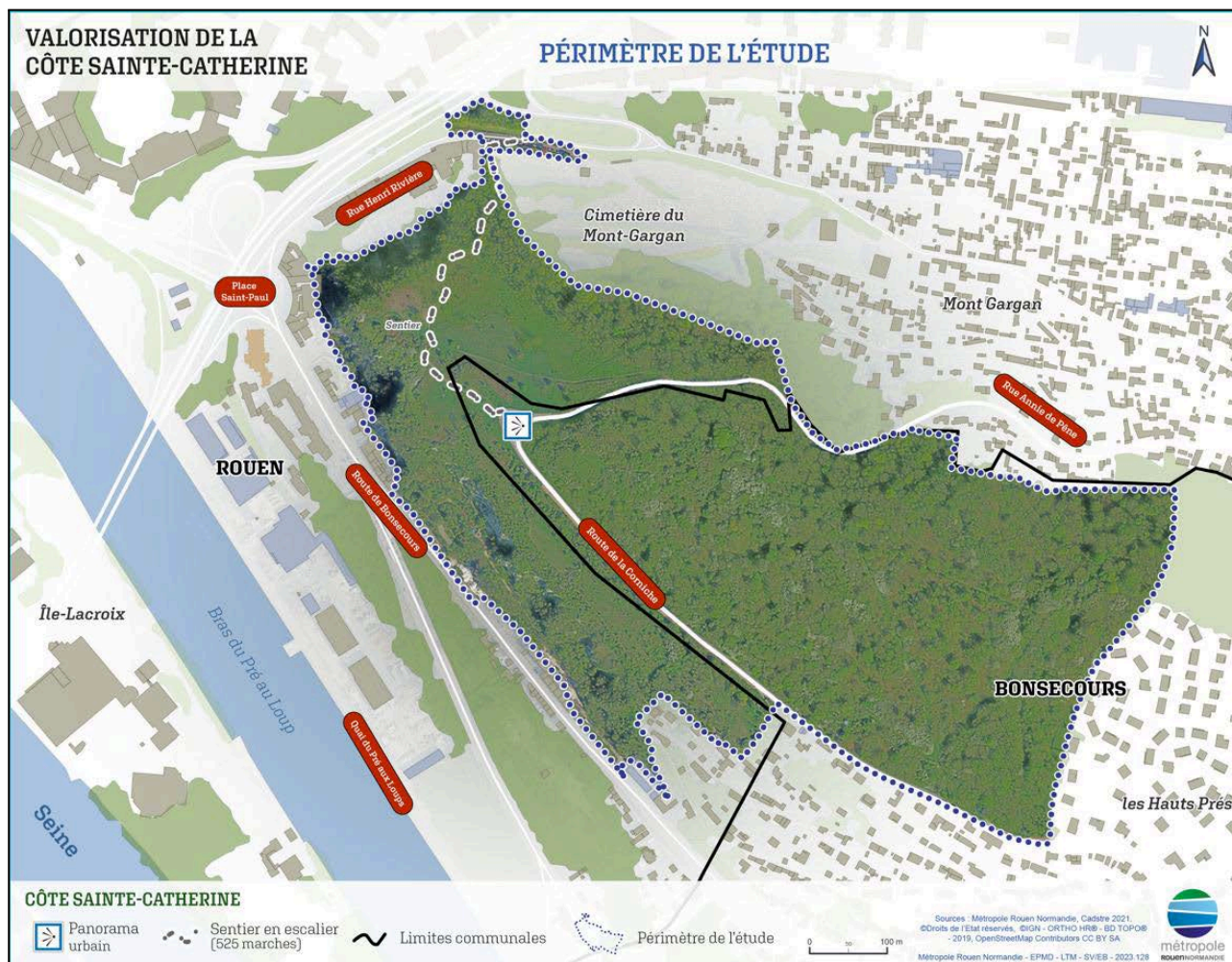


ENQUÊTE PUBLIQUE N°E25000081/76
du 28 janvier 2026 à 14h00 au 27 février 2026 à 15 h 00

Enquête publique environnementale
relative au projet d'aménagement de la Côte Sainte-Catherine
sur les communes de Rouen et de Bonsecours.

Arrêté du 23 décembre 2025 du Président de la Métropole Rouen Normandie
prescrivant l'ouverture d'une enquête publique.
Décision du Tribunal Administratif de Rouen du 12 décembre 2025.



(Source : Métropole Rouen Normandie)

Rapport d'enquête publique 1ère partie du rapport

Conformément à la réglementation en vigueur les conclusions motivées et avis font l'objet d'une présentation séparée mais indissociable du rapport comprenant deux parties distinctes.

Martine HEDOU - Commissaire enquêtrice

	RAPPORT D'ENQUÊTE	
Chapitres	SOMMAIRE	
1	GENERALITES SUR LA PROCÉDURE ET LE DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE	3
	1.1 Objet de l'enquête	3
	1.2 Cadre législatif et réglementaire	5
	1.3 Contenu du dossier soumis à l'enquête publique	10
	1.4 Présentation du projet	12
	1.5 Avis de la MRAe	16
	1.6 Mémoire en réponse de la MRAe	16
	1.7 Avis des services instructeurs	17
	1.8 Mesures ERC	17
2	ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	19
	2.1 Modalités d'organisation de l'enquête	19
	2.1.1 Phase préparatoire de l'enquête	19
	2.1.2 Mise à disposition du dossier d'enquête	20
	2.1.3 Dépôt des observations et propositions du public	21
	2.2 Mesures de publicité	21
	2.2.1 Publicité réglementaire	21
	2.2.2 Publicité complémentaire	21
	2.3 Réunions et visite des lieux	22
	2.4 Permanences de la commissaire enquêtrice	22
3	BILAN DE L'ENQUÊTE	24
	3.1 Participation des personnes privées et publiques	24
	3.2 Procès-verbal de synthèse des observations	27
	3.3 Mémoire en réponse du responsable du projet	27
	3.4 Traitement des observations	30
	Pièces annexées au rapport d'enquête	162

1.1 OBJET DE L'ENQUÊTE

La métropole de Rouen Normandie, maître d'ouvrage du projet, représentée par son Président, a décidé de soumettre à une enquête publique le projet de valorisation de la Côte Sainte-Catherine.

Le projet se situe sur les communes de Rouen et de Bonsecours, dans le département de la Seine-Maritime (76), au niveau de la côte Sainte-Catherine.

Le périmètre de l'étude se situe sur une emprise d'environ 33 ha, sur les communes de Rouen et de Bonsecours.

La gouvernance du projet est assurée par un comité de pilotage qui arbitre sur les orientations du projet depuis le commencement des études. Ce comité de pilotage est composé d'élus référents et de personnes issues des services instructeurs, eu égard aux classements du site (site classé et monument historique). Ainsi, la DREAL (inspecteurs des Sites) et la DRAC¹ (architecte des bâtiments de France et conservateur régional de l'archéologie) sont représentées dans cette instance décisionnaire.

Le dossier vise à présenter :

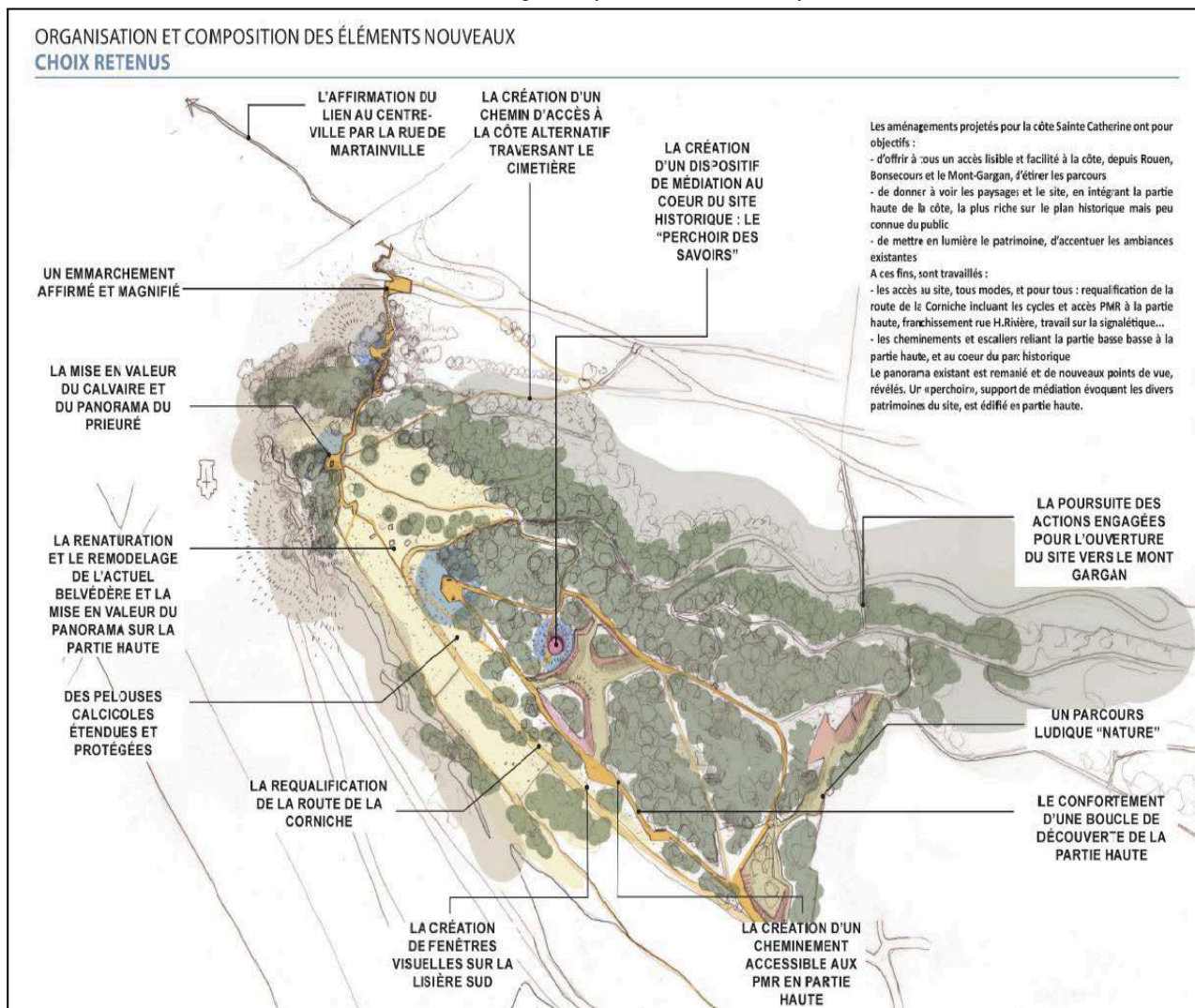
- ❖ Le contexte environnemental du site étudié ;
- ❖ Les enjeux pressentis du projet ;
- ❖ Les impacts bruts du projet sur l'environnement, en phases travaux et exploitation ;
- ❖ Les mesures d'évitement et de réduction des impacts bruts pressentis, en phases travaux et exploitation ;
- ❖ Les impacts résiduels du projet sur l'environnement ;
- ❖ Les mesures de compensation et d'accompagnement le cas échéant.

La Côte Sainte-Catherine est constituée de 2 parties :

- ❖ La partie dite "haute", concernée par la réglementation au titre des sites classés du Code de l'environnement, présente une superficie approximative de 17 ha. Elle est située au-dessus de la voirie traversant le site, sur des parcelles dont la métropole Rouen Normandie est le principal propriétaire - la ville de Rouen possédant des parcelles situées immédiatement au-dessus du belvédère.
- ❖ La partie dite "basse", également concernée par la réglementation au titre des sites classés du Code de l'environnement dont les parcelles appartiennent à la ville de Rouen, actuellement entretenue et suivie d'un point de vue naturaliste par le Conservatoire des Espaces Naturels (plan de gestion 2018-2023).

¹ DRAC: : Direction Régionale des Affaires Culturelles

ORGANISATION ET COMPOSITION DES ÉLÉMENTS NOUVEAUX CHOIX RETENUS



objet de valorisation de la côte Sainte-Catherine
Source : Métropole Rouen Normandie

Note de la commissaire enquêtrice :

Dans les principaux aménagements, il était prévu la création d'un belvédère appelé "perchoir des savoirs" destiné à accueillir des dispositifs de médiation culturelle.

La Métropole de Rouen Normandie n'a pas reçu l'approbation du SDIS pour cette construction nécessitant un permis de construire, rendant ainsi cette partie du projet obsolète et non traitée dans le cadre de la présente enquête publique.

6 novembre 2025 : avis défavorable du SDIS ².

30 décembre 2025 : Arrêté du Maire de la commune de Bonsecours n° 288/25 - Autorisation de travaux refusée suite à l'avis émis par le SDIS.

22 janvier 2026 : Courrier du maire de Bonsecours au Président de la Métropole Rouen Normandie confirmant la demande de retrait du permis de construire - PC07610325009

² SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours

Par décision du 12 décembre 2025, la présidente du Tribunal Administratif de Rouen m'a désignée en tant que commissaire enquêtrice pour conduire cette enquête publique. Mme Annie TURMEL a été désignée comme suppléante.

J'ai déclaré sur l'honneur « *ne pas être intéressée à l'opération à titre personnel ou en raison de fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumis à enquête au sens des dispositions de l'article L. 123-5 du code de l'environnement* ».

La représentante de la Métropole en charge du dossier et moi avons conjointement défini les détails de l'organisation de l'enquête (période, calendrier, planification des permanences et actions de communication).

Par arrêté du 23 décembre 2025, le président de la Métropole Rouen Normandie a prescrit l'ouverture de cette enquête publique du 28 janvier 2026 à 14h00 au 27 février 2026 à 15 h 00, soit sur une durée de 31 jours.

Le siège de l'enquête a été fixé au siège de la Métropole Rouen Normandie à Rouen.

L'enquête publique concernant 2 communes, 4 permanences³ de la commissaire enquêtrice ont été réparties de façon égale :

- ❖ 2 permanences à la Mairie de Bonsecours,
- ❖ 2 permanences à la Mairie de Rouen Hôtel de Ville.

1.2 CADRE LEGISLATIF et REGLEMENTAIRE

L'enquête publique actuelle est menée conformément au Code de l'environnement. Elle vise principalement à rendre l'étude d'impact environnemental accessible au public. L'objectif est de présenter le projet, d'expliquer comment il s'intègre dans l'environnement, et de fournir au public des informations utiles pour évaluer l'intérêt général du projet.

Réglementations relatives à l'opération

Le projet de valorisation de la côte Sainte-Catherine s'inscrit dans un encadrement juridique complexe régi par le Code de l'urbanisme et le Code de l'environnement. Compte tenu de l'absence de soumission à l'Autorisation Environnementale unique, l'instruction des différents volets réglementaires a été menée en parallèle par plusieurs autorités compétentes, sans procédure commune.

L'étude d'impact, requise en vertu de la rubrique 39b de l'annexe à l'article R.122-2 du Code de l'environnement, a constitué la base scientifique et descriptive commune du projet.

❖ La procédure d'Évaluation Environnementale et au titre du Code de l'Urbanisme :

Le projet requiert l'obtention des permis de construire⁴ et d'aménager (articles R.421-20 et R.421-21 du Code de l'urbanisme). A noter que le projet concernant 2 communes, seul le permis d'aménager de Rouen porte l'étude d'impact.

L'Étude d'Impact y est donc annexée et a été soumise à l'avis formel de la **Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe)**.

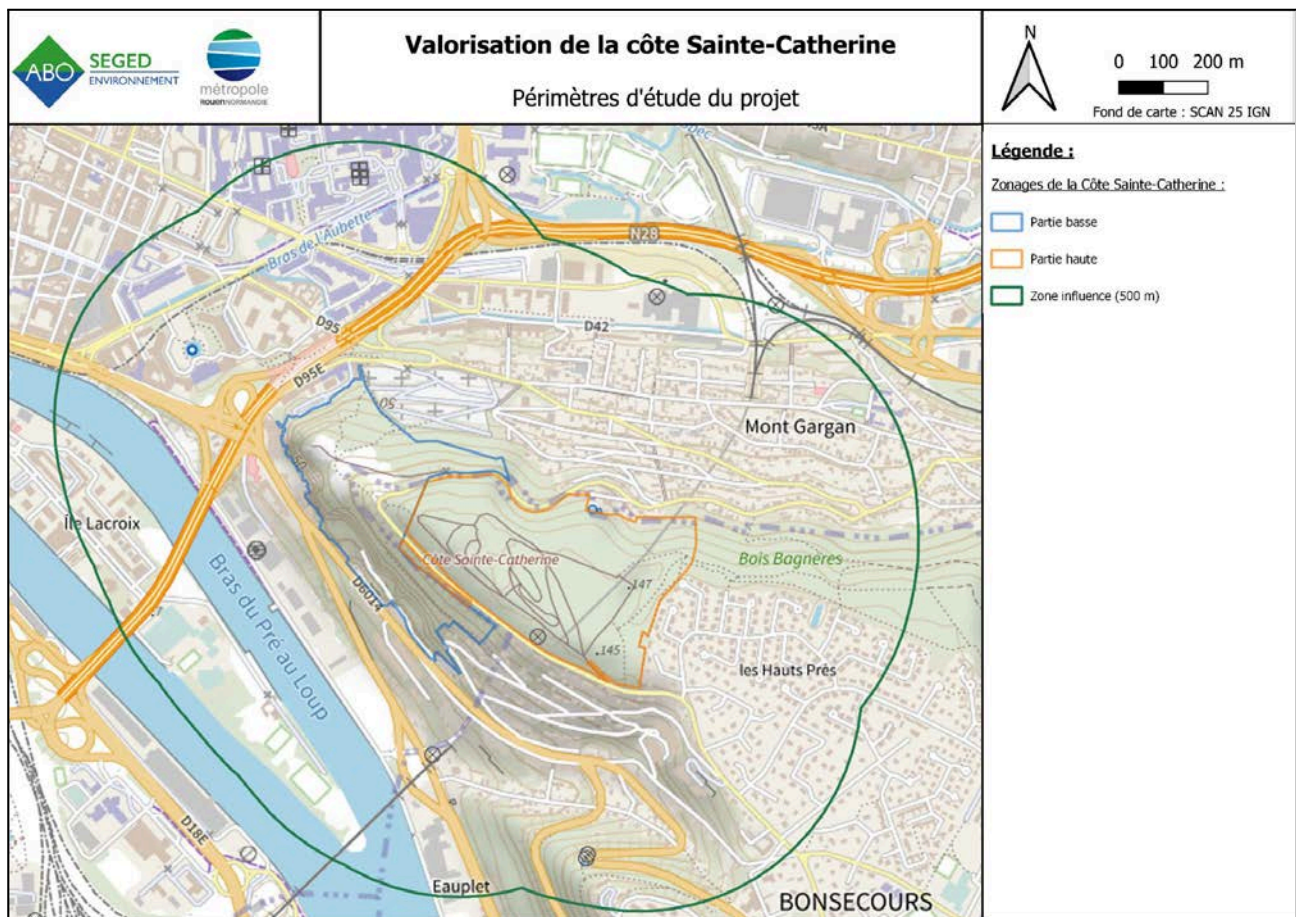
³ Les dates et horaires des 4 permanences sont traitées au chapitre 2.4 du présent rapport

⁴ Rappel : l'opération envisagée de construction d'un perchoir éducatif a été abandonnée en fin d'année 2025.

Le projet étant soumis à une **procédure d'évaluation environnementale**, une **évaluation des incidences Natura 2000** est nécessaire en vertu du 3° de l'article R414-19 du code de l'environnement fixant la liste nationale des projets concernés.

La présence de l'évaluation environnementale dans le dossier rend l'enquête publique obligatoire au titre de l'article L.123-2 du Code de l'environnement, permettant d'intégrer l'avis du public avant la décision du porteur de projet. L'obligation de la réaliser provient directement du Code de l'environnement :

- **Fondement légal** : En vertu de l'article L.123-2 du Code de l'environnement, tout projet soumis à une évaluation environnementale doit obligatoirement faire l'objet d'une enquête publique. La finalité est d'assurer la participation du public sur les décisions ayant une incidence sur l'environnement.
- **Objet de l'enquête** : L'enquête permet au public d'examiner l'intégralité du projet et l'ensemble des pièces qui lui sont liées.



*Zonages pris en compte pour l'analyse des enjeux environnementaux
Source : Métropole Rouen Normandie*

La zone d'étude du projet de valorisation de la côte Sainte-Catherine sur les communes de Rouen et de Bonsecours est concernée par les espaces suivants :

Dénomination	Distance du projet par rapport aux périmètres des espaces remarquables
Zones réglementées et contractuelles	
Conservatoire d'espaces naturels - SITE N° 76ROU (FR1506721)	Inclus (partie basse)
Conservatoire d'espaces naturels - espèce	A environ 2,4 km au Nord-Est de la partie haute de la côte Sainte-Catherine
FR8000010 Parc Naturel Régional des « Boucles de la Seine Normande »	A environ 4,7 km, à l'Ouest de la partie basse de la côte Sainte-Catherine
APB « Bras Mort De Freneuse »	A environ 13,2 km, au Sud de la partie basse de la côte Sainte-Catherine
Site Natura 2000 ZSC FR2300124 « Boucles de la Seine Amont, Coteaux de Saint-Adrien »	A environ 2,3 km de la partie haute de la côte Sainte-Catherine
Site Natura 2000 ZSC FR2302006 « Iles et berges de la Seine en Seine-Maritime »	A environ 4,9 km de la partie haute de la côte Sainte-Catherine
Site Natura 2000 ZSC FR2300123 « Boucles de la Seine Aval »	A environ 7,8 km de la partie basse de la côte Sainte-Catherine
Site Natura 2000 ZPS FR2310044 « Estuaire et marais de la Basse Seine »	A environ 10,6 km de la partie basse de la côte Sainte-Catherine

Dénomination	Distance du projet par rapport aux périmètres des espaces remarquables
Site Natura 2000 ZSC FR2300125 « Boucles de la Seine Amont, Coteaux d'Orival »	A environ 12 km de la partie haute de la côte Sainte-Catherine
Zones inventoriées patrimoniales	
ZNIEFF de type II n°230031108 : « Les coteaux est de l'agglomération Rouennaise »	Inclus (intégralité de la côte)
ZNIEFF de type I n° 230000316 : « La côte Sainte-Catherine »	Inclus (intégralité de la côte)
ZNIEFF de type I n° 230030761 : « Le coteau des hautes bruyères »	A 1 km, au Sud de la partie haute de la côte Sainte-Catherine
ZNIEFF de type I n°930012711 « La côte de Longpaon »	A 1,5 km, au Nord de la partie haute de la côte Sainte-Catherine
ZNIEFF de type II n° 230009235 « La vallée de l'Aubette »	A 2,6 km, à l'Est de la partie haute de la côte Sainte-Catherine
ZNIEFF de type I n° 230030752 « Le coteau de Saint-Léger-du-Bourg-Denis »	A 2,5 km, au Nord-Est de la partie haute de la côte Sainte-Catherine
ZNIEFF de type II n° 230009237 « La vallée du Robec »	A 3,5 km au Nord Est de la partie haute de la côte Sainte-Catherine
ZNIEFF de type I n° 230030715 « La côte du Mont Pilon »	A 3 km, au Nord de la partie haute de la côte Sainte-Catherine

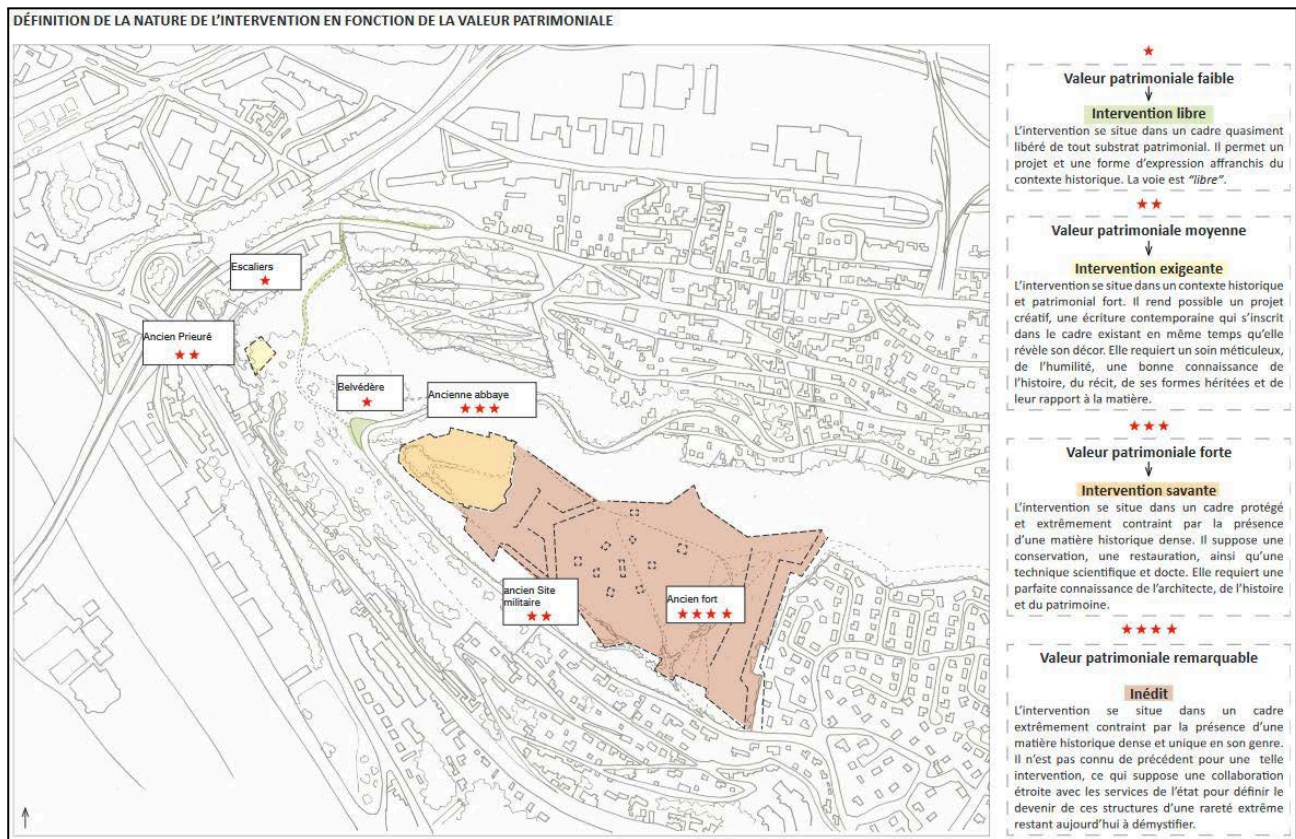
L'opération dans sa globalité est soumise à étude d'impact.

Selon l'annexe de l'article R11-2 du Code de l'environnement, le projet est soumis à la rubrique 39.b selon laquelle les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur à 10 ha sont soumises à évaluation environnementale systématique.

Le projet s'inscrit dans le périmètre du Site Classé au titre du Code de l'Environnement de la côte Sainte-Catherine et d'un Monument Historique inscrit.

Code site	Type	Nom	Date	Distance du projet
1906271541	Monument historique	Site archéologique de la Côte Sainte-Catherine	14/01/1993	MH inclus

D'après les données de la DRAC ⁵, la majeure partie de la zone basse de la côte Sainte-Catherine est située dans en ZAPPA ⁶.



*Valeurs patrimoniales du projet
Source : Métropole Rouen Normandie*

Le permis d'aménager fera l'objet d'un passage en CDNPS⁷ avec, in fine, un avis ministériel.

❖ La procédure au titre de la Police de l'Eau :

Le projet est soumis à Déclaration au titre de la Loi sur l'eau, conformément à la rubrique 2.1.5.0 de l'article R.214-1 du Code de l'environnement (rejet des eaux pluviales). Le dossier spécifique a été instruit par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM).

⁵ DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles

⁶ ZPPA : Zone de Présomption de Prescription Archéologique

⁷ CDNPS : Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites.

Rubriques visées	Intitulés de la nomenclature	Caractéristiques du projet
TITRE II - REJETS		
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) ; 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D).	Impluvium intercepté < 20 ha ➔ Déclaration

Note de la commissaire enquêtrice

Récépissé de déclaration enregistré sous le n° DIOTA-250821-161515-725-019 et relatif à la Valorisation de la côte Sainte-Catherine.

Arrêté préfectoral du 9 février 2026 portant prescriptions spécifiques au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement concernant la valorisation de la côte sainte Catherine sur les communes de Bonsecours et de Rouen.

Article 2 - Objet de la déclaration

Le bénéficiaire est autorisé à mettre en œuvre l'opération suivante :

- ❖ Valorisation du site de la côte Sainte-Catherine sur les communes de Bonsecours et de Rouen.

❖ La procédure Dérogation Espèces Protégées :

Compte tenu des impacts potentiels sur les habitats et espèces protégées, une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (articles L.411-1 et L. 411-2 du Code de l'environnement) a été déposée.

Ce dossier, instruit par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), fait l'objet d'un examen scientifique consultatif par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel⁸.

L'accord ou le refus de cette dérogation est une décision administrative distincte qui sera jointe au dossier d'enquête, dès réception de l'avis.

Note de la commissaire enquêtrice

Arrêté du 11 Mars 2026 du préfet de la Région Normandie, préfet de la Seine-Maritime

Arrêté n° SELB/USAP/2026-25-01321-011-001 autorisant la Métropole Rouen Normandie à détruire, altérer, dégrader des aires de repos ou sites de reproduction et à perturber, capturer ou détruire des spécimens d'espèces protégées dans le cadre du projet de valorisation du site de la Côte Sainte-Catherine sur les communes de Rouen et de Bonsecours.

Textes régissant l'enquête publique

Les travaux d'aménagement, relèvent des textes ci-après :

Évaluation environnementale :

- ❖ Articles L.122-1 et suivants relatifs à l'évaluation environnementale (base législative de l'évaluation environnementale),

⁸ CSRPN : Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel

- ❖ Articles R.122-1 et suivants relatifs à l'évaluation environnementale (base réglementaire de l'évaluation environnementale, définissant notamment le contenu de l'étude d'impact),
- ❖ Annexe à l'article R.122-2 du Code de l'environnement et spécifiquement la rubrique 39b (référence précise déclenchant l'obligation de l'étude d'impact pour ce type de projet).

Enquête publique :

- ❖ Articles L.123-1 et suivants relatifs aux enquêtes publiques relatives aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement (base législative générale des enquêtes publiques),
- ❖ Articles R.123-1 et suivants (base réglementaire détaillant les modalités de l'enquête publique),
- ❖ Article L.123-2 (précisant la liste des projets soumis à enquête publique).

Police de l'eau :

- ❖ Articles R.214-1 et suivants (base législative au titre de la Police de l'Eau),
- ❖ Tableau annexé à l'article R.214-1 relatif aux opérations soumises à autorisation ou à déclaration en application des articles L.214-1 à L.214-3 du Code de l'Environnement (particulièrement la rubrique 2.1.5.0 relative à la gestion des eaux pluviales, concernée par le projet),
- ❖ Articles R.214-1 à R.214-40 (dispositions réglementaires de déclaration et contenu des dossiers).

Dérogation « espèces protégées » :

- ❖ Articles L.411-1 et L.411-2 (base législative relative à la protection stricte des espèces et la possibilité de dérogation sous réserve de raison impérieuse d'intérêt public majeur),
- ❖ Articles R.411-1 à R.411-17 (base réglementaire précisant la procédure d'octroi de la dérogation espèces protégées).

1.3 CONTENU DU DOSSIER SOUMIS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Conformément à l'article R.123-8 du Code de l'environnement rappelant la constitution d'un dossier d'enquête publique, le dossier d'enquête public du projet de valorisation de la Côte Sainte-Catherine comprend 3 volumineux classeurs.

	Description des pièces	Nombre de pages
	Présentation du projet	11
Pièce 1	Résumé non technique	41
Volet A	Permis d'aménager et évaluation environnementale	764
	Evaluation des incidences Natura 2000 - Pièce 2	92
	Notice permis d'aménager - Eléments graphiques	94
Volet B	Notice hydraulique Dossier déclaration Loi sur l'eau Notice gestion hydroélectrique	31
Volet C	Dossier de demande de dérogations d'espèces	351
Volet D	Avis émis dans le cadre du dossier (uniquement l'avis de la MRAe)	11

	Mémoire en réponse à la MRae	80
	Avis de la DREAL - 12 septembre 2025	8
	Avis DDTM - Bureau Milieux aquatiques	1
Annexes		
1	Diagnostic écologique environnement - partie haute	169
2	Liste exhaustive des espèces floristiques et faunistiques	22
3	Protocole de transfert messicole	20
4	Carnet de phase de l'opération	15
5	Etude hydraulique 02/2025	21
6	Notification de prescription de diagnostic d'archéologie préventive (DRAC 07/2025)	9
7	Diagnostic archéologique INRAP 07/2025	375
7bis	Diagnostic archéologique DRAC 1994	166
8	Plan de gestion 2018/2027	113
9	Etude hydraulique complémentaire 07/25	12
10	Bilan de la concertation - Phase 1	30
11	Bilan de la concertation - Phase 2	30
	TOTAL DE PAGES DU DOSSIER	2466

Avis de la commissaire enquêtrice sur l'ensemble du dossier

Le dossier est très complet et répond aux directives du code de l'environnement et aux différentes réglementations relatives à l'opération.

Les réponses aux avis des services instructeurs ont été intégrées directement par le bureau d'études dans les documents de l'enquête publique. Ces réponses sont identifiées par un code couleur au début de chaque partie du document concerné. Cela rend l'accès aux informations difficile, notamment pour les réponses à l'avis de la MRae, qui sont éparpillées sur plus de 800 pages. J'ai donc demandé à la Métropole de Rouen Normandie de fournir un document séparé pour le mémoire en réponse à l'avis de la MRae, afin de le rendre plus accessible au public.

J'ai reçu, par voie numérique, le mémoire de 80 pages le 6 janvier 2026, et il a été inclus dans le dossier d'enquête publique - partie volet D.

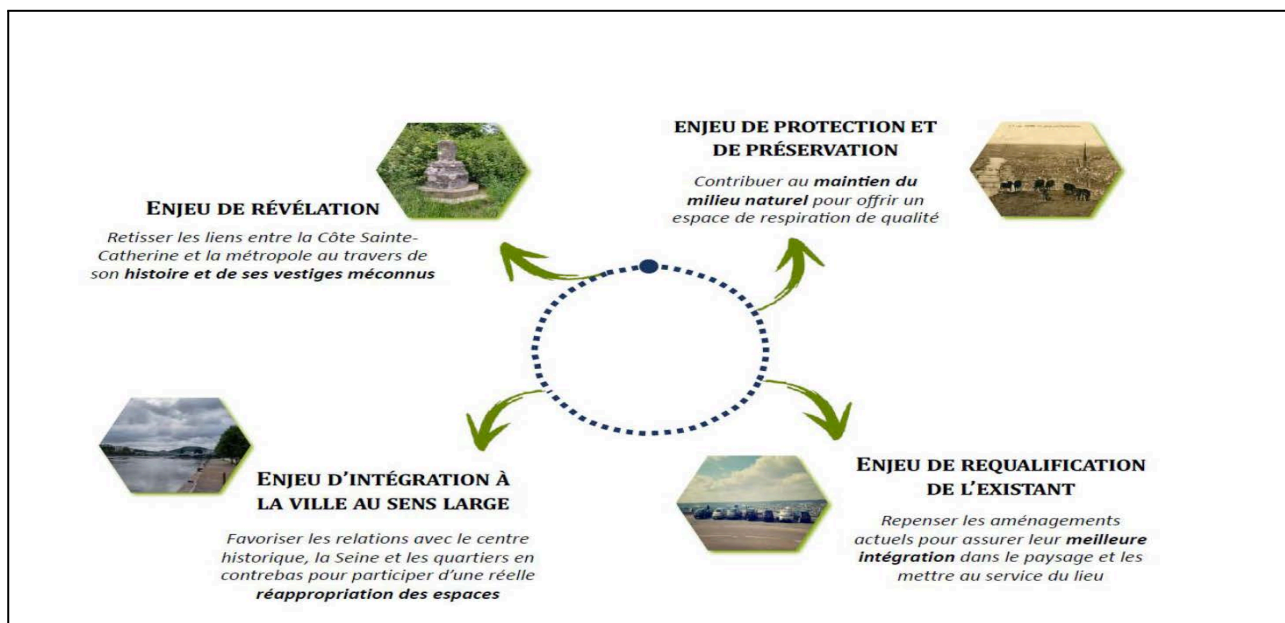
Le 19 janvier 2026, à la suite d'une visite que j'ai effectuée dans les 2 mairies de permanence, j'ai pu constater que le dossier soumis à l'enquête publique déposé par les services de la Métropole Rouen Normandie, sur la forme, est très bien organisé en brochures distinctes en fonction des différents volets. Même s'il reste très volumineux, le dossier est manipulable par tout public.

1.4 PRÉSENTATION DU PROJET

Le site de la côte Sainte-Catherine est un élément majeur du paysage de la Métropole, remarquable à bien des égards. Ce promontoire naturel surplombe Rouen, offrant une vue imprenable sur les deux rives de la Seine et la ville elle-même. Visible depuis Rouen, il est un repère emblématique et fait partie intégrante de son paysage. Cet espace naturel est préservé de toute urbanisation, et ses pelouses calcicoles constituent un précieux réservoir de biodiversité aux portes de la ville. C'est également un conservatoire archéologique du patrimoine de Rouen, encore à explorer. Sa position stratégique a été utilisée au fil des siècles lors de conflits armés ou pour renforcer une puissance religieuse. Les vestiges enfouis, protégés par la végétation, témoignent des constructions successives du Prieuré Saint-Michel, de l'abbaye Sainte-Catherine et de son ancien et nouveau fort bastionné.

Les enjeux identifiés sont les suivants :

- ❖ Enjeu paysager (le promontoire naturel est visible depuis le centre-ville de Rouen, la côte Sainte-Catherine fait partie du grand paysage rouennais de la vallée de Seine) ;
- ❖ Enjeu patrimonial et historique ;
- ❖ Enjeu géologique (Craie de Rouen et sa faune associée (l'ammonite de Rouen) ;
- ❖ Enjeu écologique (nombreuses espèces rares et menacées) ;
- ❖ Enjeu culturel (lieu ayant attiré de nombreux artistes dont Claude Monet avec sa peinture « Vue générale de Rouen ») ;
- ❖ Enjeu d'attractivité (le site attire de nombreux visiteurs pour son panorama et la lecture qu'il permet de la ville) ;
- ❖ Enjeu pédagogique (le CEN⁹ a déjà accueilli plus d'une centaine de classes, la valorisation de la faune et flore permettrait d'aborder l'ensemble des écosystèmes rencontrés comme les pelouses calcaires et les zones boisées).



(Source : Métropole Rouen Normandie)

⁹ CEN : Conservatoire Espaces Naturels

Les principaux aménagements consistent en :

- ❖ La requalification de la liaison entre la rue de Martainville et la rue Henri Rivière par des emmarchements et un tracé plus intuitif ;
- ❖ L'aménagement de l'entrée de site rue Henri Rivière ;
- ❖ Le belvédère du prieuré ;
- ❖ Le reprofilage et la renaturation de l'actuel belvédère en le remodelant et renaturant ;
- ❖ Le belvédère des jardins de l'abbaye et la création d'ouvertures visuelles sur le coteau sud ;
- ❖ La valorisation et la mise en usage des lieux emblématiques du parc historique ;
- ❖ La requalification d'une partie de la route de la Corniche ;
- ❖ Le confortement d'un maillage de cheminements au sein du site et la création de nouveaux cheminements, en vue de favoriser les accès piétons et cyclables de la côte.

Les aménagements projetés visent à mettre en valeur l'existant et à révéler les patrimoines cachés du site.

Sectorisation du projet

Le projet concerne l'aménagement de différentes zones de la côte, à des phases différenciées. La notion de « projet » ayant pour objectif de prendre en compte le projet dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité, chaque phase du projet et chaque secteur d'aménagement a fait l'objet d'étude dans l'étude d'impact environnemental.

Une étude de valorisation a été menée en 2022 qui a abouti sur un programme de valorisation plus large, au fur et à mesure de l'avancement des réflexions et des orientations du comité de pilotage, qui suit le projet depuis son commencement. Le pré-programme de l'aménagement de valorisation a été validé par le comité de pilotage en décembre 2022 et par le Président de la Métropole, en septembre 2023.

Cette étude a été réalisée par le groupement constitué de Maître du Rêve, bureau d'études spécialisé dans la valorisation patrimoniale et de l'Atelier Troisième Paysage, paysagiste.

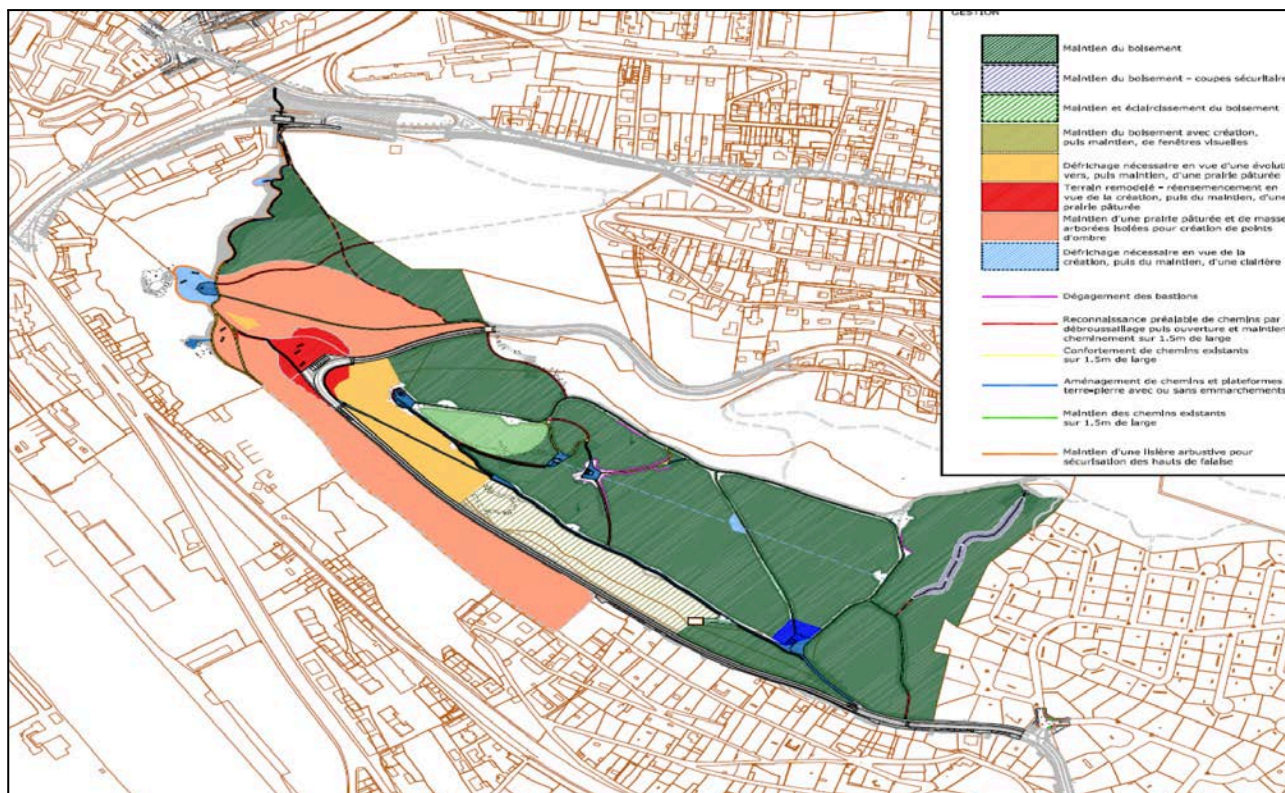
La valorisation de la côte Sainte Catherine, site d'intérêt paysager et patrimonial majeur du territoire métropolitain, doit également s'envisager à échelle élargie, à travers :

- ❖ Une mise en réseau avec les autres panoramas d'exception sur la vallée de la Seine via les sentiers de randonnée, notamment ;
- ❖ Un travail sur les cheminements reliant le site aux divers points d'intérêt environnant, par l'identification de boucles de balades depuis les poches de stationnement existantes situées à dans un périmètre élargi aux secteurs attenants, par un travail sur les déplacements alternatifs : continuités cycles vers et à travers le site, desserte du site par les transports en commun, etc. .

La topographie très spécifique de la partie située au-dessus de la route de la Corniche témoigne de la présence de vestiges archéologiques identifiés, mais peu investigués jusqu'alors. Un relevé LIDAR, commandé par le GIP Seine-aval et la Métropole Rouen Normandie, a permis de montrer que la topographie permettait de « lire », de donner à voir les vestiges archéologiques et l'histoire plus récente des occupations de la côte. Pour mémoire, une compétition de moto-cross de grande envergure s'est déroulée sur le site, tirant parti du relief pour proposer un parcours d'épreuves sensationnelles.

Les aménagements de mise en valeur ont été envisagés en tenant compte du paysage. Les vestiges présents sur le site, qu'ils soient en surface (fortifications) ou enfouis, ne peuvent pas

être exposés ; cela est irréalisable en raison des exigences de gestion et d'entretien, tant en termes de coûts que de compétences. Par ailleurs, l'espace autrefois entièrement constitué de prairies grâce au pâturage a progressivement été envahi par une végétation spontanée, rendant aujourd'hui impossible tout défrichage sans compromettre la préservation des vestiges. Seule une approche paysagère peut mettre en lumière le site, en permettant d'apprécier le paysage et la nature, tout en offrant une lecture des vestiges en les longeant.



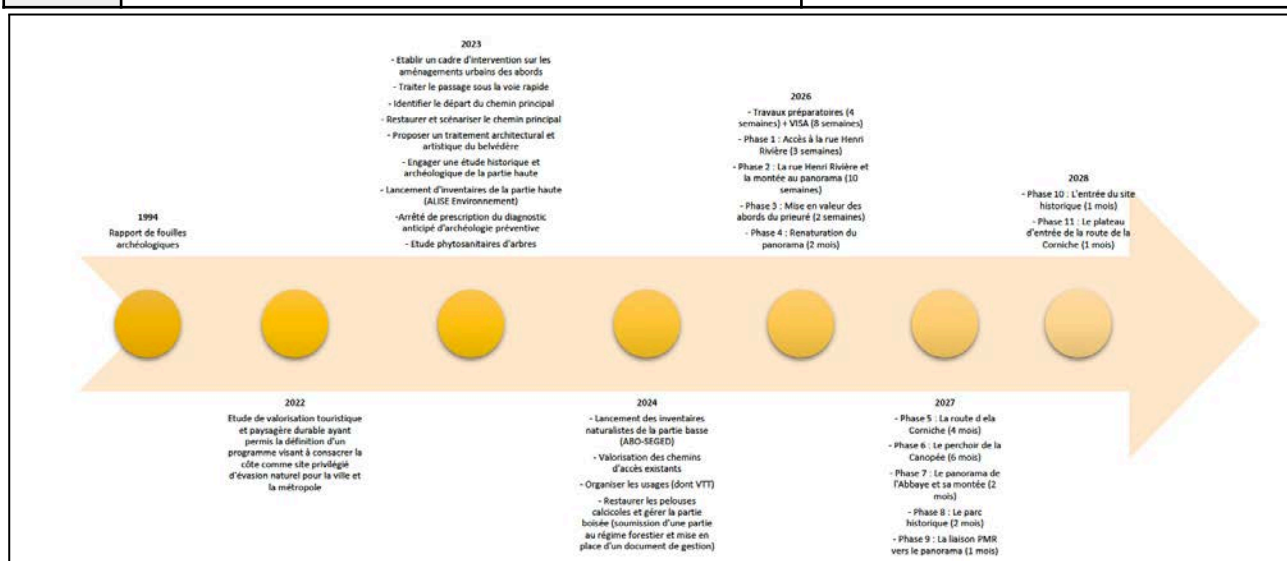
Préfiguration du plan de gestion du site
 Source : Métropole Rouen Normandie - Etudes d'avant-projet - 31/01/2025

Phasage des travaux

Le phasage des travaux tiendra compte de la mesure de réduction visant à adapter le calendrier des travaux au cycle biologique des espèces (MR20). Cette prescription intervient dans le cadre des travaux présentés comme ayant des impacts pressentis sur ces espèces (débroussaillage, abattage des arbres, terrassements, etc.).

