



VILLE DE LILLEBONNE

DEPARTEMENT DE LA SEINE-MARITIME



PLAN LOCAL D'URBANISME

n°1

RAPPORT DE PRESENTATION
Volume 1

Elaboration du P.O.S.
approuvée le 7 janvier 1980

1ère révision du P.O.S.
prescrite le 20 juin 1984
arrêtée le 19 octobre 1988
approuvée le 14 novembre 1989

REVISION DU P.L.U.

PRESCRITE LE

16 SEPTEMBRE 1999

ARRETEE LE

26 MAI 2005

APPROUVEE LE

16 FEVRIER 2006

SOMMAIRE

PREAMBULE.....	5
LES MOTIFS DE LA REVISION	5
LA DEMARCHE DE REVISION DU PLU ET D'ELABORATION DU PADD.....	6
LA PROCEDURE DE REVISION	7
 1 LE CONTEXTE TERRITORIAL	 8
1.1. LILLEBONNE DANS L'ARMATURE URBAINE	9
1.1.1. LILLEBONNE AU SEIN DU PAYS DE CAUX – VALLEE DE SEINE	9
1.1.2. LA PLANIFICATION TERRITORIALE	11
1.1.2.1 La Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine (DTA).....	11
1.1.2.2. Le Schéma Directeur de la Vallée du Commerce	13
1.1.3. L'INTERCOMMUNALITE	19
A/ La Communauté de Communes de Port-Jérôme	19
B/ Le Syndicat Mixte de Port Jérôme	19
C/ Le Pays de Caux – Vallée de Seine (Janvier 2002)	21
 1.2 L'ORGANISATION URBAINE	 24
1.2.1 UN CENTRE HISTORIQUE AVEC UN BON NIVEAU D'EQUIPEMENTS ET DE SERVICES ...	24
1.2.2 LE SECTEUR DE LA VALLEE.....	28
Le quartier Filature-Clairval	28
Le quartier Côte Blanche – Fontaine Bruyère	28
Les quartiers Les fonds de Route et Les Pommiers.....	29
Le quartier Saint-Léonard – Saint-Exupéry - La Cayenne	29
Le quartier Goubermoulins - La Vallée	30
Le quartier du Puits Maillé et du Fond de vallée	30
1.2.3 LE SECTEUR DU BECQUET- LA TOURBIERE.....	31
L'espace des Aulnes – Les quartiers de la Tourbière et de l'Ile de France	31
Le quartier des coteaux et le hameau de Becquet	31
Le quartier de la Gare et les Hauts Champs.....	32
1.2.4 LE SECTEUR DU SUD DU CENTRE-VILLE	32
Le Toupin et le Val Infray	32
Le quartier Saint-Denis et la Bossaye.....	32
Le quartier Le Câtillon, le Mesnil et Le Platon	32
Secteur du Manoir et du Mesnil.....	32
1.2.5 SYNTHESE : L'ORGANISATION URBAINE	33
1.2.6 LA MORPHOLOGIE URBAINE	35
 1.3. LES INFRASTRUCTURES DE DEPLACEMENTS.....	 37
1.3.1 LE RESEAU DE VOIRIES	37
A/ Accessibilité régionale et intercommunale	37
B/ Une difficulté de gestion du trafic routier	37
C/ Traitement des voies : coupures, et axes de vie locale.....	37
D/ Projets routiers et de requalification	42
E/ Stationnement.....	42
F/. Les entrées de Ville	44

1.3.2 LES TRANSPORTS COLLECTIFS	45
A/ L'offre de transports collectifs intra urbains :	45
B/ L'offre de transports collectifs en autocar :	45
C/ L'offre de transport collectif en train :	45
1.3.3. LES LIAISONS DOUCES	46
A/ Les rues piétonnes en centre-ville.....	46
B/ Cheminements piétons inter-quartiers	47
C/ Les itinéraires de promenade et de randonnée :	48
1.3.4. LA SECURITE ROUTIERE	50
1.3.5. SYNTHESE SUR LES DEPLACEMENTS A LILLEBONNE :	51
 2. TENDANCES ET BESOINS	52
 2.1. LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	53
2.1.1. LES DONNEES : EMPLOIS ET POPULATION ACTIVE	53
A/ 4 237 actifs en 1999 , soit 44% de la population communale.....	53
B/ La structure de l'emploi sur la commune : la part élevée du secteur industriel.....	53
C/ La part prépondérante des employés et ouvriers : deux-tiers des actifs résidants à Lillebonne	54
D/ Un taux de chômage élevé	54
2.1.2 LILLEBONNE : UN POLE D'EMPLOI MAJEUR AU SEIN DE LA VALLEE DU	
COMMERCE	55
A/ Un taux d'emplois élevé	55
B/ Les zones d'activités situées sur le territoire de Lillebonne.....	55
C/ Le poids des établissements grands employeurs.....	55
D/ Une baisse du secteur agricole.....	57
2.1.3. D'IMPORTANTES MIGRATIONS ALTERNANTES.....	59
2.1.4 LES PERSPECTIVES	61
A/ Une économie très spécialisée, fondée sur un secteur porteur d'une image souvent négative .	61
B/ Un des atouts du secteur : des surfaces disponibles	61
 2.2 L'ANIMATION URBAINE ET COMMERCIALE.....	62
2.2.1 LILLEBONNE AU SEIN DE LA VALLEE DU COMMERCE	62
2.2.2. LES EQUIPEMENTS PUBLICS	62
A/ L'enseignement scolaire	62
B/ De nombreuses structures sportives et un hôpital permettant d'affirmer le rayonnement de	
Lillebonne dans la vallée du Commerce.....	63
2.2.3 LE SECTEUR COMMERCIAL.....	66
 2.3. UNE EVOLUTION DE LA POPULATION EN DENTS DE SCIE	68
2.3.1 UN VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION.....	69
2.3.2 UNE TAILLE DES MENAGES EN BAISSSE	70
2.3.3 LA MOBILITE RESIDENTIELLE.....	70
 2.4. L'HABITAT : UN PARC DE LOGEMENT DIVERSIFIE	71
2.4.1 UN DEVELOPPEMENT MODERE DU PARC DE LOGEMENTS	71
2.4.2 UN PARC DE LOGEMENTS D'APRES-GUERRE COMPOSE D'UNE MAJORITE DE	
GRANDS LOGEMENTS.....	72
2.4.3 UN PARC DE LOGEMENTS MOYENNEMENT CONFORTABLE	73
2.4.4. LES BESOINS EN LOGEMENTS	73
Utilisation de la production neuve entre 1990 et 1999	73
Evaluation des besoins en logements.....	74
 2.5. UN FORT TAUX DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX	75
 2.6. L'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE	76

3. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT :	77
3.1 LE PAYSAGE ET SES PROTECTIONS	78
3.1.1 LE GRAND PAYSAGE	78
3.1.2 LES PROTECTIONS DU PAYSAGE NATUREL	79
3.1.3. LA PROTECTION DU PATRIMOINE BATI	82
A/ Les servitudes de protection des monuments historiques :	82
B/ La servitude relative aux Zones de Protection du Patrimoine Architectural et Urbain et Paysager (ZPPAUP)	82
C/ Les sites archéologiques	85
D/ Sites recensés par l'inventaire général	85
3.2. LES RISQUES NATURELS	87
3.2.1 LES INONDATIONS PAR RUISSELLEMENT ET DEBORDEMENT DE RIVIERE	87
3.2.2 LES INONDATIONS PAR CRUE DE LA SEINE	96
3.2.3 LES FALAISES	97
3.2.4 LES CAVITES SOUTERRAINES	97
3.3 LES RISQUES TECHNOLOGIQUES	100
3.3.1 LES RISQUES TECHNOLOGIQUES MAJEURS	100
3.3.2 LES INSTALLATIONS CLASSEES SOUMISES A AUTORISATION	103
3.3.3. LES SITES ET SOLS POLLUES	103
3.3.4 LES ANCIENS SITES INDUSTRIELS	104
3.4 LES NUISANCES SONORES	108
3.5 LA GESTION DE L'EAU	109
3.5.1 LOI SUR L'EAU DU 03/01/1992 :	109
3.5.2 SCHEMA D'ASSAINISSEMENT DES EAUX USEES ET DES EAUX PLUVIALES	109
3.5.3 PROTECTION DES CAPTAGES D'EAU POTABLE	110
3.6 LA GESTION DES DECHETS	110
4. SYNTHESE :	114
4.1 DU DIAGNOSTIC AUX ENJEUX	115
4.2 POTENTIELS DE L'EVOLUTION URBAINE	116
4.2.1 LES POTENTIELS DE RESTRUCTURATION URBAINE : LES ESPACES MUTABLES	116
4.2.2 EVALUATION DES CAPACITES DE TERRAINS CONSTRUCTIBLES	119
ANNEXES	125
REPERES HISTORIQUES	126
LA MORPHOLOGIE URBAINE –	130
RECENSEMENT DES INDICES DE CAVITES SOUTERRAINES –	140

PREAMBULE

LES MOTIFS DE LA REVISION

La commune de Lillebonne a engagé la révision de son plan local d'urbanisme (PLU) afin de définir une politique globale sur l'ensemble du territoire communal.

Les enjeux de la révision concernent :

- ⇒ **L'amélioration du cadre de vie et de la qualité de vie** pour l'ensemble des habitants : qualité des logements, aménagements paysagers, etc.
- ⇒ **La valorisation touristique de la commune** : intégration du projet de Cité des Matières et mise en valeur du théâtre romain notamment,
- ⇒ **Le renforcement de l'offre d'équipements** de la commune : création d'une salle polyvalente, d'une maison des associations et d'une résidence pour personnes âgées,
- ⇒ **La dynamisation du commerce local,**
- ⇒ **La prise en compte des risques technologiques et naturels,**
- ⇒ **L'amélioration des transports**, notamment entre les différents quartiers, la prise en compte des problèmes de stationnement, d'augmentation du trafic et la révision du plan de circulation,
- ⇒ **La stabilisation du niveau de population, voire une légère augmentation.**

Le projet de révision du PLU devra aborder les thèmes de réflexion suivants :

- ⇒ Comment envisager le renouvellement urbain du centre-ville ?
- ⇒ Comment assurer une cohésion urbaine entre les quartiers périphériques et le centre de la commune ?
- ⇒ Quel devenir pour les zones d'urbanisation futures du POS encore en vigueur ?
- ⇒ Le PLU doit tenir compte des politiques intercommunales qui fixent un certain nombre de contraintes et d'orientations d'urbanisme : Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine, Schéma Directeur de la Vallée du commerce, Plan de Prévention des Risques Industriels, SAGE, etc.

La révision du PLU est l'opportunité de réaliser un projet urbain de développement et de structuration du territoire communal dans un objectif de développement durable : le PADD.

LA DEMARCHE DE REVISION DU PLU ET D'ELABORATION DU PADD

Le projet d'aménagement et de développement durable, document évolutif, fixe les évolutions souhaitées du territoire communal, et trouve sa traduction spatiale et réglementaire dans l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme.

- La démarche de projet s'appuie en premier lieu sur **une étude fine du territoire communal**. L'objectif de cette première phase est d'acquérir une connaissance approfondie de la constitution de l'espace, de ses atouts qualitatifs, des caractéristiques urbaines de son identité, mais aussi de ses faiblesses en termes d'espace public, de cohésion spatiale et de qualité du cadre de vie.
- **La seconde étape consiste à définir les évolutions souhaitables en matière de développement démographique et urbain.**

A l'issue de ces deux premières phases d'analyse du territoire et de prospective, le groupe de travail possède les éléments pertinents qui lui permettent de déterminer, ou de redéfinir, les objectifs de révision du Plan Local d'urbanisme.

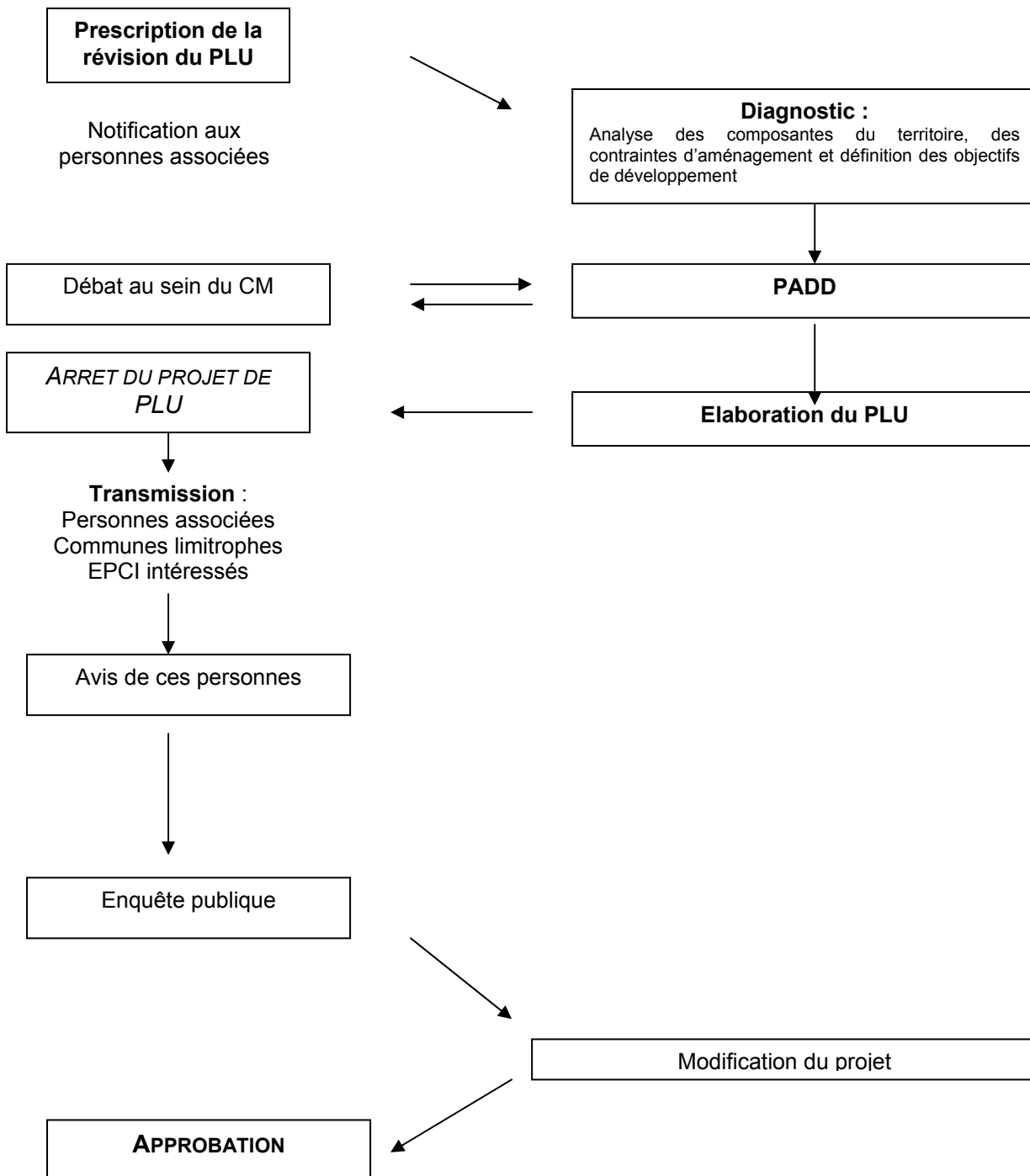
- **Le PADD est la phase de traduction spatiale des objectifs de la politique communale engagée.** Il doit apporter des réponses spatiales aux différents thèmes qui constituent la ville : l'habitat, l'emploi, la cohésion spatiale, les déplacements, les équipements et l'espace public, l'environnement et la qualité du cadre de vie.

- **La synthèse des études préalables constitue le support nécessaire à la définition du parti d'aménagement à retenir dans le cadre de la révision du PLU.** Les choix effectués quant à l'affectation des sols répondent au principe d'équilibre entre l'aménagement et la protection, dans une recherche constante de garantir la préservation et la mise en valeur des paysages urbains et naturels.

Les grands principes du parti d'aménagement se traduisent dans l'affectation des sols, c'est-à-dire dans la répartition spatiale des sites urbains, des espaces naturels en voie de mutation vers une urbanisation et des territoires naturels à préserver.

L'articulation entre la définition des objectifs communaux, le projet urbain et leur traduction en termes réglementaires, notamment dans le règlement et les documents graphiques du PLU, est délicate. C'est pourquoi, le diagnostic et l'analyse des perspectives d'évolution ont une fonction essentielle dans la détermination du projet urbain, mais aussi dans la définition précise et ponctuelle des règles et des dispositions particulières adoptées dans le PLU.

LA PROCEDURE DE REVISION



1 LE CONTEXTE TERRITORIAL

1.1 LILLEBONNE DANS L'ARMATURE URBAINE,

1.2 L'ORGANISATION URBAINE,

1.3 LES INFRASTRUCTURES DE DEPLACEMENTS

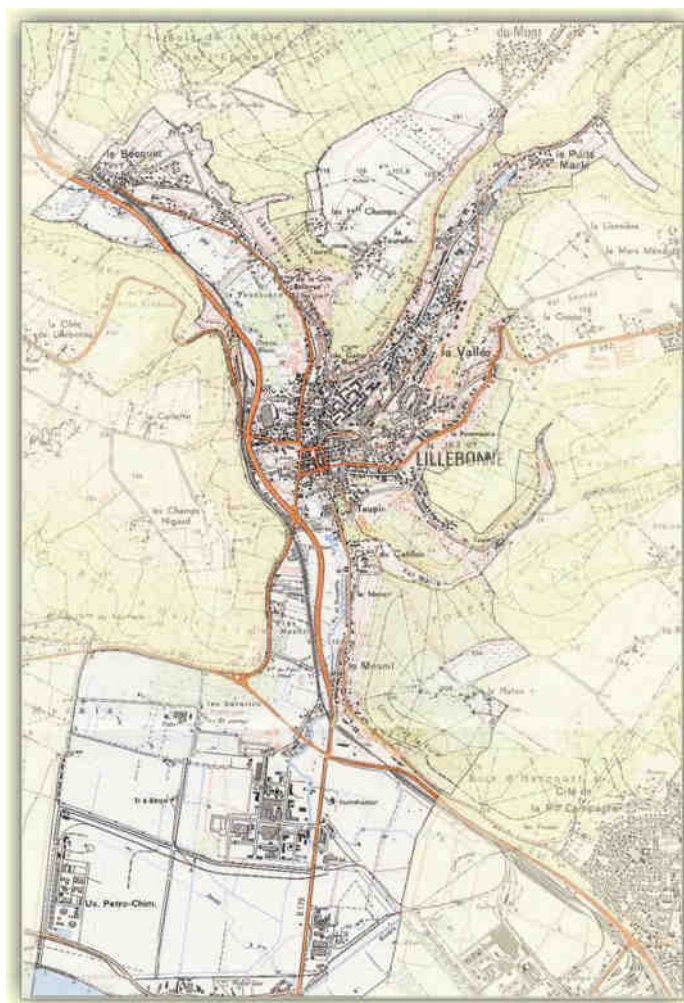
1.1. LILLEBONNE DANS L'ARMATURE URBAINE

1.1.1. LILLEBONNE AU SEIN DU PAYS DE CAUX – VALLEE DE SEINE

La commune de Lillebonne, dans le département de la Seine-Maritime, est **chef lieu de canton**, canton qui comprend également les communes de : Auberville-La-Campagne, La Frénaye, Grand-Camp, Mélamare, Norville, Notre-Dame-de-Gravenchon, Petiville, Saint-Antoine-la-Forêt, Saint-Jean-de-Folleville, Saint-Maurice-d'Etelan, Saint-Nicolas-de-la-Taille, La Trinité-du-Mont, Triqueville.



Sources : Site Internet du Conseil Général 76, Carte du canton de Lillebonne



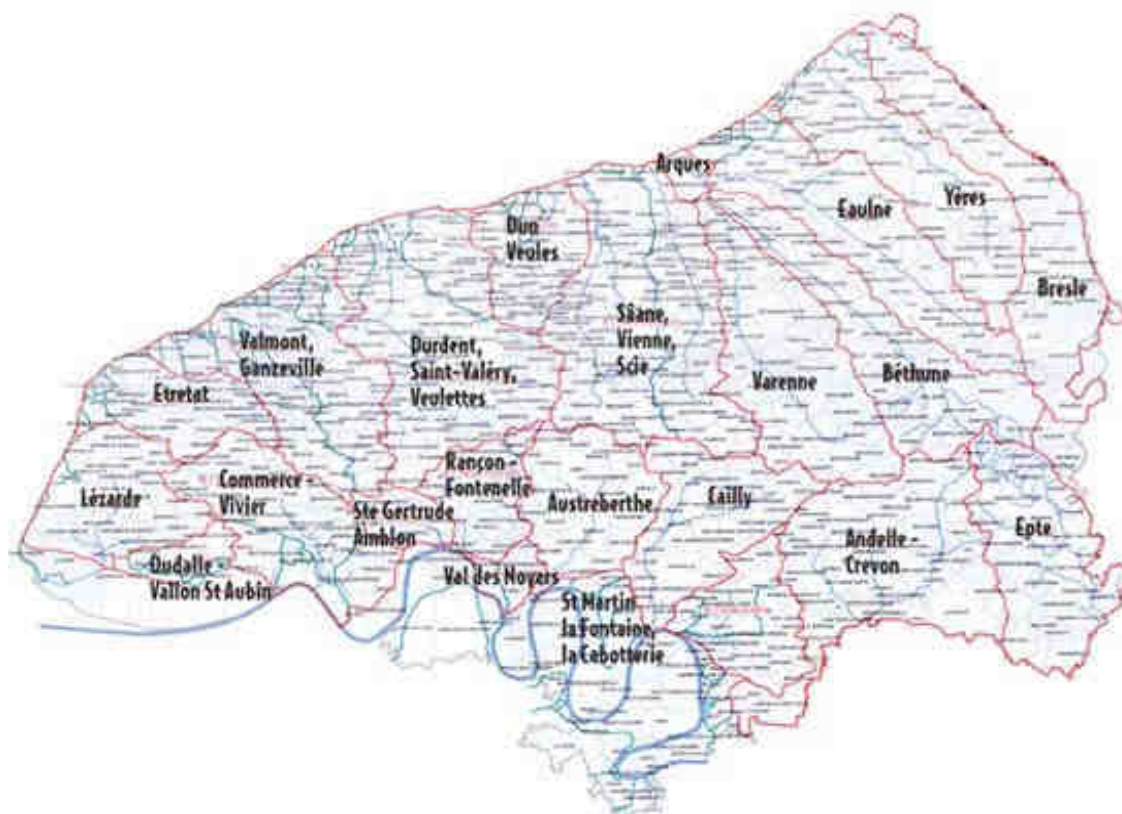
Le territoire de la commune est délimité de la façon suivante :

- à l'Ouest, par Saint-Jean-de-Folleville,
- au Sud, par les berges de la Seine,
- à l'Est, par les communes de La Frénaye et Notre-Dame-de-Gravenchon,
- Au Nord, par les communes de La Trinité-du-Mont et de Gruchet le Valasse

Le développement urbain de la commune de Lillebonne est conditionné par les espaces naturels et boisés qui l'entourent.

Sources : IGN

Dans un territoire plus élargi, la commune de Lillebonne est située dans le fond de **la vallée du Commerce**. Cette vallée entaille le plateau du pays de Caux.



Sources : Union Syndicale Agricole 76, les bassins versants de la Seine Maritime

Le District de Lillebonne est devenu la **Communauté de Communes de Port-Jérôme CCPJ**, regroupant les communes du canton de Lillebonne et les communes de Tancarville et Touffreville la Cable.

Dans une perspective d'aménagement du territoire plus efficace, un périmètre plus large a été décidé par la création du **Pays de Caux – Vallée de Seine** regroupant la communauté de communes de Port-Jérôme, la communauté de communes du canton de Bolbec et la communauté de communes de la région de Caudebec-en-Caux / Brotonne.

1.1.2. LA PLANIFICATION TERRITORIALE

En matière de planification territoriale, Lillebonne est couverte par la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine et le Schéma Directeur de la Vallée du Commerce.

1.1.2.1 La Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine (DTA).

La DTA est un document de planification issu de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995 modifié par la loi du 25 juin 1999.

Le 24 juin 1999, une lettre interministérielle donnait mandat au préfet de Haute Normandie pour engager l'élaboration de la DTA sur un territoire englobant les agglomérations de Caen, Rouen et Le Havre. La DTA est en cours d'élaboration.

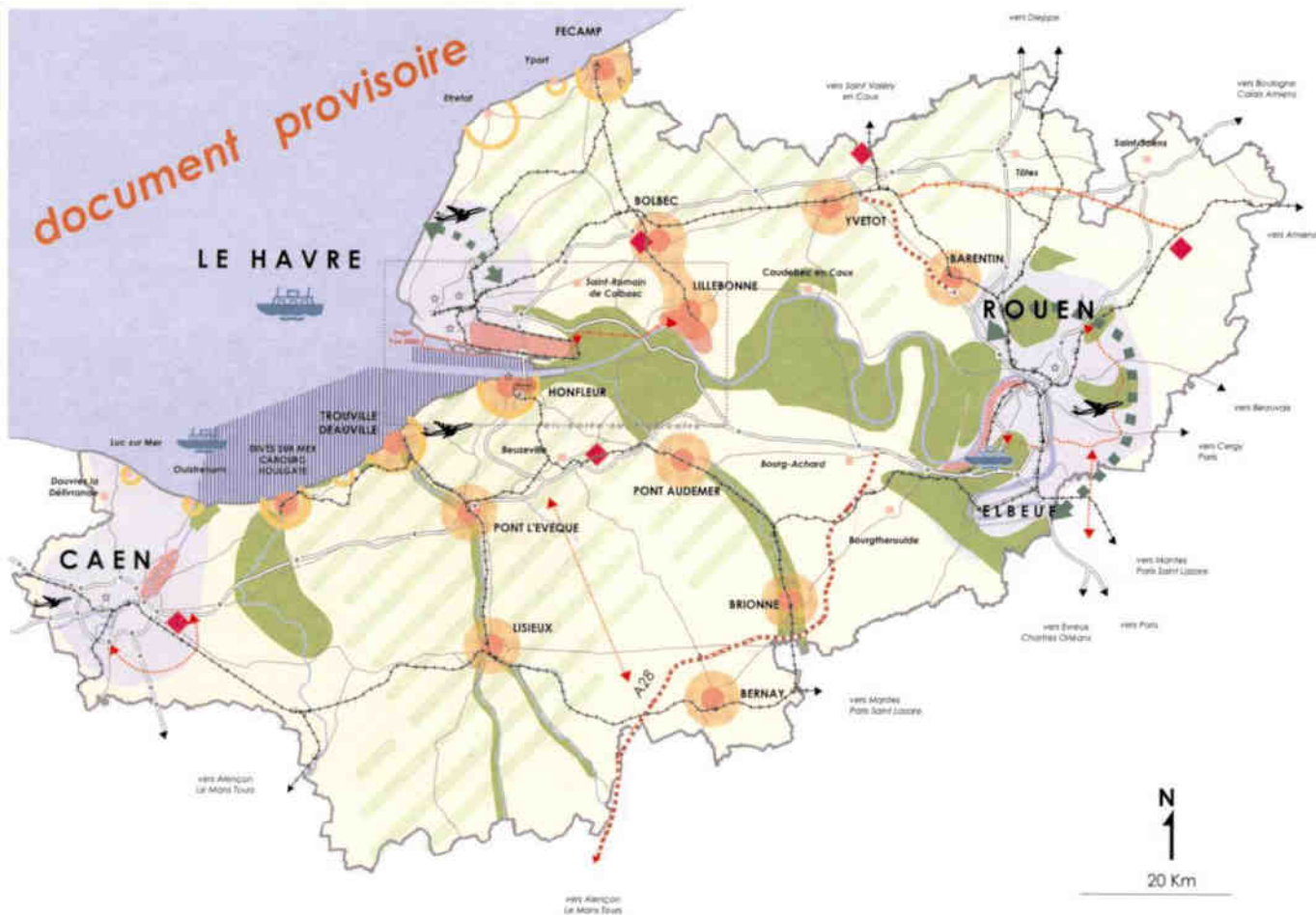
Trois orientations majeures ont été précisées afin de structurer la stratégie de l'Etat :

- concrétiser l'ouverture internationale de l'estuaire et de la baie de Seine
- préserver et valoriser les milieux naturels et ruraux, le littoral et les paysages
- accompagner l'organisation d'un ensemble métropolitain : Caen, Rouen, Le Havre

Les objectifs traduisant les orientations de l'Etat sont indiqués dans le tableau ci-dessous :

Développer une économie maritime de portée internationale	Garantir la durabilité du patrimoine naturel et prévenir les risques	Renforcer la dynamique urbaine de métropolisation
Concilier développement économique du port du Havre et préservation de l'équilibre écologique de l'estuaire	Pérenniser le fonctionnement écologique de l'estuaire	Développer les fonctions tertiaires d'entraînement des trois grandes métropoles
Optimiser le fonctionnement d'ensemble des ports de la baie de Seine	Concilier développement du tourisme, des loisirs et attractivité du littoral	Améliorer les échanges et les services collectifs de transport des personnes
Améliorer la desserte des ports de l'estuaire en rééquilibrant les modes de transport	Prévenir et minimiser les risques envers les personnes et les biens	Modérer la consommation d'espace en valorisant les pôles existants
Développer la filière logistique		

Dans les orientations fondamentales d'aménagement, Lillebonne est considérée comme un **pôle urbain structurant**. La zone de Port-Jérôme appartient aux secteurs de développement d'activités industrialo-portuaires. La DTA préconise d'ailleurs de renforcer la liaison ferrée entre les ZIP (Zone Industrialo Portuaire) du Havre et de Port Jérôme.



