetz (tronçon côté quartier Saint Michel) : 25 729 véhicules par semaine en bi sens), soit environ 3 675 v/j en bi sens*

Observations du Commissaire Enquêteur

Voir mes commentaires au points n°2.1.3.1 et au chapitre 7.5.

**Question n°5**

La ville de Flers dispose-t-elle d'un plan de circulation formalisée ?

Si oui, est-il prévu de l'actualiser et à quelle date ?

Si non, est-il prévu d'en réaliser un et à quelle date ?

*Réponse du porteur de projet*

*La Ville de Flers ne dispose pas d'un plan de circulation formalisé. L'étude en cours mentionnée à la question 4.4 pourrait venir modifier le plan de circulation sur les rues Schnetz, nationale et rue de la gare.*

Observations du Commissaire Enquêteur

Dont acte.

**Question n°6**

Le Centre Leclerc pressenti d'être la locomotive dispose d'une galerie marchande avec environ 7 commerçants.

Est-il envisagé une galerie marchande plus importante ?

*Réponse du porteur de projet*

*Flers Agglo ne peut pas se prononcer sur un projet non finalisé à ce jour. Cependant Flers Agglo veillera à l'équilibre commercial entre le centre-ville et le projet de locomotive en lien avec l'investisseur. Ce dernier envisage de créer une galerie marchande avec les commerçants actuellement présents. Seul le transfert de la pharmacie qui relève d'une réglementation spécifique n'est pas à l'ordre du jour.*

Observations du Commissaire Enquêteur

Dont acte.

**Question n°7**

Si la Société SODIFLERS (Centre Leclerc) ne donnait pas suite à son projet et ce après l'arrêté préfectoral, quid de la zone du Plancaïon et de sa DUP ?

*Réponse du porteur de projet*

*La DUP porte sur un projet global de renouvellement urbain de la zone du Plancaïon. Si le projet de locomotive commerciale ne se réalise pas, la résorption de cette friche urbaine et le renouveau de ce secteur du Plancaïon restent un enjeu d'aménagement pour la ville de Flers et pour Flers Agglo. La vocation d'activité économique à dominante commerciale de la partie sud de la zone du Plancaïon (voir OAP) reste d'actualité ; d'autres activités pourraient ainsi être accueillies sur ces terrains. Le projet de la zone du Plancaïon a été étudié avec les deux hypothèses, présence d'une locomotive commerciale ou installation de diverses activités économiques.*

Observations du Commissaire Enquêteur

Je retiens que :

. Si le projet de locomotive commerciale ne se réalise pas, la résorption de cette friche urbaine et le renouveau de ce secteur du Plancaïon restent un enjeu d'aménagement pour la ville de Flers et pour Flers Agglo.

. Le projet de la zone du Plancaïon a été étudié avec les deux hypothèses, présence d'une locomotive commerciale ou installation de diverses activités économiques.

Question n°8

Il a été évoqué (Observation n°12 /numéro 8 sur le site Registre Démat .fr) le problème de sécurité publique liée à la passerelle.

Est-il envisagé, comme à Alençon, une passerelle avec une convention SNCF permettant sa fermeture le soir après le dernier train ?

Si oui cette passerelle pourrait-elle permettre le passage d'un quai à un autre ?

*Réponse du porteur de projet*

*La passerelle sera une passerelle urbaine. La SNCF n'a pas envisagé la mise en accessibilité des quais de la gare de Flers. Ainsi, la passerelle devra relier la rue Durrmeyer à la rue Nationale, sans donner accès directement aux quais. Cette passerelle relèvera ainsi du domaine public de la ville et ne sera donc pas fermée le soir.*

Observations du Commissaire Enquêteur

Dont acte,

**Chapitre supplémentaire aux questions du PVS apporté par Monsieur le Président de FLERS AGGLO :**

*Je note que ce projet d'aménagement de ce secteur à proximité immédiate du centre-ville et de la gare de Flers qui avant la démolition des sites Sonofoque et Faurecia était un secteur de friches, pourra muter en accueillant une diversité d'activités et de services. De plus la conception du projet viendra améliorer les mobilités actives, favorisera la place de la nature en ville et les connexions entre le centre-ville et les quartiers sud de Flers. L'enquête publique a intéressé les habitants qui sont venus nombreux se renseigner ou vous questionner. Le registre dématérialisé a par ailleurs reçu 215 visionnages et 174 téléchargements.*

*J'espère que l'ensemble de ces réponses vous apporteront les éléments nécessaires à la motivation de vos conclusions.*

*Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire, à l'expression de ma considération distinguée.*

*Yves GOASDOUE*

## 8 CLOTURE DU RAPPORT

L'enquête s'étant déroulée de manière satisfaisante et sans aucun incident, ainsi j'ai clos le présent rapport accompagné de ses annexes :

- deux exemplaires écrits ainsi qu'une version informatique de ce rapport et de ses annexes ont été remis à Monsieur le Préfet de l'Orne,
- un exemplaire de ce rapport et de ses annexes a été transmis à M. le Président du Tribunal Administratif de Caen.

Les conclusions et avis sont émis dans un document séparé de ce rapport.

Fait à ALENCON le 14 MARS 2022

Le Commissaire Enquêteur :



Didier SOYER