Phase	Objet	Période prévisionnelle
0	Période de préparation et VISA	Juin 2026
1	Accès à la rue Henri Rivière et finalisation des VISA	3 semaines courant juin 2026
2	Rue Henri Rivière et la montée au panorama	10 semaines entre fin août et octobre
3	Mise en valeur des abords du prieuré	2 semaines en octobre 2026
4	Renaturation du panorama	2 mois de fin novembre à début

		décembre 2026
5	Route de la Corniche - Traitement du plateau du Belvédère actuel et réalisation de la vélorue jusqu'au plateau de Bonsecours	4 mois entre février et mai 2027
6	Cette phase concernait la création du perchoir de la Canopée	Nota : la création du perchoir a été annulée (Voir avis SDIS)
7	Le panorama de l'Abbaye et sa montée	2 mois entre mai et juillet 2027
8	Le parc historique	2 mois entre août et octobre 2027
9	La liaison PMR vers le panorama	Novembre 2027
10	L'entrée du site historique	Janvier 2028
11	Le plateau d'entrée de la route de la Corniche	Février 2028



Frise du phasage des études et opérations réalisées et projetées

Source : Métropole Rouen Normandie

Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

DCE - Directive Cadre sur l'eau	Projet Compatible
SDAGE - Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux	Le projet ne va pas à l'encontre des préconisations du SDAGE 2022-2027 - compatible avec le SDAGE Seine-Maritime actuellement en vigueur.
SCoT - Schéma de Cohérence Territoriale	Le projet ne va pas à l'encontre des grands enjeux définis dans le SCoT de la Métropole de Rouen Normandie.
PLU - Plan Local d'Urbanisme	Le projet est compatible avec les PLUi des communes de Rouen et Bonsecours.

1.5 AVIS DE LA MRAe

Le 26 novembre 2025, la MRAe a émis son avis - n° 2025-5865 (11 pages) concernant la valorisation du site de la côte Sainte-Catherine sur les communes de Rouen et Bonsecours (76). Elle précise dans son avis que les enjeux liés à la biodiversité sont forts pour la faune et la flore, notamment pour la phase de travaux.

Dans son avis, l'autorité environnementale recommande :

❖ Sur la qualité de la démarche d'évaluation environnementale :

- D'améliorer le caractère pédagogique du résumé non technique afin de faciliter son appropriation par le public.
- De démontrer davantage qu'ont été examinées toutes les solutions alternatives permettant de réaliser le projet en évitant ou en réduisant au maximum les impacts prévisibles sur la biodiversité, notamment sur les espèces protégées et leurs habitants.
- De clarifier dans l'étude d'impact les éléments du projet définitivement validés et ceux restant à définir.
- De compléter l'étude d'impact avec les éléments apportés dans la version d'octobre 2025 du dossier de dérogation au titre des espèces protégées.

❖ Sur la biodiversité :

- De compléter l'étude d'impact par une analyse des impacts, positifs et négatifs, sur la biodiversité en phase d'exploitation du projet.

❖ Sur le paysage :

- De mieux distinguer la présentation du classement de la côte Sainte-Catherine au titre du code de l'environnement de celui relevant du code du patrimoine.
- De compléter l'analyse des impacts du projet sur le paysage par des photomontages simulant des vues sur la côte Sainte-Catherine à l'état projeté depuis plusieurs points de l'agglomération et depuis la Seine, notamment en tenant compte du perchoir".

Note de la commissaire enquêtrice : à la date de rédaction de l'avis de la MRAe, l'arrêt du projet de construction du perchoir n'avait pas encore été acté.

1.6 MEMOIRE EN REPONSE à l'AVIS de la MRAe

Le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE du 2 janvier 2026, rédigé par le bureau d'étude ABO Normandie, compte 80 pages. Il est très détaillé et bien documenté, abordant de façon précise chaque recommandation de la MRAe.

Pour faciliter la lecture, les pages de l'étude d'impact et de son résumé non technique, incluant les modifications, sont mentionnées. Les observations et recommandations de la MRAe sont mises en avant dans des encadrés.

L'ensemble du dossier d'étude d'impact environnemental (volet A du dossier) et le résumé non technique (pièce 1 du dossier) ont été également mis à jour, en intégrant les réponses en vert pour plus de lisibilité.

¹⁰ PADD : Projet d'Aménagement Développement Durable

1.7 AVIS DES SERVICES INSTRUCTEURS

Avis émis par la DDT

Bureau Milieux Aquatiques et Marins

Le 22 septembre 2025, ce service a émis une demande de complément pour l'instruction du dossier présenté relatif à la loi sur l'eau - dossier 0100298367/CF.

Avis émis par la DREAL

Le 12 septembre 2025, le service Eau Littoral Biodiversité a émis une demande de complément pour la suite de l'instruction du dossier : une précision des autres procédures administratives nécessaires :

- ❖ une prise en compte des données bibliographiques du CBN ;
- ❖ une description des enjeux avec une définition des critères et un même niveau de précision entre les parties basses et hautes ;
- ❖ une prise en compte de la liste rouge régionale des oiseaux nicheurs ;
- ❖ une caractérisation fine de l'enjeu portant sur le Tarin des Aulnes ;
- ❖ une description des impacts en phase d'exploitation ;
- ❖ une prise en compte dans les impacts des travaux déjà réalisés comme les fouilles archéologiques ;
- ❖ une simplification de lecture des 21 mesures de réduction ;
- ❖ un toilettage du dossier et des CERFA sur les espèces déclarées à tort protégées ;
- ❖ des éléments d'appréciation de la RIIPM¹¹ et de l'absence de solutions alternatives moins impactantes ;
- ❖ une justification des ratios de compensation retenus ;
- ❖ des éléments d'appréciation du principe d'additionnalité des mesures compensatoires vis-à-vis des actions et engagements déjà effectifs ;
- ❖ une description et localisation des sites d'accueils des espèces végétales déplacées ;
- ❖ des mesures de suivis sur le long terme.

1.8 MESURES ERC

Évitement/réduction

À l'issue de l'analyse des impacts, lorsque l'impact brut est identifié comme étant supérieur ou égal à faible, la mise en place de mesures est jugée nécessaire. Il s'agit de mesures d'évitement et/ou de réduction dans un premier temps et de mesures de compensation dans le cas où l'impact résiduel reste supérieur ou égal à un niveau jugé faible.

D'après l'évaluation des impacts bruts, la mise en place de mesures est nécessaire.

Il est à noter que des mesures générales sont préconisées afin d'assurer le bon déroulement des travaux d'aménagement sur le plan environnemental.

Les types de mesures et les catégories et sous-catégories sont définis dans le guide d'aide à la définition des mesures ERC de l'évaluation environnementale (CEREMA, 2018).

Seront mises en places dans le cadre du projet :

- ❖ **5 mesures d'évitement :**
 - mesure d'évitement "amont",
 - mesure d'évitement géographique,

¹¹ RIIPM : Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur

- mesure d'évitement technique.

❖ **21 mesures de réduction :**

- mesure de réduction géographique,
- mesure de réduction technique,
- mesure de réduction temporelle.

Parmi ces 5 mesures d'évitement et 21 mesures de réduction, 11 sont des mesures dites techniques voire réglementaires et 16 sont des mesures à vocation écologique.

Compensation

La méthode utilisée pour définir le ratio de compensation a été développée par ECOMED en 2011, à partir de l'Approche Standardisée. Il s'agit de la « méthode multicritère calculatoire ». Celle-ci est adaptée au projet car elle prend en compte à la fois les caractéristiques des espèces, la dimension écosystémique ainsi que les impacts et effets du projet sur les individus et habitats.

Seront mises en places dans le cadre du projet :

❖ **6 mesures de compensation :**

- création/renaturation de milieu,
- restauration/réhabilitation,
- évolution des pratiques de gestion.

Un chiffrage de toutes les mesures est présenté dans le dossier pour chaque catégorie.

Conformément à l'article L 211-5 du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage est tenu de déclarer au Préfet et au Maire, tout incident survenu et présentant un danger pour la sécurité civile, la qualité, la circulation ou la conservation des eaux.

Le dossier expose les moyens de surveillance et d'intervention qui seront mises en place.

Le dossier comporte également une évaluation des incidences Natura 2000.

2 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 MODALITÉS D'ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

2.1.1 Phase préparatoire de l'enquête

<u>Dates</u>	
<u>15/12/2025</u>	Métropole Rouen Normandie Prise de contact téléphonique avec Mme Catherine PARMENTIER. A la suite de cette conversation, un agenda prévisionnel d'organisation de l'enquête a été adressé à Mme PARMENTIER afin de lui permettre de commencer à rédiger l'arrêté d'enquête publique. Nous avons ensuite partagé par email afin de finaliser la rédaction de l'arrêté et de l'avis d'enquête publique. Envoi du dossier numérique à la commissaire enquêtrice.
<u>30/12/2025</u>	Réunion à la Métropole Rouen Normandie avec Mme Catherine PARMENTIER : Échanges sur : - les différentes réglementation concernant le dossier soumis à enquête publique, notamment la loi sur l'eau et la dérogation des espèces, - agenda de l'enquête, - présentation du projet par Mme Catherine PARMENTIER, - registre numérique, - agenda de l'enquête, organisation de la coordination (notamment pour les courriers qui seront déposés à la Métropole de Rouen Normandie à l'attention de la commissaire enquêtrice et leur récupération), - paraphe des registres papier (3), - récupération des registres papier en fin d'enquête publique, - Prise en main du dossier papier - 3 classeurs.
<u>31/12/2025</u>	- Echange courriel avec Mme PARMENTIER concernant le Mémoire en réponse à la MRAe et le diagnostic archéologique (Inrap 07/2025).
<u>06/01/2026</u>	Réception de : - L'arrêté d'ouverture d'enquête, - l'avis du SDIS concernant l'avis défavorable de la construction du "perchoir", - l'arrêté de la commune de Bonsecours - avis défavorable à la demande de construction du "perchoir" - Récépissé de la déclaration IOTA.
<u>06/01/2026</u>	Envoi d'informations de suivi à Mme Annie TURMEL - Suppléante désignée par le TA pour l'enquête publique.
<u>19/01/2026</u>	<u>Mairie de Bonsecours :</u> - vérification des affichages (arrêté et avis d'enquête), - vérification complète du dossier d'enquête et de tous les documents mis à disposition du public, - coordination avec Mme DENTZ et Monsieur GRELAUD - Maire - concernant les registres papier et courriers éventuels adressés à la commissaire enquêtrice,

	- Mise à disposition de la salle des mariages pour recevoir le public et d'un bureau spécifique pour la consultation du dossier en dehors des jours de permanence et d'ouverture de la mairie au public. <u>Mairie de Rouen Hôtel de Ville</u> - vérification du dossier d'enquête publique mis à disposition par la Métropole de Rouen, - vérification des affichages (arrêté et avis d'enquête), - vérification complète du dossier d'enquête et de tous les documents mis à disposition du public, - coordination avec Mme FARAILL - Directrice Adjointe Relation Citoyenne et M. DUFILS concernant les registres papier et courriers éventuels adressés à la commissaire enquêtrice, - Vérification de la salle qui sera mise à disposition du public (pour les permanences et pour la consultation du dossier aux heures d'ouverture de la mairie au public).
<u>21/01/2026</u>	Échange par courriel avec M. LEMONNIER (DREAL) au sujet de la demande de dérogations espèces protégées et la procédure administrative en cours.

2.1.2 Mise à disposition du dossier d'enquête

L'enquête publique est réalisée à la fois sous forme dématérialisée (dossier et registre numérique) et sous forme de supports papiers (dossiers et registres).

Les documents (format papier) inclus dans le dossier de l'enquête publique, ainsi qu'un registre papier, ont donc été accessibles au public, aux jours et heures d'ouverture habituels, tout au long de la procédure à la :

- ❖ Métropole de Rouen Normandie (siège de l'enquête)
Le 108
108 Allée François Mitterrand - CS 50589
76006 ROUEN,
- ❖ Mairie de Rouen Hôtel de Ville
2 Place du Général de Gaulle
76000 ROUEN,
- ❖ Mairie de Bonsecours
56 Route de Paris
76240 BONSECOURS.

Les pièces du dossier étaient également consultables :

- ❖ en version numérique sur le site internet de la Métropole :
➤ <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique-sainte-catherine> .
- ❖ sur le site du registre numérique :
➤ <https://www.registre-numerique.fr/amenagementcotesaintecatherine> .

Dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête public et durant celle-ci, toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de Monsieur le Président de la Métropole Rouen Normandie.

2.1.3 Déposition des observations et propositions du public

Conformément à l'arrêté et à l'avis d'enquête publique, le public avait la possibilité de déposer ses observations et propositions, pendant la durée de l'enquête, de la manière suivante :

- ❖ **Par voie numérique :**
 - sur le site internet du registre numérique :
<https://www.registre-numerique.fr/amenagementcotesaintecatherine>
accessible 7j/7 et 24h24, pendant toute la durée de l'enquête
 - par courriel :
amenagementcotesaintecatherine@mail.registre-numerique.fr.
- ❖ **Par voie manuscrite :**
 - Sur registre papier mis à disposition du public au Siège de la Métropole Rouen Normandie, à la Mairie de Rouen Hotel de Ville et à la Mairie de Bonsecours, aux jours et heures d'ouverture habituels : les observations formulées par le public seront enregistrées sur les registres d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par la commissaire enquêtrice.
 - Par courrier adressé par voie postale à Madame la commissaire enquêtrice au siège de l'enquête publique - Métropole de Rouen Normandie - 108 Allée François Mitterrand - CS 50589 - 76006 Rouen cedex
 - Lors des permanences de la commissaire enquêtrice organisées en présentiel et indiquées à l'article 8 de l'arrêté d'enquête.

Les dépositions pouvaient se faire pendant toute la durée de l'enquête de manière anonyme ou non.

En cas de déposition non anonyme, le public a été informé que les données étaient susceptibles d'être mises en ligne avec le rapport d'enquête publique.

2.2 MESURES DE PUBLICITÉ

2.2.1 - Publicité réglementaire

Journaux	1ère parution	2ème parution
Courrier Cauchois	9 janvier 2026	30 janvier 2026
Paris Normandie	11 janvier 2026	1er février 2026

2.2.2 - Publicité complémentaire

<u>Mairie de Rouen Hôtel de Ville</u>	Aucune publicité complémentaire à l'initiative de la Ville de Rouen en dehors de l'information faite sur le site de la Métropole de Rouen Normandie..
<u>Mairie de Bonsecours</u>	Communication complémentaire sera faite par les services de la mairie sur les différentes applications mises à disposition du public (Facebook, etc.....).
<u>Siège de l'enquête - Métropole</u>	Communication faite sur le site de la métropole de Rouen Normandie.

2.3 RÉUNIONS et VISITE DES LIEUX

Visite des lieux

17 Février 2026

Déplacement avec Mme PARMENTIER Catherine sur la partie haute de la Côte Sainte Catherine afin d'appréhender les éléments du dossier concernant cette partie.

Remise du procès-verbal de synthèse

Lundi 9 mars 2026

Remise du rapport et des conclusions motivées et remises de 3 registres de permanences

Lundi 30 mars 2026

2.4 PERMANENCES DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE

Suivant l'article 8 de l'arrêté d'enquête publique, 4 permanences de la commissaire enquêtrice ont été mises en place afin de recueillir les observations du public.

Lieux	Dates	Heures	
Mairie de Bonsecours	Mercredi 28 janvier 2026	14h00/17h00	Ouverture de l'enquête
Mairie de Rouen Hôtel de Ville	Mercredi 4 février 2026	13H00/16H00	
Mairie de Bonsecours	Jeudi 12 février 2026	14H00/17H00	
Mairie de Rouen Hôtel de Ville	Vendredi 27 février 2026	12H00/15H00	Clôture de l'enquête

Lieux	Dates	Heures	Nombre de personnes reçus	
Bonsecours	28/01/2026	14h/17h	5	Yves SEGUILLON Marie-thérèse MERRER Guy DUPRE Nicole COLLETER Yvon COLLETER
Rouen Hôtel de Ville	04/02/2026	13h/16h	3	Max MARTINEZ 2 représentants de l'association "Effet de Serre toi-même" : - Guillaume GRIMA - Mathilde GUERIN
Bonsecours	12/02/2026	14h/17h	9	Sabine GONDARD Régine BODARD Didier LEFEBVRE Jean-Luc LEPAGE Christian DELAPLACE Philippe DURAND-GASSELIN

				Laurence DURAND-GASSELIN Gisèle SAWADA - Association APFB Yann REGARD
Rouen Hôtel de Ville	27/02/2026	12h/15h	2	Emmanuel GRABEY Bruno HAMELET

BONSECOURS 28/01/2026

M. SEGUILLON et DUPRÉ ainsi que Mme MERRER ont déposé une contribution sur le registre numérique.

Mme COLLETER a déposé sur le registre papier afin de donner son avis sur le projet.

ROUEN 04/02/2026

MARTINEZ - Pas de dépôt

Association "Effet de Serre toi-même" : Guillaume GRIMA a déposé une contribution sur le registre numérique au titre de l'association le 27 février 2026.

BONSECOURS : 12/02/2026

Mmes BODARD et SAWADA ont déposé des contributions sur le registre numérique ainsi que M. LEFEBVRE (1 contribution registre numérique - 1 courrier à l'attention de la CE au siège de la métropole qui a été classé, par la métropole de Rouen Normandie dans le registre papier - 1 courrier collé dans le registre papier de la ville de Bonsecours le 27 février 2026).

Permanence du 27/02/2026

Aucune contribution déposée sur le registre papier lors de la permanence.

Les deux personnes présentes ont été informées, à leur arrivée, de la clôture de l'enquête publique ce jour à 15 h et de la possibilité de déposer sur le registre numérique ou sur le registre papier de la permanence avant 15h, mais elles n'ont pas souhaité le faire.

M. Emmanuel GRABEY, journaliste pour ICI Normandie, est venu à la permanence avec un micro et un enregistreur. J'ai refusé l'interview et demandé l'arrêt de l'appareil, ce qu'il a fait courtoisement. Je l'ai accueilli comme tous les autres visiteurs, lui expliquant l'enquête publique et le rôle du commissaire enquêteur, et l'ai guidé à travers le dossier d'enquête publique afin qu'il puisse prendre des notes si besoin.

Les personnes venues aux permanences souhaitaient obtenir des informations sur le projet d'aménagement de la côte Sainte Catherine.

Leurs préoccupations principales portaient sur l'accès au site, en particulier les problèmes de stationnement, exposant de nombreux cas de stationnement sauvage par les promeneurs et touristes dans les rues adjacentes.

Certaines ont exposé la nécessité de La sécurité du site, surtout en soirée et la nuit, a aussi été abordée, avec des mentions de troubles à l'ordre public.

L'aménagement futur du "trou de la mort" a également été rapporté.

Lors des permanences, notamment le 12 février 2026 à Bonsecours, j'ai perçu une certaine tension parmi les participants, qui croyaient assister à une réunion publique de la Métropole et se montraient méfiants envers cette institution.

Mme Sawada a laissé un commentaire sur le registre papier et a soumis sa contribution pour l'association dans le registre numérique, ainsi qu'une contribution personnelle.

À Bonsecours, de nombreuses personnes sont venues à la permanence du 12 février 2026, croyant qu'il s'agissait d'une réunion publique de la métropole. La même confusion s'est produite à Rouen Hôtel de Ville le 27 février 2026, une personne de Bonsecours ayant été informée par un tiers de la tenue d'une réunion.

3 - BILAN DE L'ENQUÊTE

3.1 Participation des personnes privées et publiques

Au terme de l'enquête publique, et après avoir récupéré le 27 février 2026, après la clôture de l'enquête publique à 15h en mairie de Rouen Hotel de Ville, le registre de permanence au siège de la Métropole de Rouen Normandie et celui mis à disposition en mairie de Bonsecours, j'émet le constat suivant :

❖ Contributions déposées

67 contributions sur le registre numérique, dont 3 doublons = solde 64

5 contributions sur les registres papier.

69 Contributions au total pour un total de 202 observations.

	Mairies	Nombre de contributions	Nombre observations
Registre numérique		64	190
Registre papier	N° 1 - Métropole Rouen Normandie (siège de l'enquête)	1	1
	N° 2 - Bonsecours	3	10
	N° 3 - Rouen Hôtel de Ville	1	1
	TOTAL	69	202

Les tableaux suivants récapitulent les 69 participants intervenus durant le temps de la procédure.

Liste des Contributeurs - registre numérique
(classement par N° numérique et date de dépôt)

N°	Date	Nom	Dpt	RN	e-mail	Courrier	PJ
E1	28/01/2026	Yves 2412s	76		X		
@2	28/01/2026	PIERI François	76	X			
@3	29/01/2026	ROPARS Clément	76	X			
@4	29/01/2026	Anonyme	76	X			
E5	29/01/2026	Diego Olivier	76		X		2
@6	30/01/2026	Benjamin	76		X		
E7	30/01/2026	Anonyme	76		X		
@8	30/01/2026	SEBAG David	76	X			

E9	31/01/2026	GILLOT-DEVILLERS Timothée	76		X		1
@10	01/02/2026	LEGAY Alexandre	76	X			
@11	01/02/2026	LEGAY Alexandre	76	X			
@12	01/02/2026	Doublon de @11	76	X			
@13	01/02/2026	Anonyme	76	X			
@14	03/02/2026	DUPRE Guy	76	X			
@15	06/02/2026	ANDREU SABATER Philippe	76	X			
@16	07/02/2026	LABARRERE Jean-Jacques	76	X			X
@17	07/02/2026	Anonyme	76	X			
@18	08/02/2026	Anonyme	76	X			
@19	08/02/2026	Anonyme	76	X			
@20	09/02/2026	Anonyme	76	X			
@21	09/02/2026	Anonyme	76	X			
@22	10/02/2026	HUE Nicolas	76	X			
@23	10/02/2026	ANDREU SABATER Philippe	76	X			
@24	10/02/2026	PENOT Christine	76	X			
@25	14/02/2025	KOVACS Alain	75	X			
@26	14/02/2026	Anonyme	34	X			
@27	14/02/2026	Anonyme	81	X			
@28	15/02/2026	PIRET Adeline	Belgique	X			
E29	15/02/2026	ANDR Sophie	49		X		
@30	15/02/2026	Anonyme	54	X			
@31	15/02/2026	THINES Julie	33	X			
@32	15/02/2026	GERMAIN Cyrille	35	X			
@33	15/02/2026	POMMIER Andrée	26	X			
@34	15/02/2026	Anonyme	77	X			
@35	15/02/2026	WOLBER Odile	89	X			
@36	16/02/2026	VAN HOEYLANDT Claude	76	X			

@37	16/02/2026	Anonyme	24	X			
@38	16/02/2026	SBERRO Stéphane	75	X			
@39	17/02/2026	MERRER Yvon	76	X			
@40	17/02/2026	Anonyme	76	X			
@41	18/02/2026	Van HOEYLANDT Colette	76	X			
@42	18/02/2026	DOMAGE Jean-Michel	76	X			
@43	21/02/2026	Anonyme	76	X			
@44	21/02/2026	Anonyme	76	X			
@45	22/02/2026	CUBAUD Stéphanie	76	X			
@46	22/02/2026	CUBAUD Christelle	76	X			
@47	23/02/2026	BERNHARD Brigitte	76	X			
@48	23/02/2026	Anonyme	76	X			2
@49	24/02/2026	Commune de Bonsecours	76	X			0
@50	24/02/2026	Commune de Bonsecours (doublon du 49 avec PJ)	76	X			1
E51	24/02/2026	RENART Emmanuel	76		X		
@52	25/02/2026	Anonyme	76	X			
@53	26/02/2026	Association SABINE	76	X			1
@54	26/02/2026	DUPRAY Catherine	76	X			
@55	26/02/2026	LEVESQUES Thierry	76	X			
@56	26/02/2026	BODART Régine	76	X			
@57	26/02/2026	Anonyme	76	X			
@58	26/02/2026	DUPRÉ Jeanne	76	X			
@59	26/02/2026	DARDENNE Patrick	76	X			1
@60	27/02/2026	GRIMA Guillaume (Association Effet de Serre)	76	X			4
@61	27/02/2026	LEVESQUES Thierry (doublon)	76	X			
@62	27/02/2026	Association GARGANTOIS	76	X			
@63	27/02/2026	Association APFB	76	X			1

@64	27/02/2026	SAWADA Gisèle	76	X			
@65	27/02/2026	Association APFB (doublon)	76	X			
@66	27/02/2026	Association Collectif de Bonsecours	76	X			1
@67	27/02/2026	Anonyme	76	X			

Liste des contributeurs - registre papier
(classement par numéro de registre et ordre d'inscription sur le registre)

Numérotation des registres papier :

1 - Métropole Rouen Normandie - siège de l'enquête publique

2 - Mairie de Bonsecours

3 - Mairie de Rouen Hôtel de Ville

1/1	LEFEBVRE Didier	1 - Métropole	Courrier
2/1	COLLETER Niole	2 - Bonsecours	Note écrite
2/2	SAWADA Gisèle	2 - Bonsecours	Note écrite
2/3	LEFEBVRE Didier	2 - Bonsecours	Observation collée - 7 pages
3/1	GRIMA Guillaume	3 - Rouen Hôtel de Ville	Note écrite

3.2 Procès-verbal de synthèse des observations

J'ai rédigé le procès-verbal des observations (117 pages) en intégrant toutes les observations de l'enquête publique, assurant ainsi l'exhaustivité et l'égalité de traitement pour tous les contributeurs.

Conformément aux dispositions réglementaires, le procès-verbal a été remis au responsable du projet, Métropole Rouen Normandie, dans le délai réglementaire de huit jours. La réunion a eu lieu dans leurs locaux le lundi 9 mars 2026 à 10 h. Le document avait été envoyé par courriel à Mme Catherine Parmentier, responsable du projet, le vendredi 6 mars 2026 après-midi.

3.3 Mémoire en réponse du responsable du projet

Le 23 Mars 2026 le responsable du projet, représenté par Mme Catherine PARMENTIER, m'a transmis par mail son mémoire en réponse.

Ce document de 112 pages est très complet, et comporte des réponses précises aux observations émises. Il me permet de disposer d'éléments d'informations complémentaires, suffisants pour rédiger mes conclusions motivées et formuler mon avis sur le projet d'aménagement (partie 2 de mon rapport).

3.4 Traitement des Observations déposées

Les observations étant nombreuses, le procès-verbal a été structuré en différentes parties :

Partie A	Contributeurs “Particuliers” - Registre numérique
Partie B	Contributeurs “Particuliers” - Registre papier
Partie C	Gestion des thèmes
Partie D	Gestion des propositions
Partie E	Contributeurs “Associations”
Partie F	Contributeurs “Collectivités”
Partie G	Contributeur : Commissaire enquêtrice

J’ai demandé au responsable du projet une réponse à chaque observation et/ou proposition des **13 contributeurs** se trouvant dans le tableau ci-dessous.

	<u>Liste des contributeurs grisés</u>	
<u>N° et Noms contributeurs</u>	<u>N° et Noms contributeurs</u>	<u>N° et Noms contributeurs</u>
E5 - DIEGO Olivier	@8 - SEBAG David	E9 - Timotée GILLOT-DEVILLERS
@14 - DUPRE Guy	@16 - LABARRERE Jean-Jacques	@22 - HUE Nicolas
@31 - THINES Julie	@35 - WOLBER Odile	@43 - Anonyme
@48 - Anonyme	@55 - LEVESQUES Thierry	@59 - DARDENNE Patrick
@64 - SAWADA Gisèle		

Les commentaires des contributeurs ont été classés par thèmes pour éviter les répétitions et représenter les opinions sur différents sujets. Chaque suggestion a été résumée et intégrée dans l'un des 13 thèmes de la partie C du procès-verbal. Certaines observations peuvent apparaître dans les réponses individuelles.

Liste des thèmes des observations

<u>N° du thème</u>	<u>Nom du thème</u>
1	Valorisation du site/Biodiversité - Patrimoine naturel
2	Circulation
3	Accès au site
4	Sécurité du site

5	Parking/Stationnement
6	Propreté du site
7	Balisage du site
8	Aménagement
9	Usage sportif
10	Place PMR
11	Dérogations d'espèces protégées
12	Trou de la mort ou Trou du diable
13	Archéologie - Patrimoine culturel

En ce qui concerne les parties :

- ❖ E : contributions des associations (5 associations)
- ❖ F : contributions des collectivités (1 collectivité - Mairie de Bonsecours)
- ❖ G : contributions de la commissaire enquêtrice

j'ai demandé, au responsable du projet, une réponse à chaque observation émise par les contributeurs (associations et collectivités).

Afin d'éviter les redondances, ne sont pas reprises, dans cette partie, les rédactions des observations et les cartes ou photos pouvant figurer au procès-verbal, celui-ci étant annexé au rapport d'enquête dans un document à part (partie n° 3 - annexes du rapport).

PARTIE A	PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA COTE SAINTE-CATHERINE
	1 - REGISTRE NUMERIQUE - CONTRIBUTEURS "Particuliers"

Contributeurs grisés

E5 Proposition sur la valorisation de la pratique sportive locale	<u>Page 16 du PV de synthèse des observations</u> <u>Diego Olivier - 76</u> <u>Thème : 9</u> Je fais partie du Catherine Crew, un collectif de coureurs 100 % local, présent exclusivement sur Strava :https://www.strava.com/clubs/1858916 Notre démarche est simple : • valoriser la pratique sportive locale, • encourager une fréquentation respectueuse et non motorisée du site, • créer du lien entre habitants autour d'une pratique gratuite, sans nuisance et sans infrastructure lourde. En conclusion Si, dans le cadre de la restructuration et de la valorisation de la Côte Sainte-Catherine, l'usage sportif existant pouvait être pleinement pris en compte, et si un dispositif simple et ludique permettant de valider les répétitions pouvait être envisagé, cela permettrait une cohabitation exemplaire entre préservation du site, usages patrimoniaux et pratiques sportives locales. Nous ne demandons ni équipements lourds ni artificialisation, mais simplement que la réalité des usages sportifs actuels soit reconnue et intégrée à la réflexion, afin que les futurs aménagements ne dégradent pas, et si possible accompagnent, ces pratiques.
E5	<u>Réponse du responsable du projet à la proposition de M. Diégo Olivier</u> <u>La contribution porte sur la proposition de valorisation de la pratique sportive.</u> Dans le cadre des politiques menées par la Métropole en faveur du développement de l'attractivité et de l'amélioration du cadre de vie des habitants, 8 parcours trail ont été créés sur le territoire dont 3 empruntent le site de la côte Sainte-Catherine : • "Into the wild" : parcours de 37 km au départ des quais de Rouen,

	• « La bouffée d'oxygène » : parcours de 30km au départ de Belbeuf permettant de rejoindre la partie haute du site de la côte Sainte-Catherine, • Urban Trail : parcours de 20 km pour 208 mètres de dénivelé. Ces parcours s'appuient sur le réseau de cheminements existant, notamment sur le GR2 qui emprunte les escaliers de la côte pour rejoindre Bonsecours, proposant une itinérance à la découverte de plusieurs panoramas de la vallée de Seine. Une page dédiée sur le site internet de l'office de tourisme renvoie vers les différents parcours et traces GPS : https://www.visiterouen.com/inspirations/ou-pratiquer-le-trail-a-rouen-et-en-vallee-de-seine/ Le projet d'aménagement du site vise une amélioration du confort des pratiques sportives, grâce à la restauration des escaliers de la montée (moins de glissance pour un usage par tous les temps) et à l'ouverture de nouveaux chemins en partie haute permettant de prolonger l'expérience sportive du site. Concernant les besoins exprimés par la communauté sportive La maîtrise d'ouvrage examinera : • La possibilité d'installer un dispositif ludique au sommet des marches (type cloche) ; • La possibilité de maintenir une ligne de désir en accotement des emmarchements. Il est rappelé que la partie basse du site constitue un milieu naturel à forts enjeux environnementaux, caractérisé notamment par la présence de pelouses et prairies calcicoles, dont la préservation est prioritaire. Les cheminements hors sentiers contribuent à la dégradation progressive de ces milieux fragiles. En conséquence, les emmarchements seront encadrés par des dispositifs légers (poteaux et fils) destinés à canaliser les flux et à orienter les déplacements vers les cheminements aménagés. La possibilité de maintenir un passage latéral privilégié pour certains usages sportifs sera analysée au regard de ses incidences écologiques et ne pourra être envisagée que si son impact demeure compatible avec les objectifs de préservation du site.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> La réponse est claire et argumentée. Pas de commentaire supplémentaire.

@8 4 observations/ propositions concernant l'aménagement de la	<u>Page 18 du PV de synthèse des observations</u> <u>SEBAG David - Rouen</u> <u>Thèmes : 2 - 3</u> <u>Proposition N° 1</u> <u>Fluidification de la circulation</u> <u>Résumé :</u> • Zones d'embouteillages : St Léger du bourg Denis, route de Darnétal, route de Lyons, rue du mont Gargan. • Heures de pointe : matin (7h45-9h), soir (16h45-18h).
--	---

circulation	• Trottoirs étroits et potentiellement dangereux. • Ligne 20 non fluide, aggrave les embouteillages. • Nécessité d'un projet d'aménagement pour fluidifier la circulation entre bus, voitures et piétons. <u>Proposition N° 2</u> <u>Aménagement accès piéton</u> <u>Résumé :</u> • L'accès piéton entre le haut de la rue du mont Gargan et le panorama de la côte sainte Catherine est dangereux. • L'accès piéton est inexistant. • Un aménagement est impératif. <u>Proposition N° 3</u> <u>Manque de liaison</u> <u>Résumé :</u> • Absence de liaison directe entre quais de Seine et côte sainte Catherine. • Besoin d'un aménagement piéton entre quais de Seine et rue Henri Rivière via place St Paul. <u>Proposition N° 4</u> <u>Aménagement accès piéton</u> <u>Résumé :</u> • Créer un accès piéton entre le quartier St Hilaire et le Mont Gargan. • Relier directement le stade Saint Exupéry à la côte Sainte Catherine. • Passer sous ou au-dessus de la N28.
	<u>Réponse du responsable du projet</u> <u>Observation N° 1</u> Les problèmes de circulation ne relèvent pas du projet de la côte Sainte-Catherine qui a un périmètre restreint à la seule reprise de la route de la Corniche, sur la section comprise entre le panorama actuel et l'entrée de site côté Bonsecours. Ce tronçon de 700 mètres n'est pas assez structurant pour remettre en question le plan de circulation en amont et en aval. <u>Observation N° 2</u> L'amélioration de l'accessibilité piétonne au site, notamment depuis le quartier du Mont-Gargan, constitue l'un des objectifs du projet de valorisation. Toutefois, assurer une continuité piétonne dans ce secteur pavillonnaire s'avère complexe, en raison du peu d'espaces publics existants en dehors de la voirie et du confort de marche discontinu le long des trottoirs. Des alternatives aux cheminements « en bord de route » doivent donc être envisagées. La Métropole examine plusieurs scénarios :

	• La création d'un emmarchement en prolongement de la sente de l'Aubette, dont la réalisation reste conditionnée à la maîtrise foncière de parcelles actuellement privées ; • L'aménagement d'une ouverture latérale dans le mur du cimetière du Mont-Gargan, permettant la traversée vers la partie haute du site. Par ailleurs, il est rappelé qu'un passage discret existe déjà depuis la rue Dorival Chambellan, menant à la partie haute du site. <u>Observation N° 3</u> Une liaison piétonne entre les quais de Seine et la côte serait un atout majeur pour le territoire. Néanmoins, en l'état actuel, nous ne sommes pas en mesure de sécuriser des chemins et des traversées dans ce contexte routier. <u>Observation N° 4</u> Relier ces deux quartiers nécessiterait un ouvrage de type passerelle, ce qui n'est pas envisageable, compte tenu de l'investissement nécessaire.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> La réponse est claire et argumentée pour les 4 observations. Pas de commentaire supplémentaire.

E9 3 observations	<u>Page 20 du PV de synthèse des observations</u> <u>Timothée GILLOT-DEVILLERS</u> <u>Thème : 9</u> <u>Concerne l'aménagement accès par le versant nord - Rue Annie de Pène</u> <u>Proposition : 3</u> <u>(marquage circulation au sol)</u> <u>Résumé :</u> • Habitant de Rouen depuis 2011, utilisation des services de la Métropole et cycliste. • Apprécie la politique de transformation de l'espace public sous M. Mayer-Rossignol. • Riverain de la côte Sainte-Catherine, suit le projet de réhabilitation de la zone. • Investi dans le quartier Mont Gargan, participe aux consultations locales. • Sollicité pour donner un avis personnel sur la réhabilitation de la côte Sainte-Catherine. <u>Observation N° 1</u> <u>Résumé :</u> • L'ouvrage planifié est magnifique et valorise le site. • Les plans relient les ouvrages à la commune de Bonsecours.
-------------------------	--

	• Aucun aménagement prévu pour l'accès par le versant nord, quartier du Mont Gargan. • Le Mont Gargan a un fort potentiel avec des escaliers fleuris et une population active. • Modification majeure prévue pour la route de la Corniche. • Aucune évolution annoncée pour la rue Annie-de-Pène, également route départementale. • Suggestion d'intégrer la rue Annie-de-Pène au projet. <u>Observation N° 2</u> <u>Résumé :</u> • Marquage au sol pour voie partagée vélo-voiture vers le Mont Gargan. • Changement de destination pour la côte Sainte-Catherine et la D95. • Favorise l'accès en mobilités douces pour l'Est de Rouen. • Connexion avec les pistes cyclables route de Lyons-la-Forêt. • Intégration du Mont Gargan dans la transformation de la côte Sainte-Catherine. • Demande récurrente des habitants pour apaiser la rue Annie-de-Pène. • Audit montrant l'augmentation des mobilités douces. • Résidence architecturale souligne la connexion, urbanisation maîtrisée, préservation du patrimoine naturel. <u>Observation N° 3</u> <u>Résumé :</u> • Les habitants du Mont Gargan se sentent parfois délaissés par les politiques publiques. • Un simple geste d'urbanisme pourrait intégrer le Mont Gargan à un projet d'envergure. • Une suggestion d'aménagement et des esquisses sont jointes pour illustrer la proposition. • L'auteur espère que la lettre sera prise en considération. Respectueusement, Timothée GILLOT-DEVILLERS
	<u>Réponse du responsable du projet</u> <u>Observations N° 1 - N° 2 et N° 3</u> Le périmètre de l'opération de valorisation de la côte Sainte-Catherine ne comprend pas la rue Annie de Pène. Celle-ci a été en partie requalifiée en 2023. Concernant la proposition formulée (marquage = chaucidou) La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB), également appelée chaucidou est un dispositif routier qui permet de prendre en compte les usages cyclistes dans des espaces contraints où un aménagement séparatif de type piste cyclable n'est pas envisageable.

	S'il apparaît que ce type d'aménagement peut, dans certains contextes, constituer une solution pertinente, l'analyse du secteur concerné montre que, bien que certaines conditions soient réunies, l'ensemble des critères techniques et de sécurité requis ne l'est pas, ne permettant pas d'envisager la réalisation d'un chaucidou sur cette section : • Le trafic : les comptages de véhicules réalisés en juin 2021, à proximité de la zone d'étude font état de 1268 véhicules par jour avec 202 unités en horaire de pointe du matin et 105 unités en horaire de pointe du soir. Ces niveaux de trafic pourraient, en eux-mêmes, être compatibles avec un fonctionnement en CVCB ; • Contexte : la section présente une zone 30km/h, ce qui pourrait également constituer une condition favorable à ce type d'aménagement ; • Largeur de voirie : la largeur minimale pour mettre en place un chaucidou doit être de 5.80m, le secteur d'étude présente un profil de 6m de large, ce critère étant donc a priori satisfait ; • Covisibilité : en revanche, du fait de la topographie du secteur (dénivelé marqué) et du caractère sinueux de la voirie, la covisibilité entre les automobilistes ne peut être garantie de manière continue, ce qui est susceptible d'engendrer des situations dangereuses. Ainsi, s'il apparaît que plusieurs conditions nécessaires à la mise en œuvre de la proposition sont réunies, les conditions ne le sont pas pleinement dès lors que la covisibilité, critère essentiel de sécurité et de bon fonctionnement de ce type d'aménagement, n'est pas assurée sur l'ensemble du linéaire. En conséquence, sur la section d'étude, nous sommes contraints d'écarter la réalisation de ce chaucidou.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> La réponse aux 3 observations est argumentée notamment concernant l'impossibilité de la réalisation d'une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB - chaussée chaucidou). Le sujet de la circulation est abordé dans les conclusions (2ème partie du rapport) de la commissaire enquêtrice.

@14 4 observations/ 3 propositions	Page 26 du PV de synthèse des observations <u>DUPRE Guy - Bonsecours</u> <u>Thèmes 1 - 2 - 5</u> <u>Observation N° 1</u> <u>Aménagement pour les deux roues (vélo rue ?)</u> <u>Proposition 1</u> • Ne pas implanter l'aménagement central et récupérer ainsi 0.60 m qui pourront être fort utile pour les piétons • Étudier la possibilité d' une mise en sens unique et implanter une piste cyclable. • Étudier la possibilité d' une voirie double sens de 3m avec surlargeur (nombreux exemples à l étranger) (modération de la circulation). comptage et expérimentation nécessaire.
---	--

	<u>Observation N° 2</u> <u>Aménagement en faveur des piétons</u> <u>Proposition 2</u> • Les suggestions figurant dans la remarque 1 permettent un élargissement important du cheminement piéton. • Prévoir un stationnement sur chaussée avec la création de chicanes (attention respecter les règles fondamentales de sécurité d' aménagements des routes et rues; visibilité , visibilité réciproque, de lisibilité, de cohérence de la voirie..) Ceci n'a pas été appliqué pour les aménagements situés en aval. <u>Observation N° 3</u> <u>Aménagement paysager</u> <u>Résumé :</u> • Projet de débroussaillage et éclaircissement du boisement • Création de fenêtres visuelles et coupes sécuritaires • Site avec forte biodiversité et espèces protégées • Question sur la nécessité de l'impact sur la nature • Importance de préserver la biodiversité et les arbres pour le climat <u>Observation N° 4</u> <u>Stationnement</u> <u>Proposition 3</u> • Prévoir une dépose des passagers et le stationnement des bus dans un lieu à déterminer par la mairie de Bonsecours.
@14	<u>Réponse du responsable du projet aux 4 observations et 3 propositions de M. DUPRE Guy</u> <u>Observation N° 1</u> Concernant le terre-plein chaussée : La zone centrale en pavés d'une largeur de 0.60m est destinée aux automobilistes qui veulent doubler les cyclistes. De la même manière, les accotements en lignages de pavés de 0.20m servent à éloigner les cyclistes des bords des trottoirs et des voitures en stationnement. Le revêtement de ces zones est différent (pavés) pour souligner le caractère de la zone apaisée. La largeur roulable doit être au minimum de 2.70m pour une circulation dans les deux sens. Le terre-plein chaussée est franchissable et rentre dans le calcul de la largeur de la chaussée circulée. Autrement dit, la largeur du terre-plein chaussée est indispensable au bon fonctionnement du double sens de circulation. Concernant la mise en sens unique de la route de la Corniche : Préalablement aux travaux de réfection de la voirie rue Annie de Pène (2023), une concertation publique a été engagée avec les riverains sur le sujet de la circulation et du partage de la voirie. En appui, une étude de circulation (Lee Sormea 2023) sur l'axe de la route de la Corniche a été menée avec l'examen de plusieurs scénarios dont :

	• Mise en sens unique de la route de la Corniche - circulation autorisée sens Bonsecours > Rouen <u>Objectif</u> : limiter le trafic de transit, équilibrer les flux à l'échelle du secteur et privilégier le rabattement sur les grands axes • Mise en sens unique de la route de la Corniche - circulation autorisée sens Rouen > Bonsecours <u>Objectif</u> : limiter le trafic de transit, équilibrer les flux à l'échelle du secteur et privilégier le rabattement sur les grands axes Les différents scénarios ont été étudiés au regard : • Des conditions de circulation sur les itinéraires de report et les axes majeurs en heure de pointe, avec un enjeu plus important en horaire de pointe du matin en raison d'un trafic plus important qui évite la place Saint-Paul. • De la capacité des carrefours du secteur à absorber les flux issus des reports d'itinéraires. • De l'amélioration de l'accessibilité des modes actifs sur le secteur d'étude. • De la valorisation du site entre les intersections rue Annie de Pène et rue Sainte-Catherine En conclusion de cette étude les scénarios visant la mise en sens unique ont été écartés pour les raisons suivantes : • Contrainte trop forte liée à l'accès aux habitations. Il faut rappeler que le « sens interdit sauf riverains », même s'il est parfois employé, n'est pas reconnu par le code de la route et qu'en cas d'infraction, aucune verbalisation n'est possible. • Un report de trafic générant d'importants allongements des files d'attente aux carrefours en amont et en aval (+240 mètres en horaire de pointe du soir) Cette étude a été portée à la connaissance des citoyens et il a été décidé de ne pas retenir les scénarios visant à instaurer un sens unique, la zone limitée à 30km/h est la solution qui a été retenue. <u>Observation N° 2</u> Les chicanes ont pour objectif de casser les vitesses de circulation grâce aux croisements contraints des véhicules. Or sur le tronçon aménagé, les croisements de véhicules sont peu fréquents. Le dispositif serait inopérant sur la section aménagée. <u>Observation N° 3</u> Le projet ne prévoit l'abattage que d'un maximum de cinq arbres, et uniquement si cela s'avère nécessaire lors du chantier. Aucun arbre à abattre n'est actuellement identifié, dans la mesure où ces interventions pourraient ne pas être nécessaires. Si un ou les abattages (limite de 5) s'avèrent nécessaires en phase chantier, la séquence ERC sera appliquée. • Évitement prioritaire des arbres présentant un intérêt écologique particulier, notamment ceux susceptibles d'abriter des chiroptères, des oiseaux, de petits mammifères (arbres cavitaires pouvant servir de gîtes) Les périodes de nidification seront strictement respectées et exclues de toute intervention. • Abattage selon une méthode douce pour la faune (MR10 bis) • Les abattages feront l'objet d'une validation au cas par cas par le comité de suivi du projet (mesure d'accompagnement n°5), composé d'experts environnementaux et des services de l'État compétents. • Des mesures compensatoires adaptées seront mises en oeuvre, conformément aux mesures prévues dans l'étude d'impact : • Installation de nichoirs
--	---

	• Dispositifs anti-retours au niveau des cavités • En phase d'exploitation, des opérations de débroussaillage permettront de recréer des perspectives visuelles sur la Seine, principalement le long du coteau sud, sans abattage de sujets de grande dimension. De la même manière, sur l'ourlet sud de la partie haute, des opérations de défrichage par fauches répétées avec l'export des végétaux permettront de restaurer • des prairies calcicoles, avec, à terme, un possible recours à l'éco-pâturage pour maintenir ces milieux ouverts de façon durable. Enfin, l'emprise des aménagements (cheminements, parcours PMR...) repose essentiellement sur des tracés déjà existants, limitant ainsi toute intervention sur des milieux naturels non anthropisés. L'impact environnemental sur la forêt et la biodiversité est donc à relativiser. Le projet conjugue protection des habitats, restauration écologique et valorisation paysagère dans un cadre équilibré et maîtrisé <u>Observation N° 4</u> Un dépose-minute ainsi qu'un quai de dépôt pour des navettes 9 places est prévu le long de la route de la Corniche, à proximité de l'entrée de Bonsecours.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Réponse claire et argumentée. Pas de commentaire supplémentaire.

@16 5 observation (VELORUE) 1 pièce jointe (référence CEREMA)	Page 28 du PV de synthèse des observations <u>LABARRERE Jean-Jacques - Bonsecours</u> <u>Thèmes : 2 - 3 - 8</u> <u>VELORUE</u> PAS DE VELORUE ROUTE DE LA CORNICHE A/ LA MÉTROPOLE VEUT UNE VELORUE B/ QUE SIGNIFIE VELORUE ? C/ DANS QUEL CAS IMPLANTER UNE VELORUE SELON CEREMA ? D/ POURQUOI NON A UNE VELORUE <u>Observation N° 1</u> <u>A/ LA MÉTROPOLE VEUT UNE VELORUE *****</u> <u>Résumé :</u> • Requalification de la Route de la Corniche • Implantation d'une vélorue • Favoriser les itinéraires cyclables
--	---

- Apaisement de la voirie
- Zone de rencontre
- Revêtement différencié
- Stationnements vélos
- Localisation de la requalification

Observation N° 2

B/ QUE SIGNIFIE VELOURUE ? *****

Observation N° 3

Résumé :

1. Implantation sur une voie à fort potentiel vélo.
2. Objectif : accueillir au moins 500 cyclistes par jour.
3. Priorité aux vélos sur les voitures.
4. Partie d'un réseau cyclable structurant.
5. Connectée à des aménagements cyclables séparatifs et autres velorues.
6. Trafic cycliste important nécessaire pour :
 - Favoriser un rapport favorable avec les véhicules motorisés.
 - Légitimer la place centrale des vélos.
 - Renforcer sécurité et confort des usagers.