Légende

ESPACES A PROTÉGER

- Espaces naturels majeurs
- Espaces marins majeurs
- Espaces naturels et paysages significatifs
- Couloirs d'urbanisation aux abords des grandes agglomérations

ARMATURE URBAINE

- Pôles métropolitains (aires des pôles urbains de Caen, Rouen et Le Havre)
- Pôles urbains structurants
- Autres pôles locaux
- Secteurs stratégiques de recomposition urbaines
- Pôles touristiques de premier et second rang

LES GRANDS ESPACES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

- Secteurs de développement d'activités industrielles portuaires
- Secteurs stratégiques d'activités fortes consommatrices d'espace (logistique, industrie)



Carte réalisée pour le DDT de l'Eure-Normandie

Echelle 1 : 200 000

19 Novembre 2001

Source : DDT de l'Eure-Normandie

LES INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENT

- grandes lignes (2x2 voies) et points d'échange
- voies principales
- voies ferrées et gares voyageurs
- en projet
- lignes à créer ou à renforcer
- voies ferrées à créer ou à renforcer
- ports
- aéroports
- périphérie de la DTA

Source : "D'une rive à l'autre - Lettre de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine " Décembre 2001 - n°5

1.1.2.2. Le Schéma Directeur de la Vallée du Commerce

DU SDAU AU SCHEMA DIRECTEUR

Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de la vallée du commerce, approuvé le 25 mars 1975, est apparu dès les années 1990 comme un document dépassé sur de nombreux points : localisation de zones d'activités obsolète, abandon du projet de l'autoroute G15, nouveau projet de l'autoroute A29, et du diffuseur de Bolbec.

Ses principales orientations consistaient à :

- Permettre à la vallée de faire face au développement de l'emploi avec le développement attendu de la ZIP de Port-Jérôme,
- Assurer un rééquilibrage entre le nord et le sud de la vallée par une diversification de l'emploi, le développement du tertiaire et de l'emploi féminin,
- Organiser le développement urbain.

Dès la fin de l'année 1997, une réflexion a été engagée sur l'avenir du territoire, son développement économique et ce qu'il implique dans tous les domaines : logements, infrastructures, transports, services.

Elle a conduit à la révision – élaboration du schéma directeur de la Vallée du Commerce, qui a été approuvé le 15 janvier 2002.

LES ORIENTATIONS ET LE PARTI D'AMENAGEMENT DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA VALLEE DU COMMERCE

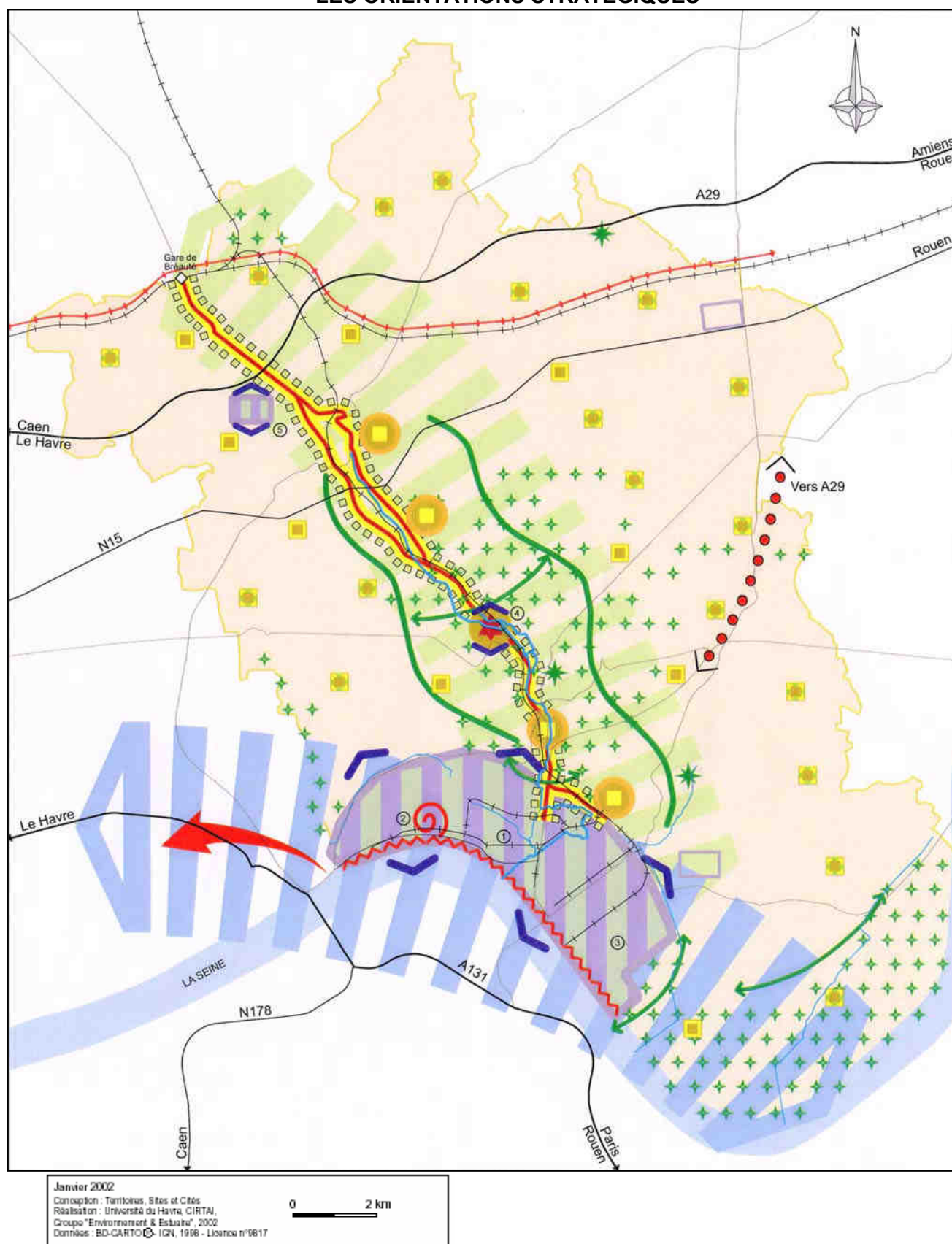
Le nouveau Schéma Directeur¹ doit favoriser notamment une gestion équilibrée et économe de l'espace. Le développement devra se concentrer en priorité sur Lillebonne et les autres centres urbains de la vallée.

Les grandes orientations retenues pour la Vallée du Commerce sont au nombre de quatre :

- **Affirmer le rôle de la Vallée du Commerce dans l'estuaire et au sein de l'espace régional et national** : inscription de Port-Jérôme dans le complexe industriel de la Basse-Seine, sites et équipements de qualité, etc.,
- **Renforcer l'attractivité en offrant un environnement de qualité aux populations et entreprises** : réponse aux besoins de logements, cadre de vie, mise en valeur du patrimoine naturel et culturel de la vallée,
- **Fédérer la Vallée du Commerce et favoriser son organisation et ses rééquilibrages internes** : répartition plus équilibrée des activités sur le territoire, respect des équilibres démographiques,
- **Améliorer la vie quotidienne des habitants et leur environnement** : faciliter et sécuriser les déplacements, prévenir les risques naturels et industriels, préserver et valoriser les ressources naturelles.

¹ Source :
Schéma Directeur de la Vallée du Commerce, 2001 - 2020

SCHEMA DIRECTEUR DE LA VALLEE DU COMMERCE LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES



STRUCTURER L'ESPACE ECONOMIQUE ET SOCIAL



Axe de la Vallée de Seine



Affirmer et développer les activités industrielles, portuaires et logistiques, en s'appuyant sur une charte de développement et d'environnement industriel à élaborer, en développant les échanges et les communications hautes technologies avec les centres universitaires et de recherche (SYRHANO)

① Port Jérôme ② Port Jérôme II ③ Port Jérôme III



Développer les réseaux d'infrastructures et d'échanges avec la zone industrielle portuaire du Havre (fer, canalisations et routes)



Développer les équipements portuaires



Liaison ferrée rapide (liaison express Normandie Vallée de Seine)



Promouvoir un équipement touristique, culturel et scientifique d'intérêt régional : ④ Site du Valasse, en affirmant et en mettant en valeur un site paysager marquant fortement l'identité du territoire, et développant les échanges et les communications hautes technologies avec les centres universitaires et de recherche



Axe du fond de Vallée

Organiser et maîtriser l'urbanisation, développer l'offre de services et mettre en valeur le territoire



Développer et requalifier l'habitat et les espaces publics dans les centres urbains, mettre en oeuvre une charte d'armature commerciale et proposer une offre immobilière d'entreprise, et mettre en valeur le patrimoine bâti remarquable et le patrimoine gallo-romain marquant fortement l'identité du territoire



Commune rurale accueillant de façon privilégiée le développement, tout en mettant en valeur le patrimoine bâti remarquable fortement identitaire du territoire



Commune rurale souhaitant conserver son identité rurale, et mettre en valeur son patrimoine bâti remarquable fortement identitaire du territoire

Rééquilibrer l'offre économique



Créer un site économique majeur en industrie (industrie, logistique, tertiaire) : ⑤ ZA Saint Jean de la Neuville - Bolbec suivant les objectifs de qualité prévus par une charte de développement et d'environnement industriel à élaborer, et en développant les échanges et les communications hautes technologies avec les centres universitaires et de recherche (SYRHANO)



Développer les sites économiques secondaires d'appui sur le territoire : Grande Campagne, Trouville - Alliquerville

Concevoir un réseau d'infrastructures interne qualifiant pour la Vallée du Commerce



Contournement Est routier - déviation Poids Lourds



Axe principal domicile- travail (RD 173) intégrant les transports en commun, les véhicules légers et les modes doux, et support de la requalification des entrées de ville et d'une signalétique d'accueil (Plan Lumière...)

FACONNER LE PAYSAGE POUR METTRE EN VALEUR LA VALLEE DU COMMERCE



Préserver les discontinuités urbaines (Trame Verte)



Parcs



Préserver les coteaux boisés



Préserver les sites naturels (inscrits, classés) et les paysages vernaculaires (clos-masures, rideaux d'arbres...)

AMENAGER L'ESPACE DE LA VALLEE POUR ASSURER UN DEVELOPPEMENT DURABLE



Affirmer et mettre en valeur la rivière du Commerce, élément marquant de l'identité du territoire et améliorer la qualité de son eau



Construire une Unité de Valorisation des Déchets

La mise en œuvre de ces quatre grandes orientations est concrétisée par un parti d'aménagement organisé en trois axes :

Axe 1 : STRUCTURER L'ESPACE ECONOMIQUE ET SOCIAL

- 1) Affirmer et développer les activités industrielles, portuaires et logistiques dans le complexe de la Basse-Seine.**
Elaborer un plan directeur et une charte de développement et d'environnement industriel afin de renouveler l'image et la compétitivité du site. Favoriser une politique d'aménagement et d'extension de la zone actuelle.
Favoriser les filières chimie-pétrochimie, agroalimentaire et éco-industrie.
- 2) Développer les réseaux d'échanges et d'infrastructure** (pipelines, liaisons ferroviaires, routières et fluviales) avec **la zone industrielle portuaire du Havre** (en lien avec le projet de Port 2000).
Créer un arrêt entre Rouen et Le Havre sur la future ligne express Normandie – Vallée de Seine (voyageurs).
- 3) Promouvoir un équipement touristique, culturel et scientifique d'intérêt régional** (site du Valasse repéré comme le point d'équilibre entre l'axe de la vallée de la Seine, et celui du fond de vallée) en affirmant et en mettant en valeur un site paysager marquant fortement l'identité du territoire (vallée du commerce, espaces naturels, parc,...).
Développer les échanges et les communications hautes technologies avec les centres universitaires, de développement économique et de recherche.
Elaborer une politique touristique en inscrivant le patrimoine architectural dans une offre départementale et régionale et proposer des routes thématiques, marquant fortement l'identité du territoire.
- 4) Organiser et maîtriser l'urbanisation, développer l'offre de services et mettre en valeur le territoire.**
Développer, diversifier et requalifier l'habitat (mise en place d'un Programme Local de l'Habitat, renouvellement urbain) et les espaces publics dans le centre urbain.
- 5) Consolider et diversifier les fonctions urbaines.** Mettre en œuvre une charte d'armature commerciale. Adapter l'offre de services à l'évolution des modes de vie. Proposer une offre immobilière d'entreprise. Renforcer les transports collectifs entre les communes rurales, le fond de vallée et les pôles économiques.
- 6) Aménager la RD173**, axe principal domicile-travail intégrant une ligne structurante de transports en commun, les véhicules légers.
Aménagement du contournement Est routier (déviation de poids lourds pour raccorder la RD 484 à l'autoroute A29) et aménagement de la RD 81 au sud.

Axe 2 : FACONNER LE PAYSAGE POUR METTRE EN VALEUR LES RICHESSES DE LA VALLEE DU COMMERCE :

- 1) Mettre en valeur, préserver et protéger les entités paysagères de la vallée** (fond de vallée, coteaux boisés, champs ouverts du plateau, ruisseau, zones humides, mares, vergers,...) **en prenant en compte une charte paysagère et en affirmant une trame verte.**
Marquer les limites de l'industrialisation en préservant les discontinuités urbaines et industrielles.
Maintenir le rôle écologique des éléments du paysage et limiter - contrôler les risques.
Mettre en place une politique de protection (maintien des ZNIEFF, maîtrise foncière, sensibilisation de la population,...).

Elaborer des itinéraires de promenade entre les parcs aménagés de la vallée.

- 2) **Préserver et valoriser des sites spécifiques** tels que le site gallo-romain, l'abbaye du Valasse, les rivières, le patrimoine bâti remarquable,...
 - 3) **Requalifier et sécuriser les axes d'entrée et de traversée depuis l'A29 jusqu'à Port-Jérôme** en intégrant les cheminements piétons –2 roues, les plantations, les rivières, les points de vue, les carrefours,...
- Développer les aménagements paysagers des zones d'activités tout en considérant les risques et nuisances.
- Mettre en scène les particularités paysagères et architecturales de la vallée au travers d'une signalétique de jalonnement et d'un Plan Lumière d'agglomération.

Axe 3 : AMENAGER L'ESPACE DE LA VALLEE POUR ASSURER UN DEVELOPPEMENT DURABLE

- 1) **Localiser et caractériser, en fonction des particularités géographiques, les zones à risques et les espaces sensibles.** Prévoir le développement urbain de la Vallée en intégrant ces contraintes.
- 2) **Mettre en œuvre une politique globale d'analyse, de prévention et d'intervention assurant la protection des populations** (ruissellement, fonctionnement des ouvrages de retenue, qualité de l'air, pollutions industrielles). Mettre en place des dispositifs réglementaires (Plans de Prévention des Risques naturels Prévisibles, Plan Particulier d'Intervention, Plan de Protection de l'Atmosphère,...). Protéger les ressources d'eau et restaurer la qualité des eaux. Cette orientation du Schéma Directeur a notamment été traduite par la réalisation de nombreux bassins.
- 3) **Introduire une dimension qualitative et environnementale dans l'organisation du territoire.** Favoriser la logique de l'agriculture raisonnée.

LE SCHEMA DIRECTEUR FAIT EGALEMENT APPARAÎTRE DE GRANDS SITES DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUE LOCALISES SUR LILLEBONNE

Le site de Port Jérôme

Les principes d'aménagement inscrits au Schéma Directeur consistent à :

- l'aménagement d'un site d'excellence qualité / économie / environnement
- inscrire des principes paysagers :
 - créer de vraies limites au site industriel par la plantation de rideaux d'arbres reprenant la structure existante (ces plantations valoriseront le tracé du circuit de randonnées, mis en place dans la boucle de la Seine).
 - valoriser d'une façon pédagogique le site industriel (aménagement de voies, implantation de panneaux d'information sur les industries présentes).
- valoriser la traversée par le bac depuis Quillebeuf-sur-Seine

Le parc de l'Abbaye du Valasse

Le site du Valasse se trouve entre Lillebonne et Gruchet-Le-Valasse. Il constitue un patrimoine bâti historique et un site naturel et culturel de grande qualité. Il est identifié au Schéma Directeur comme un des grands sites de développement stratégiques de la Vallée du Commerce.



Sources : mairie de Lillebonne

Plusieurs actions coordonnées autour d'un projet doivent voir le jour :

- la réalisation du projet de la cité des matières dans le domaine de l'abbaye de Valasse
- la valorisation des espaces naturels du fond de vallée en maintenant la coupure verte au niveau de l'abbaye. Cette action se traduit par :
 - le traitement paysager des berges de la rivière du commerce (mise en place d'un cheminement et restauration des berges)
 - la mise en valeur des zones humides au travers d'un parcours pédagogique
 - la découverte des espaces boisés et du patrimoine bâti
 - l'interdiction de défrichement des bois, le remblaiement des zones humides

L'enjeu est de maintenir la coupure verte qui constitue l'écrin de l'abbaye, de requalifier les entrées de ville qui souffrent aujourd'hui de leur banalisation

- l'aménagement de circulations douces dans le fond de vallée
 - créer un nouveau partage de l'espace en favorisant les circulations douces (piétons, cyclistes, transports collectifs)
 - unifier les sites urbains et le site du Valasse
 - augmenter la capacité de l'axe en adaptant aux différents besoins

Sources : Schéma Directeur de la Vallée du Commerce

Le site gallo-romain

Le site gallo-romain constitue un second site stratégique du Schéma directeur

Les principes d'aménagement consistent à :

- Valoriser le site du théâtre romain dans son environnement urbain
 - Mise à nu des vestiges sous la place Faure et requalification de la place
 - Aménagement de liaisons piétonnes pour la mise en réseau des divers sites d'intérêt avec une connexion sur le chemin de grande randonnée (GR2) et les voies romaines
- Le positionnement du site comme pôle touristique et culturel d'intérêt régional
 - Développer une offre variée de produits touristiques et culturels visant une vaste clientèle pour une pratique fréquente du site
 - Optimiser la capacité d'utilisation et d'accueil du théâtre (5000 spectateurs) avec par exemple des aménagements spécifiques (une couverture partielle)
 - Développer une coopération avec le site du Valasse pour proposer un programme de manifestations et animations riches, cohérent, complémentaire.



Sources : mairie de Lillebonne

Le conseil général et la Direction Régionale aux Affaires Culturelles ont entrepris une étude du monument en vue de sa restauration et de sa remise en valeur.

Quant à la municipalité de Lillebonne, elle a créé un musée d'archéologie gallo-romaine dans l'ancienne mairie.

Schéma Directeur et P.L.U

Le dernier alinéa de l'article L122-1 du code de l'urbanisme précise que : les plans locaux d'urbanisme doivent être compatibles avec les Schémas de cohérence territoriale (SCOT, dont le Schéma Directeur de la Vallée du Commerce tient lieu.

1.1.3. L'INTERCOMMUNALITE

Lillebonne se trouve au sein d'un bassin de vie dont les centres d'attractions se situent à Bolbec, Lillebonne et Caudebec en Caux.

Ce bassin de vie a engendré la création d'un Pays et de trois communautés de communes :

- communauté de communes de Bolbec
- communauté de communes de Port Jérôme
- communauté de commune de Caudebec-en-Caux Brotonne.

(Cf carte du Pays de Caux-Vallée de Seine)

Lillebonne constitue un pôle attractif au sein de la vallée du commerce de par l'importance de ses activités socio-culturelles (présence de collèges, d'un lycée, d'un hôpital, d'équipements sportifs) attirant les habitants des communes rurales environnantes.

De nombreuses communes rurales et portuaires se sont fédérées avec Lillebonne au sein de la Communauté de Communes de Port Jérôme. (La Communauté de Communes de Bolbec, a, outre une part importante dans l'activité industrielle, une vocation de pôle commercial et de formation. La communauté de communes de Caudebec-en-Caux, plus rurale a une vocation touristique et résidentielle.)

En outre, une partie du territoire de Lillebonne appartenant à la zone de Port Jérôme (important pôle pétrochimique de niveau national), la commune fait partie du Syndicat Mixte de Port Jérôme.

A/ La Communauté de Communes de Port-Jérôme

La commune de Lillebonne appartient à la **Communauté de Communes de Port-Jérôme** constituée de 16 communes. Ses compétences correspondent à l'aménagement du territoire, au développement économique, à la protection et la mise en valeur de l'environnement, à la politique de logement et du cadre de vie, à la culture...

La communauté de communes de Port-Jérôme assure notamment :

- la collecte et la valorisation des déchets,
- les études, l'organisation et le financement des travaux de lutte contre les ruissellements et inondations
- une participation au fonctionnement d'équipements sociaux sportifs (piscines) ou aux travaux liés aux équipements scolaires (écoles maternelles et primaires)
- la gestion et l'organisation des lignes spéciales pour le transport scolaire
- la création et la gestion d'une aire d'accueil des gens du voyage communautaire
- etc...

Des missions dans le domaine de l'aménagement sont déléguées au **Syndicat Mixte de Port Jérôme** et au **Syndicat d'Etude Caux - Vallée de Seine**.

B/ Le Syndicat Mixte de Port Jérôme

En créant en 1961 le syndicat mixte pour le développement industriel de Port-Jérôme, les élus ont souhaité mettre en place une structure pouvant viabiliser les terres agricoles, entreprendre la construction des dessertes routières, ferroviaires et maritimes, en d'autres termes de faciliter le développement économique du site. En 1996 puis en 2000, le SMI modifie ses statuts pour répondre à l'évolution de la coopération intercommunale et améliorer ses services auprès des industriels.

Les missions du Syndicat Mixte de Port-Jérôme :

- l'aménagement et le développement durable du site pétrolier, pétrochimique et chimique de Port-Jérôme situé sur le territoire des communes de Petiville, Notre-Dame-de-Gravenchon, Lillebonne et Saint-Jean-de-Folleville,
- la production, l'acheminement, la vente et le traitement d'eau industrielle et de tous les flux concourant ou résultant de l'activité industrielle sur le domaine public avec un pré-traitement réglementaire,
- l'appui, le conseil et l'assistance administrative et technique à ses membres ainsi qu'aux communes et autres établissements publics intéressés en matière d'aménagement et de développement,
- l'animation et l'accompagnement de la réflexion sur l'intercommunalité,
- l'étude de projets à caractère économique et / ou d'aménagement devant être traités à l'échelle communautaire ou intercommunautaire,
- l'organisation d'opérations de promotion économique ou de communication,
- l'urbanisme

Les compétences du Syndicat Mixte de Port-Jérôme :

- l'étude, la réalisation, la gestion, la promotion, la vente et la location des sites d'activités de Port-Jérôme et de sa région, sur des terrains provenant d'acquisitions par le Syndicat Mixte de Port-Jérôme
- la valorisation environnementale du site industriel de Port-Jérôme,
- la prévention des risques industriels,
- la construction, l'acquisition, la location des locaux à usage industriel, professionnel et commercial, de locaux d'habitation, de locaux sociaux et la rétrocession, la location, la location-vente desdits locaux,
- l'accueil, l'assistance et l'aide aux entreprises implantées ou souhaitant s'implanter sur les sites d'activités gérés par le Syndicat Mixte de Port-Jérôme en collaboration avec les Chambres de Commerce et d'Industrie de Bolbec - Lillebonne, de Rouen, le Port Autonome de Rouen,
- l'organisation de l'offre des sites d'activités,
- la sollicitation des concours d'organismes publics ou privés existants ou pouvant se constituer en vue d'apporter une aide technique, financière, juridique à la réalisation de son objet,
- la prise de participation dans le capital de sociétés créées ou à créer pouvant contribuer au développement du site pétrolier, pétrochimique et chimique de Port-Jérôme à travers son aménagement et les équipements proposés aux entreprises,
- la coopération avec les organismes publics et privés ayant un objet similaire,
- la défense des intérêts de ses membres qui leur sont communs en matière d'aménagement et de développement de Port-Jérôme et de sa région ainsi que leur représentation auprès des Pouvoirs Publics,
- la gestion du Pays et sa promotion,
- l'animation et le suivi du Syndicat d'Etude de la Vallée du Commerce,
- l'encaissement et la gestion des ressources de toutes natures autorisées par la loi alimentant son budget et la répartition des charges relatives à la réalisation de son objet.

LA CHARTE PAYSAGERE DE LA VALLEE DU COMMERCE, DECEMBRE 2003

Cette charte « incitative » n'a pas de portée réglementaire, mais doit permettre une aide à la décision. Elle vise à protéger, aménager, réhabiliter et gérer le paysage.

Le PLU doit pour cela permettre de :

- Répertorier les ensembles qui constituent le patrimoine vernaculaire de la commune
- Instituer le permis de démolir
- Préserver le site sur lequel le village s'est implanté
- Mettre en valeur les points de vue, les édifices et les points de repères identitaires

- Préserver et valoriser les paysages de la commune en relation avec son entité d'appartenance
- Eviter le mitage et les extensions linéaires
- Favoriser l'implantation de haies végétales d'essence locale
- Favoriser l'entretien et la restauration des mares et cours d'eau
- Favoriser une meilleure intégration des franges urbaines et des points de vue sur la ville

La Communauté de Communes de Port-Jérôme et le Syndicat Mixte de Port-Jérôme sont installés (rue de la République) dans le Manoir du Catillon (« Maison de l'Intercommunalité »).

C/ Le Pays de Caux – Vallée de Seine (Janvier 2002)

Le Pays de Caux – Vallée de Seine comprend :

- La Communauté de Communes de Port-Jérôme ;
- La Communauté de Communes du Canton de Bolbec ;
- La Communauté de Communes de la région de Caudebec-en-Caux / Brotonne ;

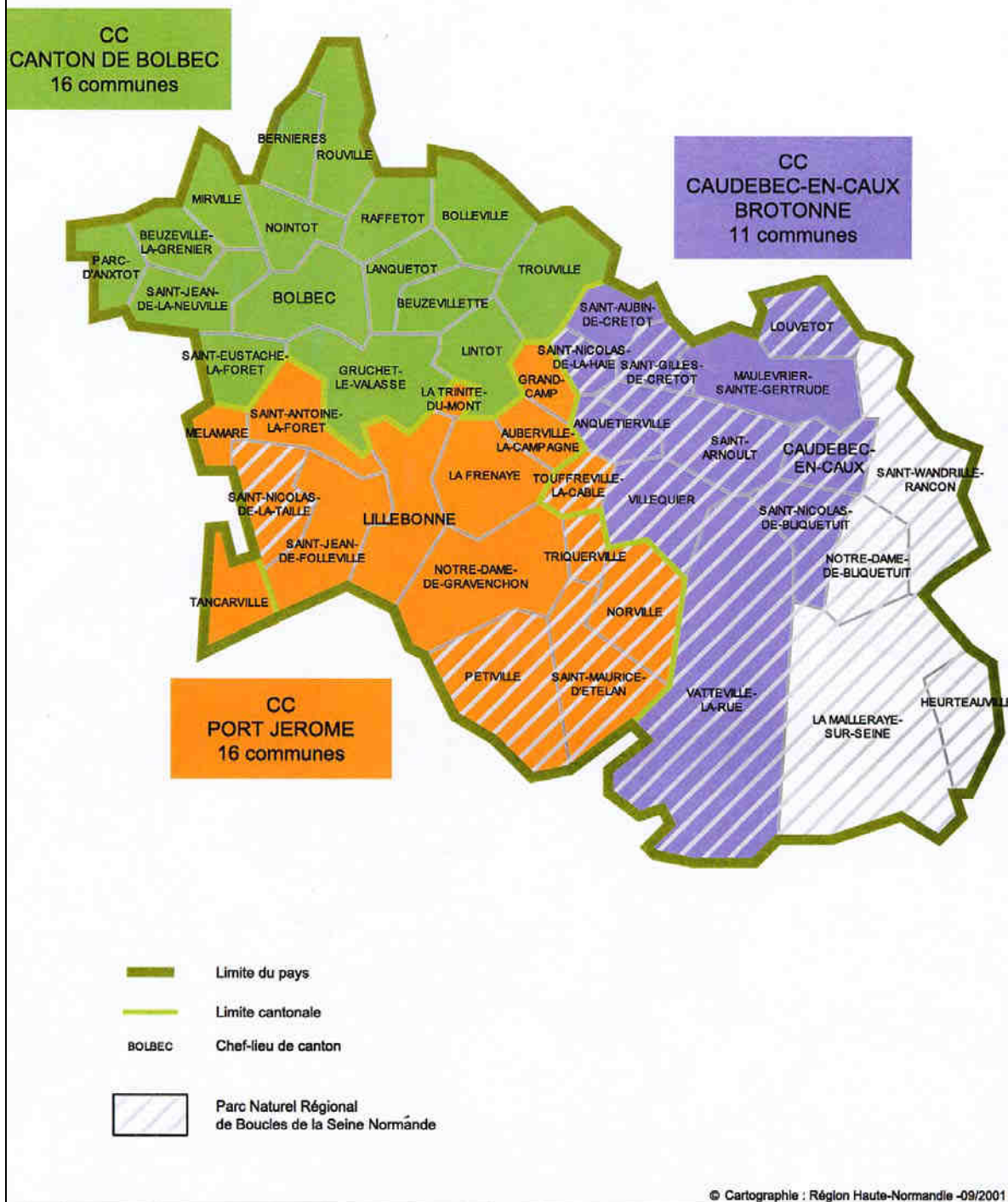
Créé par la loi Voynet de 1999, le Pays est une instance de réflexion, qui réunit à la fois des élus, des partenaires institutionnels, mais aussi des acteurs sociaux-professionnels et des représentants d'associations.