Limiter le trafic motorisé au trafic de desserte locale

Résumé :

- Réduire le trafic motorisé à un maximum de 1000 véhicules par jour et par sens.
- La velorue ne doit pas être un itinéraire de transit pour véhicules motorisés.
- Reconfigurer le plan de circulation, par exemple avec des double-sens cyclables.

Observation N° 4

D/ POURQUOI NON A UNE VELOURUE *****

1/ VELOURUE : PROJET NON JUSTIFIE

Résumé :

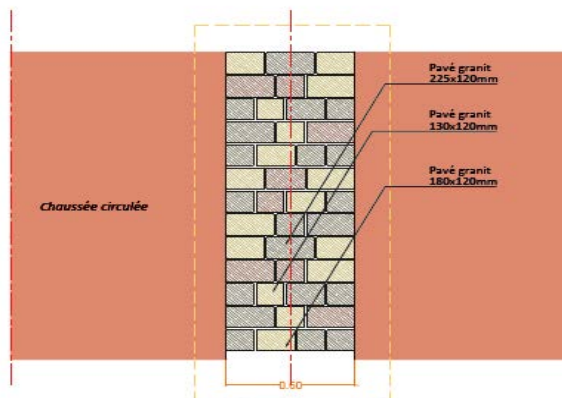
- Le site n'accueillera jamais un minimum de 500 cyclistes par jour.
- La Route de la Corniche n'accueille pas 1000 véhicules motorisés par jour et par sens.
- Favoriser les cyclistes par rapport aux véhicules motorisés et aux piétons est jugé insensé.

2/ VELOURUE :

Résumé :

- Apaiser la voirie
- Favoriser l'utilisation des vélos

	• Défavoriser les véhicules motorisés • Coûts du projet d'aménagement inconnus !!! En résumé, NON A UNE VELOURUE !!!! *****
@16	<u>Réponse du responsable du projet aux observations N° 1, N°2, N° 3 et N° 4 de M. Jean-Jacques LABARRERE de BONSECOURS</u> L'aménagement et le profil de la voirie aménagée (seulement 700 mètres) doivent se raccorder à l'existant. Or, il n'existe pas d'aménagements cyclables en amont et en aval du périmètre requalifié. Afin de réaliser un aménagement « signal » qui prend en compte les besoins des modes actifs, il a été décidé d'instaurer une vélorue, dispositif qui constitue une solution pragmatique d'aménagement, conciliant un très bon niveau de service pour les vélos avec une nécessité de maintenir une desserte motorisée. La configuration de la route de la Corniche, sur la section allant du panorama actuel jusqu'à l'entrée du site côté Bonsecours (périmètre opérationnel), se prête tout à fait à la création d'une vélorue dans la mesure où : • L'implantation d'un aménagement cyclable séparatif type piste cyclable est impossible à réaliser (largeurs de voirie insuffisantes) ; • Elle s'accompagne d'un apaisement de la circulation : vitesse maximale à 30 km/h, création de plateaux surélevés aux extrémités, revêtement différencié (enrobé rouge) ; • Le trafic motorisé journalier ne dépasse pas les 1000 véhicules par jour et par sens de circulation ; • Le potentiel de développement des usages cyclistes est important ; • Le dispositif de vélorue concourt à l'objectif de valorisation du site de la côte Sainte-Catherine et à l'amélioration des accès par les modes actifs. Conformément aux prescriptions du Cerema sur le dispositif de vélorue en double sens de circulation, la conception de la chaussée intègre : • Deux espaces de circulation de 2,30m en enrobé rouge ; • Une bande séparative centrale d'un confort de roulement dégradé (lignage de pavés), d'une largeur de 0,60 m : elle délimite les espaces de circulation et dissuade les automobilistes de pratiquer des dépassements rasants des cyclistes en circulant sur celle-ci. Elle reste franchissable par les cyclistes et les automobilistes, pour dépasser un groupe de cyclistes par exemple. • Des bandes latérales (lignage de pavés) de 0.20m de large.

	Pavage type 1 - Terre-plein chaussée Plan de calepinage du terre-plein central en pavé granit, ép. 10mm, teintes et tailles variées ¹¹⁷ 1/20e 
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> La réponse du responsable du projet est claire et argumentée sur la création d'une vélorue et la conformité par rapport aux directives du CEREMA et répond aux observations du contributeur. Ce sujet est abordé dans les conclusions de la commissaire enquêtrice - 2ème partie du rapport d'enquête.

@22 3 observations	Page 32 du PV de synthèse des observations <u>HUE Nicolas - Rouen</u> <u>Thèmes : 2</u> <u>Aménagement dédié aux modes doux</u> <u>Observation N° 1</u> <u>Résumé :</u> • Aménagement de la route de la corniche pour modes doux, avec accès pour véhicules d'urgence et services publics. • Contrôle d'accès par borne, similaire au centre-ville de Rouen. • Accès aux panoramas principalement à pied ou en navette, avec stationnement excentré. • Actuellement, la voirie favorise les voitures particulières.
-----------------------------------	---

	<u>Observation N° 2</u> <u>Résumé :</u> • La rue Annie de Pène a été réaménagée pour revaloriser le coteau Ste Catherine et favoriser les modes doux, notamment les vélos. • L'aménagement actuel ne correspond pas aux objectifs initiaux. • Les routes de la Corniche et Annie de Pène sont souvent utilisées comme itinéraires de report de trafic aux heures de pointe. • La circulation dense rend difficile et anxiogène l'utilisation des autres modes de déplacement, y compris pour les piétons. <u>Observation N° 3 :</u> <u>Résumé :</u> • L'aménagement urbain actuel entraîne un report de trafic vers certaines routes. • Cela complique la réalisation des objectifs du projet. • L'auteur souhaite que ces observations soient prises en compte dans l'enquête publique. • Il plaide pour un aménagement favorisant les modes de transport doux. • L'objectif est de valoriser le site culturel, touristique et naturel.
@22	<u>Réponse du responsable du projet aux 3 observations de M. Nicolas HUE</u> <u>Observation N° 1</u> Préalablement aux travaux de réfection de la voirie rue Annie de Pène (2023), une concertation publique a été engagée avec les riverains sur le sujet de la circulation et du partage de la voirie. En appui, une étude de circulation (Lee Sormea 2023) sur l'axe de la route de la Corniche avait été menée avec l'examen de plusieurs scénarios dont celui de la mise en impasse avec 2 voies sans issue. En conclusion de cette étude, le scénario visant la mise en impasse a été écarté pour les raisons suivantes : • La seule possibilité pour réaliser un demi-tour se ferait au niveau du panorama ; ce qui est contradictoire avec les objectifs poursuivis par la valorisation de la côte Sainte-Catherine ; • Un report générant d'importants allongements des files d'attente aux carrefours en amont et en aval. Cette étude a été portée à la connaissance des citoyens et il a été décidé de créer une zone limitée à 30km/h. <u>Observations N° 2 et N° 3</u> La rue Annie de Pène a fait l'objet d'une requalification en 2023 visant prioritairement à renouveler le revêtement de chaussée et à mettre en place des aménagements favorisant l'apaisement de la circulation, notamment par une réduction des vitesses pratiquées. A cette occasion, une étude de circulation a été conduite par la Métropole afin d'analyser plusieurs scénarios d'évolution des usages, incluant notamment une mise en impasse ou un passage en sens unique. À l'issue de cette étude, en concertation avec

	les riverains, le choix a été fait de maintenir le fonctionnement actuel de la voie en double sens de circulation. Il faut rappeler que la configuration des coteaux et la largeur de la voirie ne permettent pas l'implantation d'une piste cyclable séparative. L'ensemble de ces données d'entrée a influencé la conception du projet de valorisation de la côte Sainte-Catherine et conduit à une adaptation de ses objectifs initiaux. Néanmoins, le projet intègre des mesures visant à améliorer les conditions de circulation des cyclistes, notamment par la création d'une vélorue. Cet aménagement, matérialisé par un enrobé de couleur rouge, a pour objectif de renforcer la visibilité des cyclistes et de sensibiliser les automobilistes à leur présence. En complément, la limitation de la vitesse à 30 km/h ainsi que la mise en place de passages piétons contribueront à sécuriser les déplacements et à améliorer le partage de l'espace public.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Réponse complète et argumentée - Pas de commentaire supplémentaire

@31	Page 38 du PV de synthèse <u>THINES Julie - 13000 MARSEILLE</u> <u>Thème : 1</u> <u>Patrimoine environnemental</u> <u>CONTRE LE PROJET D'AMÉNAGEMENT</u> <u>Résumé :</u> ● La Côte Sainte-Catherine abrite des espèces protégées comme les écureuils roux et des oiseaux en danger d'extinction. ● Perte de 25 % des populations d'oiseaux en Europe depuis 40 ans. ● Environ 20 millions d'oiseaux disparaissent chaque année en Europe. ● 600 millions d'oiseaux ont disparu en Europe depuis 1980. ● Facteurs de déclin : changements climatiques, urbanisation, artificialisation des sols. ● Urgence d'agir pour préserver la biodiversité et les écosystèmes. ● Nécessité de conservation et de restauration des habitats naturels.
@31	<u>Réponse du responsable du projet aux interrogations de Mme THINES Julie</u> Les constats relatifs à l'érosion de la biodiversité sont pleinement partagés et constituent un cadre de référence pour l'élaboration du projet. La présence d'espèces protégées ou patrimoniales a été prise en compte dans les inventaires naturalistes réalisés par un bureau d'études spécialisé. Les enjeux identifiés ont conduit à appliquer la séquence « éviter,

	réduire, compenser », avec un objectif prioritaire d'évitement des secteurs les plus sensibles et de limitation des incidences sur les habitats. Le projet ne poursuit pas exclusivement une finalité environnementale : il répond également à des objectifs d'intérêt général plus larges, liés à l'amélioration du cadre de vie des habitants de la métropole. La valorisation du patrimoine archéologique présent sur le site, la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et le développement des mobilités douces constituent les orientations structurantes du projet. Ces dimensions ont contribué à en déterminer la conception, dans une logique d'accès partagé à ce site emblématique du territoire. La Côte Sainte-Catherine est un espace naturel périurbain déjà fortement fréquenté. L'absence d'aménagement n'équivaut pas à une absence d'impact : les circulations diffuses, le piétinement répété ou les usages non encadrés peuvent générer des dégradations progressives des milieux fragiles, notamment des pelouses calcicoles. L'organisation des cheminements, la canalisation des flux et la sécurisation des parcours visent précisément à mieux concilier fréquentation et préservation. Par ailleurs, certains habitats floristiques présents sur le site, notamment les pelouses et prairies calcicoles, sont issus d'usages agro-pastoraux anciens et dépendent d'une gestion active pour se maintenir. En l'absence d'entretien, la dynamique naturelle de fermeture par embroussaillement et boisement spontané conduit à leur disparition progressive, avec une perte corrélative de biodiversité spécifique à ces milieux ouverts. La préservation de ces habitats suppose donc une intervention raisonnée plutôt qu'un strict laisser-faire. S'agissant plus particulièrement de l'écureuil roux, espèce protégée présente sur le site, les études réalisées n'ont pas mis en évidence d'impact significatif du projet, tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation. Les secteurs boisés constituant son habitat principal sont maintenus, et les interventions prévues n'entraînent ni destruction de gîtes identifiés ni fragmentation des continuités arborées. Des mesures d'évitement et un calendrier de travaux adapté viennent en outre limiter tout risque de dérangement. Le projet procède d'un équilibre entre plusieurs enjeux : conservation des milieux et des espèces, restauration écologique, valorisation patrimoniale, accessibilité, développement des mobilités douces et amélioration du cadre de vie. Il ne s'inscrit pas dans une logique d'artificialisation extensive, mais dans une démarche de gestion encadrée d'un espace naturel anthropisé, visant à garantir, sur le long terme, la pérennité de ses qualités écologiques, paysagères et patrimoniales au bénéfice de la population.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Réponse complète du responsable du projet sur les sujets abordés, Pas de commentaire supplémentaire.

@35 3 observations	<u>Page 41 du PV de synthèse des observations</u> <u>WOLBER Odile - 89150 Montacher-Villegardin</u> <u>Thèmes : 1 - 11</u> <u>Observation N° 1</u> <u>Résumé :</u> • La Côte Sainte-Catherine est un espace naturel important près de Rouen. • Elle abrite des milieux fragiles et des espèces protégées. • Une demande de dérogation à la protection des espèces a été faite. • Cela indique que le projet pourrait nuire à des habitats et à la biodiversité protégés par la loi. <u>Observation N° 2</u> <u>Résumé :</u> • Érosion de la biodiversité et artificialisation des sols en cours. • Contradiction d'intervenir sur des sites naturels déjà sous pression humaine. • Les aménagements supplémentaires augmentent les travaux et la fréquentation. • Certains espaces nécessitent préservation plutôt que aménagement. <u>Observation N° 3</u> <u>Résumé :</u> • La protection de la nature ne doit pas dépendre du tourisme. • Laisser des zones évoluer librement est un choix écologique fort. • Le projet doit être revu ou abandonné. • Priorité à la conservation stricte sans artificialisation ni dérogations pour les espèces protégées.
@35	<u>Réponse du responsable du projet aux 3 observations de Mme WOLBER Odile</u> Il convient tout d'abord de rappeler que la Côte Sainte-Catherine constitue un espace naturel majeur à l'échelle de l'agglomération rouennaise. La préservation de ses milieux, de ses paysages et de sa biodiversité constitue précisément le fondement du projet présenté à l'enquête publique. Celui-ci ne vise ni une urbanisation du site ni un développement d'infrastructures lourdes, mais la mise en œuvre d'aménagements limités, principalement orientés vers la gestion des usages existants, la sécurisation des cheminements et la protection des secteurs les plus sensibles. La demande de dérogation au titre des espèces protégées s'inscrit dans un cadre réglementaire strict. Elle ne traduit pas une remise en cause du principe de protection, mais l'application des procédures prévues par le code de l'environnement lorsqu'un projet est susceptible d'entraîner des impacts résiduels, après mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction. L'instruction de cette demande relève de l'autorité compétente de l'État, en l'occurrence la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), agissant sous l'autorité préfectorale. Cette procédure implique un examen approfondi du dossier, fondé sur des critères réglementaires exigeants : démonstration de l'absence de solution

	alternative satisfaisante, justification d'une raison impérative d'intérêt public majeur et définition de mesures adaptées garantissant le maintien, dans un état de conservation favorable, des populations concernées. Les études environnementales versées au dossier ont été réalisées par un bureau d'études spécialisé disposant des compétences scientifiques et naturalistes requises. Les inventaires de terrain ont été conduits selon des protocoles adaptés aux enjeux identifiés, sur des périodes compatibles avec les cycles biologiques des espèces, afin d'assurer une évaluation objectivée et proportionnée des incidences du projet. Le projet repose prioritairement sur une logique d'évitement des secteurs à plus forte sensibilité écologique. Il prévoit également des actions de restauration écologique et de gestion encadrée de la fréquentation, afin de limiter les phénomènes d'érosion, de piétinement diffus et de dégradation progressive des habitats constatés en l'absence d'aménagement adapté. En ce sens, l'intervention proposée vise à mieux maîtriser les pressions existantes plutôt qu'à en créer de nouvelles. Par ailleurs, la Côte Sainte-Catherine ne constitue pas un espace naturel « sauvage » au sens d'un milieu exempt d'influences humaines. Il s'agit d'un site anthropisé de longue date, marqué par des occupations et usages successifs au fil des siècles. Les pelouses et prairies calcicoles qui participent aujourd'hui à sa valeur écologique et paysagère sont le résultat d'une pression agro-pastorale ancienne. Ces milieux ouverts, particulièrement fragiles et riches en biodiversité, ont progressivement été colonisés par des boisements spontanés en l'absence d'entretien. Sans gestion adaptée, cette dynamique de fermeture conduit à la disparition progressive des habitats calcicoles à forts enjeux environnementaux. Ainsi, l'enjeu ne réside pas dans une absence totale d'intervention, mais dans la définition d'une gestion équilibrée permettant de maintenir durablement ces milieux remarquables. À défaut d'entretien et de maîtrise de l'embroussaillage et du boisement de conquête, la valeur écologique du site serait susceptible de s'altérer significativement. Le projet s'inscrit dans cette perspective de conservation active, visant à préserver sur le long terme les caractéristiques écologiques et paysagères qui font l'identité de la Côte Sainte-Catherine. Le projet de valorisation de la côte Sainte-Catherine ne constitue pas une destruction généralisée des écosystèmes. Les impacts bruts et réels (après mesures d'évitement et de réduction) sont listés dans l'étude d'impact environnemental du projet. Aucun individu faunistique ne sera impacté directement pendant les travaux ni en phase de vie du projet. En complément, se référer à la réponse @31
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Pas de commentaire à apporter à la réponse argumentée du responsable du projet. Le sujet de la Biodiversité est abordé dans les conclusions de la commissaire enquêtrice - 2ème partie du rapport d'enquête.

@43 3 observations	<u>Page 46 du PV de synthèse des observations</u> <u>Anonyme - 76000 ROUEN</u> <u>Thèmes : 1 - 2 - 4 - 6</u> <u>AVIS SUR LE PROJET</u> <u>Observation N° 1</u> <u>Sécurité /Propreté</u> <u>Résumé :</u> • Projet intéressant. • Belvédère de la côte Sainte Catherine : point de deal et de toxicomanie. • Présence de bouteilles d'alcool et de protoxyde d'azote. • Priorité : sécuriser la zone pour la sécurité des enfants. <u>Observation N° 2</u> <u>Circulation</u> <u>Résumé :</u> • Travaux conséquents réalisés sur la route de la corniche. • Dangers pour vélos et voitures à cause d'ouvrages saillants. • Accès piétons très fréquenté par les pratiquants de trail. • Besoin de sécuriser les escaliers à cause de barres de fer dangereuses. <u>Observation N° 3</u> <u>Entretien</u> <u>Résumé :</u> • Moyens réduits de la métropole. • Priorité à maintenir l'existant. • Routes du quartier en état catastrophique. • Remise en état prioritaire. • Pérenniser les éléments essentiels.
@43	<u>Réponse du responsable du projet aux 3 observations de ce contributeur</u> <u>Observation N° 1</u> <u>Sécurité /Propreté</u> La question de la tranquillité et des usages actuels du panorama de la côte Sainte-Catherine a effectivement été soulevée lors des réunions publiques. Le belvédère est actuellement un lieu de rassemblement, à l'instar d'autres espaces publics ouverts. Cette situation peut générer un sentiment d'insécurité ainsi que des nuisances, notamment en matière de bruit et de dépôts de déchets.

	À ce jour, ces usages ne s'accompagnent toutefois pas de faits avérés de violence ou d'agressions caractérisées. Il est par ailleurs rappelé que les questions relatives à la tranquillité publique relèvent du pouvoir de police du Maire, compétent pour prendre les mesures nécessaires afin de prévenir les troubles à l'ordre public. Le projet présenté vise à améliorer cette situation. La renaturation partielle du site et la reconfiguration des espaces contribueront à limiter les zones propices à ces occupations, en réduisant les possibilités de stationnement prolongé. Par ailleurs, la Métropole Rouen Normandie étudiera, avec les communes concernés, l'opportunité de mettre en place un dispositif de vidéoprotection. Cette éventuelle installation sera appréciée au regard de son coût et de son efficacité attendue en matière de tranquillité publique. <u>Observation N° 2</u> Le projet d'aménagement du site vise une amélioration du confort des pratiques sportives, grâce à la restauration des escaliers de la montée (moins de glissance pour un usage par tous les temps) et à l'ouverture de nouveaux chemins permettant de prolonger l'expérience sportive du site. Les « barres de fer » saillantes à proximité des escaliers de la partie basse sont les amarres des anciennes marches. Elles seront enlevées lors des travaux. <u>Observation N° 3</u> Il est rappelé que le projet de valorisation de la Côte Sainte-Catherine relève d'une démarche spécifique, orientée vers la préservation et la mise en valeur d'un espace naturel majeur du territoire. Les interventions envisagées portent principalement sur des aménagements légers, destinés à améliorer l'accueil du public, la sécurisation des cheminements, la mise en valeur des patrimoines et la protection des milieux naturels. Les opérations relatives à l'entretien et à la réfection des voiries s'inscrivent, quant à elles, dans des programmations distinctes, mobilisant des enveloppes budgétaires et des cadres d'intervention différenciés. Le projet n'exclut donc pas la poursuite des actions d'entretien du réseau routier, qui demeurent une compétence exercée de manière continue selon des priorités techniques et financières établies à l'échelle du territoire. Ainsi, le projet d'aménagement de la Côte Sainte-Catherine ne se substitue pas aux obligations d'entretien courant des voiries, mais répond à des objectifs complémentaires d'intérêt général en matière de valorisation paysagère, d'accès à la nature et de préservation environnementale.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice -</u> En ce qui concerne la réponse à l'observation N° 2, le sujet de la sécurité est repris dans les conclusions de la commissaire enquêtrice

@48
13
observations

Page 51 du PV de synthèse des observations

Anonyme - 76240 BONSECOURS

Thèmes : 1- 2 - 4 - 5 - 11 - 12

CONTRIBUTION ENQUÊTE PROJET CÔTE ST CATHERINE (TROU DE LA MORT)

Observation N° 1

Un déficit d'informations

Résumé :

- Dossier incomplet : manque de détails techniques essentiels.
- Absence de documents exploitables : mobilier, distances, travaux, terrassements, accès secours, stationnements.
- Manque de transparence : conformité au PLU non démontrée.
- Impacts dissimulés : nuisances bruit, trafic, environnement imprécises.
- Atteinte aux principes de participation publique et transparence (article L. 123-1 Code de l'environnement).
- Site protégé : habitat pour espèces protégées (écureuil roux, chouette hulotte, chiroptères, oiseaux).
- Irrégularité majeure entravant la compréhension du projet.

Observation N° 2

L'aménagement du « Trou de la Mort » :

Résumé :

- Le « Trou de la Mort » nécessite une autorisation d'urbanisme.
- Les travaux sont structurants, pas un simple aménagement léger.
- L'information n'a pas été clairement communiquée au public en 2024/2025.

Observation N° 3

Impacts environnementaux et sanitaires

Résumé :

- Lacunes dans le dossier de demande de dérogation.
- Impossible d'évaluer correctement les impacts.
- Préservation des espèces protégées non garanties.
- Maintien des populations dans un état de conservation favorable non assuré.
- Augmentation de la fréquentation agit comme caisse de résonance.
- Les activités de loisirs ne doivent pas nuire à la tranquillité du voisinage (article L. 1334-31 du Code de la santé publique).

Observation N° 4

Analyse des inquiétudes et réalités du terrain

Ce plan doit prévoir:

Résumé :

- Quartier des Hauts Prés inadapté au tourisme massif : voies étroites, accès secours difficile.
- Aucun emplacement adéquat pour l'afflux touristique ; stationnement sauvage fréquent.
- Problèmes d'incivilités, insécurité, nuisances lors d'événements.
- Nécessité d'un plan de circulation temporaire pour les manifestations.
- Fermeture de certaines avenues pour limiter l'afflux de véhicules.
- Rédirection des automobilistes vers infrastructures adaptées pour éviter saturation.

Observation N° 5**Insécurité et dérives****Résumé :**

- Regroupement de consommateurs de drogues et protoxyde d'azote dans les quartiers résidentiels, augmentant l'insécurité et les nuisances.
- Fermeture improvisée de routes redirigeant le trafic vers des squares inadaptés, sans concertation avec la mairie.
- Conséquences problématiques pour les riverains, avec des désagréments et incivilités redoutées.
- Crainte que l'introduction d'un parcours ludique perturbe la tranquillité et cause des conflits d'usage.

ALTERNATIVES PROPOSÉES**Observation N° 6****Résumé :**

- Laisser le « Trou de la Mort » en réserve naturelle intégrale.
- Proposer le Plateau haut (Bois Bagnères) comme site alternatif.
- Délocaliser les équipements vers un « site miroir » moins sensible, sécurisé, accessible aux secours, et proche du panorama principal.

Observation N° 7**Résumé :**

- Déplacement du parcours ludique pour s'intégrer au corridor du quartier Saint-Marc.
- Point de départ au passage à niveau Gambetta/Martainville.
- Parcours via rue Martainville jusqu'à la sortie du tunnel (faculté de médecine).
- Accès au demi-plateau rue Henri-Rivière par un ensemble de marches.
- Montée vers le calvaire en granit, puis chemin latéral jusqu'à rue Annie de Pène.
- Traversée sécurisée de la rue pour accéder au sentier vers le site « miroir ».
- Utilisation et valorisation des infrastructures existantes pour favoriser les déplacements à pied et offrir un espace vert aux familles.

Observation N° 8

Plan de circulation événements de la Métropole

Résumé :

- Fermeture de la circulation au rond-point (carrefour route de la corniche, rue des hautes haies, rue de la vieille côte du calvaire).
- Stationnement structuré sur l'avenue José Maria De Heredia.
- Utilisation des parkings du groupe scolaire (rue Armand Requier) et du complexe sportif (rue du bois Bagnères).
- Proximité de l'arrêt de bus pour favoriser les mobilités douces.
- Préservation de la tranquillité et sécurité des quartiers résidentiels de Bonsecours.

DEMANDES

Observation N° 9

- Le retrait de l'aménagement d'un parcours ludique au « Trou de la Mort » au profit de sa sanctuarisation qui lancerait un message fort de la Métropole de Rouen pour la protection de la biodiversité.

Observation N° 10

- La publication détaillée des coûts engagés pour le projet de valorisation de la Côte Sainte-Catherine.

Observation N° 11

- L'étude sérieuse de la délocalisation du projet " TROU DE LA MORT "vers le site alternatif proposé, garantissant sécurité, accessibilité, respect de la biodiversité , des riverains et optimisation ,valorisation d'un corridor éco-citoyen.

Observation N° 12

- La communication au public des études, plans, équipements, travaux prévus, tracés, métrés, coûts totaux, distances des habitations, localisations et planning d'intervention concernant les aménagements du « Trou de la Mort », conformément aux exigences de l'article L. 421-6 b du Code de l'urbanisme.

Observation N° 13

- La nécessité d'un plan de circulation structuré, comme proposé :
 - en utilisant les infrastructures existantes avec concertation de la commune de Bonsecours et sa police municipale.

CONCLUSIONS

- Cette contribution est le fruit d'une réflexion de bon sens.
- Les preuves des dérives et l'analyse de terrain démontrent que le projet actuel n'est ni cohérent ni suffisamment réfléchi dans sa globalité.
- Il est impératif d'éviter la dégradation des quartiers résidentiels bordant le « Trou de la Mort », au profit d'une attractivité touristique mal maîtrisée, et envahissante.
- Etre entendu donnerait une dimension exemplaire alliant respect de l'environnement et des riverains.

	<u>Note de la commissaire enquêtrice :</u> Le contributeur a signé son nom à la fin de sa contribution mais a coché la case “anonyme”. Le nom n’a donc pas été reporté dans ce PV de synthèse afin de respecter l’anonymat.
@48	<u>Réponse du responsable du projet aux 13 observations de ce contributeur</u> <u>Observation N° 1</u> Le dossier mis à disposition du public a été constitué conformément aux exigences réglementaires applicables aux procédures d’évaluation environnementale et d’enquête publique prévues par le code de l’environnement. Le projet inclut la mention d’un dispositif de parcours ludique destiné à être implanté dans le secteur du « Trou de la Mort ». Ce dispositif n’a toutefois pas encore été conçu et, pour des raisons contractuelles liées au marché de maîtrise d’œuvre, la maîtrise d’ouvrage n’était pas en mesure de fournir les plans et coupes détaillés dans le cadre de l’enquête. La décision a été prise de faire figurer ce parcours dans le dossier soumis à enquête publique dans un souci de transparence, afin de permettre aux citoyens de s’exprimer sur cet aspect du projet. Il est précisé que ce parcours ludique n’est pas intégré au permis d’aménager et que les autorisations d’urbanisme délivrées ne porteront donc pas sur ce dispositif. Les aménagements projetés au « Trou de la Mort » s’inscrivent par ailleurs dans la même logique que l’ensemble du projet sur la Côte Sainte-Catherine : interventions limitées, intégrées au contexte paysager, sans création d’infrastructures lourdes. Les principes d’implantation, la nature des équipements envisagés, ainsi que les modalités générales de réalisation (terrassements ponctuels, mobilier sobre et intégré, gestion des accès secours) seront présentées dans un permis d’aménager modificatif. S’agissant des incidences potentielles (bruit, environnement), l’étude d’impact analyse les effets du projet au regard de sa nature et de son ampleur. Compte tenu du caractère mesuré des aménagements, les nuisances attendues demeurent limitées. Enfin, la sensibilité écologique du secteur du « Trou de la Mort » a été prise en compte dans le cadre des inventaires naturalistes réalisés sur l’ensemble du périmètre d’étude. La présence d’espèces protégées, telles que l’écureuil roux, la chouette hulotte ou certaines espèces de chiroptères, a conduit à intégrer des mesures d’évitement et d’adaptation du projet afin de préserver les habitats et les continuités écologiques. Les secteurs à enjeu fort font l’objet d’une attention particulière et d’un encadrement des interventions. <u>Observation N° 2</u> Le parcours ludique, une fois conçu, nécessitera une autorisation d’urbanisme, comme toute intervention sur un site soumis à prescriptions légales. Le fait que le parcours ludique fasse l’objet d’une nouvelle demande d’autorisation ne signifie pas qu’il s’agisse d’une infrastructure lourde : même des travaux de faible ampleur, tels que le remplacement de menuiseries sur un bâtiment privé, nécessitent une autorisation. La démarche vise simplement à assurer la légalité et la conformité des aménagements au regard du cadre réglementaire applicable. <u>Observation N° 3</u> Il y a vraisemblablement un malentendu quant à l’ampleur du dispositif envisagé. Le « Trou de la Mort » n’a pas vocation à devenir une aire de jeux pour enfants classique avec agrées, tourniquet etc...

	Il n'y aura aucune modification de l'environnement : aucune imperméabilisation, aucun abattage d'arbre. Il s'agit simplement de placer çà et là des petits obstacles à escalader, enjamber (...) en accompagnement de la déambulation. Le flux de visiteurs sera en outre modéré compte tenu de la difficulté d'accès au « Trou de la Mort ». <u>Observations N° 4 - 5 et 8</u> S'agissant des inquiétudes relatives à la circulation et au stationnement autour du site de la Côte Sainte-Catherine, il convient de rappeler que deux temps forts rythment la fréquentation annuelle : • Le 14 juillet : la côte Sainte-Catherine constitue depuis toujours un point de vue prisé pour observer les feux d'artifice. Il s'agit d'un rassemblement spontané, sans organisateur. La Métropole n'exerce aucun pouvoir de police ; seuls les services municipaux disposent de la compétence pour mettre en place un dispositif de sécurité routière et encadrer la circulation. • Le troisième week-end de septembre : depuis 2024, la Métropole organise une manifestation culturelle intitulée « Lumières sur la Côte ». Pour l'édition 2025, une partie de la route de la Corniche a été fermée à la circulation automobile pour sécuriser le site. En tant qu'organisateur, la Métropole fait une demande d'arrêté de circulation auprès des mairies concernées, incluant un plan de circulation temporaire (fermetures ponctuelles, déviations et balisage). Afin d'améliorer le dispositif pour l'édition de septembre 2026 et réduire les nuisances pour les riverains, les remarques et propositions exprimées par les citoyens seront transmises aux services organisateurs. <u>Observation N° 6 et observation N° 7</u> S'agissant de la proposition de délocalisation du parcours ludique depuis le « Trou de la Mort » vers le corridor au départ du quartier Saint-Marc, il est important de rappeler le rôle spécifique de ce secteur au sein du site de la Côte Sainte-Catherine. Le « Trou de la Mort » constitue l'un des lieux les plus remarquables du site, situé à l'est du parc historique, dans un vallon qui longe les bastions du vieux fort du nord au sud. Sa topographie particulière et la présence des murs de fortification permettent au visiteur de « comprendre » le site et de prendre conscience de sa valeur historique et patrimoniale. Aujourd'hui difficile d'accès, ce secteur demeure très confidentiel et sa découverte constitue un apport pédagogique et patrimonial significatif. L'objectif de créer un parcours ludique à cet emplacement n'est donc pas simplement de proposer un itinéraire de promenade, mais de faire découvrir un lieu emblématique et chargé d'histoire, dont les caractéristiques topographiques et paysagères ne sont pas transposables ailleurs. La valorisation du « Trou de la Mort » à travers ce parcours permet de conjuguer sensibilisation patrimoniale, intérêt pédagogique et accueil du public dans des conditions adaptées à la fragilité et à la singularité du site.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Les réponses du responsable du projet sont particulièrement argumentées et très complètes. Le thème du « trou de la mort » est abordé dans les conclusions de la commissaire enquêtrice.

LEVESQUES Thierry - 76000 ROUEN**Thème 13****NÉCESSITÉ DE FOUILLES ARCHÉOLOGIQUES**

Il va de l'intérêt de tout projet concernant la Côte Ste Catherine de chercher à comprendre l'intérêt historique du site. Il paraît difficile de vanter un passé qui est juste entraperçu.

En l'état, on a du mal à s'imaginer que l'abbaye qui se tenait au-dessus de ROUEN est une abbaye majeure de la vallée de la Seine au même titre que celle de St Martin de Boscherville.

Or les récents sondages effectués cette année ont permis de dégager sur une toute petite emprise, des murs encore en élévation et même, la base d'une tour. Les archéologues de l'INRAP ont confirmé qu'au-delà et dans un périmètre voisin de cette petite emprise se trouvaient des vestiges bâtis importants.

On ne connaît qu'indirectement et partiellement cette abbaye, son histoire, ses origines, ses dépendances, ses relations avec la ville et ses habitants mais il est certain qu'il y a là un élément majeur de l'histoire de Rouen et nous savons désormais que des vestiges importants de ce monument considérable peuvent encore être perçus et révélés.

Les mêmes fouilles récentes ont permis de s'assurer de l'aspect absolument colossal des fortifications réalisées pendant les guerres de religion. Si cet aspect de la Côte Ste Catherine est un peu mieux connu et un peu plus facilement perceptible en surface, son histoire et son occupation antérieure au XVI^e siècle demeurent inconnus. Or les archéologues de l'INRAP ont pu percevoir là encore la préexistence d'un important bâti qu'ils n'ont pu qu'effleurer.

Dès avant les guerres de religion ce site avait déjà connu au moins un épisode guerrier majeur puisque le roi d'Angleterre Henri V y avait établi son camp pour assiéger Rouen pendant plusieurs mois au début du XV^e siècle.

La position même du site en surplomb d'un méandre milite en faveur de l'idée d'une occupation très ancienne et présente même toutes les caractéristiques d'un éperon barré typique d'une occupation humaine depuis l'âge du fer.

Déjà les fouilles réalisées en 1994, là aussi sous forme de sondages rapides, avaient permis de révéler l'existence d'un mobilier important non seulement médiéval mais aussi antique.

A mi-chemin sur la colline, on trouve le prieuré St Michel auprès duquel avaient été retrouvées des tuiles d'époque romaine. Comme pour l'abbaye, on sait qu'il y a souvent une remarquable continuité dans le temps des établissements et sites religieux et il paraît fondamental de rechercher leurs origines.

La Côte Ste Catherine, en particulier son abbaye, son Prieuré, mais aussi certains de ses structures défensives comme son immense fossé, constitue en tout état de cause un site archéologique majeur pour comprendre un aspect particulier en grande partie oublié de l'histoire de ROUEN.

Le rapport de 1994 concluait déjà en évoquant la perspective de fouilles en rapport avec la richesse du site. Cette perspective, indiquait-il, devait s'appuyer sur une équipe confirmée avec des moyens financiers proportionnels à la qualité archéologique et historique des vestiges.

Les investigations réalisées récemment ont confirmé de façon spectaculaire l'intérêt majeur du site.

	Il en va de l'histoire de Rouen, de la connaissance de notre ville, mais aussi de sa renommée et de son attrait. Il paraît en l'état indispensable de renoncer au projet d'aménagement présenté actuellement pour permettre les nécessaires investigations à la découverte de la réalité de ce lieu. Avant de l'exposer et de le présenter, il faut le connaître et il est dès lors indispensable d'acquérir la connaissance archéologique nécessaire afin de ne pas se contenter d'apparences et d'approximations.
@55	<u>Réponse du responsable du projet à la contribution de M. Thierry LEVESQUES</u> La Métropole reconnaît pleinement l'importance archéologique, historique et patrimoniale du site, comme souligné dans la contribution. Les études menées en 1994 et en 2024 ont confirmé que les vestiges - qu'il s'agisse des fondations de l'abbaye ou des fortifications encore visibles - sont dans un état de conservation remarquable. Pourtant, malgré l'intérêt évident d'approfondir les recherches pour mieux comprendre ce patrimoine, un programme de fouilles complet sur le site se heurte à plusieurs difficultés majeures : • Un environnement devenu hostile aux investigations : En quarante ans, la végétation a repris ses droits, rendant le terrain difficile d'accès en raison des pentes et de la densité des bois. Un défrichage important serait nécessaire pour permettre des fouilles, intervention incompatible avec les enjeux environnementaux. De plus, cette végétation (racines) joue aujourd'hui un rôle déterminant : elle stabilise les ruines et contribue à leur préservation. La conservation des vestiges est la priorité absolue du Service Régional de l'Archéologie (SRA), conformément à la doctrine de la Charte de Venise (1964), même si cela implique de ne pas « tout » découvrir. • Des risques pour la conservation des vestiges : Exposer ces vestiges à l'air libre nécessiterait au préalable une évaluation complète de leur état de santé (diagnostic sanitaire). À ce jour, il n'est pas possible de garantir leur stabilité une fois dégagés, ce qui pourrait aggraver leur dégradation. • Un coût et une organisation complexes : Une campagne de fouilles archéologiques représente un investissement financier important, qu'aucun porteur de projet n'est en mesure de supporter. Par ailleurs, la Métropole n'a pas la compétence de porter un tel projet, qui relève davantage d'acteurs spécialisés dans la recherche ou la conservation patrimoniale. Pour toutes ces raisons, aussi regrettable que cela puisse paraître, il n'est pas envisageable d'étendre les investigations sur le site dans l'immédiat. Le projet de valorisation de la côte Sainte-Catherine a intégré les enjeux archéologiques dès sa conception. Les travaux prévus ont été adaptés pour limiter au maximum les impacts : réduction des zones d'intervention, restriction des terrassements, etc. Par ailleurs, une médiation patrimoniale sera proposée pour permettre au public de découvrir ces richesses cachées. Enfin, avant le début des travaux, le SRA prescrira des fouilles ciblées, limitées aux seules zones concernées par le chantier. Ces investigations ponctuelles contribueront à enrichir les connaissances sur ce site exceptionnel.

Avis de la commissaire enquêtrice

Réponse argumentée du responsable du projet, sans commentaire supplémentaire de ma part.

@59
6
observations

Page 65 du PV de synthèse des observations

DARDENNE Patrick - 76000 ROUEN

Thèmes : 2 - 3

1 pièce jointe - Plan

Accès et cheminements sur la Côte Sainte Catherine

Observation N° 1

Accès

Observation N° 2

Cheminements

Résumé :

- Impact paysager des choix de cheminement
- Suppression du chemin du Prieuré et ajout d'une clôture inadaptée
- Perte de panorama et vision sur prairies d'orchidées
- Proposition de création de points de vue par la Métropole
- Nécessité de déplacer la clôture
- Importance d'élargir les escaliers lors de réfections
- Suppression de 54 marches en 2023, rendant l'escalier dangereux
- Besoin de remettre les marches
- Balisage des parcours uniquement aux points de départ et d'arrivée pour préserver le caractère naturel

Observation N° 3

Résumé :

- Éviter le mobilier de pause et de détente pour réduire les problèmes d'entretien et de propreté.
- L'herbe suffit pour s'asseoir.
- Fréquentation excessive de la Côte Sainte-Catherine à certains moments.
- Réduire ou arrêter la promotion du site.
- Limiter la fréquentation lors d'événements comme les feux d'artifice de Rouen.
- Limiter ou interdire les fêtes privées ou publiques sur le site.

Observation N° 5

Résumé :

	• Les chemins d'accès ne supportent pas le flux massif de visiteurs. • Préserver le caractère naturel et sauvage du site avec un public limité. • Proposer des passages pour VTT et coureurs sur d'autres collines. • Séparer les accès pour les marcheurs, coureurs, et vététistes. • L'escalier de +500 marches est destiné aux marcheurs, érodé par coureurs et VTT. • Possibilité de baliser des chemins distincts pour coureurs et VTT. • Les clôtures électriques pour animaux doivent considérer les différents usagers. • Préserver le fossé historique du Vieux-Fort, éviter un usage ludique. • Améliorer l'accessibilité et la visibilité du Prieuré millénaire. • Besoin d'une communication adaptée et concise sur le site. Observation N° 6 CONCLUSION Résumé : • Site protégé en environnement et monument historique. • Classements non pris en compte dans les projets actuels. • Situation en aggravation. • Nécessité de concertation participative et réunions thématiques. • Demande de retrait du projet actuel. • Projet va à l'encontre de la mise en valeur environnementale et historique. • Demandes des riverains ignorées.
@59	<u>Réponse du responsable du projet aux 5 observations de M. Patrick DARDENNE</u> <u>Observation N° 1 et observation N° 2</u> Le projet prévoit un nombre limité de créations de nouveaux cheminements. Les parcours pédestres s'appuient principalement sur des tracés existants ou anciens, aujourd'hui partiellement refermés par manque d'entretien. La réouverture de ces chemins vise à restaurer des circulations historiquement présentes sur le site. La création d'un accès jalonné entre les quais de Seine et la côte ne relève pas des orientations du programme. Une telle évolution supposerait au préalable la résolution des contraintes de circulation liées au secteur de Saint-Paul, identifié comme un nœud routier structurant présentant des enjeux de circulation et de sécurité pour les piétons. La mise en place d'un dispositif de navette destiné aux visiteurs, notamment lors des périodes de forte affluence, fait actuellement l'objet d'une étude par la Métropole, notamment au regard de ses coûts d'exploitation. La clôture placée le long du GR2 sur les côtes de pelouses calcicoles (là où résident les plus grands enjeux environnementaux) répond à un besoin de sécurisation du pâturage sur le site (nombreux problèmes de fuite d'animaux avec les

seuls "filets mobiles"). En facilitant le pâturage, elle permet un meilleur entretien du site avec des méthodes "douces" de pâturage. Elle diminue indirectement les interventions mécaniques, bruyantes et polluantes de débroussaillage thermique. **Le cheminement et l'accès aux pelouses à orchidées reste totalement accessible** puisque 4 portillons ont été installés aux quatre angles de la clôture (la zone clôturée est un rectangle) afin que les visiteurs puissent continuer de circuler sur le GR et ce, même en période de pâturage (ce qui n'est pas sans présenter des difficultés lorsque les personnes maintiennent les portillons ouverts alors que des animaux pâturent...).

Les marches de l'escalier projeté présenteront une largeur de 1,40 mètres, dimension permettant un usage confortable et sécurisé.

Observation N° 3

Le balisage, la signalétique ainsi que le mobilier envisagés dans le cadre du projet seront soumis à l'instruction des services compétents de l'État, notamment la DREAL et la DRAC, au regard du statut de Site classé. La Métropole partage l'idée que la côte Sainte-Catherine constitue un espace naturel et non un square ou un jardin public ; sa gestion est donc adaptée à cette vocation. En cohérence avec cet objectif, la signalétique prévue est volontairement limitée au strict nécessaire, aucune implantation n'étant envisagée dans les espaces visibles depuis le bas du site. Quant au mobilier, il n'y aura ni tables de pique-nique, ni corbeilles à papier. Les seuls mobiliers prévus sur la partie basse sont des bancs afin de permettre une pause dans la montée des marches.

Les événements ponctuels, tels que les rassemblements du 14 juillet, génèrent des regroupements spontanés importants.

L'encadrement de ces manifestations relève du pouvoir de police du maire, seule autorité compétente pour organiser, le cas échéant, une présence policière et mettre en place des mesures de régulation de la circulation et du stationnement.

Pas d'observation n° 4

(erreur de numérotation dans le PV de synthèse)

Observation N° 5

D'autres collines du territoire offrent des conditions et des qualités paysagères comparables pour la pratique du trail ou du VTT. Toutefois, la côte Sainte-Catherine « aux portes de la ville » présente une spécificité liée à sa proximité immédiate avec le tissu urbain rouennais, qui constitue un facteur d'attractivité majeur et non transposable.

Dans le cadre du projet, les abords du prieuré feront l'objet d'un débroussaillage suivi d'un maintien en prairie grâce à un dispositif d'éco-pâturage renforcé. Les vestiges du calvaire seront intégrés au sein d'un espace de détente sobrement aménagé, comprenant notamment deux bancs.

Observation N° 6

Depuis l'origine du projet, les services de l'État compétents – Direction régionale des affaires culturelles (Architecte des Bâtiments de France, Service régional de l'archéologie, Monuments historiques) et Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (inspecteurs des sites classés) – sont associés aux études en qualité de membres du comité de pilotage.

	Ces services, placés sous autorité ministérielle ou préfectorale, assurent également l’instruction des dossiers réglementaires dans le cadre des demandes d’autorisations administratives. Le projet de valorisation intègre l’ensemble des protections et classements applicables au site, lesquels ont guidé les choix de conception et de mise en œuvre.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Réponse complète et argumentée sans commentaire à ajouter.

@64 10 observations	Page 68 du PV de synthèse des observations <u>SAWADA Gisèle</u> <u>Thèmes 1 - 2 - 3 - 4 - 10 - 12</u> Je présente mes observations dans la note ci-jointe. CONTRIBUTION à l’enquête publique relative au projet d’aménagement de la Côte Sainte Catherine. <u>Résumé :</u> • Habitant de Bonsecours depuis 35 ans. • Utilisation régulière du chemin des tilleuls pour accéder à la côte Sainte Catherine. • Chemin piéton bien aménagé par le conservatoire des espaces naturels. • Accès étroit et glissant entre les dernières maisons. • Mauvais état des marches et du chemin vers la route de la corniche. • Itinéraire non concerné par un projet, accès piéton depuis le quartier des noyers. • Pas destiné à être sur fréquenté. <u>Observation N° 1</u> <u>Résumé :</u> • L’étude d’impact du projet compte 766 pages. • Le document est difficile à comprendre pour les non-experts. • Le résumé non technique omet des éléments importants du projet. • Manque de précisions sur la nature des chemins et les moyens pour maintenir le flux de visiteurs. • Absence de détails sur les bordures des chemins. <u>Observation N° 2</u> <u>Résumé :</u> • Projet trop ambitieux, lié à la candidature de Rouen capitale de la culture. • Nécessité de redimensionner le projet pour concilier protection environnementale et fréquentation touristique. • Malhonnêteté intellectuelle dans la présentation des bénéfices du projet.
------------------------------------	---

- Les interventions pour maintenir le paysage doivent être indépendantes du projet de valorisation.
- Le projet prétend valoriser le patrimoine naturel mais risque de l'exploiter.
- Incompatibilité entre valorisation du paysage et ouverture à divers modes de consommation.
- Partie basse du projet est la plus consensuelle mais aussi la plus impactante.

Observation N° 3

Accès piétons

- La remise en état des accès piétons existants depuis Rouen et sur la colline sous le belvédère actuel est une excellente chose. Les escaliers sont devenus dangereux.

Observation N° 4

Signalétique

Résumé :

- Amélioration de la signalétique et du cheminement depuis certains quartiers.
- Utilisation de panneaux pédagogiques, bornes interactives, QR codes.
- Problème de piétinement en dehors des chemins.
- Risque de tassement et imperméabilisation du sol.
- Banalisation des plantes due à l'augmentation de la fréquentation et des installations.

Observation N° 5

Sur la partie nouvelle du projet, à savoir la partie haute.

Résumé :

- Opposition à un parking PMR en forêt pour éviter l'artificialisation.
- Risques d'abus, incivilités, et dégradations.
- Potentiel point de deal à l'abri des regards.
- L'inclusion des PMR peut être une obligation contractuelle.
- Incompatibilité des objectifs d'accessibilité et de préservation naturelle.
- Importance de limiter les aménagements en milieu naturel pour protéger sols et biodiversité.

Observation N° 6

Sur la circulation :

- Le dossier sur la non augmentation du trafic est jugé mensonger.
- L'étude prévoit un report de trafic sur des itinéraires déjà saturés.
- La combinaison de circulation auto, vélo et piéton sur une route étroite est problématique.
- Le plateau pour la traversée des piétons en virage est jugé dangereux.
- Difficulté d'imaginer une traversée sécurisée pour familles et poussettes.