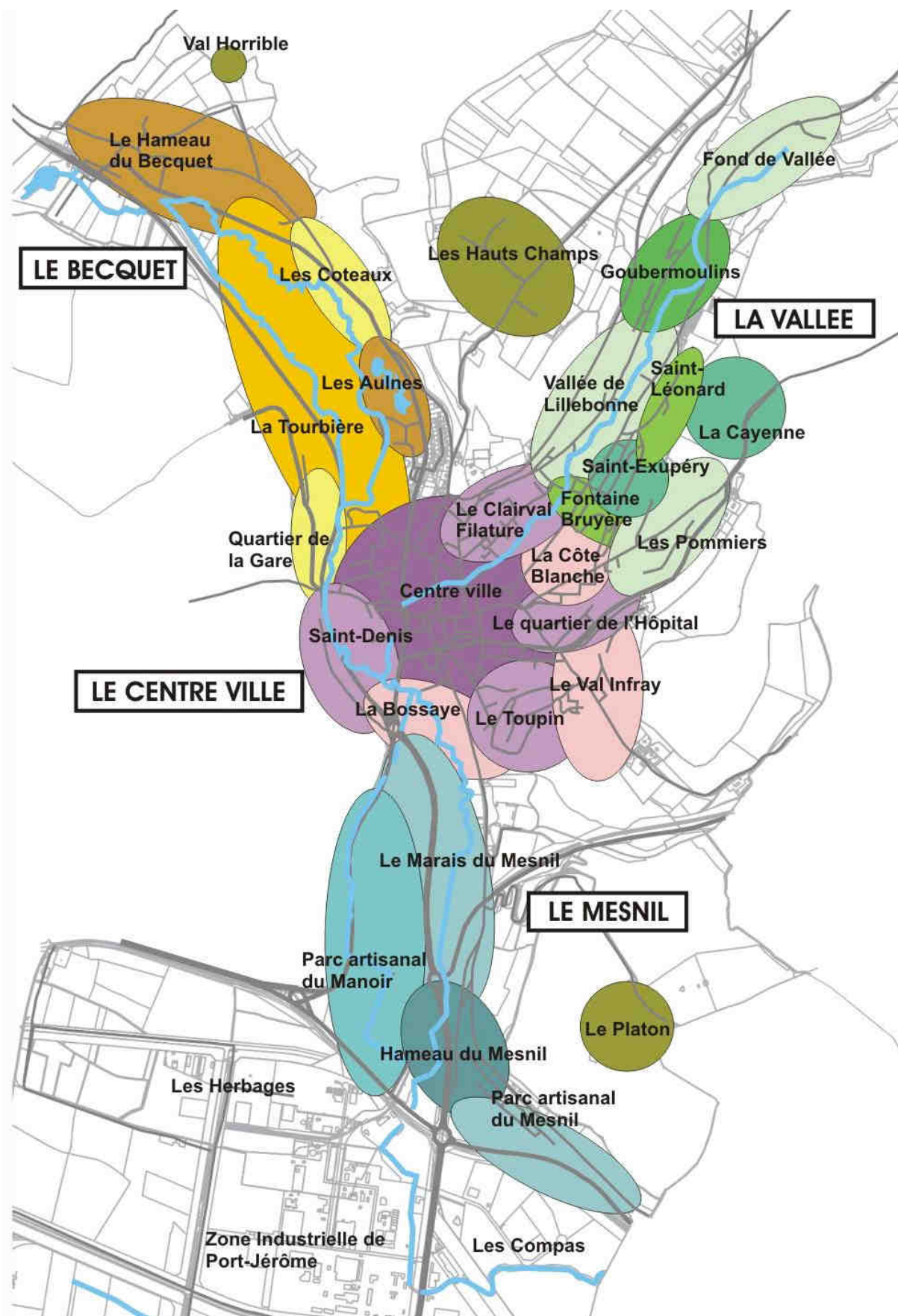
L'objectif est de coordonner et de mettre en cohérence l'ensemble des collectivités et des acteurs locaux. Les grandes orientations sont déterminées pour les 10 ans à venir en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, de tourisme, d'action sociale, de loisirs, ... au travers d'une charte de développement.

La Charte, traduisant la stratégie de développement durable arrêtée par les acteurs du Pays, s'organise autour de quatre axes de développement :

- Le Pays, un cadre de vie privilégié, qui exprime la volonté du Pays de **renforcer l'attrait résidentiel du territoire** ;
- Le Pays, **un pôle d'excellence économique** qui traduit la volonté des acteurs de soutenir le pôle industriel de Port-Jérôme tout en favorisant la diversification du tissu économique pour améliorer l'accès à l'emploi des habitants du Pays et avec le souci permanent de la protection de l'environnement ;
- Le Pays, **une offre touristique moderne et diversifiée**, qui exprime le souhait de faire du tourisme un facteur de diversification et de développement économique en proposant de bâtir une offre globale à l'échelle du Pays qui pourrait être structurée autour d'un projet phare.
- Un quatrième axe transversal assure la cohérence du projet de Charte : Le Pays, un territoire organisé, reconnu et ouvert.

PAYS DE CAUX VALLEE DE SEINE 46 COMMUNES





1.2 L'ORGANISATION URBAINE

1.2.1 UN CENTRE HISTORIQUE...

C'est au niveau **du centre historique** que se trouvait la ville antique : « juliobona ». La commune a conservé notamment :

- l'amphithéâtre face à la place Félix Faure,
- les thermes sous la rue E. Pigoreau,
- les vestiges de boutiques place Carnot.

Après 1210, Philippe Auguste fait construire le château dont le donjon est encore visible aujourd'hui. Au XIII^e siècle, une deuxième tour est édifiée face au donjon. Au XVI^e siècle l'église est construite au bord de la place du marché et au XVIII^e siècle, le château est agrandi.



Le château (sources mairie de Lillebonne)

Le centre historique de Lillebonne se caractérise par la densité bâtie et l'étroitesse des parcelles. Les façades sont diversifiées, à l'image des époques de construction (enduit, briques, quelques pans de bois,...) alors que le volume architectural est homogène (hauteur moyenne de R+1+combles aménagés, souvent percés de lucarnes, avec une uniformité des toits en ardoises, ...).

C'est grâce à cette homogénéité des volumes bâtis, et à leur organisation urbaine traditionnelle en continuité sur rue que se constitue l'image de la centralité et que Lillebonne accède de fait au statut de ville urbaine à forte identité, en dépit d'une démographie modérée.

... AVEC UN BON NIVEAU D'EQUIPEMENTS ET DE SERVICES

Les commerces traditionnels de proximité (alimentaires, restaurants, cafés, hygiène santé, services à la personne,...) sont implantés le long des rues Gambetta, Messenger et autour de la place Carnot (en grande partie occupée par les vestiges du forum romain).

L'ensemble forme une linéarité commerciale attrayante, où les piétons circulent en toute tranquillité aux heures de pointe.



Rue Gambetta

Mais en période courante, la densité piétonne apparaît difficilement capable d'assurer l'animation nécessaire au maintien du dynamisme des commerces. Dans une entité urbaine (la vallée du commerce) dominée par les déplacements automobiles, l'accessibilité exclusivement piétonne de ce secteur est un choix qui implique une très forte attractivité des commerces.



Centre culturel (sources mairie de Lillebonne)



Hôtel de ville (sources mairie de Lillebonne)

Les commerces de plus grande superficie sont constitués par l'espace Batic (à l'arrière de l'hôtel de ville) l'Intermarché et le Maxicoop, dont l'accès se réalise majoritairement en voitures.

Le centre-ville possède un bon nombre d'équipements et de services à la population. Ils sont situés :

- rue Desgenetais (hôtel de ville, ANPE, caserne des pompiers,...). Cette rue est l'un des accès principal au centre ville depuis la D173 (l'avenue du Maréchal Leclerc) ;
- place Coubertin (médiathèque, espace culturel, groupe scolaire Glatigny). En dehors des marchés, cette place est utilisée uniquement en parking. Les accès sont difficilement identifiables, ainsi que les sens de circulation. Malgré les quelques plantations réalisées sur la place et la partie plantée entre le groupe scolaire et le centre culturel, l'usage du stationnement domine celui d'espace public.

Deux espaces verts sont accessibles au public :

- le parc de l'hôtel de ville. Il a été récemment aménagé et offre un cadre de verdure à la mairie. Toutefois, il est faiblement utilisé par la population du fait de sa localisation (à « l'arrière » de la mairie, en dehors des axes de liaison).
- le jardin Jean Rostand, en complément du parc du château. Une partie située le long de la sente de Croy, fortement ombragée, est moins fréquentée que le jardin principal. Cet espace de verdure participe au cadre de vie des habitants du quartier et à l'animation de la rue Victor Hugo.



Parc de l'hôtel de ville



Jardin Jean Rostand

Les principales places publiques sont bien réparties :

- Place Coubertin ;
- Parvis de l'hôtel de ville rue Thiers ;
- Place Carnot ;
- Place Félix Faure en face du théâtre gallo-romain.

Les équipements touristiques et culturels, principalement liés aux vestiges historiques, sont constitués de :

- Deux musées situés dans l'ancienne mairie, constituent un lieu touristique dont l'attractivité est encore à renforcer. Toutefois, l'aménagement des espaces publics ne valorise pas de tels équipements.
- un office du tourisme situé dans le parc du château.
- l'amphithéâtre gallo-romain constitue la plus importante attraction touristique de Lillebonne. Celle-ci n'est pas visitable pour des raisons de sécurité publique.
- les vestiges archéologiques localisés place Carnot ont été mis en valeur par un aménagement et protégés par une interdiction d'accès. Ces traces du



Place Carnot (sources mairie de Lillebonne)



Théâtre romain (sources mairie de Lillebonne)

passé participent à la qualification du centre-ville piétonnier. D'autres vestiges (thermes) sont situés rue Edmond Pigoreau.

Le centre abrite quelques équipements sportifs :



Stade Bigot (sources mairie de Lillebonne)

- Le stade Bigot et ses tribunes sont inclus dans un ensemble plus vaste d'équipements publics regroupant l'école, le centre julio bona. Cet ensemble situé entre le parking Coubertin et la RD173 constitue en fait un secteur qui ne participe pas à l'animation du centre alors qu'il en est tout proche.
- Le Skatepark rue Desgenetais. Bien que proche de l'hôtel de ville et répondant à un besoin sociétal, cet équipement est peu fréquenté (éloignement par rapport à d'autres équipements sportifs, absence de mobiliers urbains tels que des bancs, ...).
- Dojo municipal au sein de l'espace Batic.



immeubles rue du Havre

Concernant la fonction résidentielle, seuls les immeubles de la rue du Havre constituent une offre d'habitat collectif en centre-ville. Ils ont été construits en 1957 et marquent aujourd'hui une brutale rupture avec le tissu urbain dense et historique du centre-ville : bâti de type R+4 avec un RDC surélevé, architecture homogène des 3 barres, importants parkings au pied des immeubles, faible végétalisation des espaces extérieurs,... Une réflexion est à mener sur leur requalification.

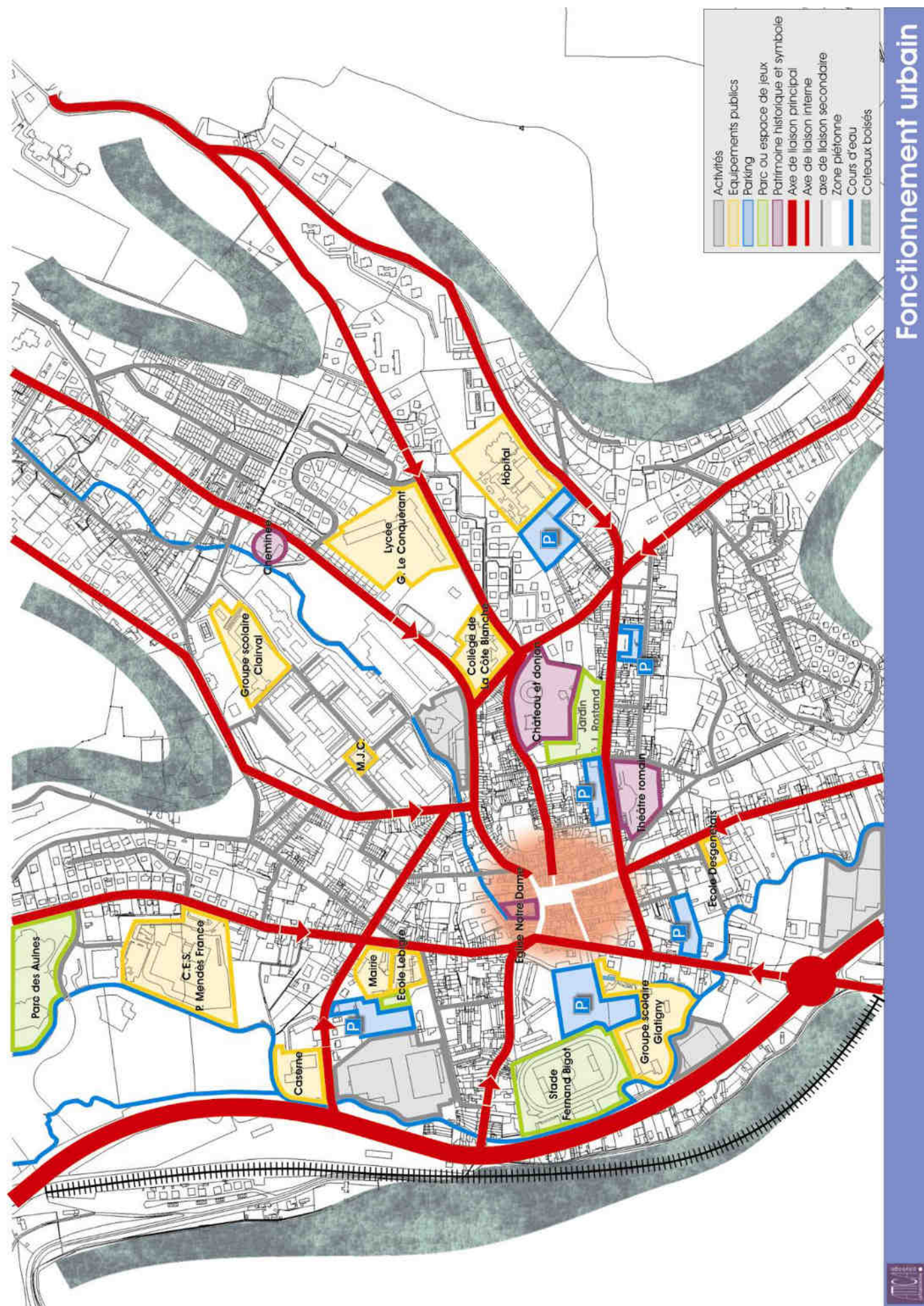
Six parkings ont été aménagés dans le secteur central ; mais c'est essentiellement celui occupant la totalité de la place de Coubertin qui assure la fonction de parking d'hypercentre.

Le centre ville constitue l'une des identités de la commune, tant par sa dimension historique et urbaine que pour le rayonnement de ses équipements publics.

La structure commerciale doit être confortée par une réflexion sur son accessibilité.

L'attractivité du centre ville peut aussi être renforcée par la poursuite de l'aménagement des espaces publics.

Enfin, le secteur place de Coubertin, Stade Bigot doit faire l'objet d'une réflexion pour les faire participer à l'animation et au rayonnement du centre ville.



1.2.2 LE SECTEUR DE LA VALLEE

Ce secteur se situe en fond de vallée, au nord-est du centre-ville. Il est délimité par des coteaux boisés et comprend différents quartiers résidentiels.

Le quartier Filature-Clairval



Le Clairval (sources : mairie de Lillebonne)

Le **Clairval** est un ensemble de logements collectifs issu des années 1960-70 (il abritait en 1997 près de 675 logements dont 632 en HLM). Il abrite quelques équipements : MJC, centre social, école et résidence de personnes âgées.

Il est traversé par la rivière en contrebas, non valorisée, et présente de nombreux espaces libres (utilisés soit en parking soit en espaces de jeux ou de verdure).

Le **quartier Filature-Clairval** est traversé par la rivière. Au Nord de la rivière est implanté le quartier et au Sud, les terrains des anciennes entreprises textiles.

La rupture d'échelle est forte avec le reste de la ville, mais les implantations perpétuent l'organisation urbaine à base de rues structurées par le bâti qui atténuent le contraste avec la ville.

Au Sud de la rivière, des bâtiments reconvertis accueillent le Maxicoop et le Texti qui permettent une jonction avec le centre ville.



Hypermarché rue Messenger

Sur les parcelles anciennement occupées par des usines au 19^{ème} siècle, un projet de 78 logements a été réalisé. Il permet de relier les quartiers résidentiels de la vallée avec le centre-ville et de répondre à la demande de logements.

Une partie des anciennes usines textiles (cheminée et travées) doit être conservée car elle constitue un patrimoine à protéger.

Le quartier Côte Blanche – Fontaine Bruyère

Le quartier est desservi par la rue Messenger, dénommée ensuite rue de la Libération. Il accueille de l'habitat (soit des pavillons individuels, soit des maisons en bande en recul des voies d'accès) et les équipements scolaires du second degré (desservis par l'allée de la Côte Blanche) :

- lycée Guillaume Le Conquérant
- collège de la Côte Blanche.

Depuis 1975, le développement de l'habitat individuel est important puisque sur plus de 15 ans la population a doublé. En 1997, le quartier était composé de 611 logements dont 439 HLM (immeubles collectifs et habitat pavillonnaire).



Collège de la Côte Blanche



*Lycée Guillaume Le Conquérant
Sources : mairie de Lillebonne*

Les quartiers Les fonds de Route et Les Pommiers

Les quartiers « Les fonds de Route » et « Les Pommiers » marquent la limite Est de l'urbanisation de Lillebonne. Ils sont traversés par l'avenue René Coty, qui dessert également l'hôpital.

Ils sont composés à la fois :

- d'habitat individuel récent sous la forme de pavillons (rue Coty et Val Infray),
- d'habitat ancien,
- d'immeubles collectifs (en barres ou en tours de niveau R+3), dont l'impact paysager est important du fait de l'implantation à proximité des masses boisées des coteaux.



sources : mairie de Lillebonne

Le quartier Saint-Léonard – Saint-Exupéry - La Cayenne

Le quartier Saint-Exupéry est composé de maisons résidentielles accolées, dont l'étroitesse des voies en impasse est problématique. Le long de la rue de la Libération et de la rue du 8 mai, se situent plusieurs équipements : l'école Carnot, le centre social – mairie annexe, la halte-garderie « Ribambelle » et l'école Triolet.

Le quartier Saint-Léonard est composé essentiellement d'immeubles collectifs, desservis par une unique voie (la rue du 8 mai). L'impact paysager des hautes tours de logements est important du fait d'un arrière plan boisé.

Ces deux derniers quartiers ont été construits sur les coteaux sud de Lillebonne, d'où la présence de nombreux escaliers pour les liaisons piétonnes.



sources : mairie de Lillebonne

Au dessus du quartier de Saint Léonard, sur le plateau, La Cayenne est un vaste espace naturel, accueillant le centre de loisirs du même nom. Il constitue un des « poumons » de verdure pour la ville de Lillebonne.



Le centre de loisirs Cayenne sources : mairie de Lillebonne

Le quartier Goubermoulins - La Vallée

A la lisière de la forêt, le quartier Goubermoulins comprend des immeubles collectifs récemment réhabilités (2 tours de niveau R+9 sur les 3 qui existaient à l'origine et 2 barres de niveau R+5 longeant la voie principale) et des logements individuels. Un aménagement extérieur a également été réalisé lors des derniers travaux. Cet ensemble est desservi par la rue Goubermoulins.

Le fond de vallée accueille des terrains de sports (le stade Leclerc), dont le parking est éloigné de l'entrée principale du stade.

Ce relatif éloignement est un problème car la liaison piétonne n'est pas sécurisante (étroitesse des trottoirs, vitesse excessive des automobilistes,...)

Le quartier de la Vallée présente un habitat traditionnel très imbriqué (constitué de cités ouvrières du XIXe de l'ancienne filature). Il s'étend le long de la rue de la Libération et de la rue Goubermoulins, parallèlement au cours de l'eau. Ce dernier est faiblement perceptible, car il traverse de nombreuses propriétés privées.

Le groupe scolaire Prévert accueille les enfants du quartier.

Les Tours et barres des Goubermoulins (sources : mairie de Lillebonne)



Le quartier du Puits Maillé et du Fond de vallée

Cet ensemble bâti constitue la limite nord-est de Lillebonne. L'habitat y est plus dispersé que dans les quartiers précédemment décrits. La ville possède une source en eau potable, dite la source du Puits Maillé. Ce captage d'eau potable est exploité pour les besoins des communes voisines. Ce fond de vallée est marqué par la présence de plusieurs bassins (de rétention ou liée à l'exploitation d'une pisciculture, ouverte au public). Un départ de randonnée est accessible par la RD29. Une ancienne usine en brique (configuration similaire aux sheds) et ses bâtiments annexes marquent le carrefour des rues de la Libération et de Goubermoulins.

1.2.3 LE SECTEUR DU BECQUET- LA TOURBIERE

L'espace des Aulnes – Les quartiers de la Tourbière et de l'Île de France



La frondaison végétale du parc des Aulnes sur la D373 marque agréablement l'entrée dans ce quartier.

L'espace des Aulnes comprend des équipements de loisirs (piscine Presqu'île et salle de sport Ostermeyer) et un espace de bureaux et de formation (ICF). Quelques jardins ouvriers sont implantés en fond de vallée au nord de l'espace des Aulnes.

Le CES Pierre Mendès France se situe en transition entre l'espace des Aulnes et le centre-ville. Cet établissement se perçoit facilement le long de la voie de desserte grâce à la présence d'un parking planté.

L'habitat pavillonnaire de la rue J. Brel est implanté sur les coteaux, en dessous du cimetière paysager, dont les accès s'effectuent par la route des Hauts Champs.

sources : mairie de Lillebonne

Au Sud de l'espace des Aulnes, et dans son prolongement, est situé le quartier de la Tourbière. Ce secteur est délimité par la RD173, la piscine, la rivière, l'immeuble futura et le centre de secours. Il fait l'objet d'une ZAC approuvée en 1990. Le Schéma Directeur précise P98 la nécessité d'ouvrir ces 8 ha à l'urbanisation qui constituent l'un des espaces de développement disponibles. Pour autant, cette urbanisation doit trouver les formes et densités adaptées à la mise en œuvre d'un projet conciliant réponse aux besoins en logements et préservation environnementale identifiée au titre d'une ZNIEFF de type II.

Le quartier des coteaux et le hameau de Becquet

Le quartier des Coteaux est composé d'habitats dispersés le long de la route départementale RD373.

Le hameau du Becquet composé d'habitat individuel se situe à l'extrémité Nord Ouest de la zone urbanisée. Il est desservi par la rue Thiers prolongée par la rue Victor Bettencourt et est traversé par la ligne de chemin de fer. Il est éloigné de plus de 2,5 km du centre-ville de Lillebonne et se situe à proximité de l'abbaye du Valasse (soit dans le périmètre de protection des Monuments historiques).

Il est composé à la fois d'habitat ancien (chaumière, maison en silex et briques,...) et de pavillons récents.

Le Becquet a connu une opération de 30 logements entre 1990 et 1997.

La faible urbanisation d'un côté de la RD373 permet au quartier de bénéficier d'un large panorama sur la vallée et ses prairies en fond de vallée. Quelques bâtis, à l'implantation disparate, viennent obstruer ce point de vue.

Le Val Horrible est un espace naturel de grande qualité, dit le « Petit Jura » ; il se situe entre l'avenue Bettencourt et la route des Hauts Champs au nord du cimetière.

Le quartier de la Gare et les Hauts Champs

Le quartier de la gare est situé entre l'avenue du maréchal Leclerc et la route de Saint-Romain. L'habitat est desservi par la rue G. Philippe. Ce quartier, de faibles densité et superficie, paraît coupé du centre-ville du fait du franchissement de la voie ferrée, de la RD173 et de la rivière du Commerce.

Les abords peu entretenus de la gare aujourd'hui désaffectée, constituent une image d'entrée de ville peu valorisante. La détermination d'une nouvelle vocation à ces terrains pourrait permettre leur valorisation. La création d'un lien avec le centre ville pourrait être favorisé (notamment en prévoyant la requalification de la RD173).

Le quartier des Hauts Champs comprend quelques bâtis disparates et un équipement sportif. Il est situé sur le plateau entre le secteur du Becquet et de la Vallée, et séparé du centre-ville de Lillebonne par le bois de Chauffe Tête. Il est desservi par la voie qui monte aux cimetières.

1.2.4 LE SECTEUR DU SUD DU CENTRE-VILLE

Le Toupin et le Val Infray



Le quartier du Toupin sources : mairie de Lillebonne

Le quartier, situé en périphérie Sud, abritait 650 logements en 1997 dont 151 au sein de sa ZAC.

La ZAC du Toupin, approuvée le 14/10/82, est caractérisée par une grande diversité de l'offre d'habitat (individuel, en bande, collectif) et des composantes architecturales (toiture en ardoises, typologie des façades, percement, R+1+combles aménagés pour les pavillons et R+2+combles pour les collectifs, ...).

Le quartier du Val Infray assez hétérogène est composé d'habitat ancien et récent, il constitue l'articulation de la ville avec les espaces non bâtis.

Le quartier Saint-Denis et la Bossaye

Ces deux quartiers sont situés à l'ouest et au sud-ouest du centre-ville.

Le quartier de Saint-Denis, situé entre l'hôtel de ville et la rue du Havre, est en fait le prolongement du centre-ville. Les composantes architecturales y sont variées. La rivière du Houssay, dénommée plus au nord « rivière des Aulnes », traverse des parcelles peu bâties.

Le quartier de la Bossaye est « coincé » entre la RD173 et la ligne SNCF en pied de falaise. L'habitat y est ancien et peu dense.

Le quartier Le Câtillon, le Mesnil et Le Platon

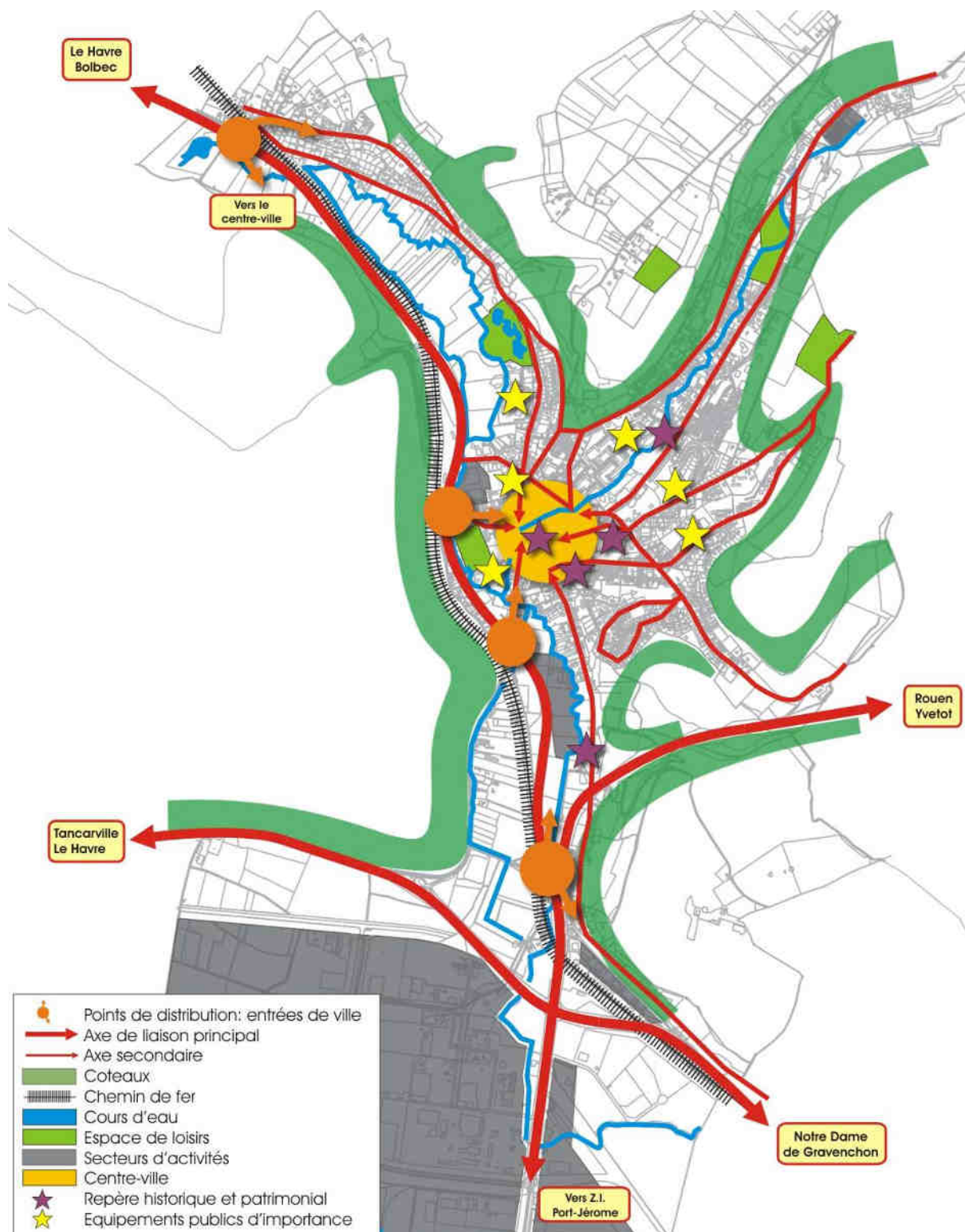
L'ensemble des quartiers se situe le long de la route départementale RD81 et de la rivière du Commerce. L'ensemble du bâti est très espacé. Quelques demeures sont remarquables d'un point de vue architectural et historique : le manoir du Câtillon au lieu-dit du Manoir et l'église du Mesnil avec son cimetière adjacent. Le Manoir accueille maintenant la maison de l'intercommunalité. Dans l'église Sainte Anne (XIIe- XVIe), sont exposés des minéraux, des fossiles, des pièces d'art religieux, des éléments paléontologiques, ...



Secteur du Manoir et du Mesnil

Ce secteur comprend 2 parcs d'activités artisanales : celui du Manoir et celui du Mesnil.

1.2.5 SYNTHÈSE : L'ORGANISATION URBAINE



La ville de Lillebonne se caractérise par ses composantes urbaines, induites par la **configuration en Y de l'urbanisation en fond de vallées**.

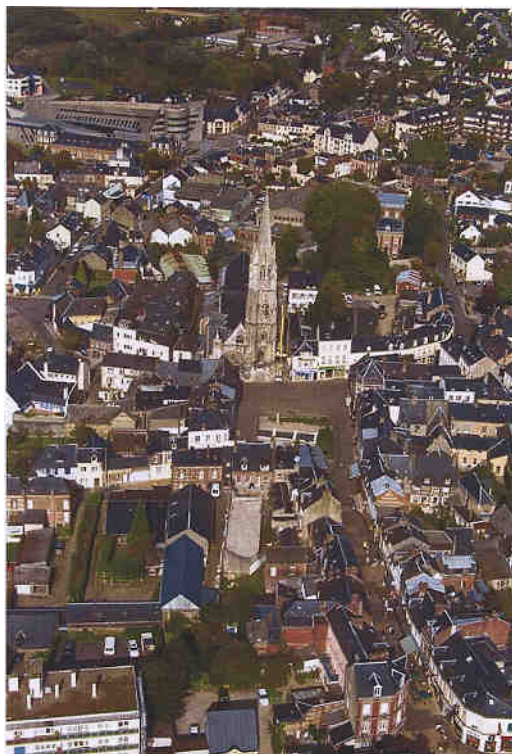
Les cours d'eau parcourant la commune y sont actuellement peu valorisés et accessibles.

Les coteaux boisés, constituent une frontière importante pour le développement urbain qui doit être respectée.

Ainsi, la ville est composée de quatre grandes parties urbanisées :

- **Le centre-ville de Lillebonne**, fortement lisible au travers de la convergence des axes principaux, de la richesse historique et patrimoniale et de la pluralité de ses équipements, services et commerces.
- **Le quartier du Becquet**, situé au Nord-ouest de la commune et comportant plusieurs bâtiments anciens dans le hameau ;
- **La vallée**, implantée au nord-est et comprenant à la fois les traces du passé industriel des filatures et les grands ensembles du Clairval ;
- **Le Mesnil**, qui fait la liaison entre le centre-ville et la zone industrielle de Port-Jérôme.

La zone industrielle, qui s'étend sur la plaine alluviale, entre les secteurs urbanisés et la Seine, constitue un autre type de polarité majeure de la commune, exclusivement dédiée à l'emploi.



1.2.6 LA MORPHOLOGIE URBAINE

L'analyse de la morphologie urbaine consiste à caractériser les principes de construction qui font les ambiances urbaines de chaque quartier.

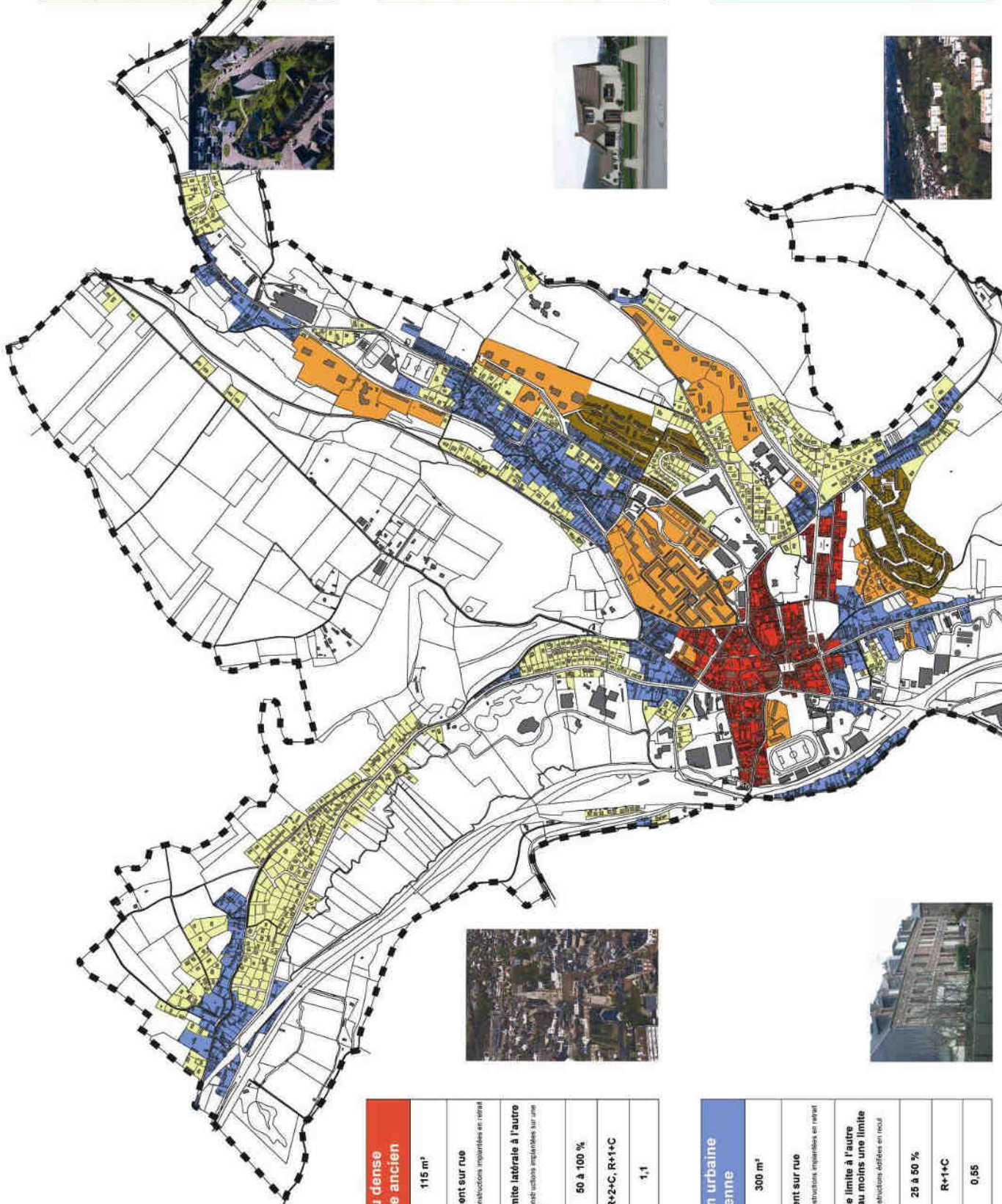
L'histoire de l'urbanisation de Lillebonne se lit clairement dans le paysage bâti. On peut évoquer certains éléments caractéristiques dont :

- **Le centre historique de Lillebonne** qui garde les traces du passé à travers plusieurs éléments : la présence des vestiges de la ville antique, l'implantation à l'alignement sur rue...
- **Le Clairval**, grand ensemble d'immeubles collectifs situé aux abords du centre historique. Il opère une rupture avec les quartiers limitrophes.
- **La zone industrielle de Port Jérôme**, localisée au sud du territoire de la commune constitue, de par son ampleur, un élément de référence dans le paysage

Aujourd'hui, plusieurs entités correspondant à des formes urbaines et vocations très différentes se distinguent nettement. Ces entités ont été créées en fonction de leurs caractéristiques (hauteur de bâti, emprise au sol, implantation par rapport au domaine public et aux limites séparatives,...) Elles sont au nombre de six et elles figurent en annexe du rapport :

- **Le tissu dense du centre ancien**
- **Extension urbaine ancienne**
- **Les quartiers d'habitat groupé**
- **Extension urbaine pavillonnaire**
- **L'habitat collectif**
- **Les secteurs d'activités**

Les équipements ne font pas partie de l'étude morphologique du fait de leur spécificité architecturale et urbaine.



Le tissu dense du centre ancien	
Article 5 Moyenne densité	115 m ²
Article 6 Implantation / alignement / polygones	Alignement sur rue Quelques constructions implantées en retrait
Article 7 Implantation / polygones alignement	D'une limite latérale à l'autre Quelques constructions implantées sur une même parcelle
Article 9 Emploi au sol	50 à 100 %
Article 10 R+10	R+2+C, R+1+C
Article 14 CCS	1,1

Extension urbaine ancienne	
Article 5 Moyenne densité	300 m ²
Article 6 Implantation / alignement / polygones	Alignement sur rue Quelques constructions implantées en retrait
Article 7 Implantation / polygones alignement	Soit d'une limite à l'autre Soit sur au moins une limite Quelques constructions alignées en recul
Article 9 Emploi au sol	25 à 50 %
Article 10 R+10	R+1+C
Article 14 CCS	0,55

Les quartiers d'habitat groupé	
Article 5 Moyenne densité	340 m ²
Article 6 Implantation / alignement / polygones	Retrait > 3m Quelques constructions implantées à l'alignement dans le tissu
Article 7 Implantation / polygones alignement	Soit en limite séparative Soit en recul > 3m
Article 9 Emploi au sol	20 à 30 %
Article 10 R+10	R+1+C, R+C
Article 14 CCS	0,4

Extension urbaine pavillonnaire	
Article 5 Moyenne densité	750 m ²
Article 6 Implantation / alignement / polygones	Retrait > 3 m
Article 7 Implantation / polygones alignement	Recul > 3m
Article 9 Emploi au sol	15 à 20 %
Article 10 R+10	R+C
Article 14 CCS	0,2

Habitat collectif	
Article 5 Moyenne densité	3500 m ²
Article 6 Implantation / alignement / polygones	Soit implantation selon le maillage des voies Soit implantation libre
Article 7 Implantation / polygones alignement	En recul
Article 9 Emploi au sol	10 à 20 %
Article 10 R+10	R+3 à R+10
Article 14 CCS	0,6

1.3. LES INFRASTRUCTURES DE DEPLACEMENTS

1.3.1 LE RESEAU DE VOIRIES

A/ Accessibilité régionale et intercommunale

Lillebonne est située en bordure de Seine, entre les 2 pôles majeurs que sont Le Havre et Rouen.

Carrefour D173, D982

- **Pour rejoindre Le Havre**, l'autoroute A131 se situe à proximité ainsi que la route nationale 15. La durée du trajet avoisine la demi-heure.
- **Pour atteindre l'agglomération de Rouen**, la route nationale 15 et l'autoroute A131 sont les axes privilégiés. Le trajet est plus long : une heure environ.
- **La ville de Bolbec** est très proche de Lillebonne et facilement accessible par la RD 173.



B/ Une difficulté de gestion du trafic routier

La circulation automobile a augmenté entre 1997 et 2000, notamment en centre-ville.

Au sud de la commune, Port Jérôme est une zone qui polarise un trafic important de poids lourds. La difficulté de gestion du trafic routier de Lillebonne réside dans l'existence d'un trafic intra-urbain (ou d'agglomération) assez important mêlé à un trafic inter-urbain constitué en grande partie de camions.

La RD 173 relie les 4 communes urbaines entre-elles et Port Jérôme depuis le réseau national et autoroutier. Elle assure donc actuellement les déplacements quotidiens (plus de 10 000 véhicules jour) mais elle est également traversée par de nombreux poids lourds (50 000 poids lourds et 15 000 wagons par an longeant la RD173) induisant des risques liés aux transports de matières dangereuses et des problèmes de sécurité routière.

C/ Traitement des voies : coupures, et axes de vie locale

Les axes de liaisons intercommunales

La RD 173, la RD 484 et la RD 982, lorsqu'elles ne sont pas en milieu urbain, assurent des liaisons de nature intercommunale. Ces axes permettent de rejoindre le réseau des routes nationales et des autoroutes afin de relier Lillebonne aux grandes agglomérations régionales.

Il s'agit d'axes à plusieurs voies, de configuration routière, sur lesquels la vitesse est élevée et le trafic important. (4 216 véh/j sur la RD484, entre 4 069 et 10454 véh/j sur la RD982, entre 7 783 et 13 074 véh/j sur la RD173).

La RD 173, (l'avenue du Maréchal Leclerc), est la principale liaison intercommunale. Elle se caractérise par les points suivants : 2 X 2 voies avec un séparateur central, une vitesse des usagers très élevée, voirie d'une largeur importante et fréquent changements de configuration.

Les axes de liaisons du centre-ville

Le centre-ville de Lillebonne est accessible à partir de plusieurs axes inter-quartiers comme le boulevard de Lattre de Tassigny, une partie de la rue Thiers, la rue Pasteur, la rue Victor Hugo, une partie de la rue Henri Messenger,... Ces liaisons permettent de rejoindre ce centre-ville rapidement et d'accéder aux entrées des différents parkings.

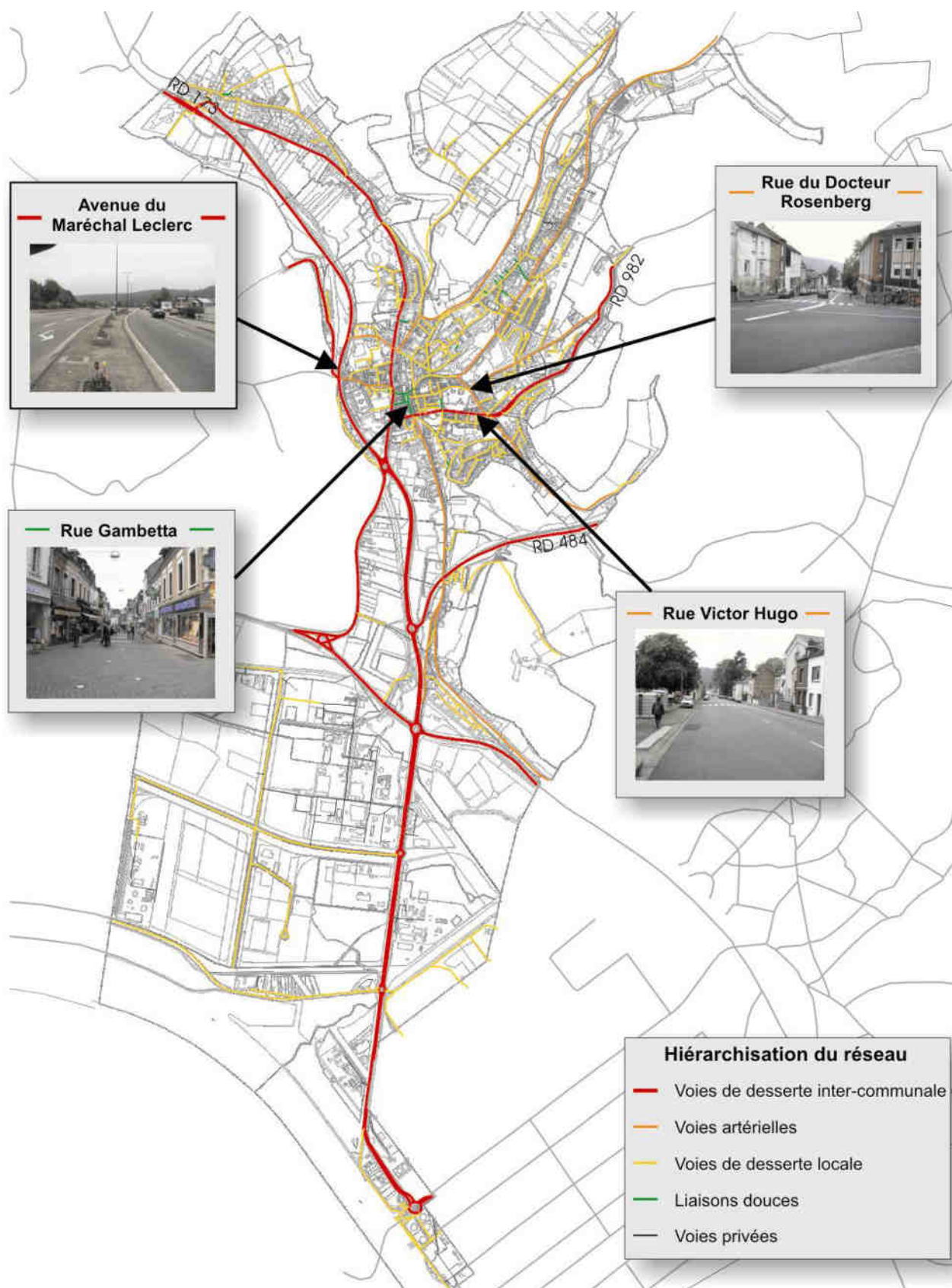
Il s'agit d'axes structurants du réseau routier de la ville. Leur gabarit est souvent plus large que celui des autres voies et le régime de priorité leur est souvent favorable.

La RD 982, (rue Victor Hugo) se caractérise par les points suivants : un stationnement bilatéral, une largeur très importante, un trafic important et un carrefour problématique avec l'avenue René Coty, la rue Rosenberg, le Val Infray

Le boulevard de Lattre de Tassigny, se caractérise par les points suivants : un trafic important car il dessert le centre commerçant et plusieurs équipements publics.

La rue Thiers se caractérise par les points suivants : un stationnement unilatéral, un trafic important, des trottoirs très étroits et une configuration différente après le carrefour de l'Hôtel de ville.

Le Boulevard de Lattre de Tassigny et la rue Thiers relient des équipements importants, tels que l'Hôtel de ville et un supermarché, de part et d'autres des rues piétonnes. Or, même s'ils sont praticables pour les piétons surtout dans la partie en zone 30, ces axes ne sont pas agréables à parcourir. Le contraste avec la rue Henri Messenger (du carrefour avec la rue du Dr Rosenberg aux rues piétonnes) est très important. L'absence de commerces renforce le caractère routier de ces deux rues. La requalification apparaît donc intéressante pour que ces rues deviennent des voies structurantes tant pour les piétons que pour leur fonction de liaisons entre les quartiers.



Les axes de liaisons inter-quartiers

Parfois difficiles à différencier des axes précédents, les axes de liaisons inter-quartiers sont souvent le prolongement de ces derniers. Ils ont la même fonction de structuration du réseau mais sont excentrés par rapport au centre-ville. Ces routes relient les quartiers entre eux et permettent l'accessibilité d'équipements, localisés en périphérie en raison de la superficie qu'ils occupent.

La RD982, (l'avenue René Coty) se caractérise par les points suivants : existence d'un terre plein central, traversée de quartier résidentiel, desserte de l'hôpital et récent paysagement.

La RD29, (la rue Henri Messager), se caractérise par les points suivants : un trafic dense sur la section rue de l'Etang et rue Rosenberg, un inconfort du piéton dans la section commerçante et une largeur très étroite entre le supermarché et la rue de la libération.

La rue du Dr Rosenberg se caractérise par les points suivants : un couloir de stationnement de bus près du collège, une largeur du trottoir étroite pour les élèves attendant leurs bus et la présence de nombreux piétons.

La sécurité a toutefois été renforcée avec l'insertion des couloirs bus. Ce couloir permet d'isoler temporairement les cars du reste de la circulation, permet aux collégiens et aux lycéens de ne pas avoir à traverser la rue du Dr Rosenberg pour rejoindre leur bus, stationnant dorénavant du côté du collège. Les cars ne circulent plus dans cette rue que dans le sens de la descente. Mais la largeur du trottoir entre le collège et le couloir bus a été réduit d'un mètre pour permettre ces aménagements.

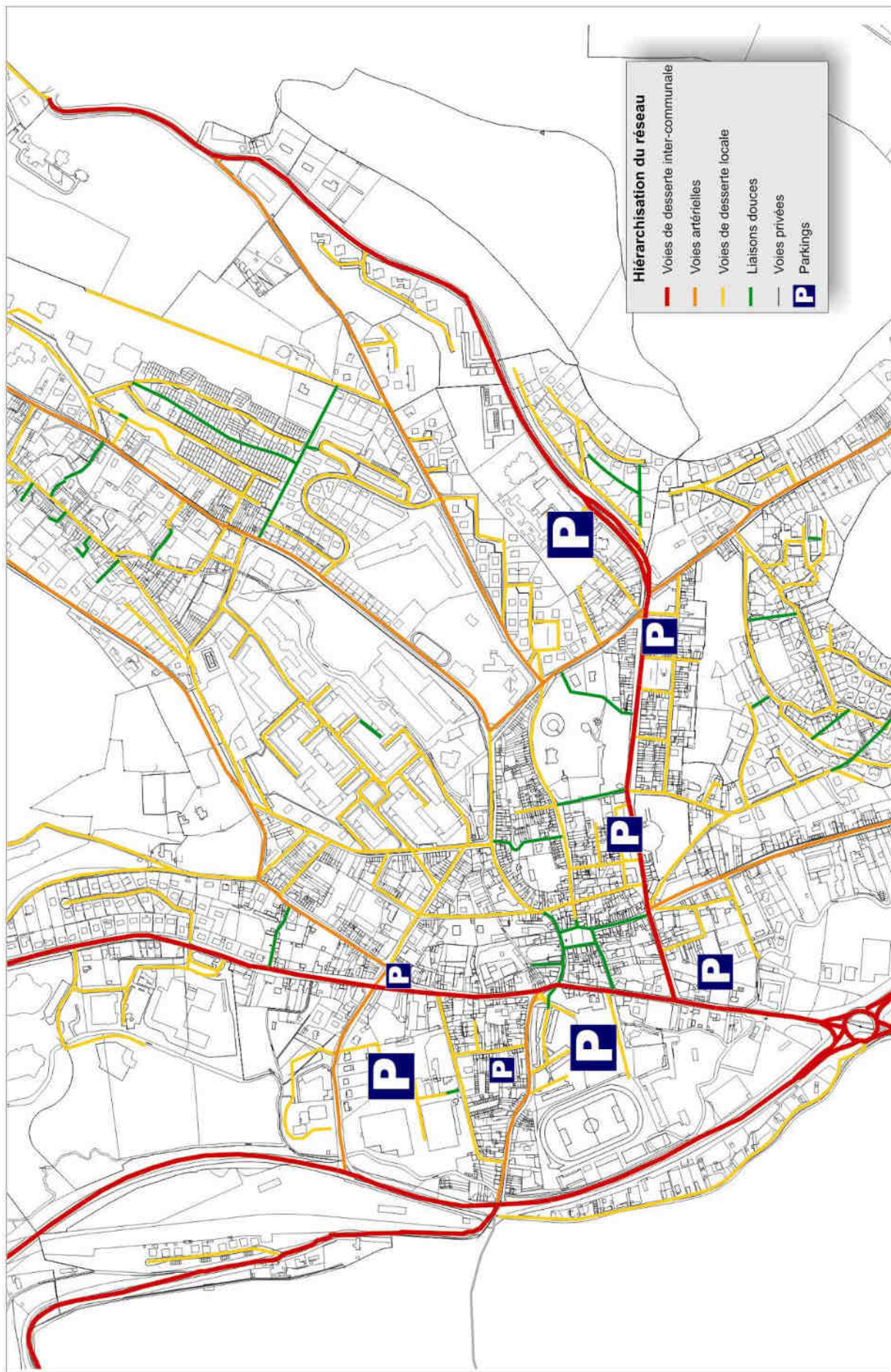
L'allée de la Côte Blanche se caractérise par les points suivants : un stationnement latéral sur sa partie élevée et de nombreux piétons.

Sur la majorité de ces axes, les piétons peuvent se déplacer correctement. En effet, les trottoirs sont généralement supérieurs à 1m20. Les traversées piétonnes sont régulières. Toutefois, de temps à autres, le mobilier urbain gêne la progression des piétons sur les trottoirs.

Les voies de proximité

Sous forme d'impasses ou de petites rues étroites, ces voies n'assurent pas une desserte inter-quartiers et desservent plutôt les zones résidentielles, de commerces de proximité ou de petites activités. La vitesse y est souvent réduite en raison de la faible largeur des voies, et du stationnement latéral. Le trafic est aussi faible sur ces axes qui ne sont pas les plus rapides pour relier un quartier à un autre.

Malgré l'étroitesse des trottoirs, les piétons peuvent facilement se déplacer dans ces rues étant donné que le trafic est souvent peu important. La cohabitation piétons/automobilistes ne pose pas de difficultés.



D/ Projets routiers et de requalification

La RD 173

La RD173 longe le centre sur son côté ouest et offre 3 entrées possibles vers le centre :

- au sud, le boulevard de Lattre de Tassigny : rond-point récemment aménagé ;
- au nord, la rue A. Desgénétais qui permet un accès direct à l'hôtel de ville,
- la rue du Havre qui relie la place du Maréchal Leclerc, carrefour routier surdimensionné, à l'hypercentre commerçant et piétonnier Place de Gaulle / place Carnot. Le croisement nécessite une restructuration afin de valoriser cette entrée centrale et sécuriser les déplacements.

Un projet de réaménagement de l'itinéraire de la RD 173, **initié par le Conseil Général et la DDI, est actuellement en étude**. Il est encore à l'état d'avant projet sommaire. Ce projet aurait pour objectif d'améliorer la sécurité sur l'axe, d'anticiper la hausse du trafic prévue d'ici 2015 et d'alléger le trafic poids lourds. Ces objectifs seront réalisés en homogénéisant l'itinéraire de la RD 173 sur une configuration en 2x2 voies et en redéfinissant le mode de gestion des intersections et des entrées de ville (parfois dangereuses comme celle avec l'avenue Bettencourt). La RD 173 deviendra alors une artère interurbaine, une séquence urbaine sera cependant maintenue. Les premiers travaux ne devraient pas voir le jour avant 2004.

Le Schéma Directeur vise sur le long terme à aménager la RD173 en axe privilégié de déplacements de personnes et de créer un contournement Est de la vallée permettant au poids lourds de rejoindre directement l'autoroute A29 à partir de Port Jérôme.

E/ Stationnement

Les parkings publics en zone bleue, fortement empruntés

Place Félix Faure	Place Coubertin	19 mars 1962
		
48 places	260 places	17 places
100 % occupé	75% occupé	100% occupé

Les Parkings Félix Faure et Coubertin sont très proches du centre-ville et des rues piétonnes. Tous trois se situent à proximité de nombreux services différents (Hôtel de ville, Poste, centre culturel). Les commerces ainsi que les équipements publics sont des lieux polarisateurs nécessitant des parkings importants pour permettre le stationnement des visiteurs.

La proximité d'axes importants de liaisons intra-urbaines (la rue Victor Hugo, le boulevard de Lattre de Tassigny et la rue Thiers) **rend ces trois parkings très accessibles mais leur absence de traitement paysager**, crée un environnement dévalorisant au centre ville. L'aménagement de ces parkings centraux est donc important non au titre de la fonction de stationnement mais au titre de la qualité et de l'attractivité du cadre de vie.

Deux parkings pour l'hôpital clinique

2 parkings pour l'hôpital-clinique : 256 places

Accessible par l'avenue René Coty, dans un quartier résidentiel, les parkings de l'hôpital clinique du Val de Seine « Rosenberg » ont pour but de n'assurer que le stationnement lié à l'hôpital. Les usagers de ce parking sont le personnel hospitalier, les visiteurs et les personnes en consultation à l'hôpital.



Un deuxième parking a été réalisé afin de répondre au problème de saturation du parking situé à proximité de l'hôpital.

Les parkings publics, par endroit faiblement utilisé

Rue Saint Denis	Place Holley	Foch	Hôtel de ville
			
33 places	43 places	47 places	100 places
40% occupé	100 % occupé	70% occupé	70% occupé

Ces parkings sont souvent plus éloignés du centre-ville que ceux en zone bleue. Leur accessibilité ne s'effectue pas non plus par les grands axes intra-urbains mis à part le parking de la place Holley. Leur taux d'occupation est donc en règle générale plus faible que les parkings en zone bleue.

Un parking de 54 places est également présent à l'arrière du Maxicoop et un parking de 40 places qui permet de desservir la piscine.

Les parkings privés, à l'accès restreint

Outre ces quelques parkings publics, il en existe d'autres privés. Ils desservent certains grands commerces, des bureaux, des ensembles d'habitat collectif. Leur statut est privé mais, dans la pratique, l'utilisation de la plupart de ces parkings s'effectue sans restriction d'accès à l'exception du parking de la sécurité sociale rue Pasteur.

Situé au cœur d'un lotissement et à proximité du lycée Guillaume le Conquérant. Le parking dit du lycée n'est pas du tout aménagé. Pourtant, il exerce une fonction importante. Il permet le stationnement des lycéens ayant une voiture particulière ainsi que celui des parents venant chercher les lycéens et les collégiens à la sortie de leurs cours.

L'offre de stationnement de la commune de Lillebonne est assez importante. Les parkings du centre-ville sont pleins mais le stationnement dans les rues avoisinantes et sur les parkings un peu plus éloignés permet d'éviter un phénomène de saturation. Le seul problème de stationnement concernait les abords de l'hôpital clinique du Val de Seine « Rosenberg ». Il a été résolu par la création d'un deuxième parking.

F. Les entrées de Ville

La loi Barnier du 2 février 1995 sur le renforcement de la protection de l'environnement, prévoit des dispositions pour les entrées de villes.

L'article L.111.1.4 du code de l'urbanisme est rédigé comme suit :

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la voirie routière et de soixante quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. »

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières,
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières,
- aux bâtiments d'exploitation agricole,
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, la réfection ou l'extension des constructions existantes.

« Le Plan Local d'Urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages »

« Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages »

« Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation »

Sur la commune de Lillebonne, 5 routes classées à grande circulation sont concernées par cet article : les RD81, RD110, RD173, RD484 et RD982.

1.3.2 LES TRANSPORTS COLLECTIFS

A/ L'offre de transports collectifs intra urbains :

Le **julibus** permet de réaliser des dessertes locales, les mardis, mercredis, vendredis et samedis matins, de rejoindre les quartiers au centre ville. Quatre circuits différents ont pour point de départ et d'arrivée la rue du Havre et desservent le Becquet, le Mesnil, le Val Infray et la Vallée.