Observation N° 7

Parcours ludique - Trou de la Mort

	• Rejet de l'idée de terrain de jeux au "trou de la mort". • Usage intensif du site, attirant des groupes et des VTT. • Proximité des habitations et éloignement de la route principale. • Inquiétude des riverains concernant l'accès pour les secours par le quartier des Hauts Prés. • Nécessité de choisir entre les usages projetés du lieu. <u>Observation ° 8</u> <u>Entretien - Déchets</u> <u>Résumé :</u> • Problème des déjections humaines et animales sur le site de la Côte Sainte Catherine. • Absence de toilettes pour les visiteurs. • Manque d'estimation du temps de parcours pour les familles. • Problème de divagation des chiens non abordé. • Absence de mesures pour contrôler les chiens (laisse, muselière). <u>Observation N° 9</u> <u>Le Perchoir</u> <u>Résumé :</u> • Le projet de perchoir est considéré comme un geste architectural ou un caprice. • Il vise à améliorer la vue panoramique, mais cela peut être réalisé à pied depuis les points de vue existants. • Il est important de résister à l'envie de construire plus grand et plus beau. • Le projet pourrait causer un piétinement important et affecter plus de 5 arbres. • Il y a un risque élevé de mésusages, notamment la nuit. • La surveillance et la clôture de l'accès au perchoir semblent difficiles. <u>Observation N° 10</u> <u>Résumé :</u> • Remise en état de la partie basse avec bancs et panneaux pédagogiques. • Abandon du projet sur la partie haute. • Gestion écologique et entretien des chemins pour continuité vers bois Bagnère et Repainville.
@64	<u>Réponse du responsable du projet aux 10 observations de Mme Gisèle SAWADA</u> <u>Observation N° 1 et observation N° 2</u> Le chemin des Tilleuls permet un accès piéton depuis le quartier des noyers. La reprise de ce chemin ne fait pas partie du périmètre du projet. La longueur du dossier d'étude d'impact s'explique par la complexité règlementaire qui encadre le site de la côte Sainte-Catherine et par les exigences des procédures environnementales applicables, qui imposent la production de nombreuses

études et analyses. Les volets environnementaux ont été réalisés par des bureaux d'études spécialisés disposant de compétences naturalistes, dont les expertises reposent sur des méthodes et un vocabulaire scientifique qui ne sont pas toujours faciles d'accès pour le grand public. Ces caractéristiques doivent être de nature à rassurer sur les mesures prises pour la protection des espèces et la biodiversité.

Les chemins situés dans la partie basse du site seront repris dans des caractéristiques similaires à l'existant, avec un revêtement de type mélange terre-pierre. Les escaliers seront réalisés en bois et délimités sur un côté par une clôture poteaux/fils afin de canaliser les flux de visiteurs et ainsi limiter les phénomènes de piétinement diffus.

Le tracé de l'escalier principal s'inscrit dans une zone déjà anthropisée et historiquement dédiée à l'accès au site. Dans ce contexte, les enjeux environnementaux associés à ce tracé sont considérés comme limités. L'objectif du projet est de ne pas étendre cette zone déjà affectée et de préserver les secteurs de prairies et de pelouses situés aux abords.

Observation N° 3

Le projet ne poursuit pas exclusivement une finalité environnementale : il répond également à des objectifs d'intérêt général plus larges, liés à l'amélioration du cadre de vie des habitants de la métropole. La valorisation du patrimoine archéologique présent sur le site, la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et le développement des mobilités douces constituent les orientations structurantes du projet. Ces dimensions ont contribué à en déterminer la conception, dans une logique d'accès partagé à ce site emblématique du territoire.

La Côte Sainte-Catherine est un espace naturel périurbain déjà fortement fréquenté. L'absence d'aménagement n'équivaut pas à une absence d'impact : les circulations diffuses, le piétinement répété ou les usages non encadrés peuvent générer des dégradations progressives des milieux fragiles, notamment des pelouses calcicoles. L'organisation des cheminements, la canalisation des flux et la sécurisation des parcours visent précisément à mieux concilier fréquentation et préservation.

Par ailleurs, certains habitats floristiques présents sur le site, notamment les pelouses et prairies calcicoles, sont issus d'usages agro-pastoraux anciens et dépendent d'une gestion active pour se maintenir. En l'absence d'entretien, la dynamique naturelle de fermeture par embroussaillage et boisement spontané conduit à leur disparition progressive, avec une perte corrélative de biodiversité spécifique à ces milieux ouverts. La préservation de ces habitats suppose donc une intervention raisonnée plutôt qu'un strict laisser-faire.

Le projet procède d'un équilibre entre plusieurs enjeux : conservation des milieux et des espèces, restauration écologique, valorisation patrimoniale, accessibilité, développement des mobilités douces et amélioration du cadre de vie. Il ne s'inscrit pas dans une logique d'artificialisation extensive, mais dans une **démarche de gestion encadrée d'un espace naturel anthropisé, visant à garantir, sur le long terme, la pérennité de ses qualités écologiques, paysagères et patrimoniales au bénéfice de la population.**

Observation N° 4

L'implantation des panneaux pédagogiques sera réalisée de manière à éviter tout impact visuel préjudiciable sur le paysage, le site étant classé. Leur nombre et leur localisation tiendront également compte des observations formulées par les riverains lors des phases de concertation, notamment la volonté exprimée d'éviter « une forêt de panneaux ».

Les chemins situés dans la partie basse du site seront repris dans des caractéristiques proches de l'existant, avec un revêtement de type mélange terre-pierre. Les escaliers seront réalisés en bois et délimités sur un côté par une clôture de type poteaux et fils, afin de canaliser les flux de visiteurs et de limiter les phénomènes de piétinement diffus.

Le tracé de l'escalier principal s'inscrit dans une zone déjà anthropisée et historiquement utilisée pour l'accès au site. Dans ce contexte, les enjeux environnementaux associés à cet aménagement sont considérés comme limités. Le projet vise en particulier à ne pas étendre cette zone déjà affectée et à préserver les secteurs de prairies et de pelouses situés aux abords.

Observation N° 5

La mise en accessibilité du site aux personnes à mobilité réduite (PMR) est l'un des objectifs poursuivis par le projet. L'aménagement n'a pas pour objet d'accroître l'artificialisation du site, mais de garantir l'accessibilité universelle conformément au principe d'égalité d'accès aux espaces publics. Il vise à permettre à l'ensemble des usagers, y compris les personnes à mobilité réduite, de bénéficier des qualités paysagères et patrimoniales du site.

Pour des raisons évidentes liées au dénivelé, la partie basse du site ne peut pas être rendue accessible.

En revanche, la partie haute du site offre des possibilités de mise en œuvre en confortant la voie d'accès engins (depuis la route de la Corniche) et le cheminement longeant le coteau sud avec une structure de chaussée carrossable pour les fauteuils roulants.

Le parcours PMR reprend un itinéraire existant, déjà anthropisé, présentant une largeur suffisante et un profil sans dénivelé marqué. **Il ne nécessite ni abattage d'arbres ni extension des emprises actuelles.** Le choix de s'appuyer sur un cheminement déjà fréquenté permet de limiter les incidences sur les milieux naturels et de contenir l'artificialisation des sols.

Le tracé, situé en surplomb de la vallée de la Seine, offre des perspectives remarquables. L'intégration paysagère du cheminement repose notamment sur le traitement des accotements, incluant des noues d'infiltration, ainsi que sur le choix d'un enrobé beige destiné à atténuer l'impact visuel de l'ouvrage. L'intervention consiste en un aménagement léger, sans fondations profondes ni terrassements significatifs, réalisé sur une largeur de 1,50 m et sans bordures.

Observation N° 6

Le projet n'est pas de nature à générer une augmentation du trafic automobile. Par ailleurs, l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h devrait contribuer à l'apaisement de la circulation à l'échelle de l'axe concerné.

Un report de trafic vers le quartier des Noyers apparaît peu probable au regard de la configuration de la voirie, caractérisée par un tracé sinueux et une pente marquée. Cet itinéraire ne constitue pas un parcours intuitif pour les automobilistes extérieurs au quartier.

Observation N° 7

Il y a vraisemblablement un malentendu quant à l'ampleur du dispositif envisagé. Le « Trou de la Mort » n'a pas vocation à devenir une aire de jeux pour enfants classique avec agrées, tourniquet etc...

Il n'y aura aucune modification de l'environnement : aucune imperméabilisation, aucun abattage d'arbre.

Il s'agit simplement de placer ça et là des petits obstacles à escalader, enjamber (...) en accompagnement de la déambulation.

	Le flux de visiteurs sera en outre modéré compte tenu de la difficulté d'accès au « Trou de la Mort ». Les aménagements projetés au « Trou de la Mort » s'inscrivent par ailleurs dans la même logique que l'ensemble du projet sur la Côte Sainte-Catherine : interventions limitées, intégrées au contexte paysager, sans création d'infrastructures lourdes. Les principes d'implantation, la nature des équipements envisagés, ainsi que les modalités générales de réalisation (terrassements ponctuels, mobilier sobre et intégré, gestion des accès secours) seront présentées dans un permis d'aménager modificatif. S'agissant des incidences potentielles (bruit, environnement), l'étude d'impact analyse les effets du projet au regard de sa nature et de son ampleur. Compte tenu du caractère mesuré des aménagements, les nuisances attendues demeurent limitées. Enfin, la sensibilité écologique du secteur du « Trou de la Mort » a été prise en compte dans le cadre des inventaires naturalistes réalisés sur l'ensemble du périmètre d'étude. La présence d'espèces protégées, telles que l'écureuil roux, la chouette hulotte ou certaines espèces de chiroptères, a conduit à intégrer des mesures d'évitement et d'adaptation du projet afin de préserver les habitats et les continuités écologiques. Les secteurs à enjeu fort font l'objet d'une attention particulière et d'un encadrement des interventions. <u>Observation N° 8</u> Le projet ne prévoit pas l'implantation de sanitaires sur le site. L'aménagement envisagé s'inscrit dans une logique d'« espace naturel » et non de parc ou d'espace vert urbain équipé. Par ailleurs, le site n'est pas desservi par un réseau d'assainissement, ce qui rendrait la mise en place de sanitaires techniquement complexe et particulièrement coûteuse. S'agissant de la divagation des chiens, le problème relève de la responsabilité de leurs propriétaires. Le respect des règles en vigueur et la maîtrise des animaux domestiques reposent sur le comportement citoyens des usagers du site. <u>Observation N° 9</u> En ce qui concerne le perchoir, le permis de construire a fait l'objet d'un avis défavorable du Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS). Afin de poursuivre l'instruction des deux permis d'aménager (communes de Rouen et de Bonsecours), ainsi que des procédures environnementales et de l'étude d'impact, sans intégrer cet élément susceptible de fragiliser le projet, le retrait du permis de construire a été demandé à la mairie de Bonsecours, effectif au 6 février 2026. En l'état, le projet de perchoir (tour d'observation panoramique) est abandonné. <u>Observation N° 10</u> Concernant la proposition d'abandon du projet sur la partie haute Aujourd'hui, la partie basse du site fonctionne déjà d'un point de vue des usages et est largement fréquentée, bien connue des habitants et des visiteurs. En revanche, la partie haute demeure confidentielle : difficile d'accès et encore largement ignorée du public. C'est une situation regrettable au regard des richesses patrimoniales et paysagères du site. La partie haute de côte Sainte-Catherine n'est pas un simple bois : son traitement ne peut pas être assimilé à celui d'une forêt quelconque, mais doit tenir compte de son rôle patrimonial et historique. Tous les habitants de la métropole méritent de connaître ce haut lieu de l'histoire normande.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice -</u>

	Réponses complètes et très argumentées du responsable du projet. Le trou de la mort est traité dans la partie conclusions.
--	---

PARTIE B	PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA COTE SAINTE-CATHERINE
	1 - REGISTRE PAPIER - MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE

1/1 1 Observation	Page 75 du PV de synthèse des observations LEFEBVRE Didier - 9 Square du Dauphiné 76240 Bonsecours Courrier recommandé adressé au Siège de l'enquête à l'attention de la commissaire enquêtrice Courrier réceptionné par la Métropole de Rouen Normandie le 16 février 2026 (tampon à date). Le courrier a été archivé dans le registre d'enquête publique - Registre N° 1 - Siège de l'enquête.. Note de la commissaire enquêtrice : Je reproduis, ci-dessous, le texte intégral du courrier de M. Didier LEFEBVRE. <i>“Madame la Commissaire enquêtrice, Je soussigné Mr Lefebvre Didier demeurant 9 square du Dauphiné 76240 BONSECOURS, souhaite par la présente attirer votre attention sur les insuffisances substantielles du dossier soumis à l'enquête publique relative au projet d'aménagement situé au lieu dit “le trou de la mort” projet côte St Catherine.. Après consultation du dossier mis à disposition du public, il apparaît que plusieurs éléments essentiels font défaut ou demeurent imprécis, notamment :</i> <i>• l'absence de plans suffisamment détaillés (plans de coupe, insertion paysagère, documents graphiques exploitables, mobilier, équipements prévus, localisation précis, accès, distance avec habitations, ampleur des travaux ect...)</i> <i>• l'absence d'explications techniques permettant d'apprécier la conformité du projet au Plan Local d'Urbanisme ;</i> <i>• l'insuffisance d'éléments permettant au public d'évaluer les impacts réels du projet.</i> <i>Or, conformément à l'article L.123-1 du Code de l'environnement, l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public.</i> <i>L'article L.123-12 du Code de l'environnement prévoit que le dossier soumis à enquête doit contenir l'ensemble des pièces exigées par les textes régissant le projet afin de permettre au public de formuler utilement ses observations.</i> <i>De plus, selon l'article R.123-8 du Code de l'environnement, le dossier doit comprendre une présentation non technique du</i>
----------------------	--

	<i>projet ainsi que l'ensemble des documents nécessaires à la bonne information du public.</i> <i>En matière d'urbanisme, l'article L. 421-6 du Code de l'urbanisme impose que les projets soumis à autorisation soient conformes aux règles du Plan Local d'Urbanisme en vigueur. L'absence d'éléments précis ne permet pas de vérifier cette conformité.</i> <i>Dans ces conditions, le public ne peut exercer pleinement son droit à information ni formuler un avis éclairé, ce qui constitue une atteinte aux principes de transparence et de participation consacrés par le droit de l'environnement.</i> <i>En conséquence, je vous demande :</i> • <i>de constater le caractère incomplet du dossier ;</i> • <i>de solliciter la production des pièces manquantes ;</i> • <i>et de prononcer la suspension de l'enquête publique jusqu'à la mise à disposition d'un dossier complet et conforme aux exigences légales.</i> <i>Je vous remercie de bien vouloir annexer la présente observation au registre d'enquête publique.</i> <i>Je vous prie d'agréer, Madame la Commissaire Enquêtrice, l'expression de ma considération distinguée.”.</i> <u>Note de la commissaire enquêtrice : courrier signé de la main de M. LEFEBVRE</u>
	<u>Réponse du responsable du projet au courrier de M. Didier LEFEBVRE.</u> Le dossier mis à disposition du public a été constitué conformément aux exigences réglementaires applicables aux procédures d'évaluation environnementale et d'enquête publique prévues par le code de l'environnement. Le projet inclut la mention d'un dispositif de parcours ludique destiné à être implanté dans le secteur du « Trou de la Mort ». Ce dispositif n'a toutefois pas encore été conçu et, pour des raisons contractuelles liées au marché de maîtrise d'œuvre, la maîtrise d'ouvrage n'était pas en mesure de fournir les plans et coupes détaillés dans le cadre de l'enquête. La décision a été prise de faire figurer ce parcours dans le dossier soumis à enquête publique dans un souci de transparence, afin de permettre aux citoyens de s'exprimer sur cet aspect du projet. Il est précisé que ce parcours ludique n'est pas intégré au permis d'aménager et que les autorisations d'urbanisme délivrées ne porteront donc pas sur ce dispositif. Les aménagements projetés au « Trou de la Mort » s'inscrivent par ailleurs dans la même logique que l'ensemble du projet sur la Côte Sainte-Catherine : interventions limitées, intégrées au contexte paysager, sans création d'infrastructures lourdes. Les principes d'implantation, la nature des équipements envisagés, ainsi que les modalités générales de réalisation (terrassements ponctuels, mobilier sobre et intégré, gestion des accès secours) seront présentées dans un permis d'aménager modificatif. S'agissant des incidences potentielles (bruit, environnement), l'étude d'impact analyse les effets du projet au regard de sa nature et de son ampleur. Compte tenu du caractère mesuré des aménagements, les nuisances attendues demeurent limitées. Enfin, la sensibilité écologique du secteur du « Trou de la Mort » a été prise en compte dans le cadre des inventaires naturalistes réalisés sur l'ensemble du périmètre d'étude. La présence d'espèces protégées, telles que l'écureuil roux, la chouette hulotte ou certaines espèces de chiroptères, a conduit à intégrer des mesures d'évitement et d'adaptation du projet afin de préserver

	les habitats et les continuités écologiques. Les secteurs à enjeu fort font l'objet d'une attention particulière et d'un encadrement des interventions.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice :</u> Pas de commentaire supplémentaire à apporter à la réponse du responsable du projet sur le dossier environnemental et les aménagements proposés. <u>Sur le sujet de la demande de suspension d'enquête demandé :</u> L'initiative de la demande de suspension d'enquête appartient au responsable du projet, plan ou programme, elle intervient si le responsable du projet estime nécessaire d'apporter des modifications substantielles au projet soumis à l'enquête ou à l'étude d'impact ou au rapport des incidences environnementales afférent.

PARTIE B	<u>PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA COTE SAINTE-CATHERINE</u>
	<u>2 - REGISTRE PAPIER - BONSECOURS</u>

<u>2/3</u> <u>Z</u> <u>Observations</u>	<u>Page 81 du PV de synthèse des observations</u> <u>Didier LEFEBVRE</u> Courrier (non daté) collé dans le registre d'enquête par la personne ci-dessus nommée vraisemblablement le 27 février 2026. NB de la CE : j'ai reçu une information mail le 26 Février 2026 après 17h du service de la mairie de Bonsecours m'indiquant qu'à cette date, il n'y avait pas de nouveaux dépôts de contribution. Je reproduis, ci-dessous, le texte intégral de la contribution de M. Didier LEFEBVRE. <i>“Objet : Contribution à l'enquête publique - Observations et propositions d'alternatives pour la protection du site du “Trou de la Mort” et la tranquillité des riverains</i> <i>A l'attention de Madame la Commissaire enquêtrice Mme Hedou, Habitant de Bonsecours, je sou mets cette analyse fondée sur l'examen du dossier et les réalités du terrain. Ce document s'appuie sur une mise en perspective des études de l'enquête publique avec les impératifs de protection de la biodiversité et les faits vécus lors d'évènements organisés par la Métropole Rouen Normandie sur la côte St Catherine.</i> <u>Observation N° 1</u> <i>1 - Un déficit d'informations et de réponses précises de la Métropole</i>
--	---

A ce jour, mes sollicitations répétées, notamment via une demande de suspension de l'enquête publique adressée à Madame la Commissaire enquêtrice, soulignant les interrogations quant à la sincérité de cette consultation sont demeurées sans réponse. Ce constat repose sur l'absence et l'insuffisance d'informations concernant l'aménagement du "Trou de la Mort". Le dossier omet de fournir les réponses techniques essentielles à la compréhension du projet au niveau du "Trou de la Mort". Le dossier actuel souffre de lacunes graves.

Absence de documents graphiques exploitables : plans de coupe, détails du mobilier, distances avec les habitations, zones couvertes par les aménagements, travaux prévus précisément, terrassements envisagés, accès des secours et stationnements.

Manque de transparence technique : aucune explication ne permet d'apprécier la conformité réelle du projet au regard de la demande d'autorisation de modification du PLU.

Dissimulation des impacts : les données permettant d'évaluer les nuisances réelles (bruit, trafic, environnement) demeurent imprécises ou absentes.

Cela constitue une atteinte directe aux principes de participation du public et de transparence (article L. 123-1 du Code de l'environnement)

Le site du "Trou de la Mort" relève du Code de l'environnement et constitue un habitat pour des espèces protégées (écureuil roux, chouette hulotte, chiroptères et de multiples espèces d'oiseaux).

Il s'agit d'une irrégularité majeure qui entrave la perception claire du projet au niveau des aménagements prévus au "Trou de la Mort".

Observation N° 2

2 - L'aménagement du "Trou de la Mort" : rupture de confiance

Il ressort clairement des documents que le projet au lieu-dit "Trou de la Mort", sera soumis à une autorisation d'urbanisme, ce qui caractérise sans ambiguïté des travaux structurants et non un simple aménagement léger.

Cette information n'a jamais été portée clairement à la connaissance du public lors des balades urbaines et réunions publiques en 2024/2025, faussant ainsi la sincérité de la concertation. Le fait que l'enquête révèle aujourd'hui cette obligation démontre que le projet a été minimisé pour faciliter son acceptabilité.

Malgré de nombreux courriers et observations lors des rencontres avec la Métropole entre mars 2024 et juin 2025, les riverains du quartier des Hauts-Prés n'ont pas été entendus. Aucune alternative sérieuse de délocalisation n'a été étudiée, alors que des options plus adaptées et moins nuisibles sont envisageables.

Observation N° 3

3 - Impacts environnementaux et sanitaires

Analyse des manquements scientifiques, écologiques et méthodologiques de la métropole de Rouen sur la demande de dérogation espèces protégées.

- Inventaires réalisés sur une durée insuffisante, ne couvrant pas l'ensemble des cycles biologiques annuels.
- Effort d'échantillonnage non justifié scientifiquement (absence de calibration de l'effort).
- Faiblesse des protocoles scientifiques :

- non standardisés ou non précisés pour plusieurs groupes taxonomiques.
- Absence de références à des protocoles reconnus (écureuils roux, chiroptères ect..) pas de quantification des effectifs, densité ou localisation oubliée.
- Sous évaluation de la fonctionnalité écologique.
- Analyse insuffisante du lieu trou de la mort, des zones refuges, du corridor écologique et des habitats de reproduction et d'alimentation dans le trou de la mort.

Analyses des impacts

Impacts directs : destruction d'habitats naturels reconnus, perturbation d'espèces protégées.

Impacts indirects et cumulés

- absence d'analyse sérieuse de l'augmentation durable de la fréquentation humaine, des nuisances sonores et lumineuses et de dérangement chronique avec la pression de la sur fréquentation programmée par aménagement du parcours ludique non pris en compte
- absence de démonstration du maintien en état de conservation favorable
- aucune analyse de viabilité des populations, pas d'indicateurs biologiques permettant d'évaluer : la survie des populations, le succès reproducteur de la recolonisation éventuelle

Les mesures ERC

L'évitement n'est pas traité comme une priorité et les variantes du projet ne sont pas comparées ni justifiées écologiquement
La réduction est traitée comme une mesure générale, souvent formulées comme des intentions, pas de démonstration d'efficacité, pas des garanties opposables en cas de non respect

La compensation ne permet pas de démontrer une fonctionnalité, de pérenniser les mesures et aucun engagement à long terme sur la gestion et le suivi des sites compensatoires; pas de mécanisme correctif.

Dispositifs de suivi et de contrôle insuffisant

Le dossier présente d'énormes lacunes scientifiques majeures

Respect de l'existant : contrairement au projet initial nécessitant des travaux de grande ampleur défigurant l'habitat des espèces protégées par des terrassements destructeurs, il est impératif de préserver l'état actuel du site. Le caractère sauvage et préservé du "Trou de la Mort" constitue sa véritable richesse. Maintenant l'existant sans intervention structurelle lourde est la seule garantie de pérennité pour cet écosystème fragile.

Par ailleurs, l'augmentation de la fréquentation dans cette cuvette naturelle agira comme une caisse de résonance. Selon l'article L. 1334-31 du Code de la santé publique, les bruits émis par des activités de loisirs ne doivent pas porter atteinte à la tranquillité du voisinage par leur durée, leur répétition ou leur intensité.

Observation N° 4

4 - Analyse des inquiétudes et réalités du terrain

Ma démarche s'inscrit dans une volonté de protéger un lieu fragile face à un projet d'aménagement dont l'impact touristique et la sur-fréquentation semblent sous-estimés au regard des nuisances réelles pour le quartier des Hauts-Prés.

Un quartier résidentiel inadapté à un flux touristique massif :

Sécurité et accessibilité : le quartier est enclavé avec des voies étroites ; l'accès des secours y est difficile et serait entravé par une sur-fréquentation.

Déficit de stationnement : aucun emplacement n'est adéquat pour absorber l'afflux lié au projet. Le stationnement sauvage est déjà une réalité (route de la Corniche, lotissement des Hauts-Prés), provoquant incivilités, stationnements sauvages et insécurité lors des événements du 14 juillet (chaque année) et du 19 septembre 2025.

Pour pallier au manque de stationnements adaptés, à l'insécurité et aux nuisances (bruit, déchets, drogues) constatées rue St Catherine et les squares environnants (Dauphiné, Ile de France, rue des trois vents) la mise en place d'un plan de circulation temporaire est indispensable lors des manifestations de la métropole.

Ce plan doit prévoir:

La fermeture de l'avenue José Maria de Heredia au niveau du rond point, carrefour de la route de la corniche, rue de la vieille côte du calvaire et rue des hautes haies afin d'interdire l'afflux de véhicules vers les zones résidentielles.

La redirection des automobilistes vers les infrastructures capables d'absorber le flux, évitant ainsi la saturation des rues et squares inadaptés en stationnement au pied du site, Cela permettrait de fluidifier le trafic vers la côte du calvaire et la route de Paris pour préserver la tranquillité du quartier.

Observation N° 5

5 - Insécurité et dérives liées à la gestion de la métropole

Le soir des manifestations, les quartiers résidentiels des Haut-Prés et attenants sont devenus des lieux de regroupement pour des consommateurs de drogues et de protoxyde d'azote, renforçant le sentiment d'insécurité et multipliant les déchets et nuisances.

La fermeture improvisée au carrefour de la route de la Corniche et de la rue Sainte-Catherine, oriente les visiteurs vers les squares non prévus pour absorber les centaines de voitures. Cette décision, prise sans concertation préalable avec la mairie de Bonsecours, entraîne plusieurs conséquences problématiques.

En effet, les visiteurs sont dirigés vers les squares (Sainte-Catherine, Dauphiné, Ile-de-France). Cette organisation improvisée a rapidement généré des désagréments pour les riverains.

Une meilleure coordination avec la municipalité et une réflexion globale sur la gestion des flux et la sécurisation des espaces publics auraient sans doute permis d'anticiper et de limiter ces dérives.

La métropole porte une responsabilité directe dans ces incidents par son dispositif mal conçu.

Incivilités et cadre de vie : les habitants redoutent des incivilités durables. L'introduction d'un parcours ludique briserait la tranquillité du voisinage et engendrerait des conflits d'usage déjà constatés et signalés par main courante au cabinet du Président de la Métropole, sans retour à ce jour.

Observation N° 6

6 - Alternatives proposées : la stratégie "EVC" (Éviter, Valoriser, Concarter)

Je propose de laisser le "Trou de la Mort" en zone de réserve naturelle intégrale.

Alternative 1 :

- un site plus adapté et approprié-Plateau haut (Bois Bagnères)
- délocaliser les équipements vers une zone relief similaire ("site miroir") mais moins sensible. Ce terrain est sécurisé, accessible aux secours et proche de l'attraction principale du panorama.

Alternative 2 :

- Utilisation de l'existant - délocalisation du parcours ludique (continuité du corridor du quartier Saint-Marc)

Il est proposé de déplacer le parcours ludique afin de l'inscrire dans la continuité d'un corridor au départ du quartier Saint-Mars.

Le point de départ se situerait au passage à niveau (angle Gambetta/Martainville), où un balisage existe déjà ("Côte Sainte-Catherine - 27 min" passage à niveau). Le parcours emprunterait ensuite la rue Martainville pour rejoindre la sortie du tunnel (faculté de médecine). A droite, un ensemble de marches permet d'accéder à un premier demi-plateau rue Henri-Rivière (cimetière).

L'itinéraire se poursuivrait par la montée des marches vers le calvaire en granit, puis à gauche par le chemin latéral de la partie basse du panorama, permettant une ascension douce jusqu'à la rue Annie de Pène. La traversée de la rue avec passage à piéton balisé, ralentisseurs types coussins berlinois en amont et dos-d'âne, limitation à 30 km/h, (selon les recommandations du CEREMA) donnerait accès au sentier menant à l'entrée du site "miroir" parcours ludique alternatif dans le Bois Bagnères.

Les balisages, signalétiques, escaliers et chemins mentionnés sont déjà existants. Leur valorisation favoriserait les déplacements à pied tout en offrant un espace vert aux nombreuses familles du quartier Saint-Marc, dans une logique de découverte, d'intérêt historique et de loisirs.

Alternative 3 : Plan de circulation temporaire lors des évènements métropole

- fermeture de la circulation au rond point : carrefour de la corniche, rue des hautes haies et rue de la vieille côte du calvaire

Stationnement structuré :

Utilisation des places disponibles des deux côtés de l'avenue José Maria De Heredia

Parking existants :

Mobilisation du parking du groupe scolaire (rue Armand Requier), et des deux parkings du complexe sportif (rue du bois Bagnères)

Intermodalité :

Proximité de l'arrêt de bus (route de paris pour favoriser les mobilités douces).

Atouts des alternatives

Plan de circulation

- Préserver tranquillité et sécurité des quartiers résidentiels de Bonsecours

Fluidité du trafic

- Côte du calvaire, route de Paris et rond point pour orienter vers stationnement ou rediriger.

Infrastructures existantes :

Stationnement avenue José Maria de Heredia, deux parkings rue du bois bagnères (complexe sportif)

Accessibilité

- Proximité des stationnements rue Henri-Rivière (existants et structurés)

Complémentarité

- Les futurs aménagements au belvédère (places VL, PMR, navette et minibus) seraient complémentaires.

Sécurité

- Site miroir plus accessible, ouvert, avec point de vue sur la vallée intérieure de Rouen, permettant un accès rapide des secours par la rue Annie de Pène (optimisation du temps d'intervention pour les services de secours) et diminution des coûts de travaux par valorisation d'infrastructures existantes.

Cohérence :

- Les visiteurs privilégient des aménagements proches des points de vue plutôt qu'un site encaissé, difficile d'accès et accolé à une zone résidentielle paisible depuis des décennies.

Observation N° 7

DEMANDES

- 1 - Le retrait de l'aménagement d'un parcours ludique au "Trou de la Mort" au profit de sa sanctuarisation qui lancerait un message fort de la Métropole de Rouen pour la protection de la biodiversité.
- 2 - La publication détaillée des coûts engagés pour le projet de valorisation de la Côte Sainte-Catherine.
- 3 - L'étude sérieuse de la délocalisation du projet "TROU DE LA MORT" vers le site alternatif proposé, garantissant sécurité, accessibilité, respect de la biodiversité, des riverains et optimisation, valorisation d'un corridor éco-citoyen.
- 4 - La communication au public des études, plans, équipements, travaux prévus, tracés, métrés, coûts totaux, distances des habitations, localisations et planning d'intervention concernant les aménagements du "Trou de la Mort", conformément aux exigences de l'article L. 421-6b du Code de l'urbanisme.
- 5 - La nécessité d'un plan de circulation structuré, comme proposé : en utilisant les infrastructures existantes avec concertation de la commune de Bonsecours et sa police municipale.

Conclusion

Cette contribution est le fruit d'une réflexion de bon sens.

Les preuves des dérives et l'analyse de terrain démontrent que le projet actuel n'est ni cohérent ni suffisamment réfléchi dans sa globalité. L'écoute des inquiétudes et observations légitimes des riverains doit conduire à l'abandon des aménagements lourds sur le "Trou de la Mort" au profit des alternatives plus sécurisées et économiques présentées ici.

Il est impératif d'éviter la dégradation du quartier résidentiel des Hauts-Prés bordant le "Trou de la Mort", au projet d'une attractivité touristique mal maîtrisée, envahissante et destructrice à long terme.

Être entendu donnerait au projet Côte Sainte-Catherine une dimension exemplaire, alliant respect de l'environnement et des riverains.

	<i>Je reste à votre disposition pour parcourir ces lieux avec les services de la Métropole et vous démontrer, sur le terrain, la pertinence de ces alternatives.</i> <i>Je vous remercie de l'attention portée à ces observations et propositions.”.</i> SIGNE : Didier Lefebvre
	<u>Réponse du responsable du projet à toutes les observations et propositions émises par M. Didier LEFEBVRE.</u> Le dossier mis à disposition du public a été constitué conformément aux exigences réglementaires applicables aux procédures d'évaluation environnementale et d'enquête publique prévues par le code de l'environnement. Le projet inclut la mention d'un dispositif de parcours ludique destiné à être implanté dans le secteur du « Trou de la Mort ». Ce dispositif n'a toutefois pas encore été conçu et, pour des raisons contractuelles liées au marché de maîtrise d'œuvre, la maîtrise d'ouvrage n'était pas en mesure de fournir les plans et coupes détaillés dans le cadre de l'enquête. La décision a été prise de faire figurer ce parcours dans le dossier soumis à enquête publique dans un souci de transparence, afin de permettre aux citoyens de s'exprimer sur cet aspect du projet. Il est précisé que ce parcours ludique n'est pas intégré au permis d'aménager et que les autorisations d'urbanisme délivrées ne porteront donc pas sur ce dispositif. Les aménagements projetés au « Trou de la Mort » s'inscrivent par ailleurs dans la même logique que l'ensemble du projet sur la Côte Sainte-Catherine : interventions limitées, intégrées au contexte paysager, sans création d'infrastructures lourdes. Les principes d'implantation, la nature des équipements envisagés, ainsi que les modalités générales de réalisation (terrassements ponctuels, mobilier sobre et intégré, gestion des accès secours) seront présentées dans un permis d'aménager modificatif. S'agissant des incidences potentielles (bruit, environnement), l'étude d'impact analyse les effets du projet au regard de sa nature et de son ampleur. Compte tenu du caractère mesuré des aménagements, les nuisances attendues demeurent limitées. Enfin, la sensibilité écologique du secteur du « Trou de la Mort » a été prise en compte dans le cadre des inventaires naturalistes réalisés sur l'ensemble du périmètre d'étude. La présence d'espèces protégées, telles que l'écureuil roux, la chouette hulotte ou certaines espèces de chiroptères, a conduit à intégrer des mesures d'évitement et d'adaptation du projet afin de préserver les habitats et les continuités écologiques. Les secteurs à enjeu fort font l'objet d'une attention particulière et d'un encadrement des interventions. Le parcours ludique, une fois conçu, nécessitera une autorisation d'urbanisme, comme toute intervention sur un site soumis à prescriptions légales. Le fait que le parcours ludique fasse l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation ne signifie pas qu'il s'agisse d'une infrastructure lourde : même des travaux de faible ampleur, tels que le remplacement de menuiseries sur un bâtiment privé, nécessitent une autorisation. La démarche vise simplement à assurer la légalité et la conformité des aménagements au regard du cadre réglementaire applicable. Concernant les impacts environnementaux du dispositif ludique du « Trou de la Mort » Il y a vraisemblablement un malentendu quant à l'ampleur du dispositif envisagé. Le « Trou de la Mort » n'a pas vocation à devenir une aire de jeux pour enfants classique avec agrées, tourniquet etc... Il n'y aura aucune modification de l'environnement : aucune imperméabilisation, aucun abattage d'arbre.

	Il s'agit simplement de placer çà et là des petits obstacles à escalader, enjamber (...) en accompagnement de la déambulation. Le flux de visiteurs sera en outre modéré par la difficulté d'accès au « Trou de la Mort » S'agissant des inquiétudes relatives à la circulation et au stationnement autour du site de la Côte Sainte-Catherine, il convient de rappeler que deux temps forts rythment la fréquentation annuelle : • Le 14 juillet : la côte Sainte-Catherine constitue depuis toujours un point de vue prisé pour observer les feux d'artifice. Il s'agit d'un rassemblement spontané, sans organisateur. La Métropole n'exerce aucun pouvoir de police ; seuls les services municipaux disposent de la compétence pour mettre en place un dispositif de sécurité routière et encadrer la circulation. • Le troisième week-end de septembre : depuis 2024, la Métropole organise une manifestation culturelle intitulée « Lumières sur la Côte ». Pour l'édition 2025, une partie de la route de la Corniche a été fermée à la circulation automobile pour sécuriser le site. En tant qu'organisateur, la Métropole fait une demande d'arrêté de circulation auprès des mairies concernées, incluant un plan de circulation temporaire (fermetures ponctuelles, déviations et balisage). Afin d'améliorer le dispositif pour l'édition de septembre 2026 et réduire les nuisances pour les riverains, les remarques et propositions exprimées par les citoyens seront transmises aux services organisateurs. S'agissant de la proposition de délocalisation du parcours ludique depuis le « Trou de la Mort » vers le corridor au départ du quartier Saint-Marc, il est important de rappeler le rôle spécifique de ce secteur au sein du site de la Côte Sainte-Catherine. Le « Trou de la Mort » constitue l'un des lieux les plus remarquables du site, situé à l'est du parc historique, dans un vallon qui longe les bastions du vieux fort du nord au sud. Sa topographie particulière et la présence des murs de fortification permettent au visiteur de « comprendre » le site et de prendre conscience de sa valeur historique et patrimoniale. Aujourd'hui difficile d'accès, ce secteur demeure très confidentiel et sa découverte constitue un apport pédagogique et patrimonial significatif. L'objectif de créer un parcours ludique à cet emplacement n'est donc pas simplement de proposer un itinéraire de promenade, mais de faire découvrir un lieu emblématique et chargé d'histoire, dont les caractéristiques topographiques et paysagères ne sont pas transposables ailleurs. La valorisation du « Trou de la Mort » à travers ce parcours permet de conjuguer sensibilisation patrimoniale, intérêt pédagogique et accueil du public dans des conditions adaptées à la fragilité et à la singularité du site.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Pas de commentaire particulier à ajouter - le sujet du trou de la mort est abordé dans les conclusions rédigées par la commissaire enquêtrice.

PARTIE C	GESTION DES THÈMES ABORDÉS DANS LES CONTRIBUTIONS
	Sauf pour les contributeurs grisés, où le responsable du projet doit répondre individuellement, la gestion par thème résume les observations de toutes les contributions, reflétant l'avis collectif.

THÈME 1	VALORISATION DU SITE et BIODIVERSITÉ - PATRIMOINE NATUREL <u>Page 83 du PV de synthèse des observations</u>
33 contributeurs	E1 @4 @6 @10 @11 @ 14 @15 @18 @23 @24 @27 E29 @ 30 @31 @33 @35 @ 37 @ 38 @39 @40 @41 @42 @43 @45 @46 @48 @ 49 @54 @56 @57 @58 @64 @66
	• L'ouvrage planifié est magnifique, intègre toutes les mobilités, et je pense qu'il contribuera à valoriser le site. Les plans communiqués relient manifestement les ouvrages à la commune de Bonsecours. • Mettre en oeuvre un plan de gestion coordonné à l'échelle du site à partir de 2027 afin de sacraliser les moyens nécessaires à l'exploitation du site : sauvegarde des prairies calcicoles avec extension des périmètres d'éco-pâturage, ouverture par débroussaillage des côteaux sud sur la partie haute. • Protéger la flore et la faune de la Côte Sainte-Catherine. • Préserver des espaces naturels pour les humains et les animaux. • Importance de protéger la flore, la faune et le vivant pour lutter contre le réchauffement climatique. • Préservation des espaces verts et des arbres pour leur rôle crucial dans notre survie. • L'espace actuel est naturel et déjà accessible, avec un bilan carbone nul ou très faible.
	• Absence d'estimation de la fréquentation future. Aucune projection de la fréquentation du site après travaux n'est fournie. Il est pourtant raisonnable d'anticiper une augmentation significative de la fréquentation. L'impact potentiel de cette hausse sur la faune et la flore n'a pas été étudié, ce qui constitue une insuffisance notable au regard des enjeux écologiques du secteur. • Arrêter le déboisement et la détérioration de la nature. • Cet aménagement entraîne de graves impacts écologiques, la destruction d'habitats pour les animaux, la disparition de plantes rares et la perturbation de cet équilibre fragile. • Critique de la destruction d'écosystèmes anciens pour des intérêts économiques. • Toute création de sentiers d'accès au grand public et d'aires de jeux nuit gravement à la biodiversité qui essaie de

	survivre en ville et qui doit y trouver une place durable et protégée. • L'augmentation du nombre de touristes entraînera une hausse de la pollution sur le site. • Le bilan carbone de l'aménagement a-t-il été évalué ? • Qu'en est-il du bilan carbone en phase d'exploitation ? • Stop au déboisement et à la détérioration de la nature. • Préservons des espaces naturels pour les humains et les animaux. • Cet aménagement a de graves impacts écologiques, détruisant des habitats pour les animaux, entraînant la disparition de plantes rares et perturbant cet équilibre fragile. • Il est crucial de protéger la flore, la faune et le vivant pour lutter contre le réchauffement climatique. • Préservons les espaces verts et les arbres pour leur rôle essentiel dans notre survie. • Les aménagements financiers menacent un site riche en biodiversité, abritant des espèces protégées et en voie de disparition. • Destruction d'écosystèmes anciens pour des intérêts économiques. • Toute création de sentiers d'accès au grand public et d'aires de jeux nuit gravement à la biodiversité qui tente de survivre en ville et qui doit y trouver une place durable et protégée. • Site naturel remarquable et refuge pour la biodiversité. • Habitat pour l'écureuil roux, espèce protégée. • Risques : atteinte aux milieux boisés, fragmentation des habitats, perturbation des espèces protégées. • Importance de la vigilance et de l'application stricte du droit de l'environnement. • Zone sanctuaire pour plusieurs espèces d'oiseaux. • Destruction des habitats menace l'équilibre naturel fragile.
	Réponse du responsable du projet Le projet ne nécessite aucun déboisement. Le projet ne prévoit l'abattage que d'un maximum de cinq arbres, et uniquement si cela s'avère nécessaire lors du chantier. À ce stade, aucun arbre n'est identifié pour un abattage, dans la mesure où ces interventions pourraient ne pas être requises. L'impact du projet sur la biodiversité est donc à relativiser au regard du peu d'interventions sur les espaces boisés. Si un ou plusieurs abattages, dans la limite fixée dans l'étude d'impact, devaient être réalisés en phase de travaux, la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) serait strictement appliquée. À ce titre, plusieurs mesures sont prévues : • Évitement prioritaire des arbres présentant un intérêt écologique particulier, notamment ceux susceptibles d'abriter des chiroptères, des oiseaux ou de petits mammifères (arbres cavitaires pouvant servir de gîtes) ; • Respect strict des périodes de nidification, exclues de toute intervention ; • Réalisation des abattages selon une méthode douce pour la faune (mesure MR10 bis) ;

- Validation préalable des éventuels abattages par le comité de suivi du projet (mesure d'accompagnement n°5), composé d'experts environnementaux et des services de l'État compétents ;
- Mise en œuvre de mesures compensatoires adaptées, conformément à l'étude d'impact, incluant notamment l'installation de nichoirs et la mise en place de dispositifs anti-retour au niveau des cavités.

En phase d'exploitation, des opérations de débroussaillage permettront de recréer des perspectives visuelles sur la Seine, principalement le long du coteau sud de la partie haute, sans abattage de sujets de grande dimension. De la même manière, sur l'ourlet sud de la partie haute, des interventions de défrichement par fauches répétées avec export des végétaux permettront de restaurer des prairies calcicoles. À terme, ces milieux ouverts pourront être entretenus par un dispositif d'éco-pâturage.

Par ailleurs, l'emprise des aménagements projetés (cheminements, parcours accessibles aux personnes à mobilité réduite, etc.) repose majoritairement sur des tracés déjà existants, limitant ainsi les interventions sur des milieux naturels non anthropisés.

Les constats relatifs à l'érosion de la biodiversité sont pleinement partagés et ont constitué un cadre de référence pour l'élaboration du projet. Des inventaires naturalistes ont été réalisés par un bureau d'études spécialisé afin d'identifier les espèces et habitats présents. Les enjeux écologiques identifiés ont conduit à privilégier l'évitement des secteurs les plus sensibles et à limiter les incidences du projet sur les milieux naturels.

Le projet répond par ailleurs à des objectifs d'intérêt général plus larges, liés notamment à l'amélioration du cadre de vie des habitants. Il vise à valoriser le patrimoine archéologique présent sur le site, à améliorer son accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite, et à favoriser les mobilités douces, dans une logique d'accès partagé à ce site emblématique du territoire.

La côte Sainte-Catherine constitue un espace naturel périurbain déjà fortement fréquenté. L'absence d'aménagement n'équivaut pas à une absence d'impact : les circulations diffuses, le piétinement répété ou les usages non encadrés peuvent entraîner des dégradations progressives des milieux fragiles, en particulier des pelouses calcicoles. L'organisation des cheminements, la canalisation des flux et la sécurisation des parcours visent précisément à mieux concilier fréquentation et préservation des milieux.

Il convient également de rappeler que certains habitats présents sur le site, notamment les pelouses et prairies calcicoles, sont issus d'usages agro-pastoraux anciens et nécessitent une gestion active pour se maintenir. En l'absence d'entretien, la dynamique naturelle de fermeture par embroussaillage et boisement spontané conduit progressivement à leur disparition, avec une perte corrélative de biodiversité spécifique à ces milieux ouverts. La préservation de ces habitats suppose donc une intervention raisonnée plutôt qu'un strict laisser-faire.

S'agissant de la faune, et notamment de l'écureuil roux, espèce protégée présente sur le site, les études réalisées n'ont pas mis en évidence d'impact significatif du projet, tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation. Les secteurs boisés constituant son habitat principal sont maintenus, et les interventions prévues n'entraînent ni destruction de gîtes identifiés ni fragmentation des continuités arborées. Des mesures d'évitement ainsi qu'un calendrier de travaux adapté permettront en outre de limiter tout risque de dérangement.

	La demande de dérogation au titre des espèces protégées s'inscrit dans le cadre réglementaire prévu par le code de l'environnement. Elle fait l'objet d'une instruction par les services de l'État, notamment la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), sous autorité préfectorale. Cette procédure implique un examen approfondi du dossier, fondé sur des critères exigeants : absence de solution alternative satisfaisante, justification d'une raison impérative d'intérêt public majeur et définition de mesures permettant de garantir le maintien des populations d'espèces concernées dans un état de conservation favorable. Les études environnementales versées au dossier ont été réalisées par un bureau d'études spécialisé, selon des protocoles d'inventaire adaptés aux enjeux identifiés et conduits à des périodes compatibles avec les cycles biologiques des espèces. Ainsi, le projet ne s'inscrit pas dans une logique d'artificialisation extensive ni de destruction des écosystèmes. Il repose sur un équilibre entre plusieurs objectifs : conservation des milieux et des espèces, restauration écologique, valorisation patrimoniale, accessibilité du site et amélioration du cadre de vie. L'intervention proposée vise à mieux maîtriser les pressions déjà existantes et à garantir, sur le long terme, la préservation des qualités écologiques, paysagères et patrimoniales de la Côte Sainte-Catherine.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Le responsable du projet a répondu de façon complète et argumentée. Pas de commentaire supplémentaire de ma part.

THÈME 2	CIRCULATION <u>Page 84 du PV de synthèse des observations</u>
20 Contributeurs	@3 @8 @14 @15 @16 @19 @22 @39 @40 @43 @46 @48 @49 @53 @54 @57 @58 @59 @63 @64
	• Maintenir les chemins dans leur état naturel tout en les entretenant. • Donner la priorité aux modes de déplacement doux. • Évaluer l'impact carbone du transport des visiteurs. • Aménager la route de la corniche et la rue Annie de Pène. • Zones d'embouteillages : St Léger du bourg Denis, route de Darnétal, route de Lyons, rue du mont Gargan. • Heures de pointe : matin (7h45-9h), soir (16h45-18h). • Trottoirs étroits et potentiellement dangereux. • Ligne 20 non fluide, aggrave les embouteillages. • Nécessité d'un projet d'aménagement pour fluidifier la circulation entre bus, voitures et piétons.

	● Réfléchir à l'idée de l'Interdiction de la circulation entre la rue Annie de Pene et la route de la corniche, sauf pour les riverains des rues concernées et les personnes à mobilité réduite car si cet endroit est bien aménagé le stationnement risque de devenir ingérable. ● Transformer la Rue Annie de Pene en voie chaudiou. ● Favoriser les itinéraires cyclables par un apaisement de la voirie de la route de la Corniche : zone de rencontre, vélorue et plateaux avec des revêtements différenciés, stationnements vélos. ● Les infrastructures routières ne supportent pas l'afflux de visiteurs, rendant la circulation à double sens difficile. Le stationnement est limité, incitant au stationnement sauvage, et les bus doivent se garer loin. ● L'absence de vélorue et la priorité donnée aux voitures sur la rue Annie de Pène et la route de la Corniche compliquent l'atteinte des objectifs du projet.
	Réponse du responsable du projet Les problèmes de circulation ne relèvent pas directement du projet d'aménagement de la côte Sainte-Catherine. Celui-ci porte sur un périmètre restreint, limité à la reprise de la route de la Corniche entre le panorama actuel et l'entrée du site côté Bonsecours, soit un tronçon d'environ 700 mètres. Cette section ne présente pas un caractère suffisamment structurant pour remettre en question l'organisation générale de la circulation en amont et en aval. Concernant l'aménagement cyclable L'aménagement projeté doit s'inscrire en continuité avec l'existant. Or, il n'existe pas d'aménagements cyclables en amont et en aval du périmètre requalifié. Dans ce contexte, il a été décidé de créer une vélorue, dispositif permettant de répondre aux besoins des modes actifs tout en maintenant une desserte motorisée. La configuration de la route de la Corniche, entre le panorama actuel et l'entrée du site côté Bonsecours, se prête à ce type d'aménagement pour plusieurs raisons : ● l'implantation d'une piste cyclable séparée n'est pas possible en raison de la largeur limitée de la voirie ● l'aménagement s'accompagne d'un apaisement de la circulation (limitation à 30 km/h, plateaux surélevés aux extrémités, revêtement différencié en enrobé rouge) ; ● le trafic motorisé reste modéré, inférieur à 1 000 véhicules par jour et par sens de circulation ; ● le potentiel de développement des usages cyclistes est important ; ● Ce dispositif contribue à la valorisation du site et à l'amélioration de l'accès par les modes actifs. Conformément aux recommandations du Cerema pour les vélorues en double sens de circulation, la conception de la chaussée prévoit : ● deux bandes de circulation de 2,30 m en enrobé rouge ;

	• une bande séparative centrale de 0,60 m en pavés, offrant un confort de roulement volontairement dégradé afin de dissuader les dépassements trop rapprochés, tout en restant franchissable ; • des bandes latérales en pavés d'une largeur de 0,20 m. Le périmètre de l'opération de valorisation de la côte Sainte-Catherine n'inclut pas la rue Annie-de-Pène, qui a déjà fait l'objet d'une requalification partielle en 2023. S'agissant de la proposition de mise en œuvre d'une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB), dite « chaucidou », ce dispositif peut constituer une solution intéressante dans certains contextes contraints où la réalisation d'une piste cyclable séparée n'est pas envisageable. Toutefois, l'analyse du secteur montre que l'ensemble des conditions techniques et de sécurité nécessaires à sa mise en œuvre ne sont pas réunies. Les comptages réalisés en juin 2021 indiquent un trafic d'environ 1 268 véhicules par jour, dont 202 en heure de pointe du matin et 105 en heure de pointe du soir. Ces niveaux pourraient être compatibles avec une CVCB. La présence d'une zone limitée à 30 km/h et une largeur de chaussée d'environ 6 mètres répondent également aux critères habituellement requis. En revanche, la topographie marquée du secteur et le caractère sinueux de la route ne permettent pas de garantir une covisibilité suffisante entre les automobilistes sur l'ensemble du linéaire. Or, cette condition constitue un critère essentiel de sécurité et de bon fonctionnement pour ce type d'aménagement. En conséquence, malgré la réunion de certaines conditions favorables, l'absence de covisibilité continue conduit à écarter la réalisation d'un chaucidou sur cette section. Concernant la rue Annie de Pène Préalablement aux travaux de réfection de la voirie rue Annie de Pène (2023), une concertation publique a été engagée avec les riverains sur le sujet de la circulation et du partage de la voirie entre tous les modes. En appui, une étude de circulation (Lee Sormea 2023) sur l'axe de la route de la Corniche a été menée avec l'examen de plusieurs scénarios dont : • Mise en sens unique de la route de la Corniche - circulation autorisée sens Bonsecours > Rouen <u>Objectif</u> : limiter le trafic de transit, équilibrer les flux à l'échelle du secteur et privilégier le rabattement sur les grands axes • Mise en sens unique de la route de la Corniche - circulation autorisée sens Rouen > Bonsecours <u>Objectif</u> : limiter le trafic de transit, équilibrer les flux à l'échelle du secteur et privilégier le rabattement sur les grands axes • Mise en impasse de la route de la Corniche avec 2 voies sans issue Les différents scénarios ont été étudiés au regard : • Des conditions de circulation sur les itinéraires de report et les axes majeurs en heure de pointe, avec un enjeu plus important en horaire de pointe du matin en raison d'un trafic plus important qui évite la place Saint-Paul. • De la capacité des carrefours du secteur à absorber les flux issus des reports d'itinéraires. • De l'amélioration de l'accessibilité des modes actifs sur le secteur d'étude. • De la valorisation du site entre les intersections rue Annie de Pène et rue Sainte-Catherine
--	---

	En conclusion de cette étude les scénarios visant la mise en sens unique ont été écartés pour les raisons suivantes : • Contrainte trop forte liée à l'accès aux habitations. Il faut rappeler que le « sens interdit sauf riverains », même s'il est parfois employé, n'est pas reconnu par le code de la route et qu'en cas d'infraction, aucune verbalisation n'est possible. • Un report de trafic générant d'importants allongements des files d'attente aux carrefours en amont et en aval (+240 mètres en horaire de pointe du soir) notamment sur la route de Paris et au carrefour Saint Paul. La mise en impasse a quant à elle été écartée pour les raisons suivantes : • La seule possibilité pour réaliser un demi-tour se ferait au niveau du panorama ; ce qui est contradictoire avec les objectifs poursuivis par la valorisation de la côte Sainte-Catherine ; • Un report générant d'importants allongements des files d'attente aux carrefours en amont et en aval. Cette étude a été portée à connaissance des citoyens et il a été décidé de ne pas retenir les scénarios visant à instaurer un sens unique, la zone limitée à 30km/h est la solution qui a été retenue.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Réponse complète et argumentée qui n'appelle pas de commentaires supplémentaires de ma part.

THÈME 3	ACCÈS AU SITE <u>Page 85 du PV de synthèse des observations</u>
14 contributeurs	E1 @8 E9 @16 @23 @24 @45 @46 @47 @49 @52 @59 @64 @66
	• Accès par le versant nord du site - rue Annie de Pene Venir découvrir la Côte Sainte-Catherine est pour beaucoup un petit exploit. Mais pour certains riverains, venir est impossible directement depuis chez eux. Pour les piétons et vélos aucun accès sécurisé vers le belvédère n'existe depuis la commune de Rouen. C'est totalement anormal. • Des chemins historiques délaissés doivent rouvrir : ○ pour passer des coteaux au plateau, pour se rendre et visualiser le prieuré St Michel,

	○ pour retrouver le passage du prieuré jusqu'à Bonsecours, pour aller sur l'emplacement de l'ancienne abbaye, pour monter sur les bastions anciens du fort, etc.. ● Faciliter l'accès pour les cyclistes et les piétons. ● Mettre en place une navette reliant le CHU, Bonsecours et le Belvédère. Connecter les deux zones du site avec des passages piétons. ● Adapter les routes pour donner la priorité aux cyclistes et aux piétons. ● Aménager un chemin piétonnier le long de la route de la corniche. ● Créer une nouvelle ligne de bus. ● Requalification de de la Route de la Corniche - Problème du vélorue (voir contribution @16 - Vélorue - CEREMA ● marquage au sol "voie partagée" afin de matérialiser le changement de destination de la Côte Ste Catherine et de la D95 (contributeur E9) ● Améliorer les accès depuis le centre ville et favoriser les accès piétons : reprise des escaliers depuis le tunnel du Mont-Gargan et sur toute la partie basse, itinéraire plus intuitif.
	<u>Réponse du responsable du projet</u> L'amélioration de l'accessibilité piétonne au site, notamment depuis le quartier du Mont-Gargan et les coteaux nord, constitue l'un des objectifs du projet de valorisation de la côte Sainte-Catherine. Toutefois, assurer une continuité piétonne dans ce secteur pavillonnaire demeure complexe en raison du peu d'espaces publics disponibles en dehors de la voirie et d'un confort de marche parfois discontinu le long des trottoirs. Dans ce contexte, des alternatives aux cheminements « en bord de route » sont recherchées. Plusieurs pistes sont actuellement étudiées par la Métropole afin d'améliorer les liaisons piétonnes vers la partie haute du site : ● La création d'un emmarchement dans le prolongement de la sente de l'Aubette, dont la réalisation reste conditionnée à la maîtrise foncière de parcelles aujourd'hui privées ; ● L'aménagement d'une ouverture latérale dans le mur du cimetière du Mont-Gargan permettant une traversée vers la partie haute du site. Il est par ailleurs rappelé qu'un passage discret existe déjà depuis la rue Dorival-Chambellan permettant d'accéder à la partie haute. L'amélioration des accès piétons depuis le centre-ville est également prévue dans le cadre du projet, notamment par la rénovation des escaliers reliant le tunnel du Mont-Gargan et par la mise en place d'un itinéraire plus lisible et plus direct vers le site. La création de liaisons piétonnes plus larges entre les quais de Seine, les coteaux et la côte Sainte-Catherine constituerait un atout important pour le territoire. Toutefois, dans le contexte routier actuel, la sécurisation de certains cheminements et traversées demeure difficile à garantir à court terme.

	Le périmètre du projet de valorisation de la côte Sainte-Catherine ne comprend pas la rue Annie de Pène. Cette voie a toutefois fait l'objet d'une requalification partielle en 2023. L'amélioration des conditions d'accès pour les modes actifs constitue un axe fort du projet. Sur la route de la Corniche, entre le panorama actuel et l'entrée du site côté Bonsecours, la configuration de la voirie se prête à la mise en place d'une vélorue. Ce choix s'explique notamment par l'impossibilité technique d'aménager une piste cyclable séparée en raison de la largeur insuffisante de la chaussée. La création de cette vélorue s'accompagnera de mesures d'apaisement de la circulation : limitation de la vitesse à 30 km/h, réalisation de plateaux surélevés aux extrémités du secteur et mise en place d'un revêtement différencié. Le trafic motorisé observé sur cette section reste par ailleurs modéré (environ 1 000 véhicules par jour et par sens), ce qui rend ce dispositif compatible avec les objectifs de développement des déplacements cyclistes et de valorisation du site.
	Avis de la commissaire enquêtrice Aucun commentaire particulier supplémentaire.

THÈME 4	SÉCURITÉ DU SITE Page 87 du PV de synthèse des observations
11 Contributeurs	@3 @24 @39 @40 @43 @48 @49 @52 @58 @64 @67
	<u>ARMADA 2023</u> A propos des feux d'artifices pendant l'Armada en juin 2023, des riverains nous avaient signalé que c'était du n'importe quoi tant le stationnement sur la Côte Sainte-Catherine était anarchique. <u>14 JUILLET 2023 :</u> Un mois après, lors du feu d'artifice du 14 juillet 2023 nous avons compté le nombre de voitures sur la route du panorama, de la dernière maison du Mont Gargan à la première maison de Bonsecours : 274 voitures à l'arrêt sur trois files. Officiellement il y a un parking pour 5 à 8 voitures seulement. Forcément, de nuit le panorama sur Rouen est superbe, et avec un feu d'artifice c'est encore mieux. Beaucoup de personnes y viennent à pied, il y a des milliers de personnes. Mais beaucoup y viennent avec leur voiture. Alors la circulation est totalement coupée pendant beaucoup plus d'une heure. <u>14 JUILLET 2024</u> Pendant le feu d'artifice du 14 juillet 2024 nous avons compté 319 voitures à l'arrêt !

	L'embouteillage sur ce site doublement classé est un produit touristique qui progresse. <u>14 JUILLET 2025</u> Pendant le feu d'artifice du 14 juillet 2025 nous avons compté 325 voitures soit sensiblement la même chose qu'en 2024. Cet embouteillage est devenu une tradition, rien n'a été fait pour le réduire ou le supprimer. C'est un élément de plus à ajouter au bilan CO2 de ce feu d'artifice. On ne vient plus voir le feu d'artifice mais voir l'énorme embouteillage. Nous recomptons l'an prochain.
	• Belvédère de la côte Sainte Catherine : point de deal et de toxicomanie. • Présence de bouteilles d'alcool et de protoxyde d'azote. • Priorité : sécuriser la zone pour la sécurité des enfants. • L'augmentation de la fréquentation du site est un risque trop important de voir une augmentation des activités illicites, notamment la nuit et les week-ends.
	• Dégradations des installations actuelles. • Barrières de protection endommagées. • Présence de points de deal. • Mise en sécurité nécessaire. • L'extension du site pourrait aggraver les problèmes.
	<u>Réponse du responsable du projet</u> Deux temps forts rythment la fréquentation annuelle : • Le 14 juillet : la côte Sainte-Catherine constitue depuis toujours un point de vue prisé pour observer les feux d'artifice. Il s'agit d'un rassemblement spontané, sans organisateur. La Métropole n'exerce aucun pouvoir de police ; seuls les services municipaux disposent de la compétence pour mettre en place un dispositif de sécurité routière et encadrer la circulation. • Le troisième week-end de septembre : depuis 2024, la Métropole organise une manifestation culturelle intitulée « Lumières sur la Côte ». Pour l'édition 2025, une partie de la route de la Corniche a été fermée à la circulation automobile pour sécuriser le site. En tant qu'organisateur, la Métropole fait une demande d'arrêté de circulation auprès des mairies concernées, incluant un plan de circulation temporaire (fermetures ponctuelles, déviations et balisage). Afin d'améliorer le dispositif pour l'édition de septembre 2026 et réduire les nuisances pour les riverains, les remarques et propositions exprimées par les citoyens seront transmises aux services organisateurs. La question de la tranquillité et des usages actuels du panorama de la côte Sainte-Catherine a été soulevée lors des réunions publiques. Le belvédère est actuellement un lieu de rassemblement, à l'instar d'autres espaces publics ouverts.

	Cette situation peut générer un sentiment d'insécurité ainsi que des nuisances, notamment en matière de bruit et de dépôts de déchets. À ce jour, ces usages ne s'accompagnent toutefois pas de faits avérés de violence ou d'agressions caractérisées. Il est par ailleurs rappelé que les questions relatives à la tranquillité publique relèvent du pouvoir de police du Maire, compétent pour prendre les mesures nécessaires afin de prévenir les troubles à l'ordre public. Le projet présenté vise à améliorer cette situation. La renaturation partielle du site et la reconfiguration des espaces contribueront à limiter les zones propices à ces occupations, en réduisant les possibilités de stationnement prolongé. Par ailleurs, la Métropole Rouen Normandie étudiera, avec les communes concernés, l'opportunité de mettre en place un dispositif de vidéoprotection. Cette éventuelle installation sera appréciée au regard de son coût et de son efficacité attendue en matière de tranquillité publique.
	Avis de la commissaire enquêtrice Pas de commentaire particulier - Le sujet de la sécurité est abordé dans les conclusions de la commissaire enquêtrice qui prend note de la position du responsable du projet d'étudier, avec les communes concernés, l'opportunité de mettre en place un dispositif de vidéoprotection.

THÈME 5	PARKING et STATIONNEMENT <u>Page 87 du PV de synthèse des observations</u>
8 Contributeurs	@3 @14 @18 @23 @39 @40 @ 48 @ 49 + 1 contributeur registre papier Bonsecours
	- Aucun emplacement n'est adéquat pour absorber l'afflux lié au projet. Le stationnement sauvage est déjà une réalité (route de la Corniche, lotissement des Hauts-Prés), provoquant incivilités, stationnements sauvages et insécurité lors des événements du 14 juillet (chaque année) et du 19 septembre 2025. Pour pallier au manque de stationnements adaptés, à l'insécurité et aux nuisances (bruit, déchets, drogues) constatées rue st catherine et les squares environnants (Dauphiné, ile de France, rue des trois vents) la mise en place d'un plan de circulation temporaire est indispensable lors des manifestations de la métropole. Sécurité et accessibilité : Bonsecours - Le quartier des hauts-prés est enclavé avec des voies étroites ; l'accès des secours y est difficile et serait entravé par une sur-fréquentation. - La fermeture de l'avenue José Maria de Heredia au niveau du rond point, carrefour de la route de la corniche, rue de la vieille côte du calvaire et rue des hautes haies afin d'interdire l'afflux de véhicules

	vers les zones résidentielles. ○ La redirection des automobilistes vers les infrastructures capables d'absorber le flux, évitant ainsi la saturation des rues et squares inadaptés en stationnement au pied du site, Cela permettrait de fluidifier le trafic vers la côte du calvaire et la route de Paris pour préserver la tranquillité du quartier. ● Prévoir une dépose des passagers et le stationnement des bus dans un lieu à déterminer par la mairie de Bonsecours. ● Supprimer le parking du panorama, en autorisant uniquement une dépose minute. ● Conserver le stationnement pour les personnes à mobilité réduite. ● Créer des places de parking supplémentaires, mais pas devant les habitations. ● Installer un parking pour vélos à l'intérieur de la forêt. ● Ne pas aménager de parking dans le massif forestier. ● Prévoir un emplacement pour autocar avec une durée de stationnement limitée. ● Optimiser l'installation actuelle avec extension le long de la route de la corniche sans impacter les habitations en partie haute.
	<u>Réponse du responsable du projet</u> S'agissant des inquiétudes relatives à la circulation et au stationnement lors des deux événements : • Le 14 juillet : la côte Sainte-Catherine constitue depuis longtemps un point de vue privilégié pour observer les feux d'artifice. Il s'agit d'un rassemblement spontané, sans organisateur. La Métropole n'exerce aucun pouvoir de police ; seuls les services municipaux disposent de la compétence pour mettre en place un dispositif de sécurité routière et encadrer la circulation. • Le troisième week-end de septembre : depuis 2024, la Métropole organise une manifestation culturelle intitulée « Lumières sur la Côte ». Lors de l'édition 2025, une partie de la route de la Corniche a été fermée à la circulation automobile afin de sécuriser le site. En tant qu'organisateur, la Métropole sollicite un arrêté de circulation auprès des mairies concernées, incluant un plan de circulation temporaire (fermetures ponctuelles, déviations et balisage). Afin d'améliorer le dispositif pour l'édition de septembre 2026 et de réduire les nuisances pour les riverains, les remarques et propositions exprimées par les citoyens seront transmises aux services organisateurs. Le projet prévoit la création de trois places de dépose-minute destinées à des navettes de type « master » (9 places) : deux le long de la voirie au niveau du panorama et une à proximité de l'accès côté Bonsecours, avec la création d'un quai dédié. Concernant le stationnement à l'échelle du site, plusieurs scénarios ont été étudiés afin de concilier préservation environnementale et besoins d'usage.

	Une première proposition envisageait la création d'un parking de 10 places en partie forestière, à l'entrée du site. Cette solution visait à : • maintenir une capacité de stationnement équivalente à l'existant ; • intégrer des places destinées aux véhicules et aux personnes à mobilité réduite (PMR) ; • restituer intégralement l'esplanade du panorama à un usage naturel en supprimant les places existantes ; • anticiper les besoins liés à la gestion forestière future, notamment le passage d'engins d'exploitation. Cette option n'a finalement pas été retenue à l'issue de la concertation publique, en raison des réserves exprimées par les riverains quant à son impact sur le milieu forestier. La Métropole a donc fait évoluer sa proposition afin de rechercher un équilibre entre préservation écologique et maintien d'une offre de stationnement adaptée. Afin de conserver une capacité globale comparable à l'existant, une grande partie des places a été maintenue sur l'esplanade actuelle du panorama. Le projet retenu prévoit ainsi : • la conservation de 7 places sur l'esplanade (contre 8 actuellement), ce qui limite les possibilités de renaturation complète ; • la création de 2 places PMR supplémentaires ; le maintien des stationnements longitudinaux le long de la route de la Corniche, conformément aux demandes exprimées par la commune ; • l'aménagement de 3 places de dépose-minute sur la route de la Corniche ; • la création de 2 places PMR en partie forestière afin de permettre l'accessibilité à la partie haute du site. Enfin, il convient de préciser que le projet initial de parking forestier de 10 places a été définitivement abandonné à l'issue de la concertation publique. Les deux places prévues en milieu forestier répondent exclusivement à l'objectif d'accessibilité PMR et ne préfigurent en aucun cas la reconstitution d'un parking de plus grande capacité.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Je prend note des réponses du responsable du projet - Voir les conclusions de la commissaire enquêtrice (2ème partie du rapport d'enquête publique)

THÈME 6	PROPRETÉ DU SITE <u>Page 88 du PV de synthèse des observations</u>
5 contributeurs	@24 @39 @43 @57 @58
	• Installer des poubelles. • Améliorer la propreté du site et le fermer aux véhicules à l'exception des véhicules d'urgence. • Prévoir l'entretien au quotidien du site. • Problème des déjections humaines et animales sur le site de la Côte Sainte Catherine. • Absence de toilettes pour les visiteurs. • Manque d'estimation du temps de parcours pour les familles. • Problème de divagation des chiens non abordé. • Absence de mesures pour contrôler les chiens (laisse, muselière). • Site utilisé comme déchetterie. • Besoin d'entretien quotidien.
	<u>Réponse du responsable du projet</u> Le projet ne prévoit pas l'implantation de sanitaires sur le site. L'aménagement envisagé s'inscrit dans une logique d'« espace naturel » et non de parc ou d'espace vert urbain équipé. Par ailleurs, le site n'est pas desservi par un réseau d'assainissement, ce qui rendrait la mise en place de sanitaires techniquement complexe et particulièrement coûteuse. S'agissant de la divagation des chiens, le problème relève de la responsabilité de leurs propriétaires. Le respect des lois et la maîtrise des animaux domestiques reposent sur le comportement citoyens des usagers du site. Hormis sur le panorama actuel, le projet ne prévoit pas l'implantation de corbeilles de propreté sur le site, conformément aux pratiques en vigueur dans les espaces naturels. Dans ces milieux, la politique consiste à encourager les visiteurs à emporter leurs déchets afin de limiter les nuisances et préserver le caractère naturel des lieux. L'expérience montre que l'installation de corbeilles peut parfois entraîner une production de déchets plus importante que lorsqu'elles sont absentes. À titre d'exemple, sur le site de la Forêt Monumentale, les corbeilles ne sont présentes qu'aux entrées et la quantité de déchets observée sur l'ensemble du site n'est pas supérieure à celle constatée avant l'ouverture de l'exposition.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Pas de commentaire supplémentaire.

THÈME 7	BALISAGE DU SITE <u>Page 88 du PV de synthèse des observations</u>
1 contributeur	@18
	- Balisage depuis la place Locquet des pistes cyclables sécurisées depuis cette même place - Améliorer le balisage et cheminement piéton
	<u>Réponse du responsable du projet</u> La création d'une piste cyclable desservant le plateau Est ne concerne pas le périmètre du projet de valorisation de la côte Sainte-Catherine. Un jalonnement piéton sera mis en place pour orienter les visiteurs à l'intérieur du site.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Pas de commentaire particulier à émettre.

THÈME 8	AMÉNAGEMENT MOBILIER <u>Page 89 du PV de synthèse des contributions</u>
6 contributeurs	E1 @2 @3 @16 @20 @66
	- Des espaces plats avec des tables de pique-nique, des bancs et des jeux pour enfants. - Grandes poutres pour s'asseoir
	<u>Réponse du responsable du projet</u> La côte Sainte-Catherine constitue un espace naturel et non un square ou un jardin public ; sa gestion est donc adaptée à cette vocation. En cohérence avec cet objectif, la signalétique prévue est volontairement limitée au strict nécessaire, aucune implantation n'étant envisagée dans les espaces visibles depuis le bas du site. Quant au mobilier, il n'y aura ni tables de pique-nique, ni corbeilles à papier. Les seuls mobiliers prévus sur la partie basse sont des bancs afin de permettre une pause dans la montée des marches. Sur la partie haute, des assises seront implantées sur le belvédère de l'abbaye et le long du cheminement PMR.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Pas de commentaire particulier à émettre.

THÈME 9	Usage sportif <u>Page 89 du PV de synthèse des observations</u>
2 contributeurs	@5 @59
Positif	• Certaines pratiques de détente sont trop souvent néfastes pour l'environnement du site ou pour les promeneurs. Les exhibitions sportives et les grandes réceptions ou fêtes doivent y être interdites car trop peu respectueuses du site classé, avec beaucoup de voitures et beaucoup de déchets. • Il faut dissocier les parcours pour les pratiques incompatibles : promeneurs, VTT, coureurs...
	<u>Réponse du responsable du projet</u> L'encadrement des regroupements spontanés, si ceux-ci provoquent des nuisances, relève du pouvoir de police du maire, seule autorité compétente pour organiser, le cas échéant, une présence policière et mettre en place des mesures de régulation de la circulation et du stationnement. D'autres collines du territoire offrent des conditions et des qualités paysagères comparables pour la pratique du trail ou du VTT. Toutefois, la côte Sainte-Catherine « aux portes de la ville » présente une spécificité liée à sa proximité immédiate avec le tissu urbain rouennais, qui constitue un facteur d'attractivité majeur et non transposable. Dans le cadre du projet, les abords du prieuré feront l'objet d'un débroussaillage suivi d'un maintien en prairie grâce à un dispositif d'éco-pâturage renforcé. Les vestiges du calvaire seront intégrés au sein d'un espace de détente sobrement aménagé, comprenant notamment deux bancs. La partie basse du site constitue un milieu naturel à forts enjeux environnementaux, caractérisé notamment par la présence de pelouses et prairies calcicoles, dont la préservation est prioritaire. Les cheminements hors sentiers contribuent à la dégradation progressive de ces milieux fragiles. En conséquence, les emmarchements seront encadrés par des dispositifs légers (poteaux et fils) destinés à canaliser les flux et à orienter les déplacements vers les cheminements aménagés. Concernant les conflits d'usages, un chemin dédié à la pratique des VTT sera mis en place, dans l'espace boisé longeant le cimetière.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Pas de commentaire supplémentaire. Réponse claire et argumentée.

THÈME 10	PLACES PMR <u>Page 89 du PV de synthèse des contributions</u>
6 contributeurs	@6 @23 @39 @ 49 @64 @66
	• Ne pas rendre accessible la partie haute du site avec un stationnement réservé aux personnes à mobilité réduite, car cela encourage le surtourisme. • Oui aux places PMR en bordure de route
	<u>Réponse du responsable du projet</u> La mise en accessibilité du site aux personnes à mobilité réduite (PMR) constitue l'un des objectifs du projet. Elle répond à la fois à une obligation réglementaire et à un principe d'égalité d'accès aux espaces publics. En raison de la topographie et du dénivelé important, la partie basse du site ne peut pas être rendue accessible. En revanche, la partie haute offre des possibilités d'aménagement grâce à des interventions mesurées : confortement de la voie d'accès engins depuis la route de la Corniche, création de deux places de stationnement PMR en haut de la pente et aménagement du cheminement existant longeant le coteau sud, avec une largeur d'environ 1,50 m et une structure carrossable pour les fauteuils roulants. Ce parcours emprunte un tracé déjà anthropisé et d'une largeur suffisante, ne nécessitant aucun abattage d'arbres. La principale contrainte concerne la forte déclivité située au-dessus de la route de la Corniche. Pour être conforme aux exigences réglementaires, une rampe d'accès ne peut présenter une pente supérieure à 4 %. Plusieurs solutions ont été étudiées pour permettre l'accessibilité depuis la route de la Corniche : • un accès par un chemin en diagonale reliant le panorama actuel à la partie haute du site ; avec une pente de 12 %, cette option ne respectait pas les normes et a été abandonnée ; • un accès par la voie dédiée aux engins côté Bonsecours, présentant une pente de 7,6 %. Une simulation visant à réduire cette pente à 4 % a été réalisée, mais les travaux nécessaires (terrassements et reprises de talus) auraient porté atteinte aux vestiges archéologiques. Ces deux scénarios ont donc été écartés pour des raisons techniques et patrimoniales. La solution retenue consiste à créer deux places de stationnement réservées aux PMR en haut de la pente, permettant un accès sécurisé au cheminement longeant le coteau sud et au panorama sur les méandres de la Seine et l'ensemble de la Métropole, ainsi qu'aux dispositifs de médiation patrimoniale liés à l'histoire du site (grand fossé de l'entre-deux-forts). La localisation de ces places en partie forestière est directement liée aux contraintes topographiques : le talus situé au-dessus de la route de la Corniche présente des pentes supérieures au maximum réglementaire de 4 %. Des solutions

	de stationnement le long de la route ont été étudiées, mais elles auraient nécessité des terrassements incompatibles avec la préservation des vestiges archéologiques ceinturant la partie haute. La création de ces deux places n'implique pas de travaux lourds ni de défrichement significatif : l'emprise correspond à un espace déjà dégagé nécessitant seulement un débroussaillage léger. L'impact environnemental de ces aménagements reste donc limité. Cet espace pourra également répondre ponctuellement à des besoins logistiques en phase chantier (base vie et stockage temporaire de matériaux).
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Pas de commentaire particulier, la réponse est complète et argumentée.

THÈME 11	DÉROGATION ESPÈCES PROTÉGÉES <u>Page 90 du PV de synthèse des contributions</u>
11 contributeurs	@25 @27 @E29 @32 @34 @35 @36 @45 @46 @48 @57
	• Le suivi écologique prévu sur cinq ans apparaît insuffisant. Compte tenu de la sensibilité du site et des espèces concernées, un suivi prolongé au-delà de cette période est nécessaire pour garantir une évaluation fiable des effets du projet. • Incompréhension concernant la demande de dérogation visant à accélérer le déclin des espèces. • Nécessité de respecter la protection des espèces protégées. • Doute sur la fiabilité des engagements de protection. • Importance de penser à l'avenir et à la conservation des espèces. • Protection des animaux et de leurs habitats. • Destruction d'habitats et de plantes rares. • Perturbation et fragmentation des écosystèmes fragiles. • Les dérogations et exceptions sont devenues courantes, allant à l'encontre de l'intérêt général. • Question sur l'application inégale de la loi, favorisant certains intérêts privés au détriment de l'avenir collectif.
	<u>Réponse du responsable du projet</u> La Côte Sainte-Catherine constitue un espace naturel majeur à l'échelle de l'agglomération rouennaise. La préservation de ses milieux, de ses paysages et de sa biodiversité constitue précisément le fondement du projet présenté à l'enquête publique. Celui-ci ne vise ni une urbanisation du site ni le développement d'infrastructures lourdes, mais la mise en

œuvre d'aménagements limités, principalement orientés vers la gestion des usages existants, la sécurisation des cheminements et la protection des secteurs les plus sensibles.

Le projet poursuit également des objectifs d'intérêt général plus larges, liés à l'amélioration du cadre de vie des habitants de la métropole : valorisation du patrimoine archéologique présent sur le site, mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et développement des mobilités actives. Ces orientations structurent la conception du projet dans une logique d'accès partagé à ce site emblématique du territoire.

La demande de dérogation au titre des espèces protégées s'inscrit dans un cadre réglementaire strict. Elle ne remet pas en cause le principe de protection, mais correspond à l'application des procédures prévues par le code de l'environnement lorsqu'un projet est susceptible d'entraîner des impacts résiduels, après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction.

L'instruction de cette demande relève de l'autorité compétente de l'État, en l'occurrence la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), agissant sous l'autorité préfectorale. Cette procédure implique un examen approfondi du dossier, fondé sur des critères réglementaires exigeants : démonstration de l'absence de solution alternative satisfaisante, justification d'une raison impérieuse d'intérêt public majeur et définition de mesures garantissant le maintien, dans un état de conservation favorable, des populations concernées.

Les études environnementales versées au dossier ont été réalisées par un bureau d'études spécialisé disposant des compétences scientifiques et naturalistes requises. Les inventaires de terrain ont été conduits selon des protocoles adaptés aux enjeux identifiés et sur des périodes compatibles avec les cycles biologiques des espèces, afin d'assurer une évaluation objectivée et proportionnée des incidences du projet.

Le projet repose prioritairement sur une logique d'évitement des secteurs à plus forte sensibilité écologique. Il prévoit également des actions de restauration écologique et de gestion encadrée de la fréquentation, afin de limiter les phénomènes d'érosion, de piétinement diffus et de dégradation progressive des habitats constatés en l'absence d'aménagement adapté. L'intervention proposée vise ainsi à mieux maîtriser les pressions existantes plutôt qu'à en créer de nouvelles.

Par ailleurs, la Côte Sainte-Catherine ne constitue pas un espace naturel « sauvage » au sens d'un milieu exempt d'influences humaines. Il s'agit d'un site anthropisé de longue date, marqué par des occupations et usages successifs. Les pelouses et prairies calcicoles qui participent aujourd'hui à sa valeur écologique et paysagère sont notamment issues d'une pression agro-pastorale ancienne. Ces milieux ouverts, particulièrement fragiles et riches en biodiversité, ont progressivement été colonisés par des boisements spontanés en l'absence d'entretien. Sans gestion adaptée, cette dynamique de fermeture conduirait à la disparition progressive de ces habitats à forts enjeux écologiques.

L'enjeu réside donc dans la mise en œuvre d'une gestion équilibrée permettant de maintenir durablement ces milieux remarquables. À défaut d'entretien et de maîtrise de l'embroussaillage et du boisement de conquête, la valeur écologique du site serait susceptible de s'altérer significativement. Le projet s'inscrit dans cette perspective de conservation active.

	Les impacts potentiels du projet, après application des mesures d'évitement et de réduction, sont détaillés dans l'étude d'impact environnemental. Aucun individu faunistique ne sera directement impacté pendant les travaux ni en phase d'exploitation. La Métropole s'engage à assurer la bonne mise en œuvre des mesures environnementales prévues dans le dossier de demande de dérogation et prescrites par l'arrêté de la DREAL. Les mesures compensatoires font l'objet d'une obligation de résultat. La gestion et le suivi de ces mesures seront assurés : • Par un coordonnateur environnemental (MA1) chargé du suivi du chantier, du repérage des enjeux écologiques (faune, flore, habitats), du contrôle de la bonne application des mesures d'évitement et de réduction et de la transmission de comptes rendus à la DREAL Normandie ; • Par un comité de suivi (MA5) réunissant représentants des services de l'État, établissements publics, collectivités locales, associations, experts locaux, bureaux d'études et maître d'ouvrage, chargé de veiller à la bonne application des mesures ERC en phase travaux et exploitation et d'évaluer l'efficacité des actions écologiques ; • Par le Conservatoire des Espaces Naturels (CEN), actuellement gestionnaire de la partie basse du site, qui assurera la gestion de la partie haute à partir de 2027, conformément au plan de gestion en cours d'élaboration pour la période 2027-2036.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Sujet abordé dans les conclusions de la commissaire enquêtrice

THÈME 12	TROU DU DIABLE ou TROU DE LA MORT <u>Page 90 du PV de synthèse des observations</u>
10 Contributeurs	@34 @36 @37 @39 @41 @48 @56 @57 @64 @66
	• NON à l'aménagement du trou du diable. • Trou de la mort refuge pour une biodiversité précieuse notamment pour l'écureuil roux - espèces protégée • Le Trou de la Mort n'est pas un simple nom sur un plan ou un attrape touristes ou un levier marketing comme le communiqué de la métropole de Rouen • C'est un refuge, notamment pour l'écureuil roux, espèce protégée qui dépend de ces boisements pour survivre et d'une zone sanctuaire pour un certains nombreuses d'oiseaux (chouette hulotte , rouge gorge , mésange bleue, grive etc ...)

	• Rejet de l'idée de terrain de jeux au "trou de la mort". • Usage intensif du site, attirant des groupes et des VTT. • Proximité des habitations et éloignement de la route principale. • Inquiétude des riverains concernant l'accès pour les secours par le quartier des Hauts Prés. • Absence d'information publique sur le projet de parcours ludique pour enfants. • Projet situé à 12 m des habitations, contre les recommandations du Conseil National du Bruit. • Proposition d'installer le parcours dans une autre zone pour préserver la biodiversité.
	<u>Réponse du responsable du projet</u> Le dossier mis à disposition du public a été constitué conformément aux exigences réglementaires applicables aux procédures d'évaluation environnementale et d'enquête publique prévues par le code de l'environnement. Le projet inclut la mention d'un parcours ludique destiné à être implanté dans le secteur du « Trou de la Mort ». Ce dispositif n'a toutefois pas encore été conçu et, pour des raisons contractuelles liées au marché de maîtrise d'œuvre, la maîtrise d'ouvrage n'était pas en mesure de fournir les plans et coupes détaillés dans le cadre de l'enquête. Il a été intégré au dossier soumis à enquête publique dans un souci de transparence, afin de permettre aux citoyens de s'exprimer sur cet aspect du projet. Il est précisé que ce parcours n'est pas intégré au permis d'aménager actuel et fera l'objet d'une nouvelle demande d'autorisation lors de sa conception. Les aménagements projetés au « Trou de la Mort » s'inscrivent dans la même logique que l'ensemble du projet sur la Côte Sainte-Catherine : interventions limitées, intégrées au contexte paysager, sans création d'infrastructures lourdes. Les principes d'implantation, la nature des équipements envisagés et les modalités générales de réalisation (terrassements ponctuels, mobilier sobre et intégré, gestion des accès de secours) seront présentés dans un permis d'aménager modificatif. S'agissant des incidences potentielles sur l'environnement et le bruit, l'étude d'impact analyse les effets du projet au regard de sa nature et de son ampleur. Compte tenu du caractère mesuré des aménagements, les nuisances attendues demeurent limitées. La sensibilité écologique du secteur a été prise en compte dans le cadre des inventaires naturalistes réalisés sur l'ensemble du périmètre d'étude. La présence d'espèces protégées, telles que l'écureuil roux, la chouette hulotte ou certaines espèces de chiroptères, a conduit à intégrer des mesures d'évitement et d'adaptation afin de préserver les habitats et les continuités écologiques. Les secteurs à enjeu fort font l'objet d'une attention particulière et d'un encadrement des interventions. Le parcours ludique, une fois conçu, nécessitera une autorisation d'urbanisme, comme toute intervention sur un site soumis à prescriptions légales. Il ne s'agit pas d'une infrastructure lourde : aucune imperméabilisation, aucun abattage d'arbre et aucun impact significatif sur l'environnement n'est prévu. Le dispositif consiste simplement en de petits

	obstacles à escalader ou enjamber, en accompagnement de la déambulation, et le flux de visiteurs sera modéré par la difficulté d'accès au « Trou de la Mort ». La proposition de délocalisation du parcours vers le corridor au départ du quartier Saint-Marc ne répondrait pas aux objectifs pédagogiques et patrimoniaux. Le « Trou de la Mort » est l'un des lieux les plus remarquables du site, situé à l'est du parc historique dans un vallon longeant les bastions du vieux fort. Sa topographie particulière et la présence des murs de fortification permettent aux visiteurs de comprendre le site et de prendre conscience de sa valeur historique et patrimoniale. La création d'un parcours ludique à cet emplacement vise donc à faire découvrir un lieu emblématique, tout en conciliant sensibilisation patrimoniale, intérêt pédagogique et accueil du public dans des conditions adaptées à la fragilité et à la singularité du site.
	Avis de la commissaire enquêtrice Sujet abordé dans les conclusions de la commissaire enquêtrice

THÈME 13	ARCHÉOLOGIE - PATRIMOINE CULTUREL <u>Page 90 du PV de synthèse des observations</u>
3 CONTRIBUTEURS	@55 @62 @ 66
	• Ne pas mettre en avant les richesses patrimoniales du site ni proposer une lecture paysagère des vestiges archéologiques via les chemins, car cela encouragerait le sur-tourisme. • Les fouilles récentes de l'INRAP sur la Côte Sainte nous ont confirmé que ce site est réellement exceptionnel en vestiges archéologiques. L'ensemble des deux forts et l'abbaye sont bien présents. Nous nous trouvons en présence d'un "trésor " archéologique qui mériterait des fouilles et qu'il ne faut sous aucun prétexte dénaturer. Il faut au contraire le préserver des agressions humaines en tout genre. • La Côte Sainte Catherine doit sensibiliser les visiteurs à l'histoire de Rouen (notre passé) par ses anciens monuments et son panorama, et aussi à l'environnement (notre avenir) par ces temps de réchauffement climatique et de diminution des espèces. • Qu'il s'agisse de la protection des espèces (comme les oiseaux et plantes qui ont majoritairement disparu) ou des vestiges archéologiques (bien détectés récemment au LIDAR), la Côte Sainte Catherine doit être considérée comme un trésor extraordinaire qu'il convient de protéger fortement.
	<u>Réponse du responsable du projet</u>

	La Métropole reconnaît pleinement l'importance archéologique, historique et patrimoniale du site, comme souligné dans la contribution. Les études menées en 1994 et en 2024 ont confirmé que les vestiges, qu'il s'agisse des fondations de l'abbaye ou des fortifications encore visibles, sont dans un état de conservation remarquable. Toutefois, malgré l'intérêt d'approfondir les recherches pour mieux comprendre ce patrimoine, la mise en œuvre d'un programme de fouilles complet se heurte à plusieurs difficultés majeures : • Un environnement devenu contraignant pour les investigations : en quarante ans, la végétation a fortement progressé, rendant le terrain difficile d'accès en raison des pentes et de la densité du couvert boisé. Un défrichage important serait nécessaire pour permettre des fouilles, intervention incompatible avec les enjeux environnementaux du site. Par ailleurs, cette végétation, notamment par son système racinaire, joue aujourd'hui un rôle stabilisateur pour les ruines et contribue à leur préservation. La conservation des vestiges constitue la priorité du Service régional de l'archéologie (SRA), conformément aux principes de la Charte de Venise (1964), même si cela implique de ne pas mettre au jour l'ensemble des structures. • Des risques pour la conservation des vestiges : la mise à l'air libre des structures nécessiterait au préalable une évaluation complète de leur état de conservation (diagnostic sanitaire). À ce stade, il n'est pas possible de garantir leur stabilité une fois dégagées, ce qui pourrait entraîner une dégradation accélérée. • Un coût et une organisation complexes : une campagne de fouilles archéologiques représente un investissement financier important, qu'aucun porteur de projet n'est aujourd'hui en mesure d'assumer. En outre, la Métropole ne dispose pas de la compétence pour porter directement un tel programme, qui relève davantage d'acteurs spécialisés dans la recherche ou la conservation patrimoniale. Pour l'ensemble de ces raisons, il n'est pas envisagé, à ce stade, d'étendre les investigations archéologiques sur le site. Le projet de valorisation de la côte Sainte-Catherine a toutefois intégré ces enjeux dès sa conception. Les travaux ont été adaptés afin de limiter au maximum les impacts sur les vestiges (réduction des zones d'intervention, limitation des terrassements, etc.). Par ailleurs, une médiation patrimoniale permettra de valoriser et de faire découvrir au public ces richesses historiques. Enfin, avant le démarrage du chantier, le SRA prescrira des investigations archéologiques ciblées, limitées aux secteurs directement concernés par les travaux. Ces interventions ponctuelles permettront de compléter les connaissances sur ce site exceptionnel.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> Pas de commentaire particulier à ajouter, la réponse est complète et argumentée.

PARTIE D	<u>GESTION DES PROPOSITIONS</u>
	Sauf pour les contributeurs grisés, où le responsable du projet doit répondre individuellement, la gestion des propositions résume les propositions issues de toutes les contributions, particuliers et associations en reflétant l'avis collectif.

	<u>1- AMÉNAGEMENT - CIRCULATION ROUTIÈRE</u> <u>Page 92 du PV de synthèse des observations</u>
	• Étudier un téléphérique urbain entre la place Saint Marc et Bonsecours pour fluidifier la circulation aux heures de pointe, ou envisager une nouvelle ligne de bus spécifique depuis Rouen. • Mettre en place un marquage au sol "voie partagée" pour indiquer le changement de destination de la Côte Ste Catherine et de la D95. • Améliorer les accès piétons depuis le centre-ville, notamment en rénovant les escaliers du tunnel du Mont-Gargan et en rendant l'itinéraire plus intuitif. • Amélioration de l'accès au site naturel pour les modes actifs depuis Rouen et Bonsecours. • Réduction significative de la circulation automobile, accès limité aux riverains et PMR. • Abaissement de la vitesse sur la route de la Corniche et la rue Annie de Pene. • Transformation des rues en espaces sécurisés et confortables pour marche et vélo. • Prévoir une dépose des passagers et le stationnement des bus dans un lieu à déterminer par la mairie de Bonsecours. • Créer un accès piéton entre le quartier St Hilaire et le Mont Gargan. • Relier directement le stade Saint Exupéry à la côte Sainte Catherine. • Passer sous ou au-dessus de la N28.
	<u>Réponse du responsable du projet</u> • La création d'un transport par câble entre la rive gauche et Bonsecours a déjà fait l'objet d'études il y a quelques années. Celles-ci ont montré que le potentiel de voyageurs n'était pas suffisant pour compenser les coûts d'investissement et d'exploitation d'un tel dispositif. • La mise en place d'un dispositif de navette destiné aux visiteurs, notamment lors des périodes de forte affluence, fait actuellement l'objet d'une étude par la Métropole, en particulier au regard de ses coûts d'exploitation. • La mise en place d'un marquage au sol de type « voie partagée » ne répond pas aux règlements de voirie. L'uniformité des aménagements et de la signalétique est nécessaire afin de garantir la bonne compréhension des dispositifs et d'en assurer la lisibilité par les usagers.

	• Les escaliers du tunnel du Mont-Gargan feront l'objet d'une rénovation dans le cadre du projet. L'itinéraire sera également rendu plus lisible et plus direct, avec un débouché repositionné au droit de l'entrée située rue Henri Rivière. • L'accès au site pour les modes actifs depuis Rouen et Bonsecours sera amélioré grâce à la reprise des escaliers existants, à l'amélioration de la signalétique et à la mise en place d'un dispositif de vélorue sur la route de la Corniche. • La limitation de la circulation automobile aux seuls riverains et aux personnes à mobilité réduite ne peut pas être mise en œuvre, une voirie publique ne pouvant être privatisée. Cette contrainte est d'autant plus forte pour une route assurant la liaison entre deux communes. • La vitesse sera abaissée à 30 km/h afin d'améliorer la sécurité et le confort de l'ensemble des usagers. • Le projet vise à améliorer les conditions de circulation des modes actifs et à renforcer la sécurité et le confort des déplacements à pied et à vélo sur le secteur. • Le projet prévoit la création de deux places de dépose-minute le long de la voirie au niveau du panorama, destinées à des navettes de type « master » (9 places). Une place supplémentaire de dépose-minute pour navette est également prévue à proximité de l'accès côté Bonsecours, avec la création d'un quai dédié. • La création de nouveaux cheminements piétons, notamment entre le quartier Saint-Hilaire et le Mont-Gargan (via Repainville) sortent du périmètre du projet. • Les propositions visant à créer de nouvelles liaisons directes (notamment entre le stade Saint-Exupéry et la côte Sainte-Catherine) ou à franchir la N28 nécessiteraient des aménagements lourds et sortent du périmètre du projet actuel. Elles pourront néanmoins être prises en compte dans le cadre de réflexions plus larges sur les continuités de déplacement à l'échelle du territoire.
	Avis de la commissaire enquêtrice : pas de commentaire supplémentaire.

	<u>2 - AMÉNAGEMENT - CHEMINEMENTS</u> <u>Page 93 du PV de synthèse des observations</u>
	Les accès à pied sont insuffisants. • <u>Un chemin piétonnier dans les virages en haut de la rue Annie de Pène</u> Cet endroit est très fréquenté par les automobiles, les vélos, les piétons et les trottinettes. Les élus ne cessent de nous dire que la métropole va faire quelque chose. Nous attendons la pose d'une glissière de sécurité, couper les arbres en bord de route, et créer un chemin sur le côté droit en montant, comme fait côté Bonsecours.

- **Le passage des quais de Seine à la Côte Sainte-Catherine**

Par le passé des commissions ont travaillé sur ce dossier qui serait un véritable plus pour la CSC comme pour la ville. Ce serait un vrai plaisir pour les randonneurs. Le passage doit être direct au nouveau de l'église Saint-Paul, c'est possible. Le dossier semblait bien avancer mais il a disparu après des élections. Il faut le reprendre.

- **La liaison entre l'Aubette et le belvédère**

L'Aubette est une limite naturelle avec la Vallée des deux Rivières. Avec son calme, ses canards et ses poules d'eau, la montée, (dite la Pente à Gruelle) à travers les grands escaliers du Mont-Gargan est plaisante. Sauf qu'il manque un sentier dans le haut de la rue Annie de Pène pour arriver au belvédère en toute sécurité.

- **Passage du côté gauche du cimetière**

Du quartier du Mont-Gargan, il n'est pas facile de se rendre au belvédère. Pourtant il y avait un passage le long du cimetière il y a encore quelques années. C'était un lieu de passage fréquenté le dimanche. Il est toujours en place mais fermé.