La fréquentation de cette navette est assez conséquente avec 70 voyages le mercredi et 40 le samedi.

B/ L'offre de transports collectifs en autocar :

La commune de Lillebonne est desservie par **deux compagnies de transports collectifs** inter-urbains. Les Autos Cars Gris permettent une liaison vers Fécamp par les lignes 22, alors que la CNA offre une liaison directe pour Le Havre et une autre avec correspondance à Caudebec-en-Caux pour Rouen.

Les deux compagnies utilisent chacune **deux arrêts situés en centre-ville**. Le premier arrêt se situe aux abords de la place Félix Faure et le second rue Thiers.

La desserte pour Le Havre par la ligne 20 est assez bonne. Elle permet à ses passagers d'exercer des migrations alternantes domicile/travail. Cette ligne a aussi un rôle primordial pour la desserte des établissements scolaires. Par contre, celles pour Rouen et Fécamp sont plus mauvaises. La faible fréquence de ces lignes rend impossible leur utilisation pour des liaisons domicile/travail quotidiennes.

Mais le problème essentiel reste la durée du voyage en autocar qui n'est pas du tout concurrentielle face à celle de l'automobile. La clientèle de ces transports en commun inter-urbains est donc constituée principalement de personnes captives qui ne possèdent pas de véhicules motorisés particuliers (scolaires et étudiants, personnes âgées, ...).

Le Schéma Directeur de la Vallée du commerce, dans les orientations retenues, envisage de **densifier l'offre des lignes 20, 22** et de créer une nouvelle liaison de transport interurbain entre Notre.-Dame-de-Gravenchon et Le Havre (via Lillebonne) afin de résoudre en partie ce problème de desserte.

C/ L'offre de transport collectif en train :

Il n'existe plus de gare de voyageurs en service à Lillebonne depuis 1971. **La gare assurant les trajets « grandes lignes » la plus proche est celle de Bréauté Beuzeville**. Pour y accéder autrement qu'en véhicule particulier, on ne peut qu'emprunter la ligne 22 des Autos Cars Gris à destination de Fécamp. Mais, comme cette liaison routière a une fréquence très faible, l'utilisation du transport ferroviaire pour les trajets domicile/travail est rendue impossible pour les utilisateurs captifs des transports en commun. Les Lillebonnais se rendent également à la gare d'Yvetot car la fréquence des arrêts est plus importante qu'à Bréauté-Beuzeville

En 2000, un rapport diagnostic commandé par la région Haute-Normandie intitulé « Etude du schéma local de transport de voyageurs Fécamp-Lillebonne » évoquait la possibilité de réouvrir la ligne de voyageurs entre Notre-Dame-de-Gravenchon et Bréauté-Beuzeville qui traverse Lillebonne. Mais, cette ligne est désormais éloignée des zones urbaines denses. De plus, dans le cas de Lillebonne, la gare a été détruite et la réalisation d'une nouvelle infrastructure serait délicate. Enfin, le coût d'exploitation de cet axe serait très important et

entraînerait un déficit. La conclusion du rapport sur ce thème estime que la remise en service de cette ligne n'est donc pas « pertinente » actuellement.

1.3.3. LES LIAISONS DOUCES

A/ Les rues piétonnes en centre-ville



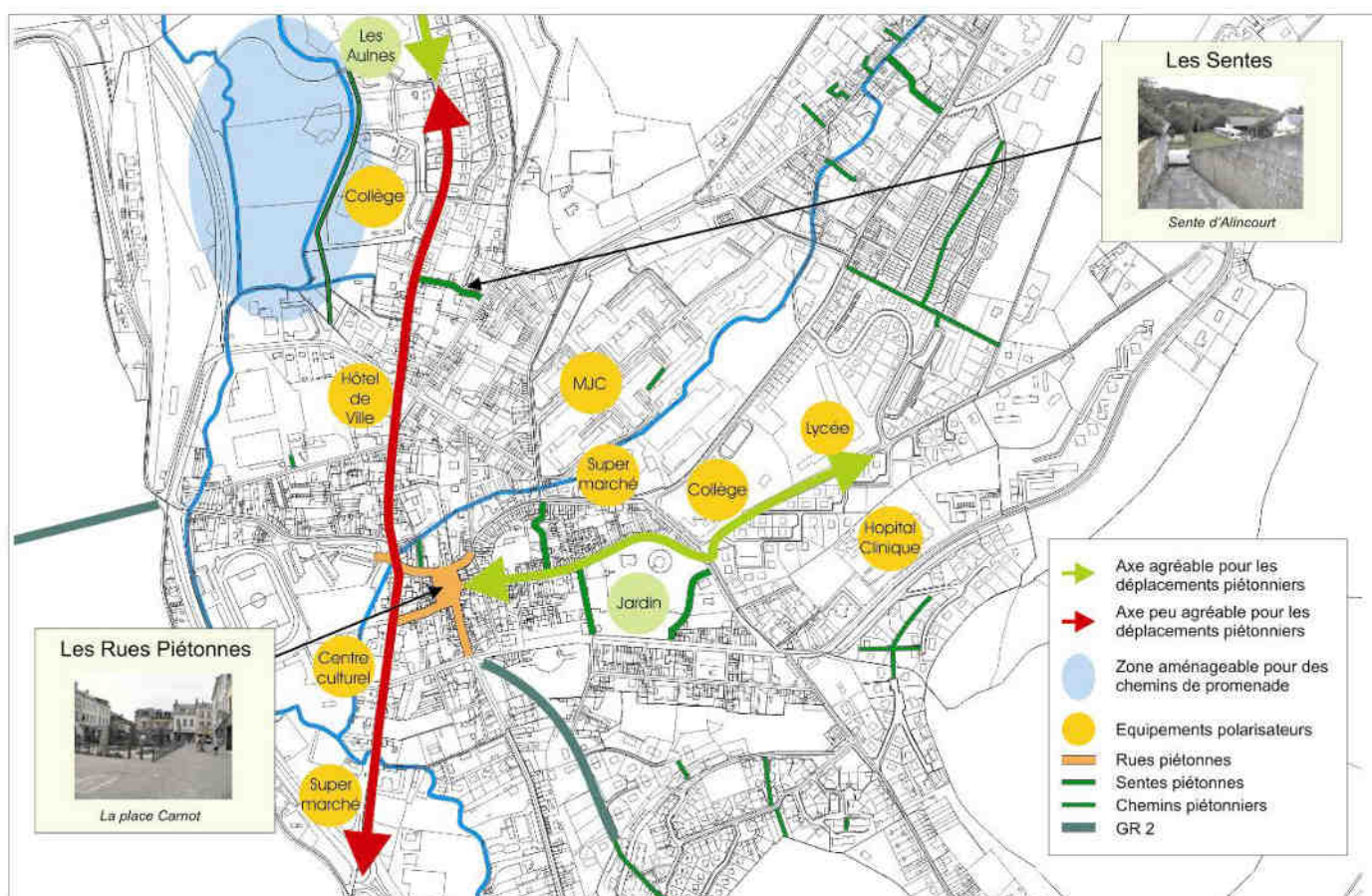
Récemment réaménagée en mettant en valeur les vestiges de l'ancien forum romain, **la Place Carnot** représente le point de convergence de quelques rues piétonnes du centre commerçant de Lillebonne. Toutefois, la densité piétonne y est insuffisante (sauf en période de fête) pour procurer le sentiment de centralité et d'animation.

La rue Gambetta apparaît comme la plus animée de ces rues piétonnes. La concentration de magasins est très forte. La présence de nombreux commerces dits de proximité (boulangerie, boucherie, presse et débit de tabac, ...) entraîne une fréquentation importante de la rue.



La structure de la place De Gaulle fait qu'elle ne ressemble ni à une place par son caractère longitudinal, ni à une rue par sa largeur importante. Elle paraît beaucoup moins fréquentée que la rue Gambetta. Auparavant, cette place était ouverte à la circulation automobile. Ce nouvel aménagement en rue piétonne de la place De Gaulle a permis de supprimer la circulation devant l'église mais a supprimé la liaison entre la rue Thiers et la rue Henri Messager.

Les rues piétonnes sont relativement proches des parkings du centre-ville tels que celui de **la place Coubertin** que l'on peut rejoindre par un passage piéton sur un plateau surélevé à partir de la place De Gaulle. Il est donc aisé de stationner en centre-ville puis de se déplacer à pied pour faire des achats.



Les liaisons douces

B/ Cheminements piétons inter-quartiers

Quelques sentes piétonnes facilitent les déplacements piétonniers dans la ville. Elles relient les quartiers entre eux et permettent de se déplacer en toute sécurité, en dehors des axes routiers où la circulation automobile est importante. Limitant l'accès aux personnes à mobilité réduite, les escaliers interdisent également l'usage des sentes aux cycles (motorisés ou non) dont la présence serait néfaste à la sécurité proposée.

Ces sentes permettent surtout la desserte de différents équipements tels que les collèges (sentes d'Alincourt et d'Harcourt), les commerces (sentes de l'Abreuvoir), les places (sentes de Croy et sentes d'Harcourt)...

sente d'Harcourt,

sente de l'Abreuvoir,

sente de Croy



D'autres chemins piétonniers sont apparus plus tardivement au cœur des nouvelles zones urbanisées et, notamment, dans les quartiers d'habitat individuel périphériques comme le Toupin et St Exupéry. Ils permettent, avant tout, de faciliter les déplacements à l'intérieur des quartiers puis de sortir facilement de ces quartiers.

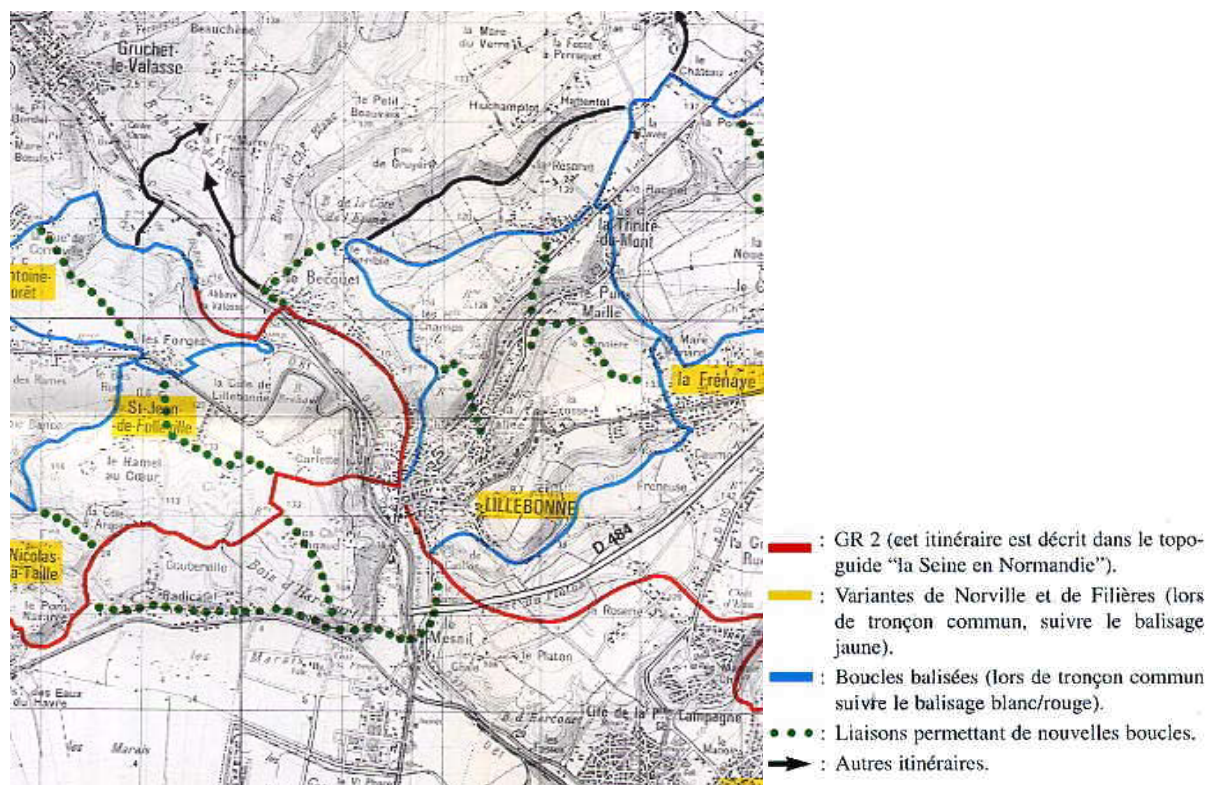
Les rives des cours d'eau traversant la commune de Lillebonne (La rivière de la Vallée, la rivière le Hauzay, la rivière du Commerce, le Bolbec, les Aulnes) **ne sont pas pourvues de chemins de promenade.**

En effet, l'urbanisation de la commune s'est en partie faite le long de ces cours d'eau, rendant difficile, voire impossible, un aménagement piétonnier sur de nombreux tronçons.

Toutefois, un petit sentier non-entretenu existe le long du ruisseau des Aulnes (de l'ANPE à la CCI en passant derrière le collège). Un aménagement serait très intéressant pour relier la vallée au centre-ville et permettrait, entre autres, de rejoindre le collège Mendès France et la piscine de la Presqu'île.

C/ Les itinéraires de promenade et de randonnée :

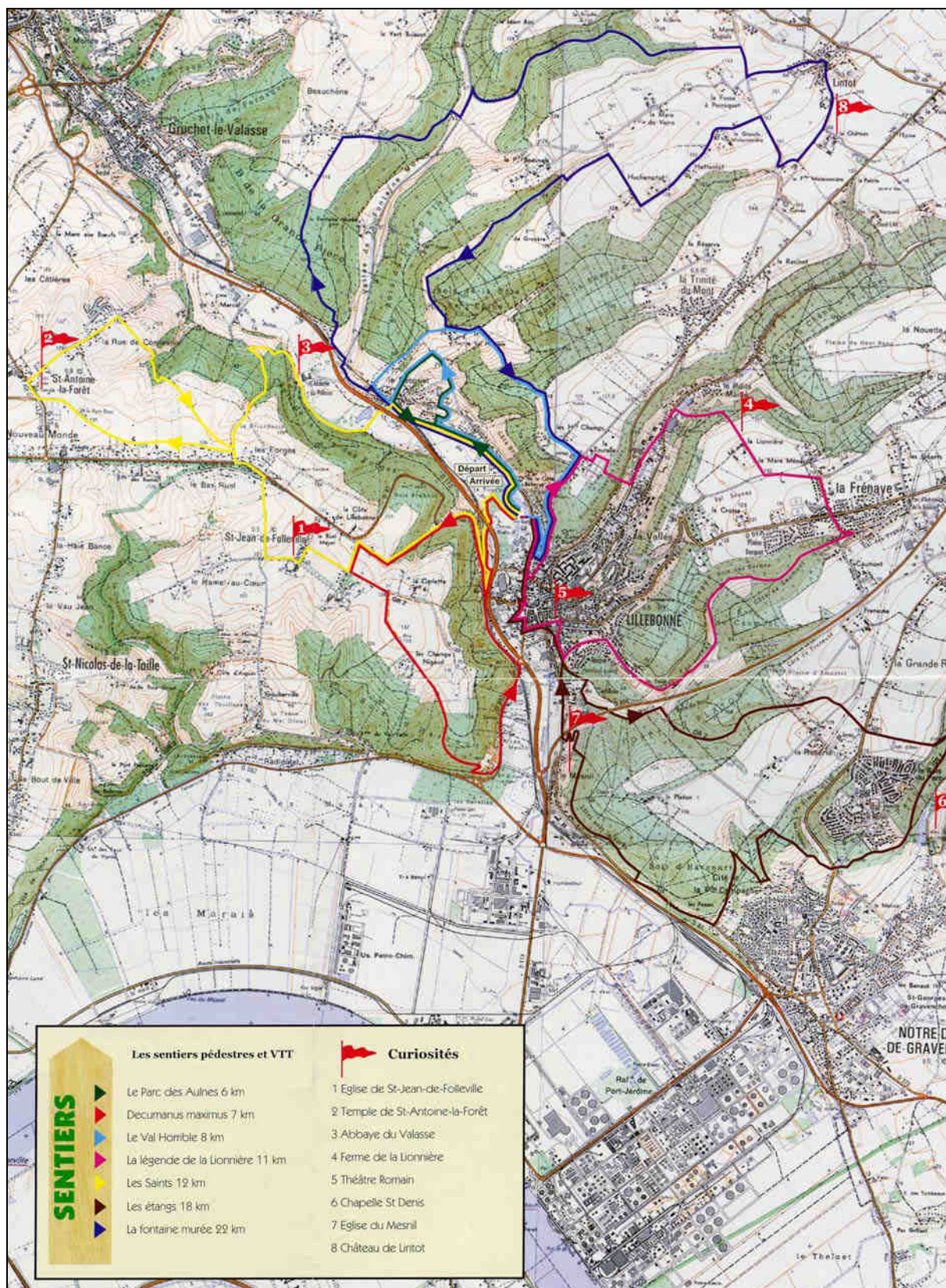
La commune est traversée d'Est en Ouest par le GR2 traversant notamment l'abbaye de Gruchet-le-Valasse et le centre-ville de Lillebonne, et par de nombreux sentiers banalisés.



Sources : Lillebonne et sa région, office de tourisme, IGN, 1996

La commune s'est engagée, dans le cadre du plan départemental, à conserver un caractère public et ouvert à tous les itinéraires de promenade.

La commune a par ailleurs édité un petit fascicule « sur la trace des romains », retraçant le tracé des différents sentiers banalisés pour les piétons et les vélos. Tous les sentiers partent du parc des Aulnes. Un extrait du plan figure ci dessous.



Enfin, le Schéma Directeur préconise la création de circuits de découverte permettant de contribuer à construire l'image touristique de la vallée du Commerce et notamment

- une remontée de la vallée du commerce reliant Notre-Dame-de-Gravenchon, Lillebonne, Gruchet-Le-Valasse et Bolbec, longeant la rivière du commerce,

- des routes touristiques de découverte du patrimoine archéologique, bâti et industriel. Lillebonne, de par l'importance de son histoire, nécessite la création de nouveaux chemins.

1.3.4. LA SECURITE ROUTIERE

12 accidents corporels ont été recensés de 1994 à 1999 sur le territoire communal.

	Tués	Blessés Graves	Blessés Légers
RD 29	-	1	-
RD 34	-	-	1
RD 81	-	1	-
RD 149	-	1	-
RD 173	1	1	1
RD 982	-	1	-
VC	1	4	-

Source : Porter à connaissance des services de l'Etat, 2000

Depuis, pour les seules années 1999, 2000 et 2001, le nombre d'accidents corporels a beaucoup augmenté. 22 accidents corporels ont été recensés et 5 personnes ont trouvé la mort sur les routes de Lillebonne, soit une augmentation des accidents corporels d'environ 300%.

Nombre d'accidents

	1999	2000	2001	Total	Dont tués
Zone piétonne	1		1	2	1
Centre-ville			1	1	
Le Clairval		1		1	
Les grands axes de la ville	4	4	1	9	2
RD 173	1	1	1	3	1
Proximité du lycée		1	1	2	
Zone industrielle		1		1	1
RD 34	1			1	
RD 81	1	1		2	
Total	8	9	5	22	5

Source : commissariat de police, avril 2002

La commune est également traversée par des convois exceptionnels sur la RD81, RD173, RD982.

Les recommandations des services de l'Etat visent à :

- assurer une bonne qualité de service des axes principaux ;
- limiter les nouvelles constructions uniquement accessibles à partir de ces voies ;
- regrouper autant que possible les accès dans les zones diffuses.

Enfin, signalons que **l'accès à l'hôpital par les engins de secours pose un problème de traversée de Lillebonne**, lorsque ces engins viennent de Bolbec par la RD173. Les véhicules doivent traverser le centre ville et passer à proximité du lycée et du collège.

1.3.5. SYNTHESE SUR LES DEPLACEMENTS A LILLEBONNE :

La quasi-absence de transport en commun à l'échelle communale contraint à un recours massif de l'usage de l'automobile.

Le besoin en places de stationnement sur la commune est donc important, notamment à proximité des équipements et du centre-ville piétonnier.

Ainsi, les captifs des autres modes de déplacement, ne disposant pas de voiture, souffrent de cette faible offre de transport en commun. Ils ne peuvent aisément se rendre en centre-ville. Actuellement, le système de navettes du mercredi et du samedi matin est la seule réponse offerte à cette attente. Un petit réseau de transport en commun inter-quartiers reliant le centre-ville mais aussi les équipements les plus importants tel que l'Hôpital clinique avec une fréquence moyenne pourrait faire l'objet d'une étude de faisabilité.

L'amplification du réseau de liaisons douces qui relient les différents quartiers permettrait également d'améliorer l'accessibilité du centre-ville pour les piétons et les vélos.

LES DEPLACEMENTS :

- Des parkings saturés en centre-ville
- Quasi-absence de transport public sur la commune
- Des transports collectifs inter-urbains utiles mais non concurrentiels par rapport à la voiture
- Une gare ferroviaire pour voyageurs fermée depuis 1971
- Un réseau piétonnier commerçant, mais avec une place centrale peu animée
- 22 accidents corporels et 5 décès sur les routes entre 1999 et 2001, nombre en augmentation
- Une amorce de réseau de transports en communs à l'échelle de la commune

LES BESOINS ISSUS DU DIAGNOSTIC :

- Des axes à requalifier
- Sécurisation des axes routiers très fréquentés
- Réaménagement de la RD 173 en boulevard urbain
- Une modification de la voirie devant l'amphithéâtre romain
- Un réseau de liaisons douces à poursuivre

2. TENDANCES ET BESOINS

2.1 DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

2.2 L'ANIMATION URBAINE ET COMMERCIALE

2.3 UNE EVOLUTION DE LA POPULATION EN DENTS DE SCIE

2.4 L'HABITAT : UN PARC DE LOGEMENT DIVERSIFIE

2.5 LA POLITIQUE DE LA VILLE : UN FORT TAUX DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX

2.1. LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

2.1.1. LES DONNEES : EMPLOIS ET POPULATION ACTIVE

A/ 4 237 actifs en 1999 , soit 44% de la population communale

	Population active	Pourcentage d'actifs
1999	4 237	44%
1990	4 042	43%
1982	4 078	42%
1975	4 007	39%

Sources : INSEE, RGP 1999

Le taux d'actifs, rapporté à la population communale, est en légère augmentation. Les actifs représentent un peu moins de la moitié de la population communale.

Sur les 4 237 actifs dénombrés en 1999, 3 568 ont un emploi.

B/ La structure de l'emploi sur la commune : la part élevée du secteur industriel

La Vallée du Commerce constitue le 3^{ème} pôle industriel de la région Haute-Normandie.

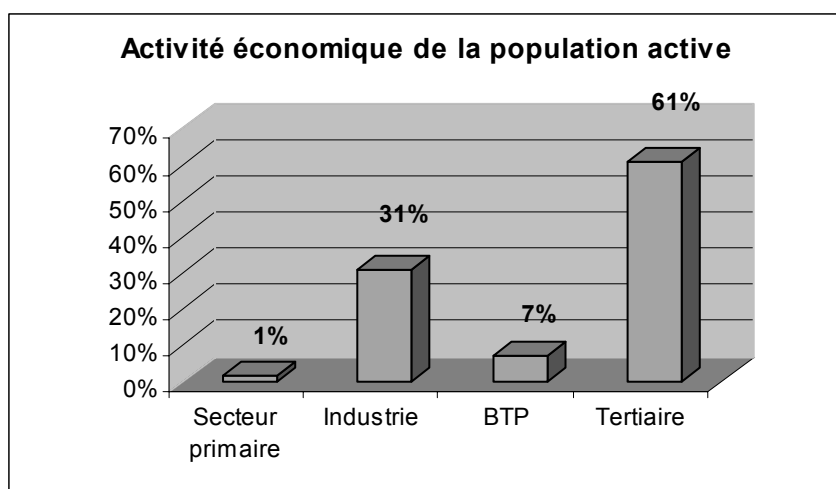
L'emploi industriel est principalement concentré sur le site de Port-Jérôme, situé à cheval sur 4 communes : Saint-Jean-de-Folleville, Lillebonne, Notre-Dame-de-Gravenchon et Petiville. Avec 5 200 emplois, le site de Port-Jérôme concentre plus de 60% de l'emploi industriel dans la vallée.

Port-Jérôme a une vocation industrielle récente mais affirmée. Les activités principales sont :

- **le raffinage** : les raffineries des groupes ExxonMobil représentent plus de 12% de la capacité de raffinage française et plus de 40% de la capacité française de production de lubrifiants,
- **la pétrochimie** : 9 usines dépendant de groupes multinationaux sont présentes sur le site.

La vocation portuaire est à conforter. Une part importante des produits fabriqués, notamment les produits pétroliers raffinés, est exportée du site par voie maritime vers la région parisienne.

Le secteur tertiaire est en progression, mais cache cependant certaines faiblesses. En effet, le phénomène d'externalisation industrielle est particulièrement fort dans la vallée et transforme des emplois initialement comptabilisés en industrie en emplois comptabilisés en tertiaire. C'est le cas pour les entreprises de travail temporaire, de nettoyage et autres entreprises de gardiennage.



Source : INSEE, RGP 1999

C/ La part prépondérante des employés et ouvriers : deux-tiers des actifs résidents à Lillebonne

Catégorie socio-professionnelle des salariés	Effectifs	%
Agriculteurs exploitants	16	0,5%
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	176	5%
Cadres	280	8%
Professions intermédiaires	704	19,5%
Employés	1 008	28%
Ouvriers	1 408	39%

Sources : INSEE, RGP 1999

D/ Un taux de chômage élevé

Le taux de chômage est supérieur à la moyenne des communes appartenant au périmètre du Schéma Directeur de la Vallée du Commerce et à la moyenne nationale.

Ces chiffres démontrent l'enjeu de la revitalisation du secteur économique à Lillebonne.

	commune	Vallée du commerce	Moyenne nationale
Population active	4 252	20 137	
Homme	2 416	13 318	
Femme	1 836	9 679	
Chômeurs	669	3 041	
Taux de chômage (%)	15,7	11,3	12,8

Sources : INSEE, RGP 1999

2.1.2 LILLEBONNE : UN POLE D'EMPLOI MAJEUR AU SEIN DE LA VALLEE DU COMMERCE

A/ Un taux d'emplois élevé

Lillebonne, avec 6 000 emplois, constitue un pôle d'emplois majeur au sein de la Vallée du Commerce.

Le taux d'emploi – nombre d'emplois offerts rapportés au nombre d'actifs résidents sur la commune - y est élevé (1,68 en 1999).

Ces emplois, en progression régulière, sont occupés à 75% par des habitants de la Vallée du Commerce.

B/ Les zones d'activités situées sur le territoire de Lillebonne

En 2002, les zones d'activités totalisaient 92 entreprises et 2520 emplois.



Le parc du Manoir (sources : mairie de Lillebonne)

	Nombre d'entreprises	Effectif
Zone industrielle de Port-Jérôme	70	1950
Le Parc du Manoir	10	60
Le Parc du Mesnil	12	510
TOTAL	92	2520

Source : Syndicat Mixte de Port Jérôme -octobre 2002

C/ Le poids des établissements grands employeurs

Les grandes entreprises se situent dans le site de Port Jérôme.

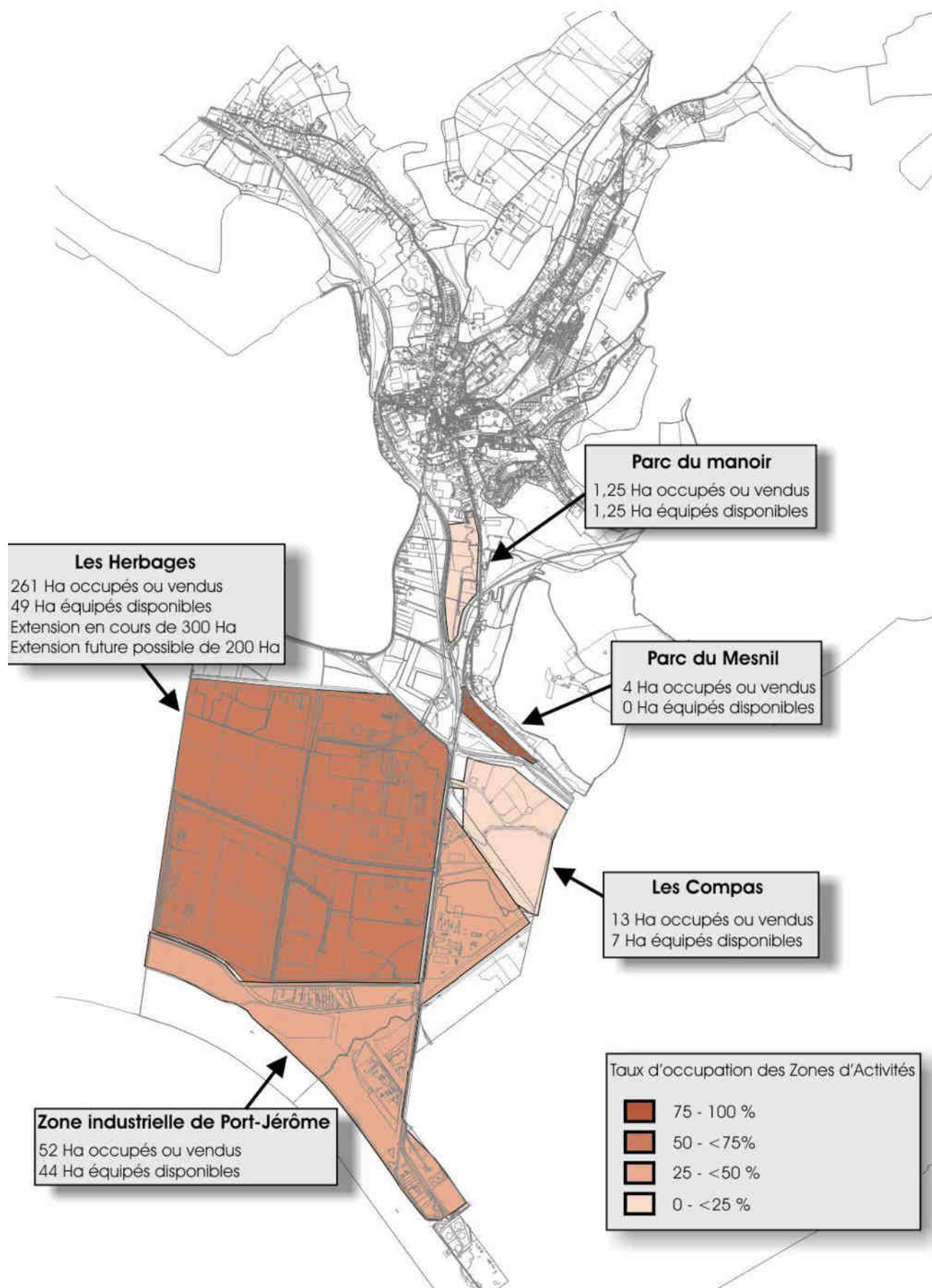
LANXESS ELASTOMERES	318 (effectif ²)
SAS EXXONMOBIL CHEMICAL	265
SA PONTICELLI FRERES	200
SA UNITED CHEMICAL France	105
SA SODES	131
SAS BOURGEY MONTREUIL CHIMIE	103
SA COOPER-STANDARD AUTOMOTIVE	90



LANXESS-Elastomères

Cet avantage est aussi un facteur de fragilité : près de 1250 emplois sont concentrés dans seulement 7 entreprises.