- **Le chemin disparu au niveau du milieu de la rue Annie de Pène**

Avant 1999 il y avait un chemin qui montait dans les Bois Bagnères au niveau du 157 de cette rue. Il a disparu à cause d'une tempête et du non entretien du site.

- **Le chemin depuis l'impasse des Tilleuls de Bonsecours**

Le passage entre le chemin dans le haut des falaises de la Côte Sainte-Catherine et l'impasse est souvent difficilement praticable et peu large. Seuls les connaisseurs le pratiquent

- **Remettre l'ancien chemin du Prieuré jusqu'à Bonsecours**

Un ancien chemin permettait d'aller du Prieuré St-Michel jusqu'aux premières maisons de Bonsecours en dessous de la route actuelle. Il offrait un long panorama sur Rouen et permettait de voir la flore si riche à cet endroit. Un long grillage à moutons mal placé l'a rendu impraticable. Il manque aussi un petit escalier.

- **Un chemin disparu à droite du belvédère**

Faute d'entretien de la partie haute, ce petit cheminement est emboisé, totalement impénétrable et visible seulement des connaisseurs. Il permettait de passer du niveau du belvédère actuel (bas) au deuxième belvédère plus haut. Nous le réclamons depuis des années. Cette recreation ne coûterait pas bien cher.

- **Une promenade dans le fossé**

Le fossé est l'endroit qui a été le plus maltraité du site avec entre autre une partie de son comblement. Mais il reste très intéressant car très instructif. Il faut le rendre accessible sans le modifier mais en coupant les très nombreux arbres.

- **Rendre visible l'emplacement de l'ancienne abbaye**

La Côte Sainte-Catherine existait bien avant l'abbaye et elle continue d'exister sans elle. Le public s'intéresse à son histoire. C'est pourquoi il faudrait pouvoir cheminer à l'endroit même où elle était. Quelques arbustes bien placés pourraient en dessiner les contours.

Réponse du responsable du projet à tous les items

- **Un chemin piétonnier dans les virages en haut de la rue Annie de Pène**
Compte tenu de la largeur limitée de la voirie (environ 6 mètres), la création d'un cheminement piéton sécurisé derrière une glissière, à l'image de l'aménagement existant côté Bonsecours (voirie plus large), n'est pas techniquement envisageable. Une telle réalisation nécessiterait soit un élargissement du coteau, soit une intervention lourde sur le talus, impliquant des coûts importants ainsi que des impacts environnementaux et paysagers significatifs.
- **Le passage des quais de Seine à la Côte Sainte-Catherine**
L'intérêt de renforcer les liaisons entre les quais et la Côte Sainte-Catherine est reconnu. Ce type d'aménagement constituerait un atout pour les usages de promenade et de randonnée. Cette hypothèse pourra faire l'objet de réflexions ultérieures.
- **La liaison entre l'Aubette et le belvédère**
La Métropole étudie la possibilité de créer un emmarchement dans le prolongement de la sente de l'Aubette. La réalisation de cet aménagement reste toutefois conditionnée à la maîtrise foncière de parcelles actuellement privées.
Par ailleurs, il est rappelé qu'un accès existe déjà depuis la rue Dorival Chambellan, permettant de rejoindre la partie haute du site.
- **Passage du côté gauche du cimetière**
L'accès au belvédère depuis le quartier du Mont-Gargan est aujourd'hui contraint. Le passage évoqué le long du cimetière est désormais situé sur une propriété privée.
La Métropole examine néanmoins la possibilité d'aménager une ouverture latérale dans le mur du cimetière afin de faciliter la connexion vers le site.
- **Le chemin disparu au niveau du milieu de la rue Annie de Pène**
Le tracé mentionné se situe sur une parcelle privée, ce qui ne permet pas d'envisager sa réouverture dans le cadre du projet.
- **Cheminement depuis l'impasse des Tilleuls (Bonsecours)**
L'état et l'entretien de ce type de chemin relèvent de la compétence des communes concernées.
- **Réouverture de l'ancien chemin du Prieuré vers Bonsecours**
La clôture installée le long du GR2, sur les coteaux de pelouses calcicoles à fort enjeu écologique, répond à un objectif de sécurisation du pâturage. Elle permet de limiter les divagations animales et de favoriser un entretien du site par des méthodes douces (pâturage), réduisant ainsi le recours à des interventions mécaniques plus impactantes.

	L'accès au site reste assuré grâce à l'installation de portillons permettant la continuité des cheminements, y compris en période de pâturage. • <u>Cheminement à droite du belvédère</u> Un nouveau chemin permettant l'accès au belvédère haut sera créé dans le cadre du projet, répondant ainsi à la demande de liaison entre les différents niveaux du site. • <u>Aménagement du fossé</u> Le fossé présente un intérêt patrimonial et pédagogique. Toutefois, le système racinaire des arbres en place contribue à la stabilisation des vestiges archéologiques. Cet état ne permet pas d'envisager des interventions significatives sans risque pour leur conservation.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice : pas de commentaire supplémentaire à apporter.</u>

	<u>3 - AMÉNAGEMENT SÉCURITÉ</u> <u>Page 94 du PV de synthèse des observations</u>
	• Installer des caméras de surveillance.
	• Les installations actuelles font l'objet de nombreuses dégradations notamment des barrières de protection, font office de déchetterie, on parle également de point de deal.(prévoir l'entretien au quotidien du site et de la mise en sécurité dans le cadre d'une extension du site qui fera augmenter ces désagréments.
	<u>Réponse du responsable du projet - réponse apportée dans le thème sécurité</u>
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice : sujet traité dans la partie sécurité - pas de commentaire supplémentaire - voir 2ème partie de mon rapport : conclusions</u>

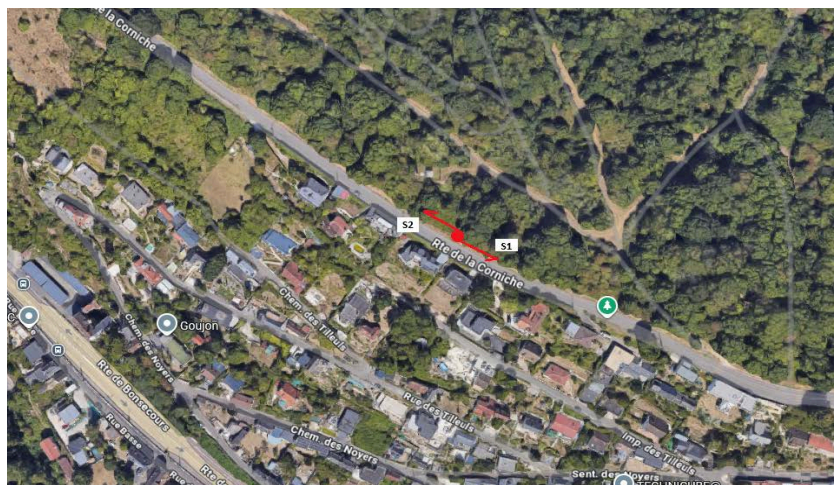
PARTIE E	CONTRIBUTEURS - ASSOCIATIONS
@53 4 observations Association SABINE	Page 95 du PV de synthèse des observations <u>ASSOCIATION SABINE</u> <u>L'asso vélo de Rouen et sa Métropole</u> <u>12 Rue du Contrat Social</u> <u>76000 ROUEN</u> rouensabien@fub.fr <u>1 pièce jointe à consulter par la Métropole de Rouen Normandie afin de répondre aux interrogations de l'association.</u> <u>Résumé de la contribution</u> <u>Observation N° 1</u> <u>La vélorue</u> • un aménagement inadapté sur la route de la corniche et discontinu car non présent entre le Belvédère et le Mont Gargan. <u>Observation N° 2</u> • Une discontinuité cyclable néfaste au développement du vélo. <u>Observation N° 2</u> • Un aménagement de type vélorue totalement inadapté. <u>Observation N° 4</u> • Un itinéraire faisant partie du RIV dans le Plan vélo métropolitain et une alternative à la partie non-faisable en l'état du REV 8. <u>Conclusion</u> <u>Résumé :</u> • Insuffisances dans la procédure de concertation et le contenu du dossier. • Information publique tardive et incomplète. • Non-respect des recommandations de l'Autorité environnementale. • Incohérences dans les choix d'aménagement (stationnement, voie d'accès, vélorue, destruction de chemin, réduction des trottoirs). • Problèmes par rapport aux objectifs environnementaux, de sécurité et de mobilités douces.

	• Demande d'examen approfondi du projet.
@53 SABINE association	<u>Réponse du responsable du projet aux 4 thèmes d'observations émis par l'association SABINE.</u> <u>Concertation</u> Deux phases de concertation ont été conduites, en 2022 puis en 2024. Les bilans correspondants sont accessibles au public sur le site internet de la Métropole. Cinq réunions publiques ont été organisées. À chaque étape, l'état d'avancement du projet a été présenté, suivi d'échanges avec les habitants. Le contenu du permis d'aménager a notamment été présenté lors de la réunion publique du 18 juin 2025. Y figuraient déjà les éléments relatifs au bilan du stationnement, au principe de vélorue, aux cheminements PMR ainsi qu'aux places de stationnement en milieu forestier. L'ensemble des supports de présentation est disponible sur la plateforme participative de la Métropole. Le projet doit composer avec des attentes parfois divergentes voire contradictoires, exprimées par les riverains, comme l'illustrent les contributions recueillies dans le cadre de l'enquête publique. Dans ce contexte, la démarche de projet a cherché à trouver des solutions permettant de concilier, autant que possible, les attentes des habitants avec les objectifs de valorisation et d'accessibilité plus large, à l'échelle de la métropole. <u>Dispositif de vélorue</u> L'aménagement projeté sur la route de la Corniche, consistant en la mise en place d'une vélorue, s'inscrit dans la continuité des caractéristiques actuelles de la voirie et ne crée pas de rupture avec les sections situées en amont et en aval du périmètre de projet. La section concernée par le projet, d'une longueur d'environ 700 mètres, doit en effet se raccorder à des tronçons qui ne disposent actuellement d'aucun aménagement cyclable spécifique. Afin de prendre en compte les besoins des mobilités actives tout en maintenant la desserte motorisée du site, il a été fait le choix de mettre en œuvre une vélorue. Ce dispositif constitue une solution d'aménagement pragmatique permettant d'offrir un niveau de service favorable aux déplacements cyclables tout en préservant les fonctions de dessertes automobiles. La configuration de la route de la Corniche, sur la section comprise entre le panorama actuel et l'entrée du site côté Bonsecours (périmètre opérationnel du projet), se prête à la mise en place d'une vélorue pour plusieurs raisons : • Les largeurs de voirie disponibles ne permettent pas l'implantation d'un aménagement cyclable séparatif de type piste cyclable, situation qui concerne également la rue Annie de Pène ; • Elle s'accompagne d'un apaisement de la circulation : vitesse maximale à 30 km/h, création de plateaux surélevés aux extrémités, revêtement différencié (enrobé rouge) ; • Le trafic motorisé journalier ne dépasse pas les 1000 véhicules par jour et par sens de circulation ; • Le potentiel de développement des usages cyclistes est important ;

- Le dispositif de vélorue concourt à l'objectif de valorisation du site de la côte Sainte-Catherine et à l'amélioration des accès par les modes actifs.

Concernant l'évaluation du trafic motorisé, la contribution @53 s'appuie sur des données de comptages réalisés rue des Hautes Haies. Or, ce point de mesure ne correspond pas à la section concernée par le projet. La rue des Hautes Haies se situe en effet dans un secteur disposant de plusieurs itinéraires de sortie alternatifs et à proximité d'équipements générateurs de trafic, ce qui influe sur la répartition des flux et limite la représentativité de ces données pour caractériser la circulation sur la route de la Corniche.

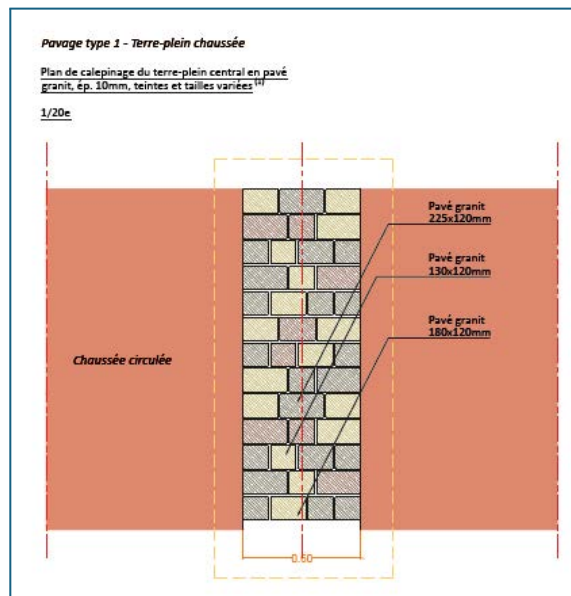
Afin de disposer d'éléments plus directement liés au périmètre de projet, des comptages de trafic ont été réalisés sur la route de la Corniche entre le samedi 7 mars et le mercredi 11 mars inclus (les données antérieures dataient de 2021 et faisaient état d'une situation de trafic analogue). **Les résultats obtenus mettent en évidence un trafic inférieur à 1000 véhicules par jour et par sens de circulation, niveau compatible avec la mise en œuvre d'un dispositif de vélorue.**



Résultats			
	Voie 1 - Sud-Est	Voie 2 - Nord-Ouest	Global
amedi 07/03	348	385	733
dimanche 08/03	408	390	798
undi 09/03	427	747	1174
ardi 10/03	524	857	1381
mercuredi 11/03	564	662	1226
total	2271	3041	5312
rafic moyen jour	454,3	608,4	1062,7

Conformément aux prescriptions du Cerema sur le dispositif de vélorue en double sens de circulation, la conception de la chaussée intègre :

- Deux espaces de circulation de 2,30m en enrobé rouge ;
- Une bande séparative centrale d'un confort de roulement dégradé (lignage de pavés), d'une largeur de 0,60 m : elle délimite les espaces de circulation et dissuade les automobilistes de pratiquer des dépassements rasants des cyclistes en circulant sur celle-ci. Elle reste franchissable par les cyclistes et les automobilistes, pour dépasser un groupe de cyclistes par exemple.
- Des bandes latérales (lignage de pavés) de 0.20m de large.



Concernant la rue Annie de Pène

Préalablement aux travaux de réfection de la voirie rue Annie de Pène (2023), une concertation publique a été engagée avec les riverains sur le sujet de la circulation et du partage de la voirie entre tous les modes.

En appui, une étude de circulation (Lee Sormea 2023) sur l'axe de la route de la Corniche a été menée avec l'examen de plusieurs scénarios dont :

- **Mise en sens unique de la route de la Corniche - circulation autorisée sens Bonsecours > Rouen**

Objectif : limiter le trafic de transit, équilibrer les flux à l'échelle du secteur et privilégier le rabattement sur les grands axes

- **Mise en sens unique de la route de la Corniche - circulation autorisée sens Rouen > Bonsecours**

Objectif : limiter le trafic de transit, équilibrer les flux à l'échelle du secteur et privilégier le rabattement sur les grands axes

Les différents scénarios ont été étudiés au regard :

- Des conditions de circulation sur les itinéraires de report et les axes majeurs en heure de pointe, avec un enjeu plus important en horaire de pointe du matin en raison d'un trafic plus important qui évite la place Saint-Paul.
- De la capacité des carrefours du secteur à absorber les flux issus des reports d'itinéraires.

	- De l'amélioration de l'accessibilité des modes actifs sur le secteur d'étude. - De la valorisation du site entre les intersections rue Annie de Pène et rue Sainte-Catherine En conclusion de cette étude les scénarios visant la mise en sens unique ont été écartés pour les raisons suivantes : - Contrainte trop forte liée à l'accès aux habitations. Il faut rappeler que le « sens interdit sauf riverains », même s'il est parfois employé, n'est pas reconnu par le code de la route et qu'en cas d'infraction, aucune verbalisation n'est possible. - Un report de trafic générant d'importants allongements des files d'attente aux carrefours en amont et en aval (+240 mètres en horaire de pointe du soir) notamment sur la route de Paris et au carrefour Saint Paul. Cette étude a été portée à connaissance des citoyens et il a été décidé de ne pas retenir les scénarios visant à instaurer un sens unique, la zone limitée à 30km/h est la solution qui a été retenue.
	Avis de la commissaire enquêtrice : pas de commentaire supplémentaire - le sujet de la circulation est traité dans les conclusions de la commissaire enquêtrice

@ 60 5 observations Association EFFET DE SERRE TOI-MÊME	<u>Page 96 du PV de synthèse des observations</u> <u>Association “Effet de Serre toi même”</u> <u>4 pièces jointes à consulter par la Métropole de Rouen Normandie afin de répondre aux interrogations de l'association.</u> <u>Observation N° 1 :</u> Une contribution générale contenant des propositions d'aménagements pour le site et ses abords, propositions soutenues par France Nature Environnement Normandie, les Amis de la Terre Rouen, les associations SABINE et Plein Air à pied à vélo. En voici un très court résumé : Côte Sainte-Catherine qui domine la ville de Rouen de ses 140 mètres d'altitude représente l'un des éléments les plus remarquables du patrimoine métropolitain. Au carrefour des vallées de la Seine au sud-ouest et des vallées de l'Aubette et du Robec au nord, à cheval sur les communes de Rouen et de Bonsecours, le site surplombe ces vallées et offre un point de vue remarquable sur les deux rives de la ville de Rouen, la Seine et les forêts alentours.
---	---

- L'amélioration qualitative voulue par la métropole s'inscrit pleinement dans notre projet d'«Eco-Vallée des Deux Rivières, Créer la nature en ville, façonner un poumon vert géant» puisque la Côte Sainte-Catherine est un élément de cet ensemble naturel.
- La métropole dans sa présentation de la délibération ne mentionne absolument pas l'enjeu urbanistique. Notre analyse urbanistique de la liaison Plateaux Est-Rouen montre qu'en l'état actuel de la voirie et du manque total d'aménagement cyclable, et avant des investissements importants permettant l'insertion d'une vraie place pour les vélos sur la côte de Bonsecours et la place Saint Paul, nous considérons que l'axe route de la Corniche-rue Annie de Pène devrait favoriser ce type de déplacement ce qui implique une diminution de la place de la voiture.
- Globalement, nous jugeons pertinent d'aménager cet espace aux qualités naturelles et patrimoniales indiscutables, afin que nos concitoyens puissent dans un objectif de reconnexion à la nature, pratiquer des activités de plein air ou simplement profiter des magnifiques paysages qu'offre cette zone de Rouen.

Observation N° 2

Dérogation Espèces Protégées

- Une contribution relative à la demande de dérogation "espèces protégées"
- une note complémentaire à cette contribution relative à la demande de dérogation, dont voici un résumé :
- La Métropole Rouen Normandie a déposé un dossier de 350 pages demandant une dérogation pour la destruction d'espèces protégées, nous l'avons découvert sans que nous ayons été destinataires du dossier alors que nous avons participé à toutes les réunions de concertation et que nous avons déposé une contribution.
- Voici le lien de la consultation : <https://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/demande-de-derogation-especes-protgees-a6749.html>
- La Métropole Rouen Normandie sollicite donc une dérogation pour la destruction d'espèces protégées sur la Cote Sainte Catherine

Observation N° 3

Stationnement

Le bilan stationnement global sur le projet montre une augmentation du nombre de stationnement sur le périmètre d'étude.

Observation N° 4

Vélorue

- La Vélorue est complètement inadaptée à la route de la corniche, il suffit de lire la fiche du CEREMA sur le sujet pour voir que ni le trafic, ni le profil, ni le stationnement ne sont compatibles avec un aménagement cyclable de ce type.
- La réduction des largeurs de trottoir sur la route de la corniche ce qui est inférieur à toutes les normes pour permettre du stationnement voiture !

Observation N° 5

	<u>Chemin forestier</u> • La destruction d'un chemin forestier pour le transformer en route !! Pour desservir un parking de 2 places PMR en plein dans le massif forestier, où vous disposez des stationnements vélo totalement alibi. Nous joignons donc les quatre documents dont nous vous souhaitons une lecture attentive. Bien cordialement Les administrateurs et administratrices d'Effet de Serre Toi-Même !
@60 - Association Effet de Serre Toi-Même	<u>Réponse du responsable du projet aux 5 observations émises par l'association Effet de Serre Toi-Même.</u> <u>Observations N° 1 et 2</u> <u>Concertation</u> Deux phases de concertation ont été conduites, en 2022 puis en 2024. Les bilans correspondants sont accessibles au public sur le site internet de la Métropole. Cinq réunions publiques ont été organisées. À chaque étape, l'état d'avancement du projet a été présenté, suivi d'échanges avec les habitants. Le contenu du permis d'aménager a notamment été présenté lors de la réunion publique du 18 juin 2025. Y figuraient déjà les éléments relatifs au bilan du stationnement, au principe de vélorue, aux cheminements PMR ainsi qu'aux places de stationnement en milieu forestier. L'ensemble des supports de présentation est disponible sur la plateforme participative de la Métropole. À cette occasion, les procédures administratives en cours ont également été exposées, dont la demande de dérogation au titre des espèces protégées. La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) a émis un avis favorable à la dérogation le 5 janvier 2026, à l'issue des deux mois d'instruction du dossier. Elle a ensuite organisé une consultation numérique du public, conformément aux dispositions réglementaires. Cette consultation relève de la compétence de l'État : la Métropole n'en assurait ni l'organisation, ni la fixation des délais, ni les modalités de publicité, la réglementation ne prévoyant pas, dans ce cas, de publicité préalable obligatoire. Le lien vers cette consultation a été relayé par la Métropole sur son site de participation citoyenne dès le 7 janvier 2026, afin d'en assurer la diffusion la plus large possible. La Métropole Rouen Normandie agit dans un souci de transparence et d'information du public. Le projet de valorisation de la Côte Sainte-Catherine a pour objectif d'améliorer le cadre de vie des habitants en conciliant qualité environnementale, valorisation patrimoniale et développement des mobilités actives. Les différentes étapes du projet ont été présentées à plusieurs reprises en réunion publique, permettant d'ajuster certains points, notamment la problématique du stationnement en milieu forestier. Enfin, l'ensemble des pièces et documents mentionnés a été rendu accessible dans le cadre du dossier d'enquête publique, conformément aux exigences légales en matière d'information et de participation du public. <u>2 Concernant la demande de dérogations espèces protégées</u>

Il convient tout d'abord de rappeler que la Côte Sainte-Catherine constitue un espace naturel majeur à l'échelle de l'agglomération rouennaise. La préservation de ses milieux, de ses paysages et de sa biodiversité constitue précisément le fondement du projet présenté à l'enquête publique. Celui-ci ne vise ni une urbanisation du site ni un développement d'infrastructures lourdes, mais la mise en œuvre d'aménagements limités, principalement orientés vers la gestion des usages existants, la sécurisation des cheminements et la protection des secteurs les plus sensibles. Le projet ne poursuit pas exclusivement une finalité environnementale : il répond également à des objectifs d'intérêt général plus larges, liés à l'amélioration du cadre de vie des habitants de la métropole. La valorisation du patrimoine archéologique présent sur le site, la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et le développement des mobilités douces constituent les orientations structurantes du projet. Ces dimensions ont contribué à en déterminer la conception, dans une logique d'accès partagé à ce site emblématique du territoire.

La demande de dérogation au titre des espèces protégées s'inscrit dans un cadre réglementaire strict. Elle ne traduit pas une remise en cause du principe de protection, mais l'application des procédures prévues par le code de l'environnement lorsqu'un projet est susceptible d'entraîner des impacts résiduels, après mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction. L'instruction de cette demande relève de l'autorité compétente de l'État, en l'occurrence la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), agissant sous l'autorité préfectorale. Cette procédure implique un examen approfondi du dossier, fondé sur des critères réglementaires exigeants : démonstration de l'absence de solution alternative satisfaisante, justification d'une raison impérieuse d'intérêt public majeur et définition de mesures adaptées garantissant le maintien, dans un état de conservation favorable, des populations concernées.

Les études environnementales versées au dossier ont été réalisées par un bureau d'études spécialisé disposant des compétences scientifiques et naturalistes requises. Les inventaires de terrain ont été conduits selon des protocoles adaptés aux enjeux identifiés, sur des périodes compatibles avec les cycles biologiques des espèces, afin d'assurer une évaluation objectivée et proportionnée des incidences du projet.

Le projet repose prioritairement sur une logique d'évitement des secteurs à plus forte sensibilité écologique. Il prévoit également des actions de restauration écologique et de gestion encadrée de la fréquentation, afin de limiter les phénomènes d'érosion, de piétinement diffus et de dégradation progressive des habitats constatés en l'absence d'aménagement adapté. En ce sens, l'intervention proposée vise à mieux maîtriser les pressions existantes plutôt qu'à en créer de nouvelles.

Par ailleurs, la Côte Sainte-Catherine ne constitue pas un espace naturel « sauvage » au sens d'un milieu exempt d'influences humaines. Il s'agit d'un site anthropisé de longue date, marqué par des occupations et usages successifs au fil des siècles. Les pelouses et prairies calcicoles qui participent aujourd'hui à sa valeur écologique et paysagère sont le résultat d'une pression agro-pastorale ancienne. Ces milieux ouverts, particulièrement fragiles et riches en biodiversité, ont progressivement été colonisés par des boisements spontanés en l'absence d'entretien. Sans gestion adaptée, cette dynamique de fermeture conduit à la disparition progressive des habitats calcicoles à forts enjeux environnementaux.

Ainsi, l'enjeu ne réside pas dans une absence totale d'intervention, mais dans la définition d'une gestion équilibrée permettant de maintenir durablement ces milieux remarquables. À défaut d'entretien et de maîtrise de l'embroussaillage et du boisement de conquête, la valeur écologique du site serait susceptible de s'altérer significativement. Le projet s'inscrit dans cette perspective de conservation active, visant à préserver sur le long terme les caractéristiques écologiques et paysagères qui font l'identité de la Côte Sainte-Catherine.

Le projet de valorisation de la côte Sainte-Catherine ne constitue pas une destruction généralisée des écosystèmes. Les impacts bruts et réels (après mesures d'évitement et de réduction) sont listés dans l'étude d'impact environnementale du projet. Aucun individu faunistique ne sera impacté directement pendant les travaux ni en phase de vie du projet.

Concernant les impacts environnementaux du projet et la mise en œuvre des mesures ERC

- **Impacts réels du projet**

Les impacts bruts correspondent aux impacts pressentis avant mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction. Ce sont donc en quelque sorte les impacts initiaux du projet, qui par la suite ont pu être diminués grâce à des échanges itératifs dès les premières phases du projet afin de les limiter au maximum.

Les impacts apparaissant comme très fort et fort dans le dossier (et rappelés ci-après) ne seront pas les impacts réels du projet dans la mesure où les mesures d'évitement et de réduction s'appliqueront (certaines ayant déjà été mises en œuvre en phase conception). Ces impacts bruts sont présentés dans le dossier afin de mettre en exergue la démarche itérative qui a été menée par la Métropole dans un but d'atténuation des impacts du projet sur la biodiversité. Afin de visualiser les impacts réels du projet il est pertinent de prendre en considération les impacts « résiduels » et les « finaux » car ce sont ceux qui restent après mise en œuvre des mesures.

Tel que le dossier le précise, ces impacts bruts pressentis sont les suivants :

- Très fort/fort en termes de risque de destruction et dégradation d'habitats pour les chiroptères et l'Echelle chinée
- Très fort/fort en termes de risque de destruction et dérangement de spécimens pour les chiroptères, la Grenouille agile, certaines espèces végétales (Orobanche améthyste, Ophrys abeille et Sésuvie bleue, cette dernière uniquement étant protégée)
- Modéré à faible pour les autres espèces et groupes taxonomiques sans mise en œuvre de Mesures d'évitement / de réduction spécifiques.

Les mesures d'évitement et de réduction ont donc permis de diminuer considérablement les risques. Ces mesures permettent notamment de passer d'impacts pressentis très forts/forts concernant les risques de destruction d'individus à négligeable pour les espèces faunistiques dont les chiroptères et amphibiens (les autres groupes taxonomiques ne présentant pas de risque à ce sujet même avant définition des mesures). **Aucun individu faunistique ne sera impacté directement pendant les travaux ni en phase de vie du projet.**

	Les seuls individus présentant encore des risques directs sont l'Orobanche améthyste, espèce non protégée et la Seslérie bleue, espèce protégée. Ces plants seront transplantés afin de ne pas les détruire et de permettre l'augmentation de leur effectif au sein du site. Concernant la faune, les seuls impacts résiduels notables demeurant concernent les risques de destruction/dégradation d'habitats d'espèces pour les chiroptères et l'Écaille chinée. Ces impacts seront compensés, avant même la réalisation des travaux, par la création/réhabilitation d'habitats favorables : • Pose de 19 nichoirs pour les chiroptères notamment, 4 gîtes pour l'Écureuil roux, 10 nichoirs pour l'avifaune (dont les risques de dérangement/destruction de spécimens et destruction d'habitats sont faibles à très faibles), etc. • Pose de souches/produits de coupe et création de pierriers pour les reptiles dont l'Orvet fragile (pour rappel : risque de destruction d'habitat très faible / risque de dégradation d'habitat négligeable / risque de destruction et dérangement de spécimens faible) • Réalisation de clairières et trouées forestières favorables à la Grenouille agile avec maintien au sol des tas de bois (pour rappel : risque de destruction et dérangement de spécimens très faible à négligeable et risque de dégradation et destruction d'habitat : très faible à négligeable) • Mise en œuvre d'îlots de vieux bois favorables à l'Orvet fragile, la Grenouille agile, l'avifaune, l'Écureuil roux et les chiroptères. • Reboisement avec des essences locales d'érables et autres essences adaptées sur environ 460 m² (favorable pour l'avifaune, l'Écureuil roux et les chiroptères) La gestion adaptée des espèces végétales exotiques envahissantes (EVEE) permettra également de rendre le site plus favorable aux espèces végétales à enjeux. Malgré des impacts résiduels peu notables en dehors du risque de destruction d'habitats favorables pour l'Écaille chinée et les chiroptères, la Métropole s'est engagée au travers de ces mesures, à chercher des compensations, au-delà de ce qui aurait pu être nécessaire. Le porteur de projet est chargé de s'assurer de la parfaite application, en tout temps et en tout lieu, des mesures environnementales décrites dans l'arrêté de la DREAL. Les mesures compensatoires ont une obligation de résultat. La gestion du suivi de ces dernières se fera : • Par un coordonnateur environnemental (mesure MA1) : accompagnement et suivi du chantier et des mesures mises en application. Le coordonnateur accompagne les opérations pour assurer le bon repérage des enjeux écologiques (liés à la faune, la flore et les habitats). Le coordonnateur environnement accompagne le chantier
--	--

pour veiller aux respects des mesures prescrites, et à la bonne prise en compte des enjeux. Il pourra notamment accompagner la maîtrise d'œuvre pour baliser les enjeux écologiques à éviter, vérifier le respect des dispositions pour éviter et réduire les impacts, encadrer les opérations, indiquer les emplacements adéquats... Tous les comptes-rendus de l'écologue seront transmis à la DREAL Normandie.

- **Par un comité de suivi (MA5) :** composé de représentants des services de l'État chargés de la protection de la nature, des établissements publics, des représentants des collectivités locales concernées par le projet, des représentants d'association, d'experts locaux, de bureaux d'études, du maître d'ouvrage, il est le garant de la bonne application des mesures ERC en phase travaux et en phase exploitation. Ce comité peut avoir un rôle assez large comme le suivi environnemental au cours des travaux, la surveillance de l'application des mesures ER, veiller au bon respect des principes régissant la compensation, des obligations de moyens et de résultats incombant au maître d'ouvrage, évaluer l'efficacité des actions écologiques mises en place et le gain apporté et donner son avis sur les adaptations de gestion éventuelles proposées par le maître d'ouvrage au regard des résultats des suivis réalisés.
- **Par le Conservatoire des Espaces Naturels (CEN),** qui intervient actuellement sur la partie basse du site et qui aura pour gestion supplémentaire la partie haute dès 2027. Ces mesures seront notamment rappelées dans leur plan de gestion en cours d'élaboration, pour la période 2027-2036.

Cette gestion garantit le respect et la pérennité des mesures prescrites dans le dossier.

Concernant le bureau d'étude en environnement ABO SEGED Environnement

La contribution met en cause la probité du bureau d'études environnementales ayant réalisé les documents suivants : étude d'impact, dossier de dérogation au titre des espèces protégées, dossier IOTA (loi sur l'eau) et évaluation des incidences Natura 2000.

Il convient de rappeler les modalités de désignation de ce prestataire. La Métropole Rouen Normandie est soumise aux règles du Code de la commande publique, qui encadrent strictement les procédures de passation des marchés.

En 2023, un appel d'offres ouvert a été lancé et publié sur les plateformes officielles des marchés publics. Le dossier de consultation précisait les prestations attendues ainsi que les critères d'attribution. Plusieurs bureaux d'études ont présenté une offre, dont le bureau d'études retenu.

Les candidatures et offres ont été analysées au regard des critères préalablement définis dans le règlement de la consultation (notamment valeur technique, prix et délais). Cette analyse a fait l'objet d'un rapport formalisé, garantissant l'objectivité et la traçabilité de l'évaluation.

Observation N° 3

Stationnement

Concernant le stationnement à l'échelle du site, plusieurs scénarios ont été étudiés afin de concilier préservation environnementale et besoins d'usage.

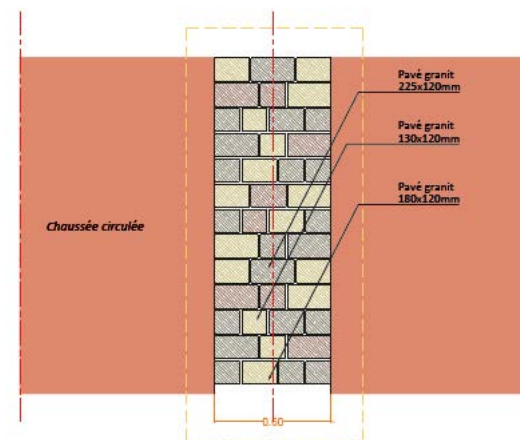
	Une première proposition envisageait la création d'un parking de 10 places en partie forestière, à l'entrée du site. Cette solution poursuivait plusieurs objectifs : • Maintenir une capacité de stationnement équivalente à l'existant ; • Intégrer des places destinées aux véhicules et aux personnes à mobilité réduite (PMR) ; • Restituer intégralement l'esplanade du panorama à un usage naturel en supprimant les places existantes ; • Anticiper les besoins liés à la gestion forestière future, notamment le passage d'engins d'exploitation. Cette option n'a pas été retenue à l'issue de la concertation publique, en raison des réserves exprimées par les riverains quant à son impact sur le milieu forestier. La Métropole a donc fait évoluer sa proposition afin de rechercher un équilibre entre préservation écologique et maintien d'une offre de stationnement adaptée. Afin de conserver une capacité globale comparable à l'existant, les places ont été maintenues en grande partie sur l'esplanade actuelle du panorama. Le projet retenu prévoit ainsi : • La conservation des 6 places + 2 places PMR sur l'esplanade, ce qui limite les possibilités de renaturation complète ; • Le maintien des 7 stationnements longitudinaux le long de la route de la Corniche, conformément aux demandes exprimées par la commune ; • L'aménagement de 3 places de dépose-minute sur la route de la Corniche ; • La création de 2 places PMR en partie forestière afin de permettre l'accessibilité à la partie haute du site. <u>Observation N° 4</u> L'aménagement projeté sur la route de la Corniche, consistant en la mise en place d'une vélorue, s'inscrit dans la continuité des caractéristiques actuelles de la voirie et ne crée pas de rupture avec les sections situées en amont et en aval du périmètre de projet. Le parti d'aménagement retenu vise au contraire à préserver le profil existant de la voie. La section concernée par le projet, d'une longueur d'environ 700 mètres, doit en effet se raccorder à des tronçons qui ne disposent actuellement d'aucun aménagement cyclable spécifique. Afin de prendre en compte les besoins des mobilités actives tout en maintenant la desserte motorisée du site, il a été fait le choix de mettre en œuvre une vélorue. Ce dispositif constitue une solution d'aménagement pragmatique permettant d'offrir un niveau de service favorable aux déplacements cyclables tout en préservant les fonctions de dessertes automobiles. La configuration de la route de la Corniche, sur la section comprise entre le panorama actuel et l'entrée du site côté Bonsecours (périmètre opérationnel du projet), se prête à la mise en place d'une vélorue pour plusieurs raisons : • Les largeurs de voirie disponibles ne permettent pas l'implantation d'un aménagement cyclable séparatif de type piste cyclable, situation qui concerne également la rue Annie de Pène ;
--	--

	• Elle s'accompagne d'un apaisement de la circulation : vitesse maximale à 30 km/h, création de plateaux surélevés aux extrémités, revêtement différencié (enrobé rouge) ; • Le trafic motorisé journalier ne dépasse pas les 1000 véhicules par jour et par sens de circulation ; • Le potentiel de développement des usages cyclistes est important ; • Le dispositif de vélorue concourt à l'objectif de valorisation du site de la côte Sainte-Catherine et à l'amélioration des accès par les modes actifs. Concernant l'évaluation du trafic motorisé, la contribution @60 s'appuie sur des données de comptage réalisées rue des Hautes Haies à Bonsecours. Or, ce point de mesure ne correspond pas à la section concernée par le projet. La rue des Hautes Haies se situe en effet dans un secteur disposant de plusieurs itinéraires de sortie alternatifs et à proximité d'équipements générateurs de trafic, ce qui influe sur la répartition des flux et limite la représentativité de ces données pour caractériser la circulation sur la route de la Corniche. Afin de disposer d'éléments plus directement liés au périmètre de projet, des comptages de trafic ont été réalisés sur la route de la Corniche entre le samedi 7 mars et le mercredi 11 mars inclus (les données antérieures dataient de 2021 et faisaient état d'une situation de trafic analogue). Les résultats obtenus mettent en évidence un trafic inférieur à 1000 véhicules par jour et par sens de circulation, niveau compatible avec la mise en œuvre d'un dispositif de vélorue.
--	---

Pavage type 1 - Terre-plein chaussée

Plan de calepinage du terre-plein central en pavé
granit, ép. 10mm, teintes et tailles variées ⁽¹⁾

1/20e



Concernant la rue Annie de Pène

Préalablement aux travaux de réfection de la voirie rue Annie de Pène (2023), une concertation publique a été engagée avec les riverains sur le sujet de la circulation et du partage de la voirie entre tous les modes.

En appui, une étude de circulation (Lee Sormea 2023) sur l'axe de la route de la Corniche a été menée avec l'examen de plusieurs scénarios dont :

- **Mise en sens unique de la route de la Corniche - circulation autorisée sens Bonsecours > Rouen**

Objectif : limiter le trafic de transit, équilibrer les flux à l'échelle du secteur et privilégier le rabattement sur les grands axes

- **Mise en sens unique de la route de la Corniche - circulation autorisée sens Rouen > Bonsecours**

Objectif : limiter le trafic de transit, équilibrer les flux à l'échelle du secteur et privilégier le rabattement sur les grands axes

Les différents scénarios ont été étudiés au regard :

- Des conditions de circulation sur les itinéraires de report et les axes majeurs en heure de pointe, avec un enjeu plus important en horaire de pointe du matin en raison d'un trafic plus important qui évite la place Saint-Paul.
- De la capacité des carrefours du secteur à absorber les flux issus des reports d'itinéraires.
- De l'amélioration de l'accessibilité des modes actifs sur le secteur d'étude.

- De la valorisation du site entre les intersections rue Annie de Pène et rue Sainte-Catherine

En conclusion de cette étude les scénarios visant la mise en sens unique ont été écartés pour les raisons suivantes :

- Contrainte Trop forte liée à l'accès aux habitations. Il faut rappeler que le « sens interdit sauf riverains », même s'il est parfois employé, n'est pas reconnu par le code de la route et qu'en cas d'infraction, aucune verbalisation n'est possible.
- Un report de trafic générant d'importants allongements des files d'attente aux carrefours en amont et en aval (+240 mètres en horaire de pointe du soir)

Cette étude a été portée à connaissance des citoyens et il a été décidé de ne pas retenir les scénarios visant à instaurer un sens unique, la zone limitée à 30km/h est la solution qui a été retenue.

Observation N° 5

Concernant les deux places PMR créée en partie forestière

La mise en accessibilité du site aux personnes à mobilité réduite (PMR) est l'un des objectifs poursuivis par le projet. Cet objectif répond à la fois à une obligation légale et à une nécessité éthique, visant à garantir l'accès aux espaces publics à tous les publics.

Pour des raisons évidentes liées au dénivelé, la partie basse du site ne peut pas être rendue accessible.

En revanche, la partie haute du site offre des possibilités de mise en œuvre en confortant la voie d'accès engins (depuis la route de la Corniche) et le cheminement longeant le coteau sud avec une structure de chaussée carrossable pour les fauteuils roulants.

La principale difficulté pour rendre cet espace accessible aux personnes à mobilité réduite concerne la déclivité importante située au-dessus de la route de la Corniche car pour qu'une rampe d'accès soit conforme aux exigences réglementaires, sa pente ne doit pas dépasser 4 %.

Plusieurs solutions ont été étudiées pour permettre l'accessibilité PMR depuis la route de la Corniche :

- Un accès par un chemin en diagonale reliant le panorama actuel à la partie haute du site. Cependant, avec une pente de 12 %, cette option ne respectait pas les normes et a donc été abandonnée.
- Un accès par la voie dédiée aux engins, côté Bonsecours, avec une pente de 7,6 % : une simulation a été réalisée pour réduire cette pente à 4%, les travaux nécessaires (terrassements et rattrapages de talus) se sont révélés trop dommageables aux vestiges archéologiques.

Ces deux scénarios ont finalement été abandonnés pour des raisons techniques et patrimoniales.

La seule alternative réalisable consiste à créer deux places de stationnement réservées aux PMR en haut de la pente. Cette solution permet d'assurer un accès sécurisé à l'ensemble du cheminement longeant le coteau sud, garantissant ainsi une accessibilité adaptée à tous.

	La création des deux places PMR en partie forestière n'implique pas de travaux lourds ni de défrichement susceptible d'altérer le massif forestier ou la biodiversité. L'emprise concernée correspond à un espace déjà dégagé ; seule une intervention légère de débroussaillage de taillis est nécessaire. Par ailleurs, cet espace répond également à des contraintes opérationnelles en phase chantier, en permettant l'implantation de la base vie et le stockage temporaire des matériaux. <u>Concernant une hypothétique évolution du stationnement forestier</u> Le projet initial de création de 10 places en partie forestière a été abandonné à l'issue de la concertation publique. Toutefois, après analyse approfondie des conditions de mise en œuvre de l'accessibilité PMR à la partie haute (niveaux de talus au-dessus de la route de la Corniche) – objectif central du projet – aucune autre solution techniquement et réglementairement réalisable n'a pu être identifiée, pour les raisons exposées précédemment. Les deux places de stationnement projetées en milieu forestier répondent exclusivement à cet objectif d'accessibilité et ne préfigurent en aucun cas la reconstitution d'un parking de plus grande capacité. <u>Concernant « la destruction d'un chemin forestier pour bétonner une route dans la forêt »</u> Afin de permettre l'accessibilité PMR à la partie haute, le confortement et l'imperméabilisation de la voie d'accès engins côté Bonsecours ainsi que du cheminement longeant le coteau est nécessaire. S'agissant des observations relatives à une « bétonisation » du site, au choix du revêtement et au taux d'imperméabilisation, il est précisé que la surface actuellement imperméabilisée du site (hors voirie) est estimée à 8 462 m² à l'existant (esplanade du panorama), tandis que la surface projetée atteindrait 10 033 m² (accessibilité PMR - renaturation partielle de l'esplanade). Le tracé du parcours mis en accessibilité PMR reprend un itinéraire existant, déjà anthropisé, présentant une largeur suffisante et un profil sans dénivelé marqué. Il ne nécessite ni abattage d'arbres ni extension des emprises actuelles. Le choix de s'appuyer sur un cheminement déjà fréquenté permet de limiter les incidences sur les milieux naturels et de contenir l'artificialisation des sols. L'aménagement n'a pas pour objet d'accroître l'artificialisation du site, mais de garantir l'accessibilité universelle conformément aux obligations légales et au principe d'égalité d'accès aux espaces publics. Il vise à permettre à l'ensemble des usagers, y compris les personnes à mobilité réduite, de bénéficier des qualités paysagères et patrimoniales du site. Le tracé, situé en surplomb de la vallée de la Seine, offre des perspectives remarquables. L'intégration paysagère du cheminement repose notamment sur le traitement des accotements, incluant des noues d'infiltration, ainsi que sur le choix d'un enrobé beige destiné à atténuer l'impact visuel de l'ouvrage. L'intervention consiste en un aménagement léger, sans fondations profondes ni terrassements significatifs, réalisé sur une largeur de 1,50 m et sans bordures. Le choix d'un enrobé de teinte beige a été retenu afin d'assurer une intégration paysagère harmonieuse, tout en répondant aux besoins techniques de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Le revêtement lisse et régulier garantit des conditions de circulation adaptées aux fauteuils roulants et aux poussettes, tout en limitant les
--	---

	phénomènes d'orniérage. Le matériau retenu, inerte et durable (durée de vie estimée entre 20 et 30 ans), présente une bonne résistance aux intempéries et réduit les besoins d'entretien, limitant ainsi les interventions ultérieures sur le site. Enfin, les incidences hydrauliques liées à cette imperméabilisation ont fait l'objet d'études spécifiques menées par un bureau d'études spécialisé. Ces analyses ont permis de dimensionner des dispositifs adaptés, notamment des ouvrages d'infiltration sectorisés, assurant une gestion maîtrisée des eaux pluviales et préservant le fonctionnement hydraulique du site.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> - Les réponses du responsable du projet sont complètes et très bien argumentées. Ces sujets sont traités dans mes conclusions motivées (2ème partie de mon rapport).

@62 8 observations Association GARGANTOIS	<u>Page 98 du PV de synthèse des observations</u> <u>Association GARGANTOIS - 76000 ROUEN</u> <u>Halte au massacre de la Côte Sainte-Catherine</u> <u>Observation N° 1</u> <u>Accès</u> - Le premier problème de la Côte Sainte Catherine reste son accès à pied ou à vélo, par la rue Annie de Pène notamment, qui est la seule route d'accès au belvédère par la commune de Rouen. Les derniers travaux sur cette route ont supprimé le trottoir en herbe, rendant encore plus périlleux l'accès aux piétons. - L'accès en vélo reste toujours très dangereux faute de visibilité et de voies dédiées. Il est urgent d'agir. <u>Observation N° 2</u> <u>Stationnement sur le belvédère</u> - La situation géographique de ce site ne permet pas un flux important de voitures. Le stationnement quant à lui doit être strictement interdit sur ce belvédère. - Toute forme de parking doit être exclue. Vu le nombre considérable de visiteurs, un système de navettes depuis la place du Canada en passant par le Mont-Gargan, le belvédère, puis Bonsecours est impératif, au moins lors des week-ends et jours de fêtes. <u>Observation N° 3</u> <u>Escaliers</u> - Les escaliers à l'abandon, non entretenus par la ville et la Métropole, se dégradent fortement. Un retrait de 50 marches à même été opéré par la Métropole ce qui le rend dangereux par mauvais temps.
---	--

Observation N° 4

PMR

- La route du belvédère pourrait être dédiée aux PMR mais le reste du site est trop accidenté et doit le rester pour la protection des espèces et du site historique.

Observation N° 5

Remarques générales

- La Côte Sainte Catherine doit rester un lieu naturel et le plus sauvage possible.
- C'est ce que viennent chercher les visiteurs. C'est aussi ce que demandent les riverains.
- Elle ne doit pas devenir un square urbain avec des chemins stabilisés et des expositions d'œuvres qui n'ont rien à faire ici.
- Le projet de perchoir est une tour inutile qui générera des problèmes d'entretien et de sécurité. Venir au milieu du site pour comprendre ce qu'on vient de voir est une mauvaise idée. De plus, la tour est prévue en plein milieu des vestiges de l'abbaye.

Observation N° 6

Mobilier

- Toute sorte de mobilier est à éviter sur un site naturel car ils attirent les dépôts d'ordures qu'il faut ensuite ramasser. L'herbe est en quantité suffisante pour pouvoir s'asseoir partout.

Observation N° 7

Biodiversité

- Les prairies calcicoles du classement environnement de 2002 disparaissent faute d'entretien.
- La CSC a un impact sur toute la biodiversité de l'agglomération. Et pour cela il faudrait la remettre en prairie sur son ensemble comme elle l'a majoritairement été depuis de très nombreuses décennies. Mais il faut informer et former le public pour lui expliquer pourquoi il faut raser une grande partie des espaces boisés. Il n'y a plus que des forêts autour de Rouen et plus assez de prairies.