² Source : chambre de commerce de Bolbec-Lillebonne ; recensement au 29/09/2003



D/ Une baisse du secteur agricole

Le recensement agricole 2000 relève 16 exploitations dont 8 exploitations professionnelles sur le territoire communal. Depuis 1988, on assiste tout comme au niveau national, à une baisse du nombre d'exploitations : elles étaient 26 en 1988.

Recensement agricole 2000

Nombre d'exploitations	16
dont nombre d'exploitations professionnelles	8
Nombre de chefs d'exploitation et de coexploitants	22
Nombre d'actifs familiaux sur les exploitations	33 personnes
Nombre total d'actifs sur les exploitations	46 UTA (équivalent temps plein)
Superficie agricole utilisée des exploitations	597 ha
Terres labourables	251 ha
Superficie toujours en herbe	328 ha
Nombre total de vaches	342
Rappel : Nombre d'exploitations en 1988	26

La superficie agricole utilisée pour les exploitations est en augmentation puisqu'elle est passée de 444 ha en 1988 à 597 ha en 2000. Quant à la superficie moyenne des exploitations elle était de 67 ha en 2000.

L'enquête agricole menée en été 2002 par la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt relevait 8 exploitations professionnelles employant 33 actifs et faisant vivre 68 personnes (famille des exploitants et ouvriers agricoles).

Deux pôles d'exploitation sont localisés sur la commune.

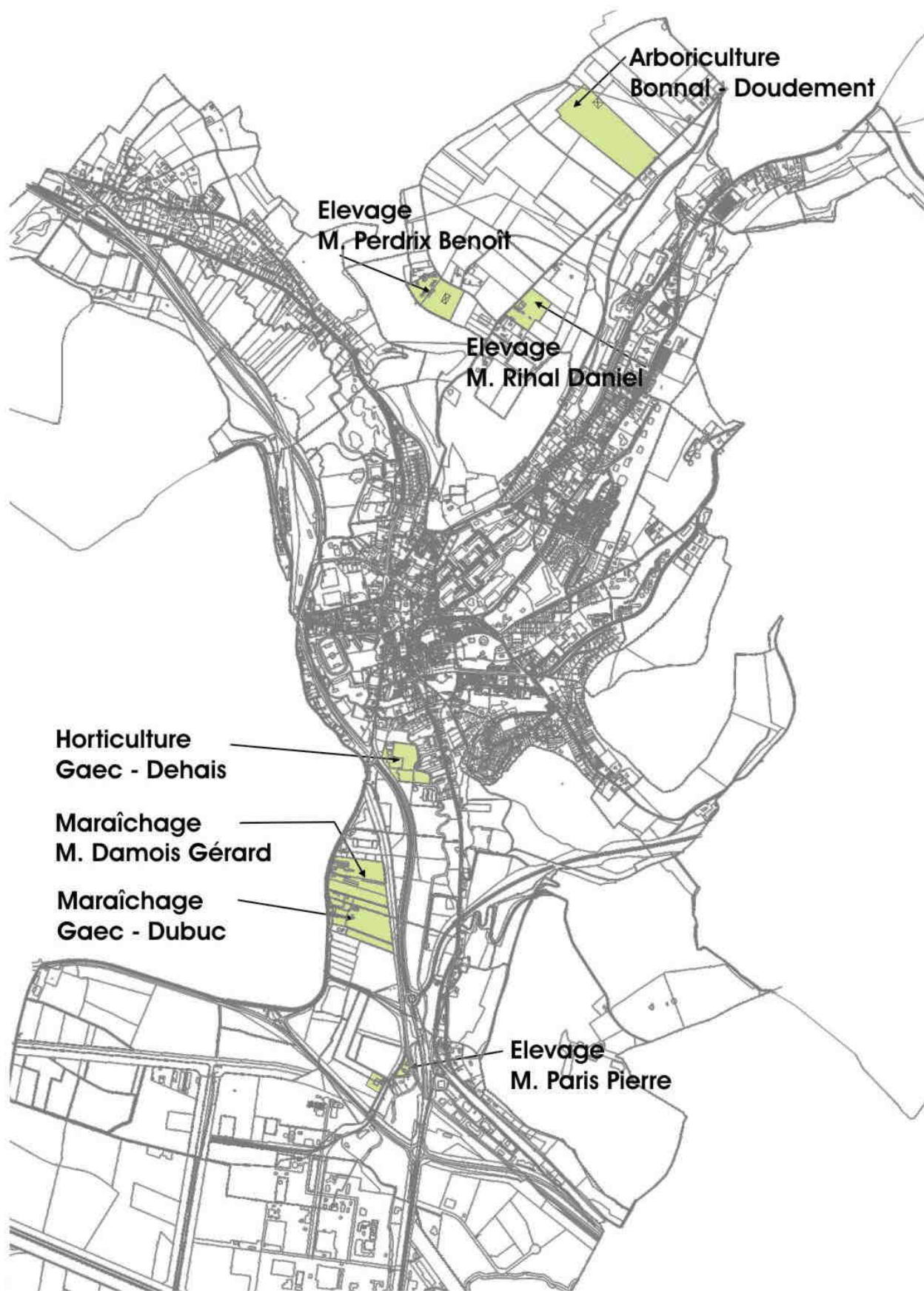
Sur le plateau des Hauts Champs, on relève deux exploitations où sont présents des élevages bovins, des vergers. En outre, un bâtiment d'exploitation est utilisé par un exploitant extérieur à la commune.

Dans le Sud de Lillebonne, **dans la basse vallée** se trouve deux exploitations agricoles, 2 exploitations de maraîchage et un horticulteur.

Les exploitations d'élevage disposent d'installations pouvant **présenter des nuisances pour le voisinage** dont l'aménagement ou le développement est **soumis à l'application de réglementations sanitaires strictes** (Règlement Sanitaire Départemental ou législation sur les installations classées).

Selon la taille et la nature des troupeaux, ces réglementations impliquent, pour toute construction liée à l'élevage, le respect d'un recul de 50 à 100 mètres selon les cas, de toute habitation de tiers ou des limites d'urbanisation. La recherche des nouvelles zones à ouvrir à l'urbanisation devra par conséquent prendre en compte cette contrainte d'implantation.

Le présent PLU doit également permettre de mettre à jour les zones à vocations agricoles sur le plan de délimitation de zones : ceci afin de résoudre les problèmes liés aux applications des réglementations.



2.1.3. D'IMPORTANTES MIGRATIONS ALTERNANTES

Les flux entrants à Lillebonne sont beaucoup plus importants que les flux sortants de Lillebonne : 3994 individus extérieurs à la commune viennent travailler à Lillebonne alors que 1947 résidents de Lillebonne travaillent à l'extérieur de la commune.

Où vont travailler les habitants de la commune ?	dans la commune de résidence	dans une autre commune du même département	hors du département
Nombre d'actifs travaillant ...	1 621	1 879	68
Pourcentage d'actifs travaillant ...	45,4	52,7	1,9

Source : INSEE, RGP 1999

Un peu moins de la moitié des actifs de Lillebonne (1621 individus) travaille dans la commune.

L'autre moitié (1947 individus) va travailler à l'extérieur, essentiellement dans les communes du Schéma Directeur (Notre-Dame-de-Gravenchon : 33 %, Bolbec : 11%, Gruchet-Le-Valasse : 6%, La Frenaye : 3%...) et sur le secteur havrais (Le Havre : 11 %, Sandouville : 6%...).

Les actifs restants travaillent dans des pôles d'emplois secondaires ou petites communes situés dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres autour de Lillebonne (Caudebec-en-Caux, Yvetot). Enfin, 2% des actifs travaillent en dehors du Département.

Nombre d'actifs travaillant à ...	
Lillebonne	1621
Notre-Dame-de-Gravenchon	639
Bolbec	221
Le Havre	215
Sandouville	122
Gruchet	118
La Frenaye	50
Gonfreville-L'Orcher	47
Saint-Romain-de-Colbosc	43
Caudebec en Caux	32
Melamare	32
Saint-Nicolas-de-La-Taille	23
Harfleur	23
Yvetot	20

Sources : INSEE, migrations alternantes, 1999

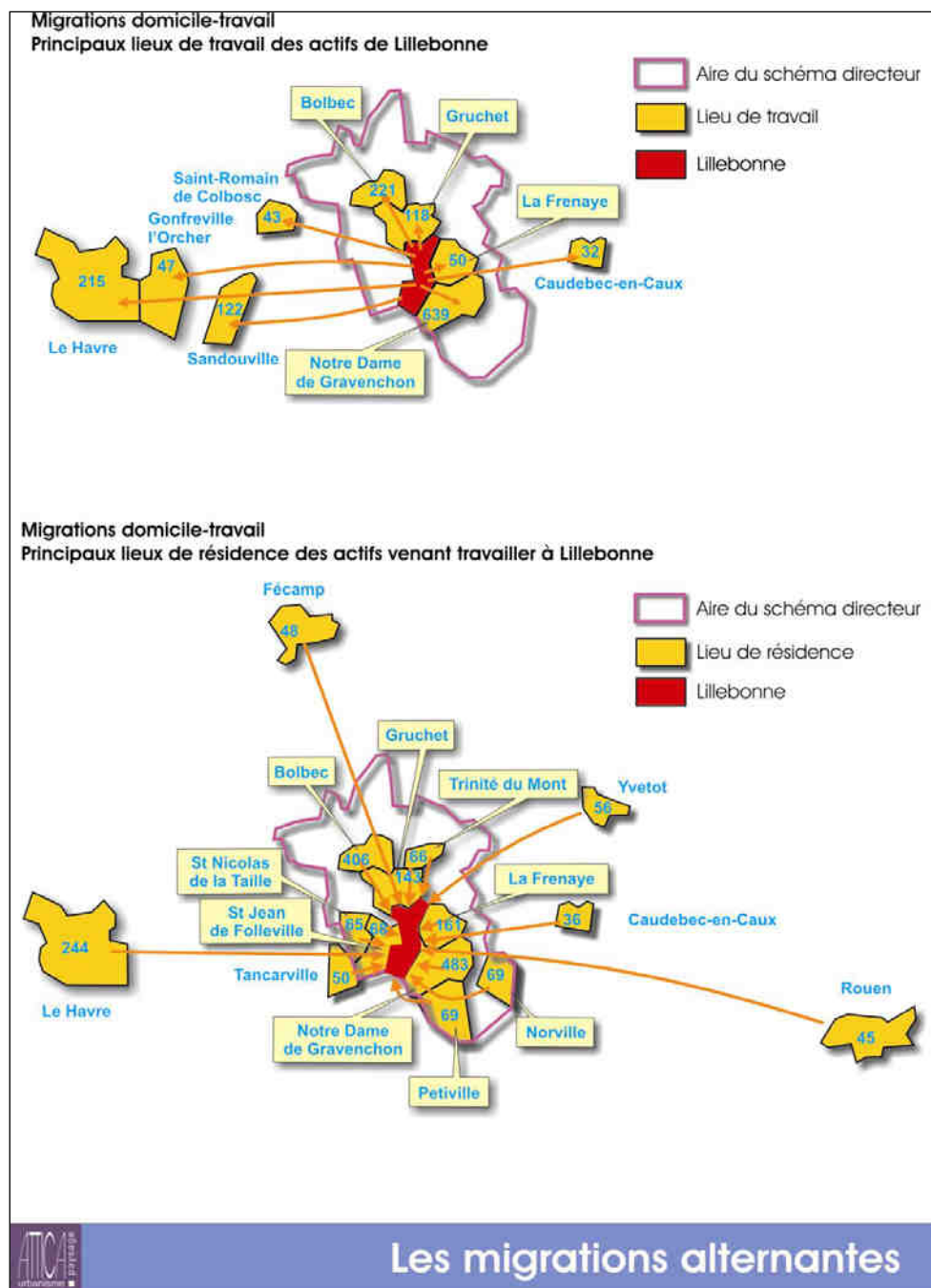
Les personnes venant travailler à Lillebonne (3994 individus) occupent 71 % des emplois de Lillebonne.

Ces individus résident pour la plupart dans les communes du Schéma Directeur mais également dans les grandes communes du département : au Havre (244 individus soit 6% des migrants), Tancarville (50 individus), à Yvetot (56 individus), à Fécamp (48 individus), à Rouen (45 individus), et dans de nombreuses petites communes du département.

Les flux les plus importants à l'intérieur du périmètre du Schéma Directeur viennent des communes voisines : Notre-Dame-de-Gravenchon (483 individus soit 12 % des migrants), Bolbec (406 individus soit 10 % des migrants) et Gruchet-le-Valasse (143 individus soit 4% des migrants).

Où habitent les actifs travaillant à Lillebonne ?	
Lillebonne	1621
Notre-Dame-de-Gravenchon	483
Bolbec	406
Le Havre	244
La Frenaye	161
Gruchet	143
Saint-Arnoult	80
Saint-Antoine-La-Forêt	71
Petiville	69
Norville	69
Saint-Jean-de-Folleville	68
Trinité du Mont	66
Saint-Nicolas-de-la-Taille	65
Yvetot	56

Sources : INSEE, migrations alternantes, 1999



2.1.4 LES PERSPECTIVES

A/ Une économie très spécialisée, fondée sur un secteur porteur d'une image souvent négative

Le qualificatif de « mono-industrie » est très fréquemment employé pour caractériser l'économie de la vallée du commerce : secteurs du raffinage et de la pétrochimie.

Ce secteur possède souvent une image négative du fait des risques technologiques et des impacts sur le paysage des installations industrielles, bien qu'il soit générateur d'une dynamique économique et producteur de nombreux emplois.

B/ Un des atouts du secteur : des surfaces disponibles

La commune de Lillebonne dispose encore aujourd'hui de possibilités d'implantations importantes :

- au total, sur l'ensemble des zones répertoriées sur Lillebonne, 68 hectares de surfaces équipées sont encore disponibles,
- sur la zone d'activités des Herbages, 300 hectares d'extension sont en cours et une extension de 200 hectares est possible. Ces surfaces d'extension se situent principalement sur la commune de Saint-Jean-de-Folleville au niveau de la Zone Industrielle de Port-Jérôme. (Projet inscrit au Schéma Directeur)

	Surface commercialisée	Surface disponible
Parc du Manoir	3	3 ha
Parc du Mesnil	5	0
Z.I. de Port-Jérôme	560	65 ha
Total	568	68 ha

Source : Syndicat Mixte de Port Jérôme, octobre 2002

LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- **Un pôle d'emplois majeur dans la vallée (6 000 emplois) dont Port Jérôme constitue le principal moteur à développer et promouvoir.**
- **4 237 actifs en 1999, soit 44% de la population communale**
- **Une part élevée des emplois en secteur industriel (31%)**
- **Un secteur tertiaire en progression**
- **Des surfaces disponibles pour le développement des activités**
- **71% des emplois de Lillebonne occupés par des non résidents**

2.2 L'ANIMATION URBAINE ET COMMERCIALE

2.2.1 LILLEBONNE AU SEIN DE LA VALLEE DU COMMERCE

La structuration économique de Lillebonne est considérée comme l'un des 3 pôles principaux de la Vallée du Commerce avec Bolbec et le centre commercial Carrefour de Gruchet-le-Valasse. D'autres pôles dits de proximité viennent compléter les dispositifs du secteur tertiaire : Notre-Dame-de-Gravenchon et Gruchet-le-Valasse.

Malgré tout, ce bassin de vie souffre d'un déficit d'emplois tertiaires du fait de l'éloignement des centres de décision et des services administratifs des unités de production, selon le rapport d'activités 2000 de la Chambre de Commerces d'Industrie.

Outre sa vocation de pôle d'emplois, le canton de Lillebonne a également une vocation de services et de loisirs.

D'après la Charte du Pays de Caux - Vallée de Seine, le principal enjeu reste avant tout son positionnement et sa reconnaissance au sein de la basse vallée de la Seine. **En effet, malgré son poids économique, le territoire a du mal à rivaliser avec les agglomérations voisines de Rouen et du Havre, dont les zones d'influences sont très étendues.** L'objectif est donc de constituer dans les années à venir un « pôle intermédiaire ».

Selon le Schéma Directeur, le secteur tertiaire dans la vallée du Commerce est en augmentation depuis les années 1980 (en nombre d'emplois), mais son évolution n'est pas significative.

2.2.2. LES EQUIPEMENTS PUBLICS

L'importance et le nombre d'équipements publics constituent un indicateur du niveau du service aux habitants et d'aménagement communal. S'ils sont autant de pôles générateurs de flux piétons et routiers, ils ne constituent pas moins des vecteurs d'animation urbaine.

A/ L'enseignement scolaire

Ecoles maternelles et primaires	Nombre de classes	Effectifs à la rentrée 2001-02	Taux d'occupation	Capacité de restauration
Groupe scolaire Glatigny	6 classes maternelles 8 classes primaires (10 maxi)	162 165	96 % 80 %	74 95
Ecole Lebigre	6 classes	138	115 %	69
Groupe scolaire Clairval	4 classes maternelles 7 classes primaires (8 maxi)	99 153	87 %	25 57
Ecole Carnot	6 classes	130	72 %	43
Ecole E. Triolet	3 classes (4 maxi)	70	55 %	20
Groupe Scolaire Prévert	2 classes maternelles (4 maxi) 4 classes primaires	44 60	59 % 64 %	11 24
Ecole Desgenetais (école privée)	3 classes maternelles (67) 5 classes primaires (126)	67 126	99 %	61
Collège de la Côte Blanche	18 classes	423	86 %	
Collège P. Mendès France	35 classes	828	91 %	
Lycée G. Le Conquérant	44 classes	1403	108 %	

Certains équipements scolaires sont sous-occupés en particulier les écoles primaires et maternelles. L'exemple le plus significatif est celui de l'école Triolet, qui n'est occupée qu'à 55% de sa capacité réelle. **Par opposition, d'autres établissements** telle que l'école Lebigre, **semblent être en surcharge.** Le Lycée G. Le Conquérant a vu augmenter ses effectifs, (1988 : 1129 élèves répartis dans 34 classes, 2001 : 1403 élèves répartis en 44 classes). La présence d'un internat favorise cette évolution. L'école Becquet, construite en 1896, est aujourd'hui inutilisée.

La sous occupation des établissements scolaires peut s'expliquer par le recul de la tranche d'âges des 0-19 ans (28% de la population en 1999 alors que le taux était de 32% en 1982).

L'ensemble des équipements scolaires possède un service de restauration d'une capacité pouvant accueillir entre un quart et la moitié des effectifs inscrits.

Les enfants scolarisés bénéficient également d'un service d'information et d'orientation : le CIO est localisé rue H. Messenger dans l'ancienne crèche construite à la fin du 19^{ème} siècle.

La sous occupation de certains équipements scolaires pourra permettre d'accueillir de nouveaux enfants liés aux urbanisations futures.

B/ De nombreuses structures sportives et un hôpital permettant d'affirmer le rayonnement de Lillebonne dans la vallée du Commerce

Les structures sportives de Lillebonne sont nombreuses et bien réparties sur l'ensemble du territoire. **Avec la commune de Notre-Dame-de-Gravenchon, le niveau d'équipements sportifs est considéré comme étant d'une qualité et d'une quantité exceptionnelle.**

Les équipements culturels, la présence d'équipements lourds, tels que la médiathèque, le centre culturels, la MJC constituent un atout important. **Enfin, de nombreux projets de dimension intercommunale** (cité des matières) **devraient permettre d'assurer le développement de Lillebonne en tant que pôle touristique dans la vallée et la région.**

De nombreux projets ont été réalisés durant l'élaboration du PLU

- **Maison de l'Intercommunalité** : Le manoir de Catillon a été choisi par la Communauté de Communes pour accueillir la Maison de l'Intercommunalité. Les travaux de réhabilitation et de construction ont aboutis en 2004.
- **Musée des antiquités**
Le Musée des Antiquités est désormais localisé dans l'ancien hôtel de ville. Cette localisation vient renforcer l'amphithéâtre romain se situant juste en face.
- **Office de tourisme**
L'office du tourisme a été déplacé dans le jardin Rostand afin de compléter ce pôle touristique.

L'accueil des enfants de moins de 3 ans se réalise au travers de 2 haltes-garderies, dont la capacité est de 40 places alors que les enfants de 0 à 4 ans sont au nombre de 613 (RGP99). Les besoins d'accueil sont donc grandement satisfaits par les assistantes maternelles qui sont une centaine.

La commune de Lillebonne possède deux cimetières, l'ancien et le nouveau paysager, qui répondent bien aux besoins.

Les équipements de santé répondent à des besoins au delà de la seule ville de Lillebonne, il s'agit d'un **Hôpital-Clinique** (318 lits), et d'une maison de retraite (70 places). L'implantation de la

maison de l'intercommunalité dans le manoir du Catillon permet de confirmer le rayonnement **de Lillebonne dans la vallée du Commerce**.

Néanmoins, **certains équipements souffrent d'un manque de valorisation** (ancienne mairie, certains locaux associatifs, etc). Des études sont d'ailleurs en cours autour de l'amphithéâtre Romain afin de valoriser non seulement les musées mais également les espaces publics.

Enfin, il ressort que localement, la commune souffre d'un déficit d'équipements à destination des plus jeunes (aires de jeux à l'intérieur des quartiers, maisons de quartiers, maison des associations) et de lieux d'accueil pour les personnes âgées.

Deux cimetières sont localisés sur le territoire de Lillebonne. Concernant les capacités des ces deux cimetières :

- Il reste 365 tombes disponibles au cimetière de Lillebonne (cimetière paysager + extension). De plus, la commune doit entamer des travaux et réhabiliter le site.
- Le cimetière du Mesnil est complet mais il existe des possibilités d'agrandissement en cas de besoin.

Les capacités répertoriées permettront de répondre aux besoins nécessaires pour la période du PLU (jusque 2015).

2.2.3 LE SECTEUR COMMERCIAL

Le positionnement de Lillebonne par rapport aux autres centralités commerciales de l'environnement (d'après le rapport sur la Restructuration du Commerce – 1995)

	Population sans double compte 1999	Total de commerces	Nbre d'habitants pour 1 commerce
Le Havre	190 905	1 870	105
Fécamp	21 026	185	113
Yvetot	10 770	120	90
Bolbec	12 588	120	105
Lillebonne	9 738	80	122
Notre-Dame de Gravenchon	8 618	45	191
Caudebec en Caux	2 342	40	59
Saint – Romain de Colbosc	3 937	35	112

La ville de Lillebonne est considérée comme **une ville moyenne** avec un appareil commercial complet et attractif pour sa zone de chalandise naturelle. Toutefois, il est à noter que Lillebonne a un volume moins important de commerces que Fécamp, Yvetot, ou Bolbec; celui-ci pourrait être renforcé.

Ainsi, la **zone de chalandise** de Lillebonne est estimée à 50 000 habitants.

Lillebonne et les communes environnantes disposent d'une offre commerciale en supermarchés importante, répondant bien aux besoins de proximité des résidents, ce qui contribue à éviter les évactions des populations vers le Havre (pour les dépenses alimentaires des ménages).

Commerces principaux	Localisation	Superficie
Point	place de Gaulle	2318 m ²
Intermarché	Bld de Lattre de Tassigny	2154 m ²
B3	espace Baltic, rue Desgenetais	2530 m ²
Texti	rue H. Messenger	900m ²
Maxicoop	quartier Filatures	1138 m ²

L'espace Batic, à proximité de l'hôtel de ville, propose 5 locaux différents dont 1 case commerciale, 1 contrôle technique, 1 annexe pour automobiles et 2 vides disponibles (état actuel). L'immeuble, intitulé Futura, abrite divers bureaux à proximité directe de l'hôtel de ville.

Le grand magasin Point est considéré comme la « petite locomotive du centre-ville » étant donné la diversité de ses offres et de sa superficie.

L'alimentaire (au travers des supermarchés et de l'offre traditionnelle) **représente une force importante pour Lillebonne** (nette prédominance avec de nombreuses boulangeries et boucheries). Ce domaine constitue une situation d'attraction sur les populations de son environnement. Notons néanmoins depuis ce recensement de 1998 la fermeture de plusieurs boucheries.

Les bars / restaurants / brasseries sont situés dans les rues V. Hugo, autour de la Mairie, rue Messenger. **Leur localisation ne favorise pas l'animation de la place Carnot.**

Les petits commerces en centre-ville (rue Gambetta, rue Messenger,...) **participent à la dynamique commerciale avec une offre diversifiée et bénéficient de l'institution des rues piétonnes**, autour de l'église Notre-Dame. Ils représentent près de la moitié du nombre total de boutiques.

Toutefois, il est à noter que la place Sadi Carnot ne joue plus son rôle de « place de village » (lieu animé, de rendez-vous, de stationnement,...). En effet, nombreuses devantures sont fermées le midi, il existe peu de terrasses,...

Afin de dynamiser ce secteur, il pourrait être intéressant de restaurer sur la place du Général De Gaulle le trafic automobile en circulation très apaisée (15 km/h), en offrant quelques places de stationnement (de courte durée).

Le marché de Lillebonne a lieu le mercredi matin. Il est localisé place Carnot et sur une partie de la place de Coubertin. Il est très attractif et participe à la complémentarité des commerces et des services sédentaires. Il regroupe plus d'une centaine de camelots et réalise un chiffre d'affaire global estimé à 25 millions de francs (dont 10 millions en alimentaires – données 1995).

D'après le rapport sur la redynamisation du commerce de Lillebonne - 1995, « pour maintenir et renforcer son attraction commerciale sur ces zones d'enjeux, Lillebonne doit marquer sa différence avec Bolbec et Yvetot en affirmant son image, la qualité de son offre et son cadre urbain. »

UNE VOCATION DE SERVICES ET DE LOISIRS

Les équipements et services publics complémentaires

- Une mauvaise répartition des effectifs scolaires dans les établissements
- Des équipements sportifs nombreux, bien répartis et de qualité
- Un pôle touristique au travers du patrimoine et des musées
- Des équipements lourds attractifs (médiathèque, hôpital, clinique,...)

L'un des 3 pôles commerciaux de la vallée du Commerce

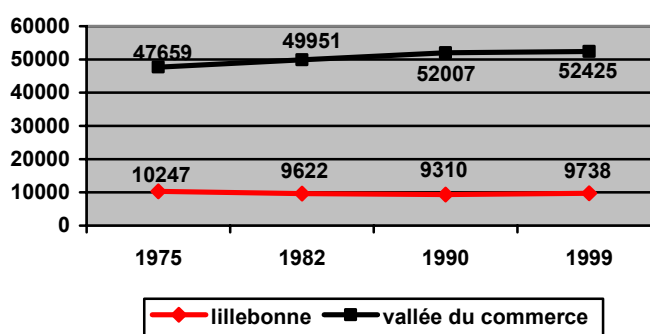
- Un appareil commercial complet et attractif (supermarchés et offre traditionnelle)
- Une zone de chalandise de près de 50 000 habitants
- Une part importante de l'alimentaire
- Une dynamique commerciale dans les rues piétonnes

LILLEBONNE DOIT SE CONSTITUER COMME UN POLE INTERMEDIAIRE AU TRAVERS DE :

- Une meilleure répartition des effectifs scolaires dans les écoles
- Une valorisation de l'offre touristique
- Une animation de la place Sadi Carnot

2.3. UNE EVOLUTION DE LA POPULATION EN DENTS DE SCIE

Population	1975	1982	1990	1999
Lillebonne	10 247	9 622	9 310	9 738
Vallée du Commerce	47 659	49 951	52 007	52 425
% de Lillebonne sur le total de la Vallée	21,50%	19,30%	17,90%	18,60%



INSEE RGP 1975,1982,1990,1999

L'analyse de l'évolution démographique montre que la commune de Lillebonne a connu une forte baisse de la population entre 1975 et 1990 (-10%), puis une augmentation sur la dernière décennie (9738 habitants en 1999, soit 4,4 % de hausse). En effet, au sein de la Vallée du Commerce, Lillebonne a confirmé son rôle de pôle d'attraction.