Observation N° 8

Archéologie

- Les fouilles récentes de l'INRAP sur la Côte Sainte nous ont confirmé que ce site est réellement exceptionnel en vestiges archéologiques. L'ensemble des deux forts et l'abbaye sont bien présents. Nous nous trouvons en présence d'un "trésor" archéologique qui mériterait des fouilles et qu'il ne faut sous aucun prétexte dénaturer.
- Il faut au contraire le préserver des agressions humaines en tout genre.
- La Côte Sainte Catherine doit sensibiliser les visiteurs à l'histoire de Rouen (notre passé) par ses anciens monuments et son panorama, et aussi à l'environnement (notre avenir) par ces temps de réchauffement climatique et de diminution des espèces.
- Qu'il s'agisse de la protection des espèces (comme les oiseaux et plantes qui ont majoritairement disparu) ou des

	vestiges archéologiques (bien détectés récemment au LIDAR), la Côte Sainte Catherine doit être considérée comme un trésor extraordinaire qu'il convient de protéger fortement. Nous rejetons donc globalement le projet qui ne correspond pas aux attentes exprimées par les populations riveraines lors des consultations, et ne tient pas compte des classements en environnement et monument historique. Pensons aussi aux générations futures.
@62 association Gargantois	<u>Réponse du responsable du projet aux 8 observations émises par l'Association Gargantois.</u> <u>Observation N° 1</u> L'amélioration de l'accessibilité piétonne au site, notamment depuis le quartier du Mont-Gargan, constitue l'un des objectifs du projet de valorisation. Toutefois, assurer une continuité piétonne dans ce secteur pavillonnaire s'avère complexe, en raison du peu d'espaces publics existants en dehors de la voirie et du confort de marche discontinu le long des trottoirs (voire l'absence de trottoirs). En raison des contraintes topographiques (largeurs disponibles, caractère sinueux à fort dénivelé) et des contraintes de fonctionnalités (besoin de maintenir le double sens de circulation), la mise en œuvre d'une accessibilité piétonne par l'itinéraire de la voirie s'avère impossible. Des alternatives aux cheminements piétons « en bord de route » doivent donc être envisagées. La Métropole examine plusieurs scénarios : • La création d'un emmarchement en prolongement de la sente de l'Aubette, dont la réalisation reste conditionnée à la maîtrise foncière de parcelles actuellement privées ; • L'aménagement d'une ouverture latérale dans le mur du cimetière du Mont-Gargan, permettant la traversée vers la partie haute du site. Par ailleurs, il est rappelé qu'un passage discret existe déjà depuis la rue Dorival Chambellan, menant à la partie haute du site. <u>Observation N° 2</u> Le stationnement doit s'évaluer à l'échelle du site, plusieurs scénarios ont été étudiés afin de concilier préservation environnementale et besoins d'usage. Une première proposition envisageait la création d'un parking de 10 places en partie forestière, à l'entrée du site. Cette solution poursuivait plusieurs objectifs : • Maintenir une capacité de stationnement équivalente à l'existant ; • Intégrer des places destinées aux véhicules et aux personnes à mobilité réduite (PMR) ; • Restituer intégralement l'esplanade du panorama à un usage naturel en supprimant les places existantes ; • Anticiper les besoins liés à la gestion forestière future, notamment le passage d'engins d'exploitation. Cette option n'a pas été retenue à l'issue de la concertation publique, en raison des réserves exprimées par les riverains quant à son impact sur le milieu forestier.

La Métropole a donc fait évoluer sa proposition afin de rechercher un équilibre entre préservation écologique et maintien d'une offre de stationnement adaptée. Afin de conserver une capacité globale comparable à l'existant, les places ont été maintenues en grande partie sur l'esplanade actuelle du panorama.

Observation n° 3

Dans le cadre du projet, les escaliers seront entièrement restaurés. Le tracé épousera le dénivelé de façon à éviter les terrassements (vestiges archéologiques) et à améliorer le confort des marcheurs. La Métropole n'est pas gestionnaire de la partie basse du site.

Observation N° 4

La topographie du site ne permet pas la mise en accessibilité de l'ensemble de la partie basse.

Néanmoins, la partie haute peut être rendue accessible grâce à des aménagements mesurés : confortement de la voie d'accès côté Bonsecours, création de deux places PMR en haut de la pente et confortement du chemin longeant le coteau sud (1m50 de large). **Ce parcours emprunte un tracé existant, anthropisé, d'une largeur suffisante évitant tout abattage d'arbres.** Ces interventions ne nécessitent pas des travaux lourds d'infrastructure. L'impact environnemental de ces aménagements est faible.

La mise en accessibilité des espaces publics et de la voirie est une obligation réglementaire et morale pour les maîtres d'ouvrage publics.

Ces aménagements visant la mise en accessibilité d'une partie du parc historique permettront aux personnes à mobilité réduite de profiter du panorama sur les méandres de la Seine et sur l'ensemble de la Métropole, ainsi que de découvrir l'histoire du site : grand fossé de l'entre-deux-forts et dispositifs de médiation patrimoniale.

La localisation des places PMR en forêt est justifiée par les contraintes topographiques : le talus en haut de la route de la Corniche présente des pentes supérieures aux niveaux maximum autorisés pour les rampes compatibles à l'accès des PMR (4 %). Des solutions de stationnement le long de la route de la Corniche ont été étudiées, mais elles se sont révélées incompatibles avec les terrassements nécessaires, qui auraient mis en péril l'intégrité des vestiges archéologiques ceinturant la partie haute.

Observation N° 5

La Côte Sainte-Catherine ne constitue pas un espace naturel « sauvage » au sens d'un milieu exempt d'influences humaines. Il s'agit d'un site anthropisé de longue date, marqué par des occupations et usages successifs au fil des siècles. Situé dans l'agglomération, le site joue à la fois un rôle écologique, paysager et récréatif au bénéfice des habitants.

L'histoire du site montre d'ailleurs qu'il a toujours été fréquenté. Les photographies anciennes, gravures et représentations iconographiques témoignent d'un lieu de promenade et de découverte depuis de nombreuses générations. La côte Sainte-Catherine constitue ainsi un marqueur fort de l'identité du territoire et un lieu d'attachement pour les habitants.

	L'enjeu n'est donc pas d'opposer protection de la nature et accès au public, mais de trouver un équilibre entre ces deux objectifs. Il relève de l'intérêt général de permettre aux habitants de la métropole d'accéder à des espaces naturels de qualité à proximité immédiate de la ville, dans des conditions compatibles avec la préservation des écosystèmes. Le projet s'inscrit précisément dans cette logique : protéger et restaurer les milieux naturels tout en organisant les usages afin d'éviter les dégradations liées à une fréquentation diffuse et non maîtrisée. Il ne s'agit pas d'exploiter la nature, mais de la préserver tout en permettant sa découverte. Dans un territoire métropolitain, la réponse ne peut pas être la fermeture des espaces naturels au public. Au contraire, leur aménagement raisonné permet de concilier protection écologique, sensibilisation des habitants et amélioration durable du cadre de vie. Le projet s'inscrit dans la perspective d'une conservation active, visant à préserver sur le long terme les caractéristiques écologiques et paysagères qui font l'identité de la Côte Sainte-Catherine. Les différents classements du site (notamment le Site Classé) garantissent le respect de l'identité paysagère du site. En ce qui concerne le perchoir, le permis de construire a fait l'objet d'un avis défavorable du Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS). Afin de poursuivre l'instruction des deux permis d'aménager (communes de Rouen et de Bonsecours), ainsi que des procédures environnementales et de l'étude d'impact, sans intégrer cet élément susceptible de fragiliser le projet, le retrait du permis de construire a été demandé à la mairie de Bonsecours, effectif au 6 février 2026. En l'état, le projet de perchoir (tour d'observation panoramique) est abandonné. Il convient toutefois de préciser que ce projet ne portait pas atteinte aux vestiges archéologiques. En effet, son implantation prenait place sur la plateforme d'artillerie constituée de remblais archéologiques, et non sur des vestiges maçonnés. <u>Observation N° 6</u> Le balisage, la signalétique ainsi que le mobilier envisagés dans le cadre du projet seront soumis à l'instruction des services compétents de l'État, notamment la DREAL et la DRAC, au regard du statut de Site classé. La Métropole partage l'idée que la côte Sainte-Catherine constitue un espace naturel et non un square ou un jardin public ; sa gestion est donc adaptée à cette vocation. En cohérence avec cet objectif, la signalétique prévue est volontairement limitée au strict nécessaire, aucune implantation n'étant envisagée dans les espaces visibles depuis le bas du site. Quant au mobilier, il n'y aura ni tables de pique-nique, ni corbeilles à papier. Les seuls mobiliers prévus sur la partie basse sont des bancs afin de permettre une pause dans la montée des marches. <u>Observation N° 7</u> La contribution souligne le rôle environnemental des prairies et pelouses calcicoles de la côte Sainte-Catherine ainsi que leur intérêt pour la biodiversité. Il est vrai qu'il y a plusieurs décennies, une part importante du site était occupée par des milieux ouverts de type pelouses calcicoles. En l'absence d'un entretien pastoral régulier, ces milieux se sont
--	--

	progressivement refermés, conduisant à une dynamique de boisement « de conquête », particulièrement marquée sur la partie haute du site. Le porteur de projet reconnaît pleinement l'intérêt écologique des milieux calcicoles, qui constituent des habitats remarquables à l'échelle du territoire. Toutefois, une remise en prairie de l'ensemble du site, impliquant la suppression généralisée des boisements actuels, n'apparaît aujourd'hui ni réaliste ni souhaitable pour plusieurs raisons : • Les boisements et fourrés actuellement présents participent désormais aux fonctionnalités écologiques du site et du territoire environnant. Ils constituent des éléments de la trame verte locale en jouant le rôle de corridors écologiques. Ces milieux offrent également des habitats favorables à diverses espèces floristiques et faunistiques, notamment comme zones de reproduction et d'alimentation. • La restauration de pelouses calcicoles nécessite des conditions écologiques spécifiques. Elle s'appuie généralement sur la réouverture progressive de milieux encore partiellement ouverts ou sur la présence d'ourlets calcicoles résiduels. Sur une grande partie du site, ces milieux intermédiaires ont aujourd'hui disparu et les sols se sont enrichis au fil du temps, ce qui rend difficile la reconstitution de pelouses calcicoles, qui se développent sur des substrats pauvres. • La présence de vestiges archéologiques constitue un obstacle majeur à toute opération de déboisement. En effet, les systèmes racinaires des arbres contribuent aujourd'hui à la stabilité des vestiges, qu'ils soient en élévation ou en sous-sol. Leur suppression pourrait compromettre leur conservation. • La suppression massive des boisements actuellement présents constituerait une transformation très importante du paysage du site. Une telle intervention pourrait susciter des réserves importantes de la part du public, les boisements participant aujourd'hui à la perception paysagère et aux usages de promenade du lieu. Ce type d'intervention devrait également être apprécié au regard des exigences des autorités environnementales. Dans ce contexte, le projet privilégie une approche équilibrée visant à préserver la diversité des milieux présents sur le site tout en valorisant ses qualités écologiques, paysagères et patrimoniales <u>Observation N° 8</u> La Métropole reconnaît pleinement l'importance archéologique, historique et patrimoniale du site, comme soulignée dans la contribution. Les études menées en 1994 et en 2024 ont confirmé que les vestiges - qu'il s'agisse des fondations de l'abbaye ou des fortifications encore visibles - sont dans un état de conservation remarquable. Pourtant, malgré l'intérêt évident d'approfondir les recherches pour mieux comprendre ce patrimoine, un programme de fouilles complet sur le site se heurte à plusieurs difficultés majeures : • Un environnement devenu hostile aux investigations : En quarante ans, la végétation a repris ses droits, rendant le terrain difficile d'accès en raison des pentes et de la densité des bois. Un défrichage important serait nécessaire pour permettre des fouilles, intervention incompatible avec les enjeux environnementaux. De plus,
--	---

	cette végétation (racines) joue aujourd'hui un rôle déterminant : elle stabilise les ruines et contribue à leur préservation. La conservation des vestiges est la priorité absolue du Service Régional de l'Archéologie (SRA), conformément à la doctrine de la Charte de Venise (1964), même si cela implique de ne pas « tout » découvrir. • Des risques pour la conservation des vestiges : Exposer ces vestiges à l'air libre nécessiterait au préalable une évaluation complète de leur état de santé (diagnostic sanitaire). À ce jour, il n'est pas possible de garantir leur stabilité une fois dégagés, ce qui pourrait aggraver leur dégradation. • Un coût et une organisation complexes : Une campagne de fouilles archéologiques représente un investissement financier important, qu'aucun porteur de projet n'est en mesure de supporter. Par ailleurs, la Métropole n'a pas pour la compétence de porter un tel projet, qui relève davantage d'acteurs spécialisés dans la recherche ou la conservation patrimoniale. Pour toutes ces raisons, aussi regrettable que cela puisse paraître, il n'est pas envisageable d'étendre les investigations sur le site dans l'immédiat. Le projet de valorisation de la côte Sainte-Catherine a intégré les enjeux archéologiques dès sa conception. Les travaux prévus ont été adaptés pour limiter au maximum les impacts : réduction des zones d'intervention, restriction des terrassements, etc. Par ailleurs, une médiation patrimoniale sera proposée pour permettre au public de découvrir ces richesses cachées. Enfin, avant le début des travaux, le SRA prescrira des fouilles ciblées, limitées aux seules zones concernées par le chantier. Ces investigations ponctuelles contribueront à enrichir les connaissances sur ce site exceptionnel.
	<u>Avis de la commissaire enquêtrice</u> - L'ensemble des sujets est abordé dans les conclusions - Partie 2 de mon rapport

@63
15 Observations

Association
APVB

Page 101 du PV de synthèse des observations

ASSOCIATION APFB
(Association de Protection de la Ferme Bonsecours)

Observation N° 1

Etude d'impact

A la lecture des documents A1 étude d'impact, A2 résumé non technique, annexe 3 (carnet de phasage), annexe 6 (plan de gestion), nous formulons les observations et objections suivantes :

- Le projet d'aménagement du site sous estime largement les dommages durables à l'environnement. Si les atteintes à la flore et la faune (notamment avifaune, chiroptères, amphibiens etc..) pendant la phase travaux sont mentionnés comme fort à très fort, il prétend à un impact résiduel négligeable ce qui nous semble improbable

On a conscience de détruire leur habitat mais on postule qu'ils reviendront après les travaux.

- (Impacts résiduels sur le milieu naturel (4.5.2 du résumé) : significatifs sur la flore, la faune.)
- La prescription de mesures compensatoires : (MC 1-2-3 dans l'étude d'impact) création d'habitats pour les chiroptères, les oiseaux, écureuils, orvets n'est pas du tout convaincante. On envisage de faire des nichoirs pour remplacer leur habitat détruit. A-t-on des retours d'expérience garantissant que ça marche ?
- Habitats naturels : il est écrit que sans le projet, le milieu se ferme, les espèces envahissantes s'installent. Grâce au projet ce ne sera pas le cas. Mais on peut envisager l'entretien du site sans les aménagements problématiques, c'est en principe au plan de gestion actuel !

Observation N° 2

Tassement des sols

Globalement la question du tassement des sols est prégnante sur l'ensemble du projet : plus on multiplie les sentiers et les boucles (ce qui est prévu en partie haute), plus on multiplie les passages et piétinement, à côté, en dehors des sentiers.

Observation N° 3

Déchets

- Les pollutions par déchets, détritiques, déjections canines, voire humaines (Aucune mention de toilettes !) seront importantes, inévitables, non prises en compte dans le projet.
- Page 31 du résumé: "le projet viserait à limiter les impacts d'une fréquentation incontrôlée" : doit-on comprendre qu'en organisant une grosse fréquentation (sur 17 hectares alors qu'aujourd'hui seul le belvédère du panorama est très fréquenté) on limiterait les dommages au site liés aux usages actuels?

Observation N° 4

- On voit sur les schémas qu'à la fin tout le site est complètement mité par les chemins, les liaisons PMR, le panorama de l'abbaye, le parc historique, autant de pôles de fréquentation élevée.

Observation N° 5

Nous n'avons pas d'objections majeures particulières sur la partie du projet qui va du pied du Mont Gargan au belvédère actuel (rénovation nécessaire et accès piéton non problématique même si très fréquenté).

- Toutefois, à voir les schémas de l'annexe 6 plan de gestion, il est clair que le maximum de la diversité, flore et faune avicole recensée (dont 15 espèces d'oiseaux sensibles sur 42) se trouve sur cette partie très diversifiée, bien plus que sur le haut du site où il n'y a que des bois. Du coup les dommages écologiques du projet y sont plus importants.
- L'impression qui ressort de cette annexe est que le projet de rendre ce site très fréquenté, touristique, récréatif et ludique, un aménagement à fort impact humain est peu compatible avec le respect des obligations applicables. (d'où dérogations, compensations illusoire, suivi des dégâts irréversibles..) MA6 : mesure d'accompagnement expérimentale à mettre en place : par définition, expérimental signifie résultat non garanti, incertain.

Observation N° 6

Perchoir des savoirs

- Le projet de perchoir (a priori abandonné ?) : en théorie une belle idée de s'élever dans la canopée et voir à 360 ° le magnifique panorama. Les schémas de l'étude d'impact font rêver.
- Mais, en dehors de la question de la sécurité incendie (avis du SDIS), ce type d'installation exigerait de dégager la vue sur le paysage et donc, pour ne pas dépasser une certaine hauteur, de couper des arbres pour réaliser des trouées ? ou bien seul le débroussaillage, par ailleurs nécessaire, serait suffisant ? Le document n'est pas clair sur les coupes.
- Un tel équipement aurait vocation à être très utilisé, avec les nuisances afférentes pour la faune (bruit, dérangement) les détritus, le tassement du sol au pied et tout autour etc.. Et toujours pas de mention de toilettes publiques ?
- On ne dispose d'aucune info sur l'alternative au perchoir comme dispositif de médiation culturelle : retour à la « forêt de panneaux » ?

Observation N° 7

Plan de gestion

- Annexe 6 Plan de gestion 2018- 2027 : Ce plan de gestion ne concerne pas la partie haute du projet, celle que nous critiquons principalement.
- Sur le patrimoine écologique il est bien noté que l'état des connaissances est faible voir nul pour beaucoup d'espèces. (2.1)
- Les préconisations, objectifs de gestion pages 83-84 plaident pour un projet d'accès au public, plutôt modeste.. A la lecture des fiches actions il semble que bcp de ce qui était prévu entre 2018 et 2027 n'a pas été réalisé ?

- Ce plan de gestion s'achève en 2027. Est-ce qu'il ne devrait pas être évalué, avant de l'élargir à l'ensemble du site haut et bas à partir de 2027 et avant de valider le projet objet de l'enquête.

Observation N° 8

Trou de la Mort

- Projet de parcours ludique au trou de la mort : l'opposition des riverains est clairement recevable. Si la MRN investit en aménagement c'est pour une certaine fréquentation qui va déranger aussi près des habitations, sans parler encore une fois des dommages au sol, à l'environnement, à la petite faune déjà évoqués. De plus, cet endroit est assez éloigné dans le bois par rapport à la route de la corniche et la montée au parking PMR, serait-il envisagé un accès pour des secours, par une voie dans le lotissement des hauts près ?

Observation N° 9

Accès au panorama par la route de la Corniche et stationnement :

- Les possibilités d'aménagement sont réduites pour concilier voitures et vélos en venant du mont Gargan (vélorue ça semble bien naïf et accidentogène.
- La métropole ne peut pas évaluer l'augmentation de la circulation auto qu'entraînera l'attractivité renforcée du site. (pourtant dans l'étude d'impact c'est considéré comme n'augmentant pas voire amélioré par rapport à actuel !)
- Même avec des stationnements déportés, suggérés et fléchés (pourra-t-on empêcher les stationnements sur les trottoirs tout le long de la route de la corniche, comme c'est le cas actuellement, en marquant le couloir piétons ?), la présence accrue de véhicules va poser des problèmes.
- Dans tous les cas, on peut craindre des stationnements de voitures y compris dans les squares environnants la rue Sainte Catherine.

Observation N° 10

Stationnement et parking PMR

- Le projet conserve un parking 6 VL + 2 PMR à l'emplacement actuel. (cela signifie-t-il que restent en balance l'option de parking PMR dans la forêt ou sur le parking actuel ?) Comment faire pour qu'il serve juste à la desserte ? (page 62 étude d'impact. On parle d'emplacement navette. dépose minute pour les cars (3.2.2.8). Page 568 à 575 de l'étude d'impact : plusieurs scénari de stationnements improbables : jusqu'à 28 places le long de la route...qui doit devenir une vélorue?
- Le projet de stationnement PMR sur la partie haute : Difficile d'empêcher que des non PMR s'y garent (comme en ville) et impossible de surveiller en permanence, verbaliser ?!
- Le chemin d'accès actuel, que la pente en soit aplanie ou pas, constituerait une trouée artificialisée et, si je comprends bien, l'entrée s'y ferait sans problème dans le sens de la marche en venant de Bonsecours, mais en venant du côté opposé , il faut couper la route pour tourner à gauche ? allez faire demi tour plus loin, où? Même problème à la sortie.

Observation N° 11

Sécurité Piétons et usage du vélo

- La traversée des piétons entre le panorama partie basse et la partie haute, en plein virage de la route de la corniche, ne va-t-elle pas être dangereuse également ? (page 48 étude d'impact) : Un plateau à revêtement différencié (enrobé beige) sera réalisé au niveau de la traversée sur la route de la Corniche entre la partie basse et la partie haute, pour limiter la vitesse des véhicules et pour prioriser la traversée des piétons sur la circulation routière. On n'y croit pas trop...Comment respecter le 20 km/h ?
- D'accord pour mettre l'accent sur un accès vélo, piétons et navettes depuis le centre de Bonsecours avec stationnement place Loquet. (y aurait-il conflit d'usage avec les bonauxiliens les week ends sur cette place ? par exemple en cas de concert à la Basilique ou autre..)

Observation N° 12

Augmentation du tourisme

- Si le tourisme de groupe doit s'intensifier, une dépose minute au panorama pour que les véhicules viennent ensuite se garer place Loquet et récupèrent leur groupe plus tard (les touristes en autocar ne restent pas longtemps, un coup d'œil et trois selfies...).

Observation N° 13

Parking à vélo dans la forêt :

- Celà remet du sol pas naturel, des barrières etc...Si on accède à la partie haute en vélo, on peut faire tout le circuit historique en vélo? Les sentiers devront être assez larges pour se croiser, accentuant l'emprise au sol des aménagements.
- Les chiffres de fréquentation prévisible et souhaitée de piétons sur les chemins desservant la visite des vestiges ne sont pas estimés. Par suite, les dommages sur l'environnement et les problèmes liés à la surfréquentation ne sont pas évalués (mésusages, incivilités..).

Observation N° 14

Archéologie

- La présence de vestiges archéologiques justifie-t-elle pour l'essentiel l'aménagement de la partie haute. Nous le voyons presque comme un prétexte pour l'attrait touristique car il n'y a quand même pas grand-chose à voir. Pour des spécialistes et scientifiques c'est d'un grand intérêt, mais pour le grand public, on veut faire parler un fossé et quelques ruines de fondations.
Un rappel de l'histoire du site et de ses occupations successives est intéressant, mais nécessite-t-il absolument de s'y déplacer sur des chemins existants et à créer ? Des panneaux, bornes interactives ou autres sur un espace limité ne peuvent-ils suffire ?
Relier les habitants à l'histoire, au patrimoine culturel est une mission des collectivités, mais au prix de sacrifices exorbitants sur le patrimoine naturel fragile, qui plus est classé, nous semble un projet contestable.

	<u>Observation N° 15</u> <u>PADD</u> <u>Patrimoine et développement économique</u> • Page 288 de l'étude d'impact, au chapitre PADD, “ Pour une métropole rayonnante et dynamique” : La côte Sainte-Catherine fait notamment partie des objectifs visant à créer les conditions du développement économique, en protégeant et valorisant le patrimoine d'intérêt touristique. • C'est donc toujours le même dilemme de concilier protection de l'environnement et développement économique. Valoriser revient souvent à exploiter au profit prioritaire des humains. Ce projet veut embrasser trop d'objectifs à la fois et n'offre pas les garanties nécessaires au regard des enjeux de protection.
--	--

@63 association
APFB

Réponse du responsable du projet aux 15 observations émises par l'association APFB

Observations N° 1 - 2 et 5

Concernant les impacts du projet sur l'environnement en phase d'exploitation

L'étude d'impact distingue les effets potentiels liés à la phase de travaux de ceux susceptibles d'intervenir en phase d'exploitation. Si certains impacts temporaires peuvent être significatifs pendant la phase de travaux, l'analyse des impacts résiduels intègre l'ensemble des mesures prévues dans le cadre de la séquence « éviter - réduire - compenser » (ERC).

En phase d'exploitation, l'un des principaux facteurs susceptibles d'influencer les milieux naturels est l'évolution de la fréquentation du site. Celle-ci reste toutefois difficile à estimer précisément. À titre indicatif, la partie basse du site accueille actuellement en moyenne 1 023 visiteurs par jour, avec des pointes pouvant atteindre 2 540 personnes selon les données de l'éco-compteur. La partie haute, qui ne dispose pas d'outil de mesure, demeure aujourd'hui peu fréquentée en raison de son accessibilité limitée et de son caractère confidentiel.

Sur la partie basse, où se situent notamment des pelouses et prairies calcicoles particulièrement sensibles au piétinement, le projet prévoit plusieurs dispositifs destinés à limiter les pressions liées à la fréquentation. Les cheminements seront réaménagés afin de canaliser les flux et d'éviter la création de sentes informelles responsables de phénomènes d'érosion. Des dispositifs légers de délimitation (poteaux et fil) guideront les visiteurs et préserveront les secteurs les plus sensibles. Les usages seront mieux organisés, avec la création d'un parcours dédié aux VTT distinct du cheminement piéton principal.

Enfin, les zones faisant l'objet d'un éco-pâturage seront étendues et clôturées (soit par filets amovibles soit par clôtures fixes) afin d'en faciliter la mise en œuvre.

Concernant la partie haute du site, aujourd'hui peu connue du grand public, le projet vise à rendre accessible ce patrimoine naturel et historique remarquable. La superficie du parc historique et son caractère majoritairement boisé permettent d'accueillir une fréquentation modérée sans déséquilibre pour les milieux. Par ailleurs, la vocation patrimoniale et paysagère du lieu, d'intérêt local, n'est pas de nature à générer une fréquentation de grande ampleur.

Ainsi, les aménagements proposés visent précisément à encadrer les usages et à canaliser la fréquentation afin de garantir la compatibilité des usages avec la préservation des milieux naturels, du patrimoine et du cadre de vie des riverains.

Concernant l'entretien du site et le plan de gestion existant

La gestion écologique du site constitue un enjeu important pour limiter la fermeture progressive des milieux et le développement d'espèces exotiques envahissantes. Le plan de gestion en place vise précisément à encadrer ces interventions.

Toutefois, le projet d'aménagement a également pour objectif de renforcer les conditions de mise en œuvre de cette gestion dans la durée. En structurant les usages et en valorisant le site, il contribue à mobiliser et à mettre en

synergie l'ensemble des acteurs concernés par son devenir : collectivités, gestionnaires, associations, riverains et usagers.

Par ailleurs, la réalisation d'un projet d'aménagement permet de sanctuariser les moyens consacrés à la gestion et à l'entretien du site. Cette dynamique est de nature à favoriser la mise en œuvre d'actions de gestion écologique plus régulières et mieux coordonnées.

Observation N° 3

Le projet ne prévoit pas l'implantation de sanitaires sur le site. L'aménagement envisagé s'inscrit dans une logique d'« espace naturel » et non de parc ou d'espace vert urbain équipé. Par ailleurs, le site n'est pas desservi par un réseau d'assainissement, ce qui rendrait la mise en place de sanitaires techniquement complexe et particulièrement coûteuse.

S'agissant de la divagation des chiens, le problème relève de la responsabilité de leurs propriétaires. Le respect des règles en vigueur et la maîtrise des animaux domestiques reposent sur le comportement citoyens des usagers du site.

Hormis sur le panorama actuel, le projet ne prévoit pas l'implantation de corbeilles de propreté sur le site, conformément aux pratiques en vigueur dans les espaces naturels. Dans ces milieux, la politique consiste à encourager les visiteurs à emporter leurs déchets afin de limiter les nuisances et préserver le caractère naturel des lieux.

L'expérience montre que l'installation de corbeilles peut parfois entraîner une production de déchets plus importante que lorsqu'elles sont absentes. À titre d'exemple, sur le site de la Forêt Monumentale, les corbeilles ne sont présentes qu'aux entrées et la quantité de déchets observée sur l'ensemble du site n'est pas supérieure à celle constatée avant l'ouverture de l'exposition.

Observation N° 4

Seule une partie du parc historique (partie haute), principalement le long du coteau sud, sera effectivement aménagée.

Le reste du site restera inchangé, avec les boisements conservés en libre évolution. Les chemins

Les aménagements proposés ne sont pas de nature à fragmenter les continuités écologiques existantes ni à interrompre les corridors de déplacement des espèces. Ils ont été conçus pour concilier l'accueil du public avec la préservation des fonctionnalités écologiques du site, en limitant les emprises et en s'appuyant sur des tracés existants.

Observation N° 6

En ce qui concerne le perchoir, le permis de construire a fait l'objet d'un avis défavorable du Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS). Afin de poursuivre l'instruction des deux permis d'aménager (communes de Rouen et de Bonsecours), ainsi que des procédures environnementales et de l'étude d'impact, sans intégrer cet élément susceptible de fragiliser le projet, le retrait du permis de construire a été demandé à la mairie de Bonsecours, effectif au 6 février 2026. En l'état, **le projet de perchoir (tour d'observation panoramique) est abandonné.**

Une alternative au perchoir comme dispositif de médiation culturelle est à l'étude.

Observation N° 7

Le plan de gestion ne couvrait pas la partie haute du site, celle-ci étant composée de parcelles privées jusqu'en 2022, année d'acquisition par la Métropole pour les besoins du projet de valorisation.

	Les objectifs du plan de gestion de la partie basse, rédigés par le CEN, comportent des fiches-actions hiérarchisées par enjeux et priorités pour la période 2018-2027. Environ 60% de ces actions ont été mises en œuvre, notamment l'installation de clôtures et le développement de zones d'éco-pâturage. Ces interventions ont permis d'améliorer significativement la situation environnementale et d'endiguer la fermeture des milieux calcicoles, témoignant des efforts budgétaires engagés par la ville de Rouen, propriétaire de la partie basse. La coordination du plan de gestion à l'échelle de l'ensemble du site permettra une mise en œuvre plus efficace des mesures d'entretien du site et de sauvegarde des milieux fragiles. Un bilan, réalisé par le CEN dans le cadre de ses missions, est prévu à l'issue du plan de gestion afin d'en évaluer la mise en œuvre et l'incidence sur les milieux protégés. <u>Observation n° 8</u> Il y a vraisemblablement un malentendu quant à l'ampleur du dispositif envisagé. Le « Trou de la Mort » n'a pas vocation à devenir une aire de jeux pour enfants classique avec agrées, tourniquet etc... Il n'y aura aucune modification de l'environnement : aucune imperméabilisation, aucun abattage d'arbre. Il s'agit simplement de placer ça et là des petits obstacles à escalader, enjamber (...) en accompagnement de la déambulation. Le flux de visiteurs sera en outre modéré compte tenu de la difficulté d'accès au « Trou de la Mort ». Les aménagements projetés au « Trou de la Mort » s'inscrivent par ailleurs dans la même logique que l'ensemble du projet sur la Côte Sainte-Catherine : interventions limitées, intégrées au contexte paysager, sans création d'infrastructures lourdes. Les principes d'implantation, la nature des équipements envisagés, ainsi que les modalités générales de réalisation (terrassements ponctuels, mobilier sobre et intégré, gestion des accès secours) seront présentées dans un permis d'aménager modificatif. S'agissant des incidences potentielles (bruit, environnement), l'étude d'impact analyse les effets du projet au regard de sa nature et de son ampleur. Compte tenu du caractère mesuré des aménagements, les nuisances attendues demeurent limitées. Enfin, la sensibilité écologique du secteur du « Trou de la Mort » a été prise en compte dans le cadre des inventaires naturalistes réalisés sur l'ensemble du périmètre d'étude. La présence d'espèces protégées, telles que l'écureuil roux, la chouette hulotte ou certaines espèces de chiroptères, a conduit à intégrer des mesures d'évitement et d'adaptation du projet afin de préserver les habitats et les continuités écologiques. Les secteurs à enjeu fort font l'objet d'une attention particulière et d'un encadrement des interventions. Toutefois, le dispositif ludique du Trou de la Mort fera l'objet d'un réexamen. <u>Observation N° 9</u> Le projet n'est pas de nature à engendrer une augmentation significative du trafic automobile, comme indiqué dans l'étude d'impact.
--	---

L'aménagement en vélorue vise à constituer un dispositif lisible et identifiable, jouant un rôle de « signal » pour sensibiliser les automobilistes à la présence prioritaire des cyclistes et favoriser un meilleur partage de la voirie. Par ailleurs, la valorisation du site s'appuiera, à l'issue du projet, sur une communication mettant prioritairement en avant son accessibilité par les modes actifs. Le stationnement des véhicules sera orienté vers des solutions en périphérie, notamment rue Armand Requier et place Loquet. En complément, une signalisation adaptée sera mise en œuvre afin de réglementer et d'interdire le stationnement illicite, notamment sur les trottoirs et dans les secteurs sensibles, contribuant ainsi à limiter les dysfonctionnements actuellement observés. Enfin, les cheminements piétons seront sécurisés par la présence d'une glissière le long de la route de la Corniche, dans la continuité du dispositif existant.

Observation N° 10

Le projet ne prévoit pas d'augmentation du nombre de places, mais bien le maintien d'une capacité globale équivalente à l'existant, notamment le long de la route de la Corniche.

Le bilan du stationnement arrêté prévoit :

- Le maintien de 6 places et 2 places PMR sur l'esplanade actuelle ;
- La conservation de 7 places longitudinales le long de la route de la Corniche, conformément aux attentes de la commune de Bonsecours ;
- La création de 3 emplacements de dépose-minute pour des véhicules de type Masters 9 places ;
- L'aménagement de 2 places PMR en partie forestière, afin d'améliorer l'accessibilité de la partie haute du site.

S'agissant du respect du caractère réservé des places PMR en partie forestière, une signalisation réglementaire adaptée sera mise en place. En complément, un dispositif de vidéoprotection est à l'étude. Ces dispositions encadreront efficacement le stationnement, à l'instar des dispositifs mis en œuvre en milieu urbain.

Concernant les craintes liées à l'artificialisation, l'aménagement s'inscrit dans une logique d'accessibilité pour les PMR au site, sans remise en cause de ses qualités paysagères et naturelles.

Enfin, les difficultés évoquées en matière d'accès et de giration doivent être relativisées. Les configurations de manœuvre, notamment pour les véhicules venant de Rouen, concerneront un nombre très limité de situations, compte tenu du faible trafic et des rares occurrences de croisement sur la route de la Corniche. Le fonctionnement global de la route de la Corniche ne s'en trouvera pas significativement dégradé.

Observation N° 11

La sécurisation de la traversée piétonne entre les parties basse et haute repose sur plusieurs dispositifs complémentaires :

- Une signalisation d'approche renforcée sera mise en place en amont ;
- Un plateau surélevé à revêtement différencié permettra de ralentir les véhicules et de matérialiser la priorité piétonne.

Le projet privilégie l'accès au site par les modes actifs, avec un report du stationnement vers des secteurs adaptés, notamment la place Loquet. Les éventuels conflits d'usage liés à des événements ponctuels relèvent de situations temporaires qui pourront faire l'objet d'une gestion spécifique le cas échéant.

Observation N° 12

Le projet n'a pas pour objectif de développer le tourisme de groupe. Actuellement, une aire de stationnement pour cars existe sur l'esplanade du panorama. Dans le cadre du projet, cette aire sera supprimée. Des essais réalisés avec un car ont montré que les manœuvres nécessaires pour effectuer un demi-tour, en raison du gabarit des véhicules et de la configuration de la route (notamment la visibilité réduite dans le virage), sont trop dangereuses (les cars devant emprunter l'itinéraire de et vers Bonsecours, ne pouvant pas passer par le Mont-Gargan).

Le projet prévoit la création de deux places de dépose-minute le long de la voirie au niveau du panorama, destinées à des navettes de type « master » (9 places). Une place supplémentaire de dépose-minute pour navette est également prévue à proximité de l'accès côté Bonsecours, avec la création d'un quai dédié.

Observation N° 13

Le parcours accessible aux PMR, d'une largeur de 1,50 m, n'est pas conçu pour la circulation des vélos. Le parking vélo prévu à proximité des deux places PMR à l'entrée de la forêt ne constitue pas une source supplémentaire d'imperméabilisation des sols.

Concernant la fréquentation, se référer à la réponse fournie aux observations 1,2,5 de la contribution @63.

Observation N° 14

Les aménagements en partie haute comprennent : la mise en accessibilité PMR via un cheminement de 1,50 m de large en enrobé clair avec deux places dédiées à l'entrée de la forêt, la valorisation du panorama de l'abbaye, la création et le confortement d'un maillage de cheminements permettant la découverte du « parc historique » et de ses fossés médiévaux, la gestion différenciée des espaces du coteau sud (débroussaillage) et la mise en place d'une médiation patrimoniale.

Ces interventions sont proportionnées au regard de l'importance patrimoniale et emblématique du site et ne constituent pas des transformations lourdes d'un point de vue environnemental : la partie haute correspond à un massif forestier déjà largement anthropisé, et le boisement concerné est un boisement de conquête et jeune. Les aménagements projetés ne sont pas de nature à déséquilibrer l'écosystème global ni à fragmenter les habitats des espèces.

Aujourd'hui, la partie basse du site fonctionne déjà d'un point de vue des usages et est largement fréquentée, bien connue des habitants et des visiteurs. En revanche, la partie haute demeure confidentielle : difficile d'accès et encore largement ignorée du public. C'est une situation regrettable au regard des richesses patrimoniales et paysagères du site. La partie haute de côte Sainte-Catherine n'est pas un simple bois : son traitement ne peut pas être assimilé à celui d'une forêt quelconque, mais doit tenir compte de son rôle patrimonial et historique. Tous les habitants de la métropole méritent de connaître ce haut-lieu de l'histoire normande.

Il convient de rappeler que c'est le paysage, pour son caractère pittoresque qui fait l'objet du classement Site Classé.

Observation n° 15

La côte Sainte-Catherine s'inscrit dans un contexte fortement urbanisé et ne constitue pas un espace naturel isolé ou un sanctuaire écologique. **Situé dans l'agglomération, le site joue à la fois un rôle écologique, paysager et récréatif au bénéfice des habitants.**

L'histoire du site montre d'ailleurs qu'il a toujours été fréquenté. Les photographies anciennes, gravures et représentations iconographiques témoignent d'un lieu de promenade et de découverte depuis de nombreuses générations. La côte Sainte-Catherine constitue ainsi un marqueur fort de l'identité du territoire et un lieu d'attachement pour les habitants.

L'enjeu n'est donc pas d'opposer protection de la nature et accès au public, mais de trouver un équilibre entre ces deux objectifs. Il relève de l'intérêt général de permettre aux habitants de la métropole d'accéder à des espaces naturels de qualité à proximité immédiate de la ville, dans des conditions compatibles avec la préservation des écosystèmes.

Le projet s'inscrit précisément dans cette logique : protéger et restaurer les milieux naturels tout en organisant les usages afin d'éviter les dégradations liées à une fréquentation diffuse et non maîtrisée. Il ne s'agit pas d'exploiter la nature, mais de la préserver tout en permettant sa découverte.

Dans un territoire métropolitain, la réponse ne peut pas être la fermeture des espaces naturels au public. Au contraire, leur aménagement raisonné permet de concilier protection écologique, sensibilisation des habitants et amélioration durable du cadre de vie.



@66
10 observations

Association
Collectif
Bonsecours nous
Rassemble

Page 105 du PV de synthèse des observations

Collectif BONSECOURS NOUS RASSEMBLE

Contribution du collectif BONSECOURS NOUS RASSEMBLE
Liste sans étiquette candidate aux élections municipales de mars 2026

1 Pièce jointe de 14 pages à consulter par la Métropole de Rouen Normandie sur le site du registre numérique afin de pouvoir répondre aux observations émises par ce collectif.

Ci-dessous, un résumé des observations émises.**Observation N° 1**

- Une séquence ERC qui n'est pas appliquée pour chacune des composantes du projet.

Résumé :

En conclusion, ce projet n'est pas monobloc mais est lui-même constitué de différentes composantes qui remplissent des fonctions différentes au sein du projet dont l'évitement devrait être questionné pour chacune de ses composantes, a minima pour les composantes les plus impactantes.

Observation N° 2

- Remodelage de la côte Sainte-Catherine et refonte du belvédère

Résumé :

Compte tenu de son impact sur les milieux naturel évoqués ci-dessus, de son impact en terme d'émission de gaz à effet de serre (pelleteuses, transport de 670 m3 de matériaux, etc...), en terme de durée du chantier sur cet axe de circulation, cette composante du projet (remodelage de la côte) ne revêt aucun caractère de sobriété et le terme de renaturation est certainement discutable. Le maintien de cette composante du projet (revenir au profil naturel du panorama) devrait être interrogée par le pétitionnaire afin d'éviter l'ensemble des impacts certains et potentiels.

Observation N° 3

- Stationnement PMR en partie haute du site

Résumé :

Le maintien de cette composante du projet (parking PMR dans le bois) devrait être interrogé par le pétitionnaire afin

d'éviter l'ensemble des impacts certains et potentiels.

En conséquence, nous ne sommes pas favorables au maintien de ce stationnement à cet emplacement. Une alternative devrait être proposée.

Si toutefois cette option était retenue, elle devrait impérativement s'accompagner de mesures de sécurisation renforcées, tant dans l'aménagement que dans la surveillance du site.

Observation N° 4

- Parcours ludique dans le secteur dit du « trou de la mort » (Ch. 3.2.2.7)

Résumé :

Nous proposons donc de transformer cette composante purement ludique du projet en une composante à vocation réellement pédagogique autour de la nature voire de l'histoire du site. Il est également indispensable de déplacer cet aménagement vers une zone déjà aménagée ou vouée à l'être (cheminements structurants ou placettes du site) et distante des habitations pour préserver la tranquillité résidentielle.

Observation N° 5

- Perchoir des savoirs (Ch. 3.2.2.6)

Résumé :

Si le photomontage semble démontrer que ce perchoir sera invisible depuis Rouen, l'étude n'apporte pas la preuve qu'il sera invisible depuis les pavillons bordant le site été comme hiver (absence d'impact paysager pour les riverains et également sentiment de tranquillité perturbé). L'étude doit impérativement être complétée en ce sens.

Le maintien de cette composante du projet devrait être interrogé par le pétitionnaire afin d'éviter l'ensemble des impacts certains et potentiels. Compte tenu de ses impacts, cette infrastructure qui ne rentre pas non plus dans la sobriété initialement annoncée, pourrait utilement être supprimée du projet.

Observation N° 6

- Sécurité routière et aménagement de l'axe Bonsecours-Rouen

Résumé :

- La question de la sécurité routière constitue un enjeu central du projet. La circulation est actuellement limitée à 50 km/h mais cette limitation n'est souvent pas respectée. Il est à peu près certain que l'abaissement de la vitesse à 30 km/h ne sera pas plus respectée. Ainsi, la traversée de la route en plein virage pour accéder à la partie haute semble être un parti pris dangereux pour les piétons.
- La figure 141 propose les reports futurs supposés en Heure de pointe matin (HPM) et soir (HPMS) suite au réaménagement de la Corniche. Un itinéraire concerne le report de la route de la Corniche vers le chemin de Noyers et la route du Calvaire. Ce report n'est pas envisageable mais ce point n'est pas repris dans le reste du dossier.

- Le report sur la route de Paris (via la route du calvaire) pose une autre difficulté puisque cet axe est souvent saturé.
- Ainsi la réflexion sur l'efficacité et les conséquences des aménagements de cet axe routier ne nous apparaît pas aboutie.

Observation N° 7

- Stationnement et gestion du panorama

Résumé :

Le stationnement sauvage sur ce site et en proximité immédiate constitue déjà aujourd'hui un problème identifié et sera inévitablement amplifié par la fréquentation accrue du site. Nous souhaitons revenir à l'intention initiale du projet : le panorama ne doit pas devenir un espace de stationnement, mais rester un lieu de dépose uniquement, notamment pour les bus et les cars.

Ces derniers auraient vocation à stationner place Loquet, en cohérence avec la zone patrimoniale de la ferme et de la basilique. Cette organisation pourrait utilement s'inscrire dans un dispositif plus large incluant un projet de navette reliant la place Loquet au panorama, limitant ainsi la pression automobile sur le site. Enfin, la fréquentation du site lors d'événements ou de périodes de forte affluence doit être anticipée. Il apparaît nécessaire de réfléchir à des dispositifs d'accueil temporaires, activables en fonction des usages : gestion des flux, encadrement des stationnements, sécurisation, présence humaine renforcée.

Observation N° 8

- Non prise en compte de l'impact de l'augmentation de la fréquentation du site sur l'habitat d'intérêt communautaire et sur l'ensemble des milieux naturels.
 - Une absence d'impact affirmée mais non démontrée
 - Reprise des emmarchements
 - Signalétique et support de médiation
 - Organisation des usages sur le site afin de freiner la multiplicité des cheminements sauvages
- En conclusion, le pétitionnaire ne démontre pas que les aménagements évoqués (signalétique et support de médiation, reprise des emmarchements, organisation des usages sur le site, etc...) seront suffisants pour canaliser les usagers du site et prévenir la multiplication des cheminements sauvages. Ce point est d'autant plus important et ne doit pas être négligé dans la mesure où certains aménagements du projet vont contribuer à altérer le coteau calcaire en partie basse et vont également augmenter le risque de piétinement des milieux
- par les visiteurs en dehors des aménagements.

Observation N° 9

- Des facteurs aggravants

Par conséquent, d'une part l'absence de cheminements sauvages n'est pas du tout garantie. D'autre part, plusieurs

aménagements du projet vont aggraver l'altération directe et la pression des usagers sur le milieu et envoyer un message contre productif quant à la sensibilité du milieu. Cette surfréquentation non gérée efficacement pourrait engendrer une érosion accrue du site et une dégradation du milieu. Ainsi, sans mesures précises, éprouvées et efficaces, il est à craindre que la création de nouveaux sentiers ainsi que l'augmentation de fréquentation altèrent les milieux fragiles et nuisent aux espèces végétales patrimoniales. En conclusion, le prérequis « considérant le respect des sentiers balisés » de la page 479 n'est pas du tout garanti à ce stade. La définition des mesures visant à canaliser les usagers du site et prévenir les différentes pressions exercées sur celui-ci (cueillette, divagation des chiens, pollution par toutes sortes de déchets, dérangement de la faune) est donc essentielle à l'échelle de l'ensemble du projet. Certains cheminements moins intrusifs ou une réduction du nombre de nouveaux chemins pourraient également être proposés. L'impact brut sur les habitats naturels et sur les espèces végétales patrimoniales de la partie basse ne peut être considéré comme négligeable à l'étude et le projet doivent être précisés en ce sens. Ce qui est vrai pour la partie basse de la côte l'est également pour la partie haute sur le secteur qui sera débroussaillé pour y recréer une prairie calcicole. Sur cette partie (débroussaillage des Fourrés à Prunelliers et ronces, entre le belvédère actuel et le panorama des jardins de l'abbaye ainsi que de part et d'autre du nouveau chemin d'accès partant de l'actuel belvédère vers la partie haute du site), le risque de création de divers raccourcis pour atteindre le panorama des jardins de l'abbaye va se poser si des dispositions efficaces ne sont pas prises pour prévenir ce phénomène.

Résumé :

De façon générale, c'est bien l'impact de l'augmentation de la fréquentation sur les milieux naturels des parties haute et basse qui doit être réévalué et traité.

Observations N° 10

- Réduction de la diversité et de la tranquillité des milieux susceptible d'impacter la biodiversité du site et notamment en partie haute du site.

Conclusion

l'étude d'impact est insuffisante puisque la séquence ERC n'a pas été appliquée pour chacune des composantes du site afin d'éviter les composantes les plus impactantes. De nombreux aménagements représentent un risque majeur sous-évalué à la fois pour les milieux naturels et, en partie haute, pour la tranquillité des riverains. Enfin, l'impact de l'augmentation de la fréquentation n'est pas traité de façon satisfaisante et est donc largement sous évalué.

Cette surfréquentation va impacter l'habitat communautaire de la partie basse. De même, elle va générer des risques d'accident pour les piétons et de désorganisation du stationnement et de la circulation.

Enfin, pour la partie haute, secteur du projet qui va subir la plus forte augmentation de fréquentation, la préservation de ses milieux naturels n'a pas été étudiée. Il en est de même de la tranquillité des riverains qui est complètement

	ignorée dans ce dossier. <u>Résumé de la conclusion</u> • L'étude d'impact est insuffisante, la séquence ERC n'a pas été appliquée correctement. • Risques majeurs sous-évalués pour les milieux naturels et la tranquillité des riverains. • Impact de l'augmentation de la fréquentation sous-évalué. • La surfréquentation affectera l'habitat communautaire et augmentera les risques d'accidents et de désorganisation. • Préservation des milieux naturels et tranquillité des riverains non étudiées pour la partie haute.
@66 - Collectif Bonsecours nous rassemble	<u>Réponse du responsable du projet aux 10 observations émises par le Collectif Bonsecours nous Rassemble.</u> <u>Observation N° 1</u> Il convient de rappeler que l'application de la séquence ERC s'inscrit dans le cadre réglementaire de l'évaluation environnementale et qu'elle est mise en œuvre à l'échelle globale du projet, tout en tenant compte de la nature et des caractéristiques des différentes interventions prévues. Dans l'étude d'impact, les effets potentiels (impacts bruts) du projet ont été analysés par thématique environnementale (milieux naturels, paysages, patrimoine, usages...) et en distinguant les différents types d'aménagements envisagés (cheminements, escaliers, parcours PMR, interventions de gestion écologique...). Cette analyse permet d'identifier les composantes susceptibles de générer des impacts et d'y associer, lorsque cela est nécessaire, des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées. Par ailleurs, la conception même du projet traduit la mise en œuvre du principe d'évitement en amont : limitation des emprises aménagées, appui sur des tracés déjà anthropisés, concentration des aménagements sur des secteurs déjà fréquentés ou présentant des enjeux écologiques plus faibles, et préservation de larges secteurs du site en libre évolution. Les mesures de réduction et de compensation proposées dans l'étude d'impact ont ainsi été définies au regard des impacts identifiés, quelle que soit la composante du projet concernée. Cette démarche répond aux exigences méthodologiques de l'évaluation environnementale et fait l'objet d'un examen par les autorités compétentes dans le cadre de l'instruction du dossier. <u>Observation N° 2</u> Le remodelage de la partie sommitale de la côte et la refonte de la plateforme du panorama participent à la requalification paysagère et environnementale du site, en corrigeant l'artificialisation existante. L'esplanade actuelle du panorama est une plateforme routière constituée de remblais issus du creusement de la route de la Corniche. Ce dispositif, historiquement lié à un usage automobile, ne correspond pas au profil naturel du coteau et constitue une rupture paysagère au sein du site.

La proposition de remodelage vise précisément à atténuer cette artificialisation en rapprochant la morphologie du site de celle du coteau naturel, en réduisant l'emprise minérale de la plateforme actuelle. Cette orientation a été présentée et validée dans le cadre du comité de pilotage du projet, auquel participent notamment les services compétents en matière de protection des sites classés au titre du Code de l'environnement, garants de la préservation du paysage « pittoresque » de la côte Sainte-Catherine.

Il est vrai que les travaux nécessaires au remodelage constituent une intervention ponctuellement impactante. Toutefois, ces impacts ont été pris en compte dans l'étude d'impact et font l'objet de mesures d'évitement (emprises...).

En phase d'exploitation, les bénéfices attendus de cette intervention sont significatifs. Le projet permet notamment de réduire l'imperméabilisation actuelle de la plateforme et de restaurer une lecture paysagère plus cohérente du coteau, tout en requalifiant cet espace aujourd'hui largement dédié à la voiture au profit d'usages plus compatibles avec les enjeux contemporains de mobilités actives et de valorisation paysagère.

Le remodelage du belvédère répond également à un objectif environnemental : le décapage du substrat constitué de remblais permettra de retrouver un sol plus pauvre, propice au développement d'habitats calcicoles.

Observation N° 3

Des ajustements concernant la sécurisation et la surveillance de l'aménagement des places de stationnement PMR vont être étudiés.

Observation n° 4

Il y a vraisemblablement un malentendu quant à l'ampleur du dispositif envisagé. Le « Trou de la Mort » n'a pas vocation à devenir une aire de jeux pour enfants classique avec agrées, tourniquet etc...

Il n'y aura aucune modification de l'environnement : aucune imperméabilisation, aucun abattage d'arbre.

Il s'agit simplement de placer çà et là des petits obstacles à escalader, enjamber (...) en accompagnement de la déambulation.

Le flux de visiteurs sera en outre modéré compte tenu de la difficulté d'accès au « Trou de la Mort ».

Les aménagements projetés au « Trou de la Mort » s'inscrivent par ailleurs dans la même logique que l'ensemble du projet sur la Côte Sainte-Catherine : interventions limitées, intégrées au contexte paysager, sans création d'infrastructures lourdes. Les principes d'implantation, la nature des équipements envisagés, ainsi que les modalités générales de réalisation (terrassements ponctuels, mobilier sobre et intégré, gestion des accès secours) seront présentées dans un permis d'aménager modificatif.

S'agissant des incidences potentielles (bruit, environnement), l'étude d'impact analyse les effets du projet au regard de sa nature et de son ampleur. Compte tenu du caractère mesuré des aménagements, les nuisances attendues demeurent limitées.

Enfin, la sensibilité écologique du secteur du « Trou de la Mort » a été prise en compte dans le cadre des inventaires naturalistes réalisés sur l'ensemble du périmètre d'étude. La présence d'espèces protégées, telles que l'écureuil roux, la chouette hulotte ou certaines espèces de chiroptères, a conduit à intégrer des mesures d'évitement et d'adaptation du

	projet afin de préserver les habitats et les continuités écologiques. Les secteurs à enjeu fort font l'objet d'une attention particulière et d'un encadrement des interventions. Toutefois, le dispositif ludique du Trou de la Mort fera l'objet d'un réexamen. <u>Observation N° 5</u> En ce qui concerne le perchoir, le permis de construire a fait l'objet d'un avis défavorable du Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS). Afin de poursuivre l'instruction des deux permis d'aménager (communes de Rouen et de Bonsecours), ainsi que des procédures environnementales et de l'étude d'impact, sans intégrer cet élément susceptible de fragiliser le projet, le retrait du permis de construire a été demandé à la mairie de Bonsecours, effectif au 6 février 2026. En l'état, le projet de perchoir (tour d'observation panoramique) est abandonné. <u>Observation N° 6</u> Le projet n'entraînera pas de report significatif de circulation, puisque le fonctionnement global de la route de la Corniche reste inchangé. <u>Observation n° 7</u> Il a été fait le choix de proposer une offre de stationnement identique à celle qui existe actuellement. La mise en place d'une navette de transports en commun est à l'étude au sein de la Métropole, notamment lors de la période estivale. <u>Observation n° 8</u> Le projet repose prioritairement sur une logique d'évitement des secteurs à plus forte sensibilité écologique (coteau sud de la partie basse par exemple, bord de falaise). Il prévoit également des actions de restauration écologique et de gestion encadrée de la fréquentation, afin de limiter les phénomènes d'érosion, de piétinement diffus et de dégradation progressive des habitats constatés en l'absence d'aménagement adapté. En ce sens, l'intervention proposée vise à mieux maîtriser les pressions existantes plutôt qu'à en créer de nouvelles. Le tracé de l'escalier principal s'inscrit dans une zone déjà anthropisée et historiquement dédiée à l'accès au site. Dans ce contexte, les enjeux environnementaux associés à ce tracé sont considérés comme limités. L'objectif du projet est de ne pas étendre cette zone déjà affectée et de préserver les secteurs de prairies et de pelouses situés aux abords. Sur la partie basse, où se situent notamment des pelouses et prairies calcicoles particulièrement sensibles au piétinement, le projet prévoit plusieurs dispositifs destinés à limiter les pressions liées à la fréquentation. Les cheminements seront réaménagés afin de canaliser les flux et d'éviter la création de sentes informelles responsables de phénomènes d'érosion. Des dispositifs légers de délimitation (poteaux et fil) guideront les visiteurs et préserveront les secteurs les plus sensibles. Les usages seront mieux organisés, avec la création d'un parcours dédié aux VTT distinct du cheminement piéton principal. Enfin, les zones faisant l'objet d'un éco-pâturage seront étendues et clôturées (soit par filets amovibles soit par clôtures fixes) afin d'en faciliter la mise en œuvre.
--	--

Ainsi, les aménagements proposés visent précisément à encadrer les usages et à canaliser la fréquentation afin de garantir la compatibilité des usages avec la préservation des milieux naturels, du patrimoine et du cadre de vie des riverains.

Observations N° 9 et 10

La côte Sainte-Catherine s'inscrit dans un contexte fortement urbanisé et ne constitue pas un espace naturel isolé ou un sanctuaire écologique. Situé dans l'agglomération, le site joue à la fois un rôle écologique, paysager et récréatif au bénéfice des habitants.

L'histoire du site montre d'ailleurs qu'il a toujours été fréquenté. Les photographies anciennes, gravures et représentations iconographiques témoignent d'un lieu de promenade et de découverte depuis de nombreuses générations. La partie haute était même le lieu d'une compétition internationale de motocross ! La côte Sainte-Catherine constitue ainsi un marqueur fort de l'identité du territoire et un lieu d'attachement pour les habitants. Aujourd'hui, l'usage qui prédomine est celui de l'arrêt-minute et de la photo Instagram. Le site mérite mieux en termes de valorisation.

L'enjeu n'est donc pas d'opposer protection de la nature et accès au public, mais de trouver un équilibre entre ces deux objectifs. Il relève de l'intérêt général de permettre aux habitants de la métropole d'accéder à des espaces naturels de qualité à proximité immédiate de la ville, dans des conditions compatibles avec la préservation des écosystèmes.

Le projet s'inscrit précisément dans cette logique : protéger et restaurer les milieux naturels tout en organisant les usages afin d'éviter les dégradations liées à une fréquentation diffuse et non maîtrisée. Il ne s'agit pas d'exploiter la nature, mais de la préserver tout en permettant sa découverte.

Dans un territoire métropolitain, la réponse ne peut pas être la fermeture des espaces naturels au public. Au contraire, leur aménagement raisonné permet de concilier protection écologique, sensibilisation des habitants et amélioration durable du cadre de vie.

L'évolution de la fréquentation du site reste toutefois difficile à estimer précisément. À titre indicatif, la partie basse du site accueille actuellement en moyenne 1 023 visiteurs par jour, avec des pointes pouvant atteindre 2 540 personnes selon les données de l'éco-compteur. La partie haute, qui ne dispose pas d'outil de mesure, demeure aujourd'hui peu fréquentée en raison de son accessibilité limitée et de son caractère confidentiel.

Dans la partie basse, où se situent notamment des pelouses et prairies calcicoles particulièrement sensibles au piétinement, le projet prévoit plusieurs dispositifs destinés à limiter les pressions liées à la fréquentation. Les cheminements seront réaménagés afin de canaliser les flux et d'éviter la création de sentes informelles responsables de phénomènes d'érosion. Des dispositifs légers de délimitation (poteaux et fil) guideront les visiteurs et préserveront les secteurs les plus sensibles. Les usages seront mieux organisés, avec la création d'un parcours dédié aux VTT distinct du cheminement piéton principal. Enfin, les zones faisant l'objet d'un éco-pâturage seront étendues et clôturées (soit par filets amovibles soit par clôtures fixes) afin d'en faciliter la mise en œuvre.

	Concernant la partie haute du site, aujourd'hui peu connue du grand public, le projet vise à rendre accessible ce patrimoine naturel et historique remarquable. La superficie du parc historique et son caractère majoritairement boisé permettent d'accueillir une fréquentation modérée sans déséquilibre pour les milieux. Par ailleurs, le patrimoine et paysage du lieu est d'intérêt local et n'est pas de nature à générer une fréquentation de grande ampleur de type surtourisme. Les aménagements proposés visent précisément à encadrer les usages et à canaliser la fréquentation afin de garantir la compatibilité des usages avec la préservation des milieux naturels, du patrimoine et du cadre de vie des riverains.
	<u>Avis de la commissaires enquêtrice : Réponse claire à chaque observation émise - Pas de commentaire supplémentaire.</u>

PARTIE F	CONTRIBUTEURS - COLLECTIVITÉS
----------	-------------------------------

@ 49 et @ 50	COMMUNE DE BONSECOURS la contribution 50 est identique à la contribution 49 mais une PJ a été ajoutée
8 observations	<u>Page 110 du PV de synthèse des observations</u> <u>Observation N° 1</u> • <u>Des aménagements en partie haute disproportionnés au regard des enjeux environnementaux</u> Le dossier confirme que le projet entraînera des impacts écologiques significatifs : destruction d'habitats naturels, atteinte à un habitat d'intérêt communautaire, impact direct sur des espèces végétales patrimoniales, altération de gîtes et d'habitats d'alimentation pour plusieurs espèces de chiroptères protégées, ainsi que des effets sur l'Orvet fragile, la Grenouille agile et certaines espèces d'insectes. Ces éléments montrent que le site présente une sensibilité écologique élevée. Or, cette fragilité constitue précisément le cadre dans lequel doivent s'inscrire les choix d'aménagement. Elle devrait conduire à privilégier des interventions limitées, ciblées et proportionnées, en cohérence avec les objectifs de sobriété et de transition écologique auxquels les collectivités sont aujourd'hui tenues. Pourtant, les aménagements envisagés en partie haute s'écartent de cette logique de sobriété. Ils introduisent des

transformations lourdes ces transformations lourdes aux conséquences durables dans un secteur qui cumule des enjeux écologiques, paysagers et patrimoniaux majeurs.

Observation N° 2

- **Des mesures compensatoires très importantes, révélatrices d'évitement insuffisant.**

L'extrême fragilité du site aurait dû logiquement conduire à **une stratégie d'évitement renforcée**. Pourtant, le dossier prévoit des mesures compensatoires d'une ampleur inhabituelle : **plus de 30 000 m² cumulés** pour diverses espèces et habitats, auxquels s'ajoutent la création de gîtes artificiels et d'îlots de sénescence.

L'importance de ces compensations traduit **le fait que les impacts n'ont pas été évités en amont**, alors même que la MRAE avait explicitement demandé de démontrer l'examen de solutions alternatives. Ainsi, la logique ERC (Éviter -Réduire -Compenser) apparaît inversée : la compensation devient la réponse principale, là où l'évitement devrait être prioritaire sur un site classé.

Cette dépendance accrue à la compensation est d'autant plus préoccupante que **plusieurs mesures de gestion annoncées ne sont pas encore stabilisées**. Le mémoire en réponse indique que certains protocoles sont encore en cours d'élaboration, des acteurs restent à identifier, et surtout, le plan de gestion forestier du site n'existe pas encore et ne serait élaboré qu'en 2027.

Ainsi, les mesures censées compenser les impacts du projet reposent **sur des dispositifs non opérationnels, dont l'efficacité ne peut être garantie**. Cette incertitude affaiblit la cohérence globale du projet : plus les impacts sont importants, plus les mesures compensatoires doivent être robustes, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Observation N° 3

- **Un impact paysager majeur, insuffisamment documenté.**

À ces enjeux écologiques s'ajoute un enjeu paysager tout aussi déterminant, d'autant plus que la Côte Sainte Catherine est un site classé au titre du paysage, bénéficiant à ce titre d'un niveau de protection élevé. Toute intervention doit donc être appréciée au regard de son impact sur les vues, les silhouettes et l'ambiance générale du site.

Le projet prévoit l'implantation d' **un perchoir d'environ 19 mètres** , dont la hauteur resterait certes contenue sous la cime des arbres, mais qui n'en constitue pas moins un ouvrage de grande dimension. Même sans dépasser le couvert végétal, il est susceptible d'altérer la perception du site, son équilibre visuel et son identité paysagère, pour une plus

	value qui reste à démontrer. Or, cet élément structurant du projet est insuffisamment évalué, alors même qu'il pourrait transformer de manière irréversible la lecture du site. Cette absence d'analyse approfondie est d'autant plus problématique que le classement impose une exigence de démonstration renforcée. Il revient au maître d'ouvrage de prouver que l'ouvrage est compatible avec les caractéristiques qui ont justifié la protection du site. Cette lacune est également en contradiction avec les enseignements de la concertation. Les habitants ont exprimé leur souhait de préserver la sérénité, le caractère naturel et l'identité paysagère du site, et ont demandé un projet sobre et non intrusif. L'introduction d'un ouvrage de cette ampleur apparaît donc en décalage total avec ces attentes, en plus d'être insuffisamment justifiée au regard des enjeux paysagers et écologiques. <u>Observation N° 4</u> • <u>Une fréquentation accrue dont les effets sont sous-estimés.</u> L'ensemble de ces enjeux est encore renforcé par un autre élément : le projet vise explicitement à augmenter la fréquentation du site. Cette ambition doit être mise en regard de la capacité réelle du site à absorber un flux supplémentaire de visiteurs. Or, les impacts associés (érosion, dérangement de la faune, usages non maîtrisés) sont présentés comme négligeables, sans étude de capacité d'accueil ni analyse des effets cumulés. Cette sous-évaluation est problématique : plus la fréquentation augmente, plus les milieux fragiles sont exposés, et plus les mesures de gestion doivent être solides. Or, Comme indiqué précédemment, ces mesures ne sont pas encore stabilisées. La commune de Bonsecours n'est pas favorable à l'installation d'un parcours ludique à destination des enfants au niveau du « trou de la mort ». Cet endroit, qui correspond à l'ancien fossé du Vieux Fort, à l'est des 2 bastions, n'est pas adapté aux aménagements proposés. De plus, son accès est très délicat, sauf à modifier profondément un site à forte valeur historique. Ce projet fait l'objet d'un fort rejet des habitants qui ont clairement exprimé leur souhait de préserver la tranquillité du site et de limiter les aménagements susceptibles d'en modifier l'ambiance. L'augmentation de la fréquentation, si elle n'est pas strictement encadrée, risque de compromettre cette sérénité recherchée.
--	---

Ainsi, les aménagements en partie haute, par leur ampleur et leur caractère attractif, risquent d'accélérer une pression anthropique que le site n'est pas en mesure d'absorber dans des conditions satisfaisantes et qui ne correspond pas aux attentes exprimées par les habitants.

Pour rappel, le refus de l'installation d'un parcours ludique a été explicitement rappelé par la ville de Bonsecours lors de chaque réunion du comité de pilotage. Le maintien de cet aménagement dans le projet marque donc une regrettable non prise en compte de la position d'une des deux communes concernées par le projet.

Observation N° 5

- **L'accessibilité de la partie haute pour les personnes à mobilité réduite : garantir une approche réaliste et proportionnée.**

La commune de Bonsecours soutient que la topographie du site ne permet pas d'offrir à tous les utilisateurs un accès à toutes les parties du site sauf à courir le risque d'une défiguration et détérioration de celui-ci. L'accessibilité totale n'est donc ni possible ni recherchée. Si l'enjeu est d'ouvrir le site autant que possible, cela doit se faire **sans jamais renoncer à ce qui fait sa singularité paysagère, patrimoniale et écologique et en préservant toujours la richesse et la rareté écologique et environnementale du site.**

Deux scénarios ont été étudiés par la maîtrise d'œuvre :

- Le terrassement de la piste d'accès côté Bonsecours, pour atteindre une pente de 4% compatible avec un cheminement en fauteuil roulant,
- Le confortement simple de la rampe existante, avec la création de deux places PMR en entrée de site en milieu forestier.

Or, la commune souligne un point de vigilance majeur : aucun scénario n'a été arrêté, ce qui empêche d'évaluer avec pertinence la faisabilité, l'impact environnemental et la conformité du projet. Sur un site classé, une telle incertitude demeure problématique : il revient au maître d'ouvrage de **présenter un projet pleinement démontré et argumenté, et non de différer un choix aussi structurant.** Elle ouvre par ailleurs la voie à un arbitrage ultérieur sans débat public, contraire aux attentes exprimées en concertation.

Par ailleurs, si l'objectif d'accessibilité universelle est légitime, l'implantation d'un stationnement automobile au sein du massif boisé constitue **un contresens au regard de l'enjeu environnemental** que prétend porter le projet de la Métropole. Ce choix soulève de sérieux questionnements quant à l'artificialisation d'un espace naturel classé, la fragmentation locale des habitats et l'intensification ponctuelle de la fréquentation motorisée.

	Cette implantation introduit un accès motorisé permanent au cœur d'un massif boisé, ce qui constitue un changement d'usage structurel du site, et cela quel que soit le type de revêtement retenu (enrobé clair scié). Elle modifie ainsi la nature fonctionnelle du site, d'un espace naturel à un espace partiellement circulé. La proportionnalité d'un tel aménagement, au regard des enjeux écologiques du site, mérite une justification bien plus approfondie. En l'état, la commune ne peut donc accepter la création d'un parking PMR au sein du massif forestier. Comme pour les aménagements ludiques, il est précisé et rappelé que la ville de Bonsecours a toujours clairement porté et défendu cette position dans le cadre du comité de pilotage. Enfin, la commune considère que la consultation de la Coordination Handicap Normandie doit intervenir dès maintenant et non en phase PRO, afin d'évaluer l'accessibilité effective des cheminements et éviter des travaux qui ne répondraient pas aux besoins des usagers PMR. Observation N° 6 • La requalification de la route de la Corniche : un choix qui engage l'équilibre du réseau. La commune de Bonsecours prend acte de la volonté d'améliorer la lisibilité des accès au site, de sécuriser certains cheminements et d'adapter la voirie à l'évolution des usages, notamment en matière de mobilités douces. La création d'un plateau surélevé, l'aménagement de traversées piétonnes, la mise en place d'une zone 20 km/h ou encore l'ajout d'une liaison piétonne vers le panorama s'inscrivent dans cette logique. La commune reconnaît également les contraintes physiques propres à cet axe : une route étroite, sinueuse, épousant les coteaux, où la création d'un itinéraire cyclable en site propre n'était pas envisageable. Le maintien du stationnement pour ne pas pénaliser les riverains, ainsi que l'intégration d'emplacements pour les navettes et d'un stationnement vélo, témoignent d'une volonté d'articuler différents usages dans un espace contraint. Pour autant, ces intentions, aussi légitimes soient-elles, ne sauraient occulter les enjeux structurels que soulève la requalification de la route de la Corniche. Car au-delà des dispositifs annoncés, c'est bien la fonction même de cet axe dans l'équilibre global du réseau qui se trouve profondément modifiée. La route de la Corniche n'est pas une simple voie d'accès au site : elle constitue un itinéraire géographiquement naturel et légitime pour accéder à une partie nord de Rouen. Ce faisant cette voie permet aussi de soulager d'autant l'axe de la Place Saint-Paul particulièrement inadapté au flux actuel (<i>en l'absence d'aménagements pertinents et efficaces</i>). Il ne
--	--

s'agit donc pas d'un usage marginal ou d'une simple préoccupation individuelle mais d'un comportement collectif cohérent au demeurant **révélateur d'un réseau déjà sous tension**. Transformer cet axe en vélorue et en zone 20 km/h et ainsi réduire sa capacité aurait donc pour conséquence de modifier profondément l'équilibre des flux (bien au-delà des seuls habitants de Bonsecours) et de conduire à un report de ces flux vers des axes (notamment celui de la place Saint-Paul) en incapacité de les absorber.

Ce constat, cette évidence même, qui soulève également la question centrale de la sécurité ainsi que celle de la qualité de vie, ne relève pas du détail technique : il touche à la **responsabilité collective d'organiser un réseau lisible, efficace et équilibré**. Réduire la capacité d'un axe stratégique sans étude de flux approfondie, sans réflexion globale sur les circulations à l'échelle du secteur, revient à laisser les usagers gérer seuls les conséquences d'un arbitrage qui devrait être collectif et transparent et à provoquer chez eux des sentiments de rejet et d'exaspération éloignés du besoin d'apaisement auquel devrait pourtant aspirer notre société.

De plus, une vélorue n'est pas un dispositif neutre. Au contraire, il s'agit d'un dispositif exigeant qui suppose un trafic motorisé faible, un respect strict des règles, et une acceptation sociale forte. Dans un contexte où la route est déjà utilisée comme itinéraire de report, il existe un **risque réel de décalage entre l'intention politique et la pratique quotidienne**. Ce décalage pourrait fragiliser la sécurité des cyclistes, créer des tensions d'usage et, in fine, décrédibiliser l'objectif même de la requalification.

Pour toutes ces raisons, il apparaît indispensable que le projet s'appuie sur **une analyse et une vision d'ensemble**, faute de quoi la requalification de la Corniche risque de produire des effets contraires à ceux recherchés, et de déplacer les difficultés plutôt que de les résoudre, tout en créant un sentiment d'incohérence et d'incompréhension pour les usagers et d'une manière plus générale pour les habitants.

CONCLUSION

En conclusion, la commune de Bonsecours considère que les aménagements lourds prévus en partie haute **ne sont ni nécessaires, ni proportionnés, ni compatibles avec la préservation des milieux naturels et des équilibres paysagers du site**.

Ils s'écartent de l'exigence de sobriété qu'impose un espace d'une telle sensibilité écologique, patrimoniale et paysagère.

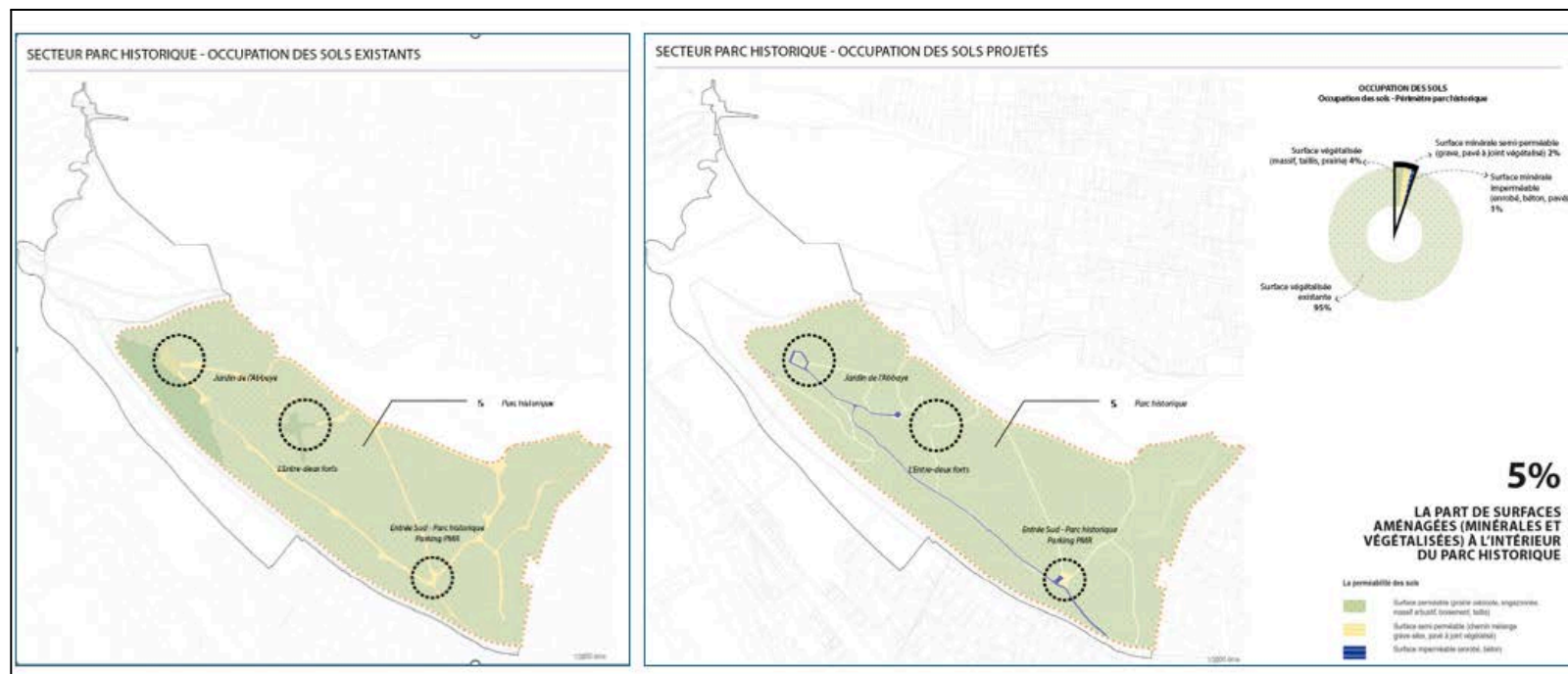
Ces choix apparaissent d'autant plus inadaptés qu'ils contredisent les attentes exprimées par les habitants lors de la concertation, qui ont demandé un projet sobre, respectueux du caractère naturel du site, attentif à la tranquillité des

	lieux et privilégiant les modes doux. <u>Observation N° 7</u> • La commune demande en conséquence que ces aménagements soient retirés afin de garantir un projet réellement équilibré et durable si celui-ci devait être poursuivi. Par ailleurs, il a été vu supra que plusieurs éléments du projet doivent encore être définis en phase PRO. Or, une enquête publique doit porter sur un projet stabilisé, permettant une évaluation complète des impacts et une compréhension claire par le public. Par conséquent, en raison de cette absence avérée de précisions suffisantes sur certains aspects du projet, la capacité de la commune, des habitants et de l'autorité environnementale à apprécier pleinement les conséquences du projet se trouve notablement altérée. <u>Observation N° 8</u> • Pour toutes ces raisons, la commune de Bonsecours appelle à une révision du projet, afin de garantir la préservation durable de la Côte Sainte-Catherine et de répondre aux attentes légitimes des habitants.
	<u>Réponse du responsable du projet aux 8 observations émises par la mairie de BONSECOURS.</u> <u>Observation N° 1</u> Dès le lancement du projet d'aménagement de la Côte Sainte-Catherine, la commune de Bonsecours, par l'intermédiaire de ses élus, a été pleinement intégrée au comité de pilotage, qui fixe les grandes orientations et valide les étapes de conception. Les aménagements en partie haute comprennent : la mise en accessibilité PMR via un cheminement de 1,50 m de large en enrobé clair avec deux places dédiées à l'entrée de la forêt, la valorisation du panorama de l'abbaye, la création et le confortement d'un maillage de cheminements permettant la découverte du « parc historique » et de ses fossés médiévaux, la gestion différenciée des espaces du coteau sud (débourssaillage) et la mise en place d'une médiation patrimoniale. Ces interventions sont proportionnées au regard de l'importance patrimoniale et emblématique du site et ne constituent pas des transformations lourdes d'un point de vue environnemental : la partie haute correspond à un massif forestier déjà largement anthropisé, et le boisement concerné est un boisement de conquête et jeune. Les aménagements projetés ne sont pas de nature à déséquilibrer l'écosystème global ni à fragmenter les habitats des espèces. Aujourd'hui, la partie basse du site fonctionne déjà d'un point de vue des usages et est largement fréquentée, bien connue des habitants et des visiteurs. En revanche, la partie haute demeure confidentielle : difficile d'accès et encore largement ignorée du public. C'est une situation regrettable au regard des richesses patrimoniales et paysagères du site.

La partie haute de côte Sainte-Catherine n'est pas un simple bois : son traitement ne peut pas être assimilé à celui d'une forêt quelconque, mais doit tenir compte de son rôle patrimonial et historique. Tous les habitants de la métropole méritent de connaître ce haut-lieu de l'histoire normande.

Le schéma ci-dessous présente de manière synthétique l'occupation des sols en situation actuelle et projetée. Il met en évidence le caractère mesuré des interventions envisagées sur la partie haute du site, celles-ci s'appuyant majoritairement sur des tracés existants.

Ainsi, seuls 5 % de la surface totale de la partie haute feront l'objet d'un aménagement.



Observation N° 2

Les mesures ERC (Éviter, Réduire, Compenser) mises en œuvre dans le cadre du projet de valorisation de la côte Sainte-Catherine sont proportionnées aux enjeux environnementaux et des impacts du projet, conformément à la réglementation qui régit les interventions sur les espaces naturels.

Il convient de rappeler que la définition des mesures relevant de la séquence ERC ne relève pas d'une initiative propre aux bureaux d'études environnementaux. Cette séquence constitue un principe inscrit dans le droit de l'environnement, issu notamment du droit européen et intégré au Code de l'environnement. Elle structure l'évaluation environnementale des projets d'aménagement et s'impose aux maîtres d'ouvrage.

Dans ce cadre, les bureaux d'études spécialisés interviennent pour réaliser les inventaires écologiques, analyser les impacts potentiels du projet et proposer des mesures adaptées aux enjeux identifiés. **Ces propositions s'appuient sur des référentiels techniques et scientifiques reconnus (guides méthodologiques nationaux, retours d'expérience, recommandations d'organismes spécialisés), et sont examinées dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale.**

Par ailleurs, les mesures proposées dans l'étude d'impact font l'objet d'une analyse et d'un contrôle par les autorités compétentes, notamment les services de l'État et l'Autorité environnementale. Elles peuvent être ajustées ou complétées à l'issue de cette instruction afin de garantir leur pertinence et leur efficacité au regard des enjeux écologiques du site.

Les mesures proposées dans le cadre du projet s'inscrivent dans les pratiques couramment mobilisées en matière de prise en compte de la biodiversité dans les projets d'aménagement.

Concernant les mesures de compensations

Malgré des impacts résiduels limités (après les séquences Éviter, Réduire), en dehors du risque de destruction d'habitats favorables pour l'Écaille chinée et les chiroptères, la Métropole s'est engagée à rechercher des compensations au-delà de ce qui aurait pu être strictement nécessaire. Les mesures compensatoires, incluant plus de 30 000 m² d'aires restaurées, la création de gîtes artificiels et d'îlots de sénescence, viennent s'ajouter aux mesures d'évitement et de réduction déjà mises en œuvre et ne constituent pas une substitution à ces dernières.

La Métropole Rouen Normandie s'engage à la bonne réalisation de ces mesures et mettra en œuvre les mesures environnementales décrites dans le dossier de demande de dérogation. La Métropole est chargée de s'assurer de la parfaite application, des mesures environnementales prescrites dans l'arrêté de la DREAL. **Les mesures compensatoires ont une obligation de résultat.**

La gestion et le suivi de ces mesures seront assurés :

- **Par un coordonnateur environnemental (MA1) :** suivi et accompagnement du chantier et des mesures mises en œuvre, repérage des enjeux écologiques (faune, flore, habitats), vérification du respect des mesures d'évitement et de réduction, encadrement des opérations et comptes-rendus transmis à la DREAL Normandie.
- **Par un comité de suivi (MA5) :** composé de représentants des services de l'État, des établissements publics, des collectivités locales, d'associations, d'experts locaux, de bureaux d'études et du maître d'ouvrage, garant de la bonne application des mesures ERC en phase travaux et exploitation, et chargé d'évaluer l'efficacité des actions écologiques et de proposer d'éventuelles adaptations.

- **Par le Conservatoire des Espaces Naturels (CEN)** : actuellement gestionnaire de la partie basse, il assurera la gestion de la partie haute à partir de 2027, conformément au plan de gestion en cours d'élaboration pour la période 2027-2036.

Le plan de gestion forestière sera rédigé dans un même document que celui de la gestion de la partie basse et de ses pelouses calcicoles, ce qui n'empêche pas les opérations d'entretien courant avant cette échéance. Il convient de rappeler que la Métropole n'est propriétaire de la partie haute du site que depuis 2022. Les parcelles (incluant le bois Bagnères) étaient des bois privés.

Le protocole environnemental « non stabilisé » mentionné dans la contribution, concerne spécifiquement le transfert de graines de flores calcicoles impliquant des intervenants extérieurs (Conservatoire Botanique de Normandie). Cette prestation n'a pas encore débuté en raison des procédures de commande publique, mais sera mise en œuvre conformément aux exigences réglementaires et aux objectifs de préservation du site et de création d'habitats favorables au développement des prairies calcicoles.

Observation N° 3

L'ensemble du projet est soumis à l'instruction des autorités compétentes (DRAC/DREAL, arrêté ministériel) garantes du Site Classé, conformément à la réglementation applicable. La Métropole Rouen Normandie agit dans le cadre fixé par cette réglementation et ne dispose d'aucune liberté d'action au-delà des prescriptions des autorités compétentes. A ce titre, depuis le début du projet, l'Architecte de Bâtiments de France (DRAC) et les Inspecteurs des Sites (DREAL) participent au comité de pilotage du projet et fixent les grandes orientations dans le cadre de leurs prérogatives : la valorisation paysagère de ce site remarquable et classé pour son caractère « pittoresque ».

En ce qui concerne le perchoir, le permis de construire a fait l'objet d'un avis défavorable du Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS). Afin de poursuivre l'instruction des deux permis d'aménager (communes de Rouen et de Bonsecours), ainsi que des procédures environnementales et de l'étude d'impact, sans intégrer cet élément susceptible de fragiliser le projet, le retrait du permis de construire a été demandé à la mairie de Bonsecours, effectif au 6 février 2026. En l'état, **le projet de perchoir (tour d'observation panoramique) est abandonné.**

Observation N° 4

La côte Sainte-Catherine s'inscrit dans un contexte fortement urbanisé et ne constitue pas un espace naturel isolé ou un sanctuaire écologique. Situé dans l'agglomération, le site joue à la fois un rôle écologique, paysager et récréatif au bénéfice des habitants.

L'histoire du site montre d'ailleurs qu'il a toujours été fréquenté. Les photographies anciennes, gravures et représentations iconographiques témoignent d'un lieu de promenade et de découverte depuis de nombreuses générations. La côte Sainte-Catherine constitue ainsi un marqueur fort de l'identité du territoire et un lieu d'attachement pour les habitants.

L'enjeu n'est donc pas d'opposer protection de la nature et accès au public, mais de trouver un équilibre entre ces deux objectifs. Il relève de l'intérêt général de permettre aux habitants de la métropole d'accéder à des espaces naturels de qualité à proximité immédiate de la ville, dans des conditions compatibles avec la préservation des écosystèmes.

Le projet s'inscrit précisément dans cette logique : protéger et restaurer les milieux naturels tout en organisant les usages afin d'éviter les dégradations liées à une fréquentation diffuse et non maîtrisée. Il ne s'agit pas d'exploiter la nature, mais de la préserver tout en permettant sa découverte.

Dans un territoire métropolitain, la réponse ne peut pas être la fermeture des espaces naturels au public. Au contraire, leur aménagement raisonné permet de concilier protection écologique, sensibilisation des habitants et amélioration durable du cadre de vie.

Le projet repose prioritairement sur une logique d'évitement des secteurs à plus forte sensibilité écologique. Il prévoit également des actions de restauration écologique et de gestion encadrée de la fréquentation, afin de limiter les phénomènes d'érosion, de piétinement diffus et de dégradation progressive des habitats constatés en l'absence d'aménagement adapté. En ce sens, l'intervention proposée vise à mieux maîtriser les pressions existantes plutôt qu'à en créer de nouvelles.

Observation N° 5

La topographie du site ne permet pas la mise en accessibilité de l'ensemble de la partie basse.

Néanmoins, la partie haute peut être rendue accessible grâce à des aménagements mesurés : confortement de la voie d'accès côté Bonsecours, création de deux places PMR en haut de la pente et confortement du chemin longeant le coteau sud (1m50 de large). Ce parcours emprunte un tracé existant, anthropisé, d'une largeur suffisante évitant tout abattage d'arbres. Ces interventions ne nécessitent pas des travaux lourds d'infrastructure. L'impact environnemental de ces aménagements est faible.

La mise en accessibilité des espaces publics et de la voirie est une obligation réglementaire et morale pour les maîtres d'ouvrage publics. Le terme PMR (personnes à mobilité réduite) est bien plus large qu'on ne le pense : il désigne toute personne rencontrant des difficultés pour se déplacer ou accéder aux équipements en raison d'une limitation physique, sensorielle ou cognitive. En France, environ 15 à 20 % de la population est concernée.

Ces aménagements visant la mise en accessibilité d'une partie du parc historique permettront aux personnes à mobilité réduite de profiter du panorama sur les méandres de la Seine et sur l'ensemble de la Métropole, ainsi que de découvrir l'histoire du site : grand fossé de l'entre-deux-forts et dispositifs de médiation patrimoniale. Il est du devoir des collectivités de proposer des espaces publics accessibles lorsque cela est possible.

La localisation des places PMR en forêt est justifiée par les contraintes topographiques : le talus en haut de la route de la Corniche présente des pentes supérieures aux niveaux maximum autorisés pour les rampes compatibles à l'accès des PMR (4 %). Des solutions de stationnement le long de la route de la Corniche ont été étudiées, mais elles se sont révélées incompatibles avec les terrassements nécessaires, qui auraient mis en péril l'intégrité des vestiges archéologiques ceinturant la partie haute.

	<u>Observation N° 6</u> Les attentes exprimées dans cette contribution apparaissent en contradiction avec celles des habitants du Mont-Gargan, qui, au cours de la concertation, ont sollicité une remise en question du plan de circulation et de l'usage de délestage de cet axe. Ces positions témoignent de la diversité et parfois de l'incompatibilité des attentes riveraines que le projet, à l'échelle des seuls 700 mètres de linéaire requalifiés, ne peut résoudre à lui seul. Les objectifs de la requalification de la route de la Corniche sont définis ainsi : • Articuler les différents usages (automobile, piétons, cycles) dans un espace contraint. • Abaisser la vitesse des véhicules pour améliorer la sécurité et la qualité de vie, en limitant le risque d'incidents et de conflits d'usage. • Maintenir les stationnements longitudinaux pour les riverains afin de préserver la desserte et la fonctionnalité locale. Ces objectifs ont été définis en tenant compte des contraintes physiques fortes rappelées dans la contribution : voirie étroite, sinueuse et épousant le relief. Le parti-pris retenu consiste à faire cohabiter les différents usages en créant un appel visuel pour signaler la présence des cyclistes (dispositif de vélorue avec enrobé rouge) et mettre en place un abaissement de la vitesse autorisée à 30 km/h, conformément aux vitesses en vigueur dans les zones urbaines, y compris celles du Mont-Gargan. Ces choix permettent d'améliorer la sécurité et la lisibilité de l'axe tout en répondant à la diversité des usages et en préservant les conditions de circulation et de stationnement existantes. Ils s'inscrivent dans une approche globale et équilibrée, adaptée à un secteur où des modifications radicales du trafic ne seraient ni réalistes à court terme ni compatibles avec les contraintes géographiques et urbaines. <u>Observations N° 7 et N° 8</u> Le projet a été validé à chaque étape de sa conception par un comité de pilotage réunissant à la fois des élus et des services de l'État. Certaines composantes ont toutefois fait l'objet de débats, voire de désaccords au sein du comité, notamment : le perchoir, le stationnement forestier et le dispositif ludique du Trou de la Mort. Le reste des orientations a été validé par cette instance. Concernant ces trois éléments : • Le perchoir a été abandonné à la suite de l'avis défavorable du SDIS relatif à la sécurité incendie ; • Le stationnement forestier a été supprimé et remplacé sur l'esplanade du panorama actuel ; seules deux places PMR sont conservées afin d'assurer l'accessibilité à la partie haute du site (voir justification supra) ; • Le dispositif ludique du Trou de la Mort fera l'objet d'un réexamen.
	Avis de la commissaire enquêtrice - pas de commentaire supplémentaire.

PARTIE G	QUESTION DE LA COMMISSAIRE ENQUÊTRICE
1	<u>Sécurité du site et protection de la population</u> Les permanences tenues en mairie de Bonsecours ont révélé le ressenti d' une insécurité croissante. (observations orales récurrentes). Les remarques d'un contributeur, notamment sur le square des Hautes Haies, accentuent ces préoccupations. Également, de nombreux contributeurs craignent que le projet d'aménagement n'aggrave une situation déjà marquée par des incivilités et une fréquentation nocturne problématique (zone de deal au niveau du Belvédère). Le document de la phase 2 de la concertation de 2024/2025 (page 13 - 6ème paragraphe) mentionne les problèmes récurrents de propreté et de sécurité, tels que déchets, vandalisme et consommation de stupéfiants. <u>Question de la commissaire enquêtrice :</u> ❖ Concrètement, comment la Métropole Rouen Normandie a-t-elle envisagé l'avenir pour la sécurisation du site de la Côte Sainte Catherine et, notamment : ➤ Au niveau du belvédère (parking) ; ➤ Sur la partie haute et aux niveaux des squares environnants ?
	<u>Réponse du responsable du projet</u> La question de la tranquillité et des usages actuels du panorama de la côte Sainte-Catherine a été soulevée lors des réunions publiques. Le belvédère est actuellement un lieu de rassemblement, à l'instar d'autres espaces publics ouverts. Cette situation peut générer un sentiment d'insécurité ainsi que des nuisances, notamment en matière de bruit et de dépôts de déchets. À ce jour, ces usages ne s'accompagnent toutefois pas de faits avérés de violence ou d'agressions caractérisées. Il est par ailleurs rappelé que les questions relatives à la tranquillité publique relèvent du pouvoir de police du Maire, compétent pour prendre les mesures nécessaires afin de prévenir les troubles à l'ordre public. Le projet présenté vise à améliorer cette situation. La renaturation partielle du site et la reconfiguration des espaces contribueront à limiter les zones propices à ces occupations, en réduisant les possibilités de stationnement prolongé. Par ailleurs, la Métropole Rouen Normandie étudiera, avec les communes concernés, l'opportunité de mettre en place un dispositif de vidéoprotection. Cette éventuelle installation sera appréciée au regard de son coût et de son efficacité attendue en matière de tranquillité publique.
2	<u>Aménagement : plateforme du Trou de la Mort</u> ❖ Incompréhensions sur le projet d'aménagement du Trou de la Mort :

	➤ Mentionné comme projet dans certains documents. ➤ Non inclus dans le phasage des travaux jusqu'en 2028. <u>Merci de clarifier la situation actuelle de ce projet dans le cadre de la présente enquête publique.</u>
	<u>Réponse du responsable du projet</u> L'aménagement du secteur du Trou de la Mort s'inscrit dans le programme de l'opération globale. Toutefois, pour des raisons liées au marché de maîtrise d'œuvre, sa conception a été retirée du périmètre des missions confiées au groupement actuellement en charge du projet. À ce stade, cet aménagement relève donc d'une intention et n'a pas encore fait l'objet d'études de conception. Sa mention dans le dossier d'enquête publique vise à assurer une information complète et transparente du public sur les perspectives envisagées à l'échelle du site. Le projet, une fois défini, fera l'objet des procédures réglementaires nécessaires, notamment le dépôt d'une autorisation d'urbanisme. Le parcours ludique n'est pas intégré au permis d'aménager actuel. Les aménagements projetés au « Trou de la Mort » s'inscrivent dans la même logique que l'ensemble du projet sur la Côte Sainte-Catherine : interventions limitées, intégrées au contexte paysager, sans création d'infrastructures lourdes. Les principes d'implantation, la nature des équipements envisagés et les modalités générales de réalisation (terrassements ponctuels, mobilier sobre et intégré, gestion des accès de secours) seront présentés dans un permis d'aménager modificatif. Le programme de l'intervention, comme énoncé dans l'étude d'impact, est le suivant : « A l'est du parc historique se trouve le lieu surnommé « trou de la mort », baptisé ainsi en référence à l'épreuve phare du moto-cross, qui longe les bastions du vieux fort, du nord au sud. Sur cet espace, qui est déjà ludique en soi, il est envisagé de mettre en place un parcours à destination des enfants, s'appuyant sur l'atmosphère existante. L'objectif est d'offrir un espace pour les familles, au contact de la nature, en conservant la végétation. Il ne s'agit pas de créer une aire de jeu mais d'accompagner le cheminement par des dispositifs ludiques, en matériaux naturels. »

Fin du rapport d'enquête

Pour information :

3 registres de permanence remis à Mme PARMENTIER - Chargée de projet et responsable du projet à la métropole de Rouen Normandie.

Le procès-verbal de synthèse des observations et le mémoire en réponse du responsable du projet étant des pièces très volumineuses, la commissaire enquêtrice a fait le choix de les annexer dans un document à part intitulé 3ème partie - Annexes du rapport d'enquête publique.

Ce document comporte DEUX Annexes :

Annexe 1	Procès-verbal de synthèse des observations	Page 3
Annexe 2	Mémoire en réponse du responsable du projet	Page 107

Rapport d'enquête publique rédigé le 27 Mars 2026



Martine HEDOU
Commissaire enquêtrice

Conformément à la législation, le présent rapport d'enquête publique est transmis :

- ❖ à la Métropole de Rouen Normandie - Responsable du projet
- ❖ au Tribunal administratif de Rouen.