La forte baisse de la population à Lillebonne entre 1975 et 1990 est principalement due à un solde migratoire élevé. Le solde migratoire est demeuré négatif entre 1990 et 1999 mais la commune a vu la baisse de sa population enrayerée sur la dernière période intercensitaire.

Naissances, décès			
	1975-1982	1982-1990	1990-1999
Solde naturel	594	736	639
Solde migratoire	-1213	-1048	-211
Variation absolue pop	-619	-312	+428

INSEE, RGP 1975-1982-1990-1999

La participation de Lillebonne sur l'augmentation de la population de la Vallée du Commerce est moins forte en 1999 (18%) qu'en 1975 (21%), malgré une récente augmentation de la population lillebonnaise amorcée en 1990.

ACCROISSEMENT	1975 / 82	1982 / 90	1990 / 99
Lillebonne	-625	44	428
Vallée du Commerce	2 292	2 056	418
% de l'accroissement	- 27%	2,10%	102,4%

Malgré une décélération du nombre d'habitants entre 1975 et 1990, suivie d'une augmentation modérée, Lillebonne participe, depuis 1990, de manière évidente à l'accroissement de l'entité de la Vallée du Commerce.

En effet, entre 1990 et 1999, Lillebonne a assuré l'augmentation générale du nombre d'habitants sur la Vallée du Commerce (soit plus de 400 habitants). Cette situation est liée à la diminution du nombre de logements vacants (dont la réhabilitation de logements sociaux collectifs à Saint-Léonard et Goubermoulins) et à la réalisation de programme d'habitat (essentiellement individuel).

A l'horizon du PLU, il est nécessaire de faire un choix sur la part que Lillebonne peut absorber dans le développement de la Vallée du Commerce.

2.3.1 UN VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

Les données présentées ci dessous révèlent un vieillissement de la population : la part des moins de 20 ans a fortement diminué entre 1982 et 1999 (environ 4 %) alors que la part des + de 60 ans est passée de 14,5% de la population à 19,5%.

De plus, la répartition en 1999 entre tranches d'âges révèle la proportion importante des + de 60 ans à Lillebonne par rapport aux autres communes de la Vallée du Commerce. **Cette proportion de plus en plus importante de personnes âgées générera dans les années à venir de nouveaux besoins notamment en structure d'accueil.**

Tranches d'âges	Lillebonne 82	Lillebonne 90	Lillebonne 99	Vallée du commerce 99	Département 99
0-19	32,4%	29,7%	28,4%	28,7%	29,0%
20-39	32,2%	32,0%	29,9%	26,1%	26,5%
40-59	21,0%	21,1%	22,2%	29,3%	26,5%
60-74	9,4%	11,4%	12,6%	11,7%	12,5%
75 et +	5,1%	5,9%	6,9%	4,1%	5,5%

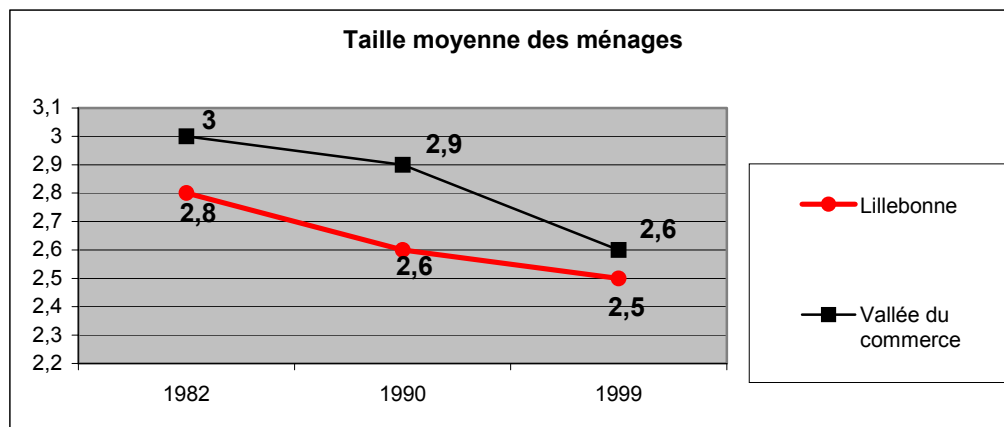
Sources : INSEE, RGP 1990-1999

Toutefois, l'indice de jeunesse* révèle une population assez jeune à Lillebonne par rapport au département. Cet indice est de 1,45 pour Lillebonne et de 1,33 pour le département.

*L'indice de jeunesse représente la part des moins de 20 ans par rapport aux plus de 60 ans.

2.3.2 UNE TAILLE DES MENAGES EN BAISSSE

Entre 1982 et 1999, on assiste à une baisse de la taille des ménages, baisse que l'on retrouve pour les communes du Schéma Directeur de la Vallée du Commerce.



Sources : INSEE, RGP 1999, Schéma Directeur

2.3.3 LA MOBILITE RESIDENTIELLE

Entre 1990 et 1999, 4393 individus sont restés, à Lillebonne, dans le même logement (soit 46 % de la population des résidences principales de 1999).

Entre ces mêmes dates, 2936 migrants ont emménagé à Lillebonne (soit 31 % de la population des résidences principales de 1999).

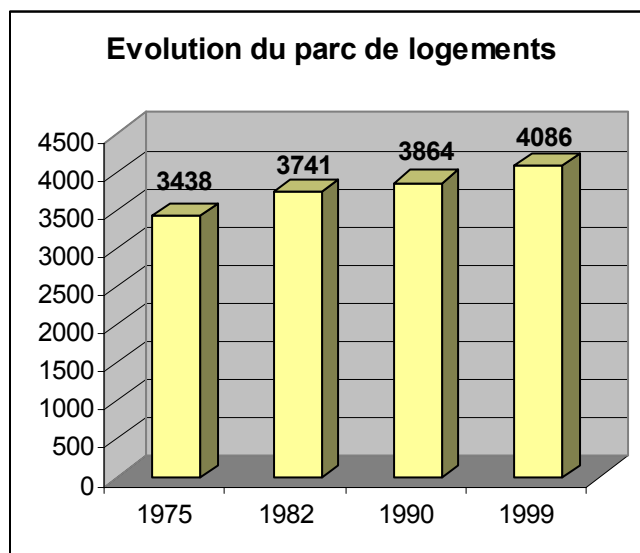
Migrant	1982	1990	1999
Total	2922	2809	2936

Sources : INSEE, RGP 1999

2.4. L'HABITAT : UN PARC DE LOGEMENT DIVERSIFIÉ

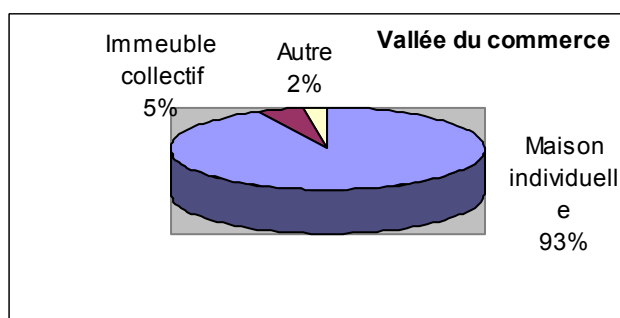
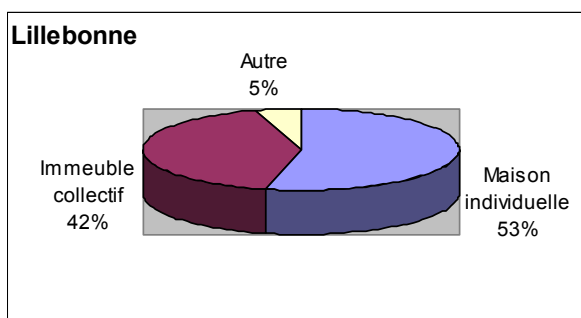
2.4.1 UN DEVELOPPEMENT MODERE DU PARC DE LOGEMENTS

Selon les résultats du dernier recensement de population, Lillebonne compte 4086 logements en 1999, ce qui correspond à une hausse de 19% de son parc par rapport à 1975.



Sources : INSEE, RGP 1975, 1982, 1990, 1999

La majorité des résidences principales est constituée de maisons individuelles (54%). Toutefois, la proportion de logements collectifs est plus importante à Lillebonne (42%) que dans le reste de la vallée du commerce (5%).



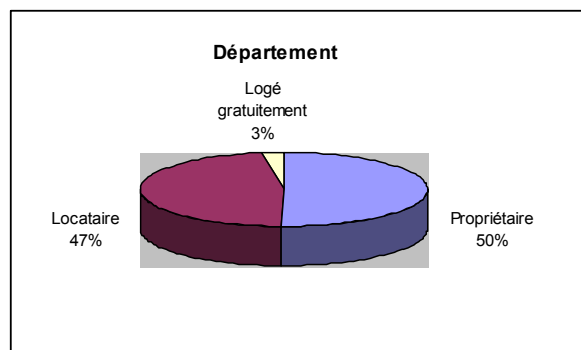
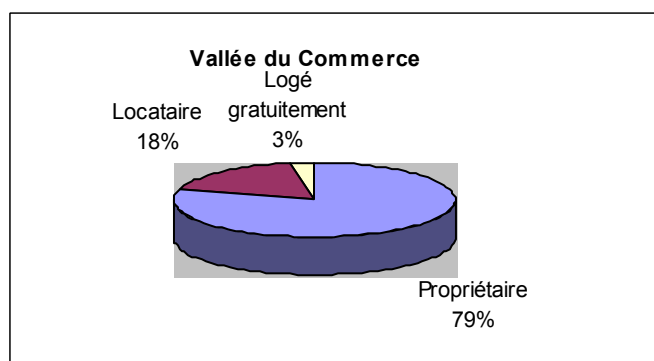
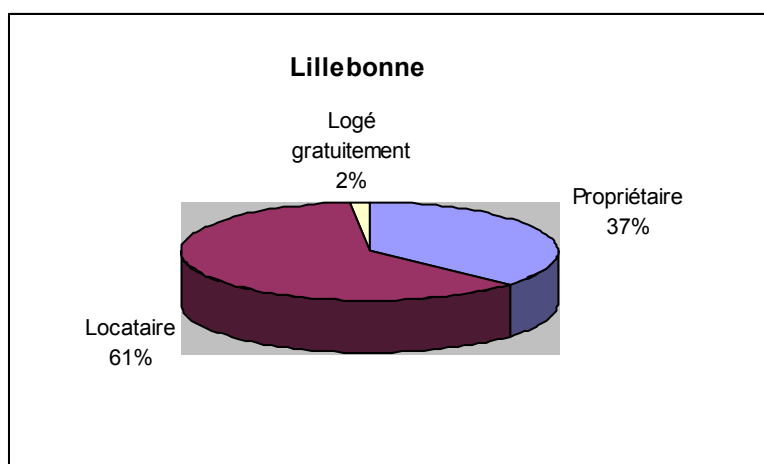
Sources : INSEE, RGP 1999

Les résidences principales constituent la quasi-totalité du parc. En 1990, la part de logements vacants est élevée : 8%. On note une résorption partielle en 1999 : 4,5%.

	1990		1999	
Résidences principales	3491	90,3%	3836	93,9%
Résidences secondaires	61	1,6%	65	1,6%
Logements vacants	312	8,0%	185	4,5%

Sources : INSEE, RGP 1999

Seulement 37% des résidents sont propriétaires de leurs logements, contre 79% pour la Vallée du Commerce et 50% pour le département.



Sources : INSEE, RGP 1999

2.4.2 UN PARC DE LOGEMENTS D'APRES-GUERRE COMPOSE D'UNE MAJORITE DE GRANDS LOGEMENTS

La proportion de constructions neuves à Lillebonne est sensiblement similaire à celle du département mais beaucoup moins importante que celle de la vallée du Commerce. Le développement de l'habitat semble donc s'être réalisé prioritairement dans les communes rurales de la vallée du commerce.

Epoque d'achèvement	Lillebonne		Vallée du Commerce	Département
Avant 49	1341	33%	41%	35%
49-74	1717	42%	20%	36%
75-81	478	12%	17%	13%
82-89	290	7%	13%	9%
90 ou après	260	6%	8%	7%

Sources : INSEE, RGP 1999

La commune de Lillebonne dispose de quelques petits logements, contrairement aux communes de La Vallée du Commerce ; en revanche, ces logements sont peu nombreux en comparaison de la moyenne du Département.

La commune devra dans l'avenir augmenter son parc de petits logements afin de répondre aux besoins des personnes âgées (tranche d'âge en augmentation) et des jeunes couples.

Nombre de pièces	Lillebonne		Vallée du commerce	Département
1	183	3,4%	1 %	5,6%
2	402	6,5%	4,1 %	11,6%
3	970	18,9%	15,6 %	24,4%
4	1273	33,7%	31,4 %	28,8%
5 ou +	1008	37,5%	47,3 %	29,7%

Sources : INSEE, RGP 1999

2.4.3 UN PARC DE LOGEMENTS MOYENNEMENT CONFORTABLE

Le niveau d'installation sanitaire des logements et le type de chauffage permettent d'apprécier à Lillebonne, un assez bon niveau d'équipement des logements par rapport à la moyenne de l'unité urbaine et du département.

Niveau de confort des logements	Lillebonne		Département
Ni baignoire, ni douche	88	1,8%	2,4%
WC à l'extérieur du logement	92	3%	2,9%
Sans chauffage central	330	8,6%	12,8%

Sources : INSEE, RGP 1999

Entre 1992 et 1999, 36 logements avaient fait l'objet de subvention de l'ANAH ou de primes à l'amélioration de l'habitat. Ces aides avaient permis de remettre 5 logements sur le marché. (sources : porter à connaissance de l'Etat).

2.4.4. LES BESOINS EN LOGEMENTS

Utilisation de la production neuve entre 1990 et 1999

Afin d'évaluer les besoins en logements sur les prochaines années, il est nécessaire dans un premier temps de comprendre quelle a été l'utilisation de la production neuve sur la commune durant les périodes récentes.

	1982	1990	1999
parc total logements	3741	3864	4086
Résidences Principales	3428	3491	3836
Résidences Secondaires	29	61	65
Logements Vacants	284	312	185
population des R.P.	9598	9077	9628
taille des ménages	2,80	2,63	2,51
constructions neuves		290	260

	1982/1990	1990/1999
RENOUVELLEMENT	167	38
VARIATION RS+LV	60	-123
DESSERREMENT	221	125
POINT MORT	448	40
EFFET DEMOGRAPHIQUE	-158	220

Les données d'évolution du parc de logements sur les deux dernières périodes 1982-1990 et 1990-1999 mettent en évidence :

- Une stabilité du rythme de constructions neuves,

- Une diminution de la taille des ménages,
- Une forte baisse du nombre de logements vacants entre 1990 et 1999.

Pour la période 1990-1999, le nombre moyen de constructions neuves a été de 29 logements par an, avec un «point mort ³» (nombre de logements qu'il a fallu construire par an pour maintenir la population) évalué à 4,5 logements par an.

La différence positive entre la construction neuve et les besoins du point mort expliquent donc le fait que la population ait augmenté sur cette période.

Evaluation des besoins en logements

Afin d'évaluer les besoins en logements à l'horizon 2015 (évaluation de la durée de validité du PLU en cours de révision), l'hypothèse de calcul a été établie à partir des tendances observées sur la période de référence (1990-99).

Combien de logements faut-il construire d'ici 2015 pour maintenir la population à son niveau de 1999 ?

	1990	1999	2015
population totale	9310	9738	9738
population des R.P.	9077	9628	9567
taille des ménages	2,63	2,51	2,40
nb. Résidences Principales	3491	3836	3986
nb. Résidences Secondaires	61	65	65
nb. Logements Vacants	312	185	185
parc total logements	3864	4086	4176

	1999/2015
RENOUVELLEMENT	66
VARIATION RS+LV	0
DESSERREMENT	176
POINT MORT	243
EFFET DEMOGRAPHIQUE	-26
CONSTRUCTIONS NEUVES	217

Soit 20 logements / an

Cette hypothèse de stabilisation de la population conduit à un besoin de construction de 20 logements par an.

³ Point mort : nombre de logements à construire pour stabiliser le niveau de population à son niveau initial en prenant en compte les différentes évolutions : du nombre de logements vacants, du nombre de résidences secondaires, de la taille des ménages et du renouvellement du parc de logements.

A quel niveau de population conduisent les objectifs du schéma directeur ?

Si l'on reprend les besoins en logements neufs exprimés dans le Schéma Directeur, 250 logements par an doivent être construits dans la vallée du commerce à l'horizon 2020.

Le Schéma Directeur permet d'affiner l'objectif pour la commune de Lillebonne. L'objectif énoncé est de maintenir l'équilibre démographique entre les communes urbaines et rurales par une maîtrise du développement périurbain.

Les 4 communes urbaines de la Vallée du Commerce ont une capacité d'accueil de 62%. Elles doivent donc, selon une hypothèse de maintien, accueillir 3 160 logements d'ici 2020 et « consommer l'intégralité de leur capacité d'accueil ».

L'objectif pour Lillebonne consiste à réaliser environ 900 logements sur la période 2001-2020.

Cet objectif devrait porter la population de Lillebonne à environ 11 000 habitants en 2015.

Le Programme Local d'Habitat PLH, élaboré à l'échelle de la vallée du commerce estime un besoin de 910 logements à l'horizon du Schéma Directeur (2020) et de 550 à 600 logements d'ici 2015 (sur la période 2005-2015)

2.5. UN FORT TAUX DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX

Lillebonne comptabilisait en 2002, **1883 logements locatifs sociaux, soit 44,4 % du parc de résidences principales, ce qui est très important par rapport à la moyenne régionale (23,29%).**

Au 1^{er} janvier 2001, le parc de logements locatif social (1774 logements) était réparti, entre 319 logements individuels et 1455 logements collectifs.

Le taux de mobilité du parc social était de 14,6 % au 1^{er} janvier 2001 et le taux de vacance de 7.5% en 1998.

Logements vacants

Situation au 31/12	1995	1996	1997	1998	2001
Nb total de vacants	131	140	147	137	Non communiqué
Taux de vacance	7,3%	7,7%	8,0%	7,5%	0,5% *
Dont vacant > 3 mois	6,8%	6,7%	7,4%	4,1% *	0,1% *

** chiffres hors vacance technique*

Sources : DDE Service Habitat, DRE-EPLS 01-01-01

2.6. L'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

La commune ayant une population supérieure à 5000 habitants, elle est soumise à la loi n° 90.449 du 31 mai 1990 (loi Besson), introduisant des dispositions spécifiques concernant les gens du voyage : des terrains aménagés doivent être mis à leur disposition.

Le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage (mars 2003) prévoit pour le secteur de Bolbec / Notre-Dame-de-Gravenchon et Lillebonne la création d'une dizaine d'emplacements. Une réflexion intercommunale est donc en cours afin de trouver un emplacement pour les 3 communes.

LES EQUILIBRES SOCIAUX

- Une forte baisse de la population entre 1975 et 1990
- Un vieillissement de la population, mais un indice de jeunesse supérieur à celui du département
- La diminution de la taille des ménages, phénomène national
- Une part importante d'immeuble collectifs et de grands logements
- 4086 logements sur Lillebonne, nombre en hausse depuis 1975
- Un taux de vacance élevé en 1990, mais une résorption en cours
- 1774 logements locatifs sociaux, soit 46% du parc des résidences principales
- une politique intercommunale à mener afin de répondre aux besoins en aire d'accueil des gens du voyage

LES OBJECTIFS DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS

- entre 550 et 600 logements d'ici 2015 d'après les objectifs du Schéma Directeur
- un parc de logements à diversifier afin de répondre aux besoins des jeunes couples et personnes âgées

3. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT :

3.1 LE PAYSAGE ET SES PROTECTIONS

3.2 LES RISQUES NATURELS

3.3 LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

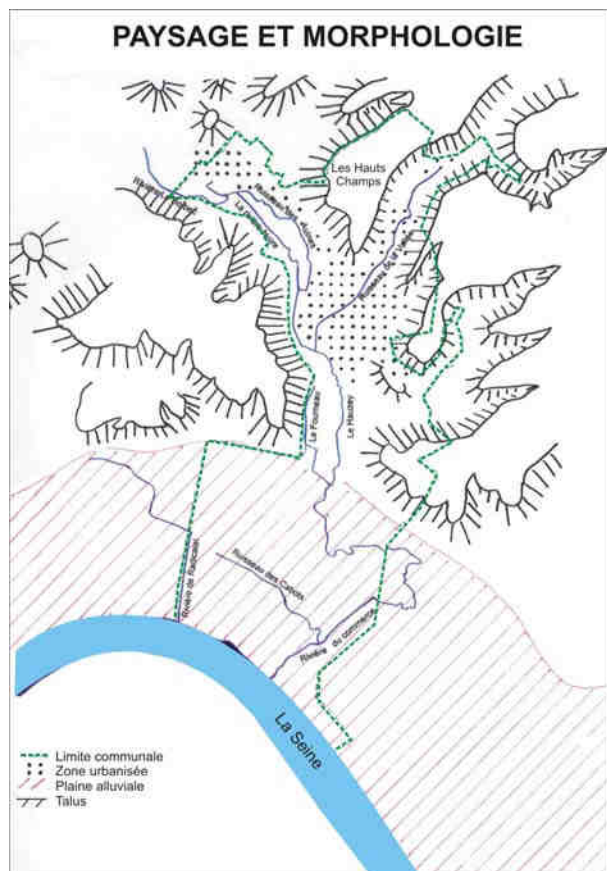
3.4 LES NUISANCES SONORES

3.5 LA GESTION DE L'EAU

3.6 LA GESTION DES DECHETS

3.1 LE PAYSAGE ET SES PROTECTIONS

3.1.1 LE GRAND PAYSAGE



La ville de LILLEBONNE est située dans la vallée de Seine, à la confluence de la **vallée du commerce** et de la vallée Saint-Léonard.

Lillebonne appartient à la bordure Sud-Ouest du Pays de Caux. Sa position, en ouverture sur l'estuaire explique les formes de son paysage : plateau entaillé de vallées courtes et encaissées rejoignant la Seine.

Les caractéristiques physiques de la commune ont longtemps limité l'urbanisation :

- **les coteaux**, peu marqués dans le secteur du Becquet mais assez pentus au Sud (supérieurs à 20 %) constituent un obstacle à l'urbanisation en direction des plateaux. Ces coteaux boisés offrent de beaux points de vue.
- la constitution du sol assez tourbeuse, la proximité de la nappe phréatique ont constitué un frein à l'urbanisation du fond de vallée de part et d'autre de la **vallée des Aulnes** et du Mesnil.

Le plateau, situé sur le **secteur des Hauts Champs**, se trouve à une altitude de 120 à 140 m. Le paysage, façonné par l'homme est

composé de champs ouverts, de brise-vent et de fermes isolées ou groupées.



La plaine alluviale, s'étend sur 600 hectares environ à partir des berges de la Seine. Elle est occupée par les activités industrielles.

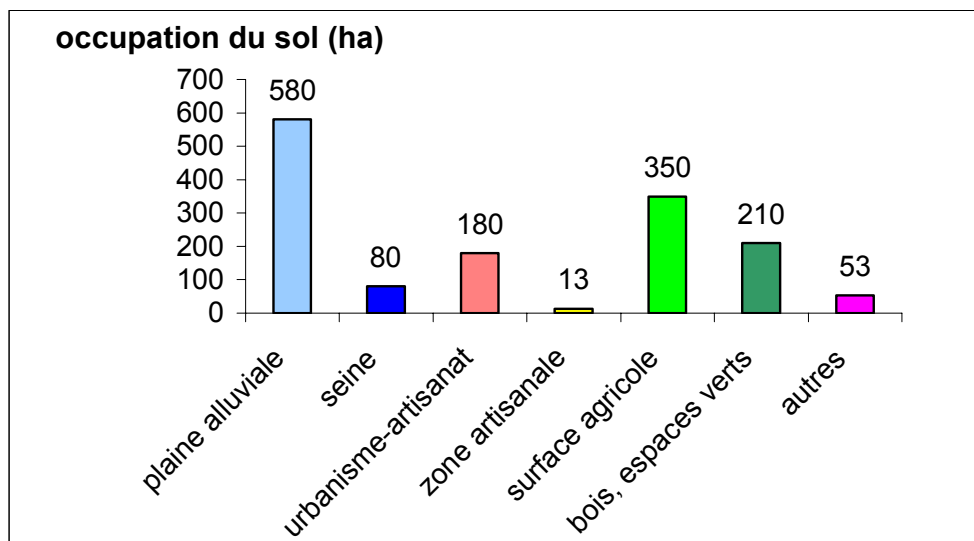
Le contexte géologique a guidé l'installation du réseau hydrographique. La faille de Bolbec / Lillebonne de direction Nord-Ouest / Sud-Est issue de l'âge tertiaire a engendré une cassure puis le tracé de la rivière de Bolbec. Les vallons sont les témoins des cassures secondaires.

De cette géologie particulière résulte la formation de deux nappes phréatiques : l'une dans les craies supérieures, l'autre dans les craies inférieures.

L'occupation du sol

Le graphique ci-dessous montre l'importance des surfaces occupées par la plaine alluviale (environ 40 % du territoire communal), les surfaces agricoles (24 %), les bois et espaces verts

(14%). En raison des contraintes naturelles, les surfaces urbanisées destinées à l'habitat et l'artisanat représentent 12% du territoire communal.



3.1.2 LES PROTECTIONS DU PAYSAGE NATUREL

Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

Le territoire de Lillebonne est concerné par deux ZNIEFF de type II se trouvant sur le territoire de Lillebonne⁴ :

- la forêt de Platon,
- la vallée de la rivière de Bolbec et du Commerce.

Les ZNIEFF de type II jouent un rôle fonctionnel fondamental en tant qu'éléments de diversité, de zones de refuges pour la flore et la faune. Elles ont également un rôle de régulation du facteur eau.

Les ZNIEFF de type II correspondent à de vastes ensembles composés d'une mosaïque de milieux naturels diversifiés, dont le rôle écologique fonctionnel est primordial. Elles participent ainsi à l'équilibre naturel régional. Ces zones représentent des ensembles peu perturbés par l'homme dans lesquels il convient de conserver une cohérence et une diversité des milieux naturels, garantes du patrimoine floristique et faunistique.

La forêt de Platon (412,8 ha) constitue un ensemble forestier jouant un rôle fonctionnel primordial. Son intérêt est à la fois écologique, botanique et faunistique. C'est un élément de diversité au niveau régional et une zone refuge pour la flore et la faune (oiseaux, mammifères ...). Il a également un rôle de protection contre l'érosion et de régulation des facteurs climatiques.

Evolution du site : les coupes à blancs et l'enrésinement sont les principales menaces qui pèsent sur le site.

La vallée de la rivière de Bolbec et du Commerce (1735,9 ha) a un intérêt botanique et faunistique.

⁴ Les ZNIEFF mentionnées débordent largement du territoire de Lillebonne

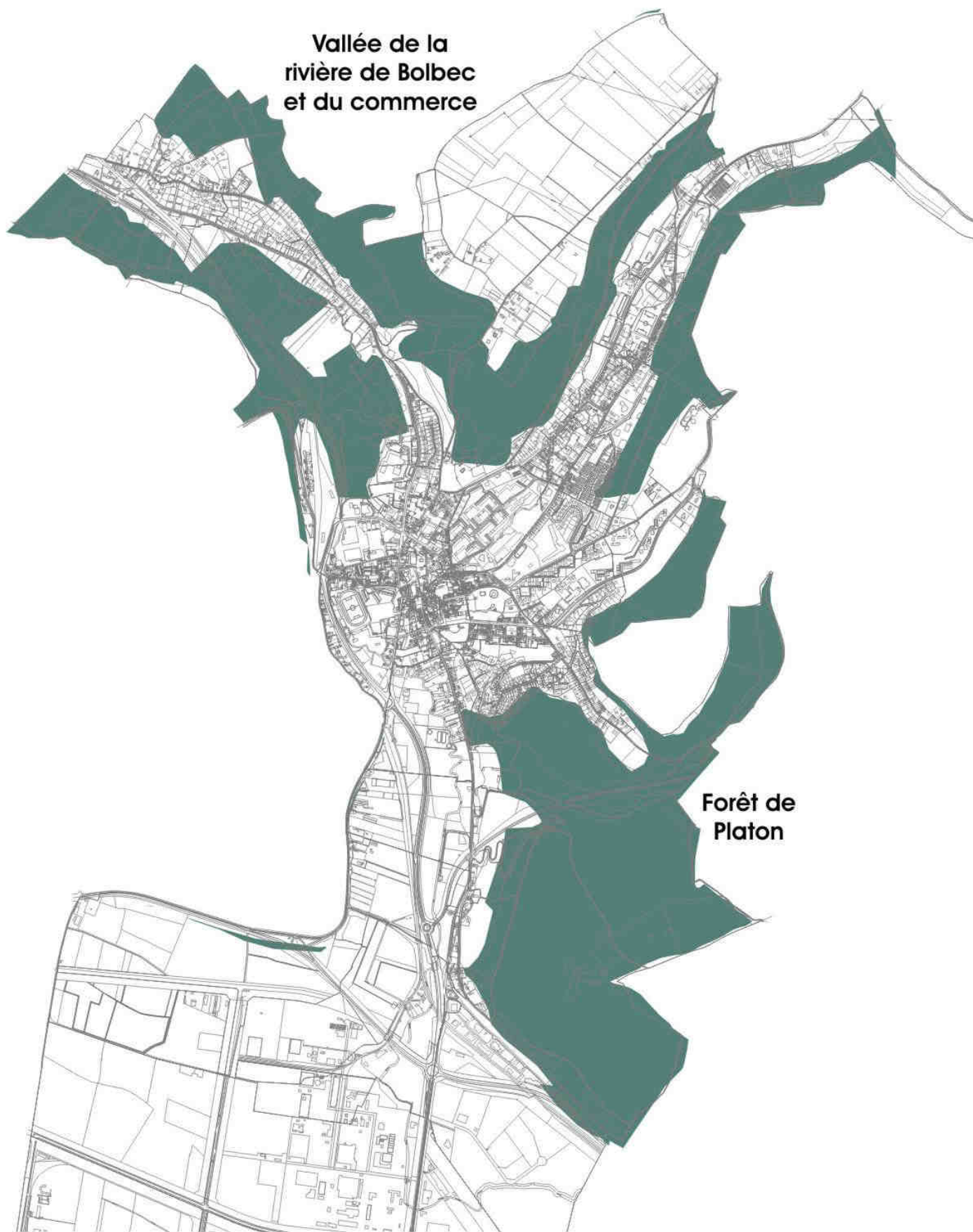
Typologie de la zone : étang, prairie humide, tourbière, bas marais, pelouse calcicole, bois humide.

La vallée du commerce comprend un ensemble de bois sur pente et de milieux humides de fond de vallée : ruisseaux, sources, tourbière, étang, marais. Une grande diversité de biotopes est donc présente. L'importante richesse floristique citée par Lacaille au siècle dernier a subi une forte réduction, mais conserve néanmoins de grandes potentialités dans certains endroits. Plusieurs espèces d'orchidées rares sont présentes sur les pelouses calcicoles : orchis pourpre (*orchis purpurea*), néottie nid d'oiseau (*néottia nidusavis*), ophrys frelon (*ophrys fuciflora*), espèce protégée au niveau régional.

La vallée est très diversifiée et constitue un site de grande qualité paysagère. On y trouve une flore riche et rare telle que le millepertuis velu, la doronic à feuille de plantain, la petite pyrole, le laurier des bois et la néottie dans les bois.

Ce milieu floristique permet le développement d'une faune abondante : renard, fouine, sanglier, chevreuil, cerf, musaraigne aquatique.

Vallée de la
rivière de Bolbec
et du commerce



Forêt de
Platon

3.1.3. LA PROTECTION DU PATRIMOINE BATI

De la riche histoire de Lillebonne sont issues de nombreuses servitudes relatives à la protection des édifices significatifs

A/ Les servitudes de protection des monuments historiques :

La servitude AC1 concerne :

- les ruines du théâtre antique (classées sur la liste de 1840)
- Servitude AC1 église (classée sur la liste de 1846 et le 21/01/1929)
- donjon du château (classé sur la liste de 1862)
- maison de maître (inscrite le 08/02/1988)
- château (classé le 07/05/1990)
- château du Valasse et son Parc (inscrits le 05/08/1943)

B/ La servitude relative aux Zones de Protection du Patrimoine Architectural et Urbain et Paysager (ZPPAUP)

Compte tenu de la richesse patrimoniale de Lillebonne, la commune fait l'objet d'une servitude AC4 relative aux Zone de Protection de Patrimoine Architectural Urbain et Paysager. (Arrêté préfectoral du 3 avril 1995)

Un diagnostic très détaillé a été établi dans le cadre de cette étude.

La ZPPAUP couvre la totalité du site archéologique de Lillebonne, tel qu'il résulte du faisceau de présomptions réunies à ce jour.

Les demandes de permis de construire et les déclarations d'intention de travaux intéressant les terrains compris dans ces zones devront être transmis pour avis au Service Régional de l'Archéologie de Haute Normandie, en application de l'article R111-3-2 du code de l'urbanisme. L'architecte des Bâtiments de France doit délivrer un avis conforme sur l'ensemble des projets d'utilisation du sol (permis de construire et de démolir, déboisements, déclarations de travaux, ...) situés dans la Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (article R422.8 et R421.38.6 II du Code de l'Urbanisme)

Deux secteurs sont à distinguer : ils répondent à la nécessité de distinguer des degrés dans les prescriptions applicables à certaines catégories de travaux, en fonction de leur situation par rapport au centre ancien, et aux Monuments historiques du centre.

- Secteur A : secteur de protection généralisée

Sur ce secteur recouvrant le centre ancien, et les abords rapprochés des monuments historiques, on trouve les prescriptions les plus détaillées, afin de préserver la présentation des monuments historiques ainsi que des immeubles remarquables.

Les monuments historiques sont : le théâtre, le château et l'église.

En effet, faute de pouvoir améliorer les conditions de perception des 3 monuments l'une des manière de les mettre en valeur consiste à préserver les vues existantes sur ces monuments et de prendre toutes les dispositions permettant d'éviter que l'exécution de travaux sur les immeubles neufs comme sur les immeubles existants, ne conduise à la création d'un masque pour les vues existantes sur les monuments depuis la voie publique.

- secteur B : secteur de protection limitée

Sur ce secteur situé entre le secteur A et la limite de la ZPPAU, les immeubles remarquables sont soumis au régime général de recommandations et de prescriptions. Une plus grande liberté est laissée aux constructions neuves du moment qu'elles contribuent à la présentation et à la mise en valeur des immeubles remarquables situés dans le voisinage.

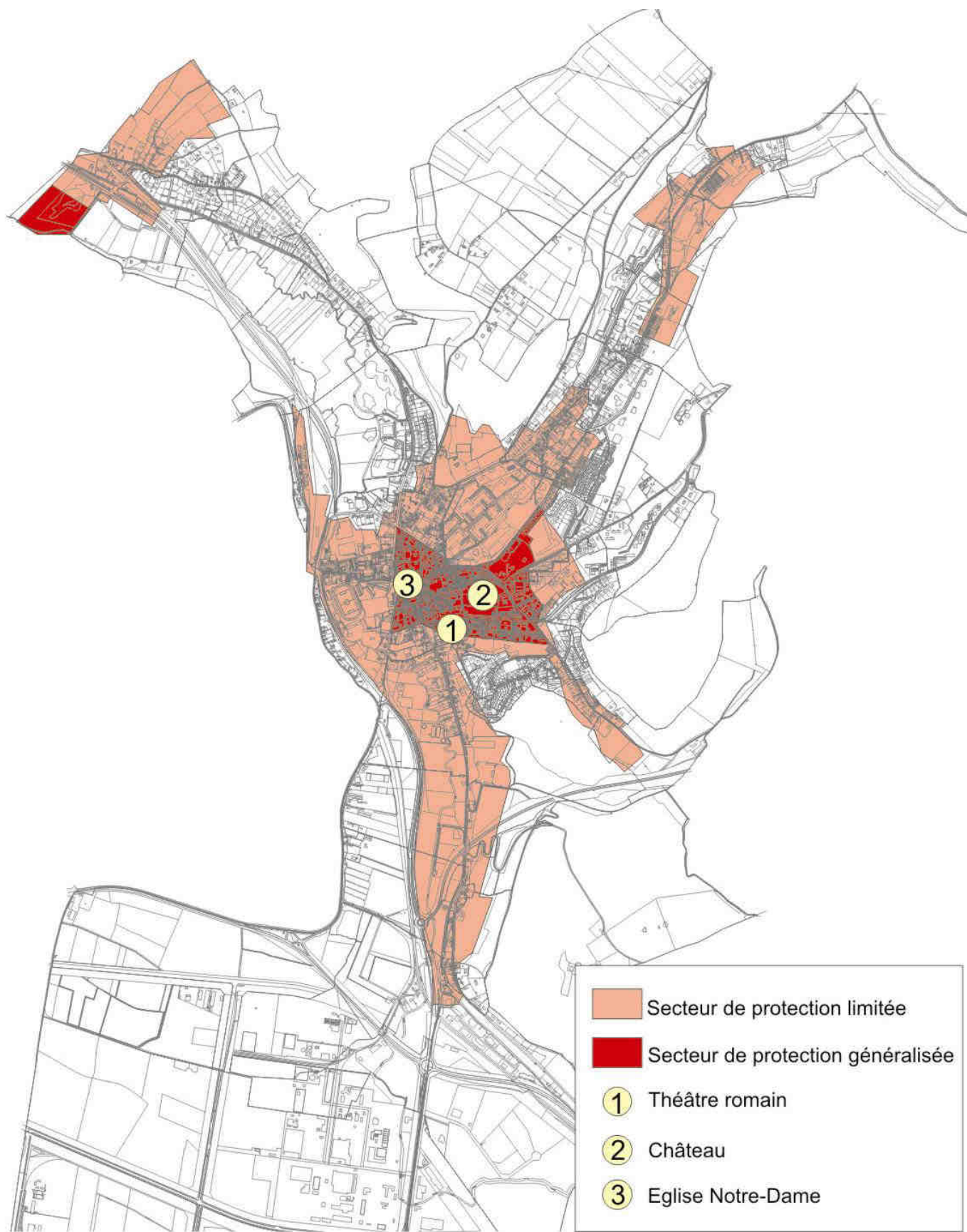
Les immeubles remarquables et très intéressants

Les premiers ont été sélectionnés en raison de leur intérêt, du point de vue architectural. Les seconds ont parfois été sélectionnés pour ce même motif, mais le fait qu'ils sont groupés confère aux ensembles urbains ainsi constitués un intérêt propre qui s'ajoute à l'intérêt de chacun des immeubles pris séparément.

- 1- Immeubles liés à l'activité industrielle
 - 1.1 Usines
 - 1.2 Maisons de maître et contremaître ainsi que les annexes
 - 1.3 Alignements de maisons ouvrières
- 2- Alignements de maisons d'habitation
- 3- Immeubles de ville
- 4- Edifices publics
- 5- Immeubles à pan de bois
- 6- Immeubles de maçonnerie de pierre

Les recommandations et les prescriptions ont pour but de maintenir ou de restituer, les dispositions d'origine des immeubles considérés et de permettre certaines modifications à la condition qu'elles n'altèrent pas le caractère architectural ou urbain, et qu'elles restent discrètement lisibles.

Parmi les immeubles remarquables, quelques-uns d'entre eux devront être conservés intégralement : les immeubles témoins. (cf. localisation de ces immeubles témoins dans les annexes au rapport de présentation)



C/ Les sites archéologiques

Les sites archéologiques étaient au nombre de 29 au 13.03.2003. (source : SRA Haute Normandie.).

Ordre	Nom usuel	Vestiges	Chrono début	Chrono fin	Précision
1	Rue Edmond Pigoreau	balnéaire	Gallo romain		
2	Rue Victor Hugo	Théâtre	Gallo romain		Classé MH1840
3	Villa de la mosaïque	Villa	Gallo romain		
4	Résidence des Chouquets	Bâtiment	Gallo romain		
5	Le Catillon	Nécropole	Gallo romain		
6	Rue Fauquet Lemaistre	Domus	Gallo romain		
7	Rue Saint Denis	Cimetière	Haut Moyen Age		
8	Allée de la Cote Blanche	Nécropole	Gallo romain		
9	Rue de la Libération	Villa	Gallo romain		
10	Lycée G. le Conquérant	Balnéaire/fontaine...	Gallo romain		
11		Atelier de foulon/captage	Gallo romain		
12	Rue des bains	Balnéaire	Gallo romain		
13		Castrum	Gallo romain		
14	Cheval blanc	Nécropole	Gallo romain		
15	Rue césarine	Château fort			
16		Aqueduc	Gallo romain		
17	Camp Blanc	Nécropole	Gallo romain		
18	Usine Pétrochimique	Fossé			
19	Le Home Moderne	Occupation	Gallo romain		Non localisé
20	Catillon	Manoir			
21	Le Val Infray	Indices occupation			
22		Menhir			Non localisé
23	Place de l'église	Voie	Gallo romain		
24	Place Sadi Carnot	Forum	Gallo romain		
25	Place Sadi Carnot	Fontaine	Gallo romain		
26	Sainte-Marie-du-Château	Eglise paroissiale			Détruite
27	Notre-Dame	Eglise paroissiale			
28	Saint Denis	Eglise/chapelle	Haut Moyen Age	Moyen Age	Détruite
29	Sous l'église Saint Denis	Habitat/hypocauste	Gallo romain		

La carte jointe ci-après localise ces sites.

D/ Sites recensés par l'inventaire général

197 constructions représentatives du patrimoine local ont été recensées par le service régional de l'inventaire général. Ce premier repérage de base locale a été précisé et 57 constructions ont été inscrites sur la base nationale (constructions les plus significatives). Les 197 constructions méritent d'être protégées par le PLU car elles participent à l'identité et au caractère historique de Lillebonne. L'ensemble de cet inventaire figure dans le porter à connaissance de l'Etat.



3.2. LES RISQUES NATURELS

3.2.1 LES INONDATIONS PAR RUISSELLEMENT ET DEBORDEMENT DE RIVIERE

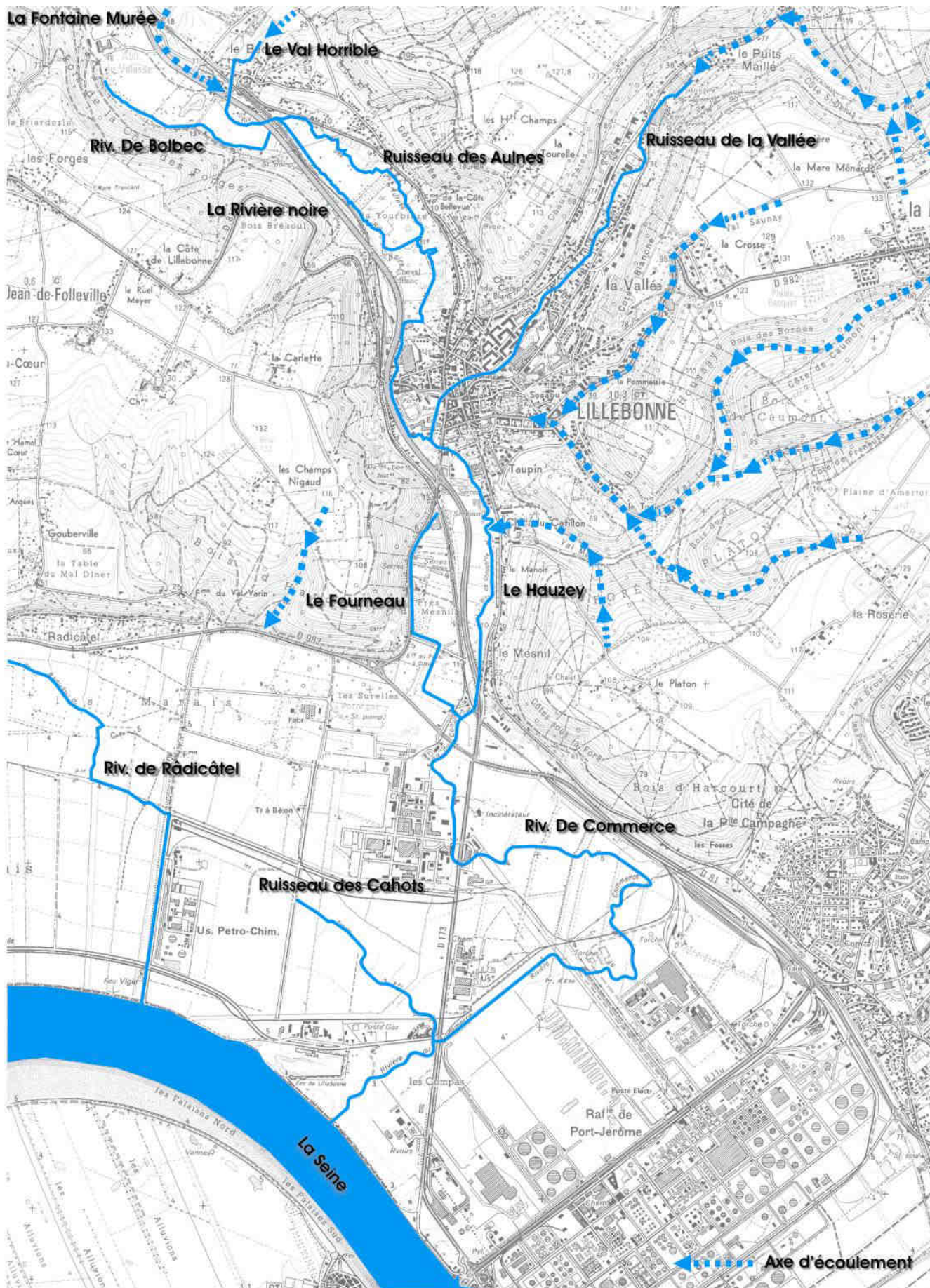
Le réseau hydrographique

Le **bassin versant de la Vallée du Commerce** s'étend de Bréauté à Lillebonne. Il se caractérise par un réseau hydrographique peu développé avec de nombreuses vallées sèches. La rivière du Commerce, d'une longueur de 19 km, est son cours d'eau principal. **De l'amont vers l'aval, elle prend successivement les noms de « Bolbec », « rivière noire », « Hauzay » et « Commerce ».**

Elle reçoit les ruisseaux de la Fontaine Murée, du Val Horrible se rejoignant pour former le ruisseau des Aulnes, le ruisseau de la Vallée qui prend sa source au Puits Maillé et le ruisseau du Fourneau ou Four à Chaux. (cf. carte du réseau hydrographique)

Le bassin versant est caractérisé par une urbanisation dense en fond de vallée et par des plateaux agricoles dont l'occupation du sol s'est profondément modifiée ces dernières années. Ces évolutions ont influencé la rivière du Commerce en induisant d'une part une **mauvaise qualité des eaux**⁵ et d'autre part **des crues violentes** dues à la fois aux ruissellements en provenance des plateaux, à l'artificialisation des cours d'eau, aux débordements et inondations dans les vallées sèches.

⁵ Sources : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux



Les zones soumises à un risque d'inondation sur le territoire de Lillebonne

L'état de catastrophe naturelle a été constaté à plusieurs reprises à Lillebonne :

- par arrêté interministériel du 20/08/1993 pour les inondations et coulées de boue du 9 au 14 juin 1993
- par arrêté interministériel du 11/01/1994 pour les inondations et coulées de boue du 20 au 24 décembre 1993
- par arrêté interministériel du 06/02/0995 pour les inondations et coulées de boue du 17 au 31 janvier 1995

Un dossier communal de synthèse comportant une cartographie présentant l'ensemble des zones inondables sur la commune de Lillebonne a été fourni par la préfecture en mars 2004.

Des inondations ont en effet eu lieu à plusieurs reprises dans la ville de Lillebonne. En application des articles L.110 et L.121-1 du code de l'urbanisme, les autorités en charge de l'élaboration des documents d'urbanisme doivent prendre en compte les risques naturels et notamment les risques liés aux inondations.

A défaut d'informations sur la crue centennale, les plus hautes eaux connues doivent être prises en compte. L'inondation la plus importante ayant eu lieu dans la ville de Lillebonne s'est déroulée le 9 juin 1993 et a particulièrement touché une zone urbanisée : le secteur de la vallée de Lillebonne. Le document fourni par la préfecture ne paraissait pas assez précis concernant cet événement. Des documents ont pu être regroupés sur ce sujet : photographies, vidéo, données chiffrées des sapeurs pompiers, recensement des habitations inondées par la commune.

Ces informations ont été complétées par des **enquêtes de terrain** et des **réunions techniques** :

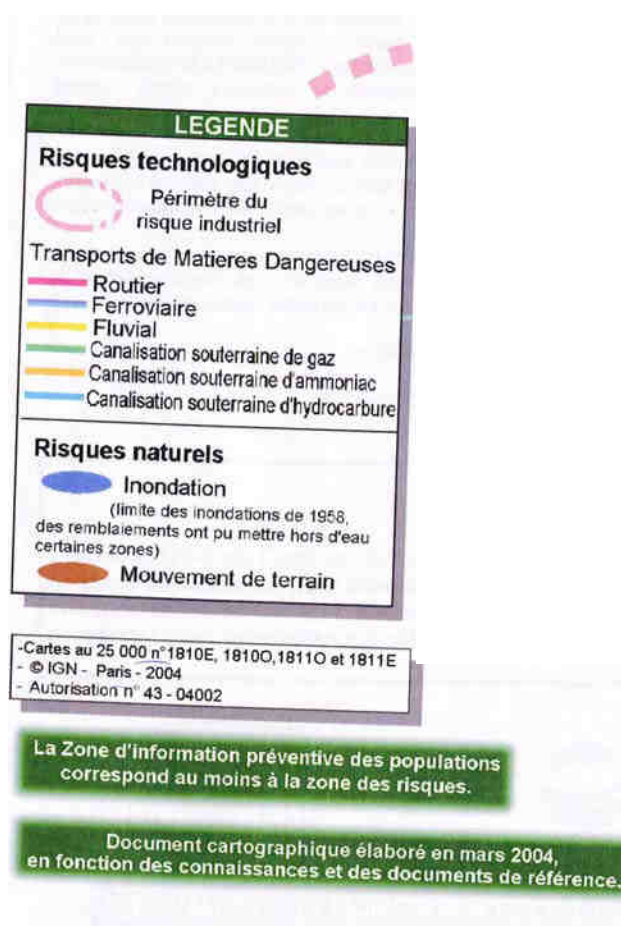
- *réunion technique du 19 avril 2004* sur le recensement des risques inondations et l'évaluation du niveau de risque à prendre en compte. Etaient présents des représentants de la DDE, de la DISE, l'animateur de bassin versant et des représentants du Syndicat Mixte de Port Jérôme et du Syriaval...
- *réunion du 13 mai 2004* qui a regroupé des personnes ayant des connaissances sur les inondations de 1993 : des représentants du centre de secours et de l'association APDILE

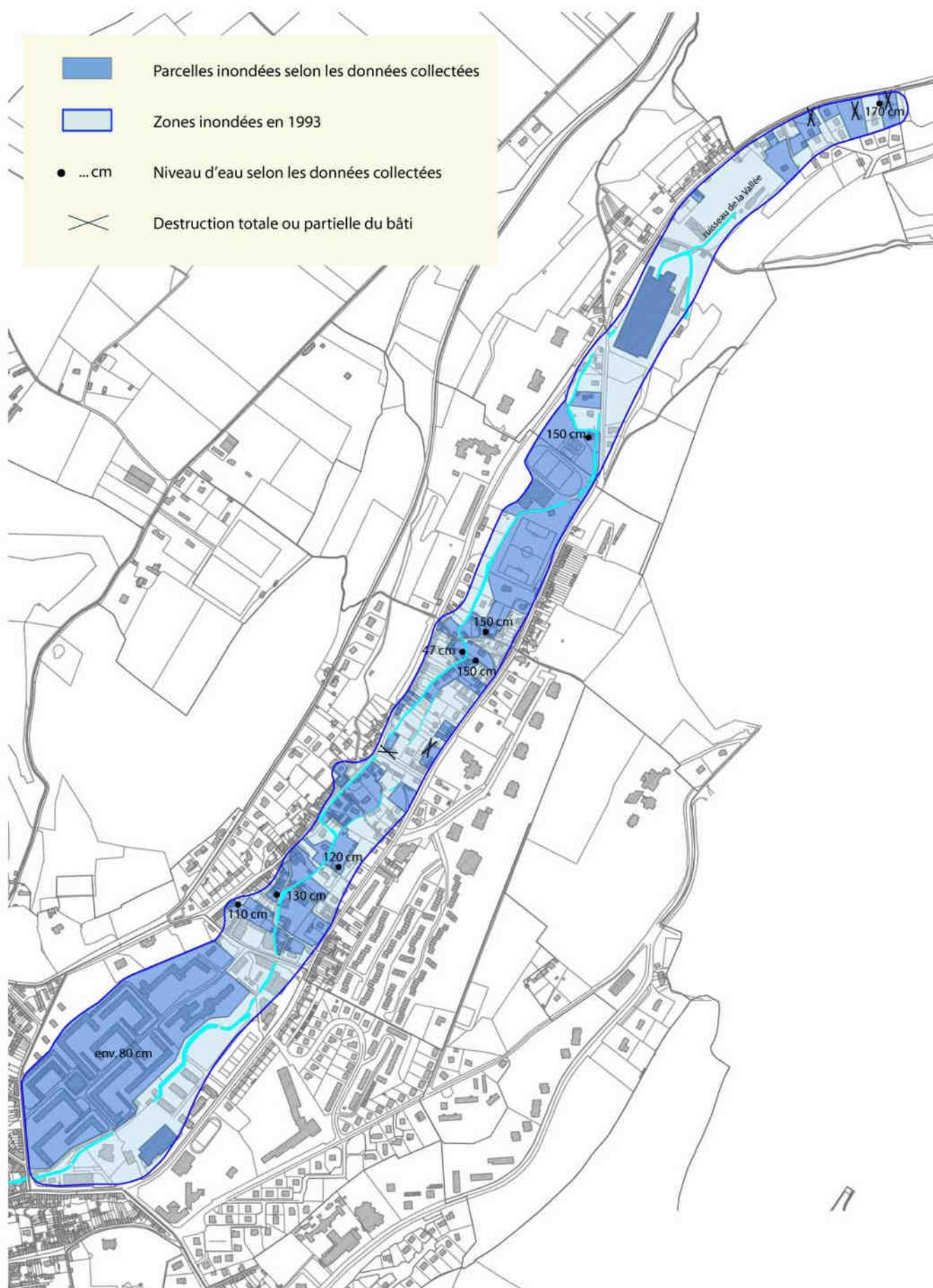
Une cartographie de la zone inondée en 1993 a été réalisée à partir de l'ensemble de ces éléments (**données fournies par la mairie, la DDE...**). Sur cette cartographie, le contour enveloppe des parcelles listées a été indiqué. Le nombre de parcelles identifiées n'est pas exhaustif. En effet, les documents fournis par la commune manquent parfois de précision. A partir de ces parcelles, de photographies, et en se basant sur les courbes de niveau, une zone inondée a été définie.

Cette cartographie de la zone inondée a été utilisée comme base de travail pour inscrire une trame particulière sur le plan de délimitation en zones. Des prescriptions sont également inscrites dans le règlement.

Les habitants de la vallée de Lillebonne ont été conviés à une réunion publique organisée le 17 mars 2005 en mairie. La trame correspondant à la zone ayant été inondée en 1993 et les prescriptions attenantes ont été exposées. Les habitants souhaitant faire des observations sur la cartographie de la zone inondable ont été accueillis en mairie. Les remarques présentées ont été analysées et le périmètre de la zone a pu être affiné. Toutefois, même si la zone a été précisé par rapport au document fourni par la Préfecture, les données fournies ne permettent pas de définir le tracé exact de la zone inondée. Il est donc possible qu'à la parcelle, certaines limites de zone manquent de précision.

Le risque connu, correspondant à l'inondation de 1993, a donc bien été analysé puis pris en compte. (Cf. rapport volume II p°43 et 55)





LES ZONES INONDEES EN 1993

Les documents et études portant sur les inondations

En 1996, un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) a été préconisé par le SDAGE du bassin Seine - Normandie pour la vallée du commerce.

L'élaboration du SAGE a débuté en mai 1999 (projet Commission Locale de l'eau, février 2002). Il est approuvé depuis le 19 février 2004. Les objectifs sont les suivants :

- renforcer la sécurité des habitants ;
- rendre aux espaces naturels leur identité et leurs fonctions ;
- donner la priorité à la santé publique ;
- cordonner la gestion des différentes compétences « eau » pour fédérer à moyen terme.

Les orientations retenues par le SAGE de la vallée du commerce consistent notamment à renforcer la sécurité des habitants face aux risques d'inondations et de ruissellement,

Afin de lutter contre les inondations, le SAGE prévoit :

- l'achèvement et le complément des ouvrages curatifs,
- des ouvrages de petite hydraulique douce,
- l'identification et le classement de zones sensibles aux risques de ruissellement où il sera nécessaire d'adopter, en aval à chaque nouveau projet d'urbanisation, des règles d'aménagement pour la gestion des eaux pluviales et de ruissellement. Les prescriptions pourront aller jusqu'à l'interdiction de la réalisation, sur les sites à l'amont des zones les plus sensibles.
- d'encourager pour le maintien ou la restauration des zones humides

La mise en œuvre du SAGE entraîne la mise en application de règles de constructibilité limitée.

Le SAGE s'appuie sur des études qui ont été menées par le Syndicat Mixte de Port Jérôme. Ces études localisent les aménagements existants et prévus sur le territoire de Lillebonne. (cf. carte des aménagements hydrauliques existants, en cours d'étude).

- ***Les mesures préventives de lutte contre les inondations et le ruissellement pour le bassin de la vallée du Commerce***

Cette étude, réalisée dans le cadre du SAGE de la vallée du commerce en janvier 2001, identifie les axes de ruissellement, les secteurs d'inondation ponctuelle, les ouvrages existants et en projet.

Sur le territoire de Lillebonne, il n'est pas recensé dans le cadre de cette étude de zones ponctuellement inondables. Il existe néanmoins quelques ouvrages hydrauliques se situant au niveau du Val Horrible, du Puits Maillé et du Val Saunay.

Quelques propositions d'actions concernent le secteur du Becquet et le Puits Maillé. Elles visent :

- à la gestion des eaux de ruissellement de la route menant à la RD29 (Puits Maillé), (étude d'ores et déjà lancée)
- au maintien du boisement forestier sur les coteaux au Nord du hameau du Becquet.

- ***Le diagnostic lit et berges des cours d'eau de la vallée du commerce***

L'étude, réalisée en 2000, dresse un état des lieux du lit et des berges de la rivière du Commerce et de ses affluents.

Elle recense les zones humides à maintenir ou à créer. (cf Carte). Celles ci se trouvent :

- le long de la rivière noire et de la rivière des Aulnes, entre l'abbaye du Valasse et le collège Pierre Mendès France
- au Sud du centre de Lillebonne, entre la RD173 et la voie de chemin de fer
- à proximité du rond point entre la RD173, la RD81 et la rivière du Hauzay

- le long de la rivière du commerce, au Sud de la RD81 et en bordure de Seine
- dans le quartier des Filatures

La zone humide localisée le long de la rivière du commerce, au sud de la RD 81 dans la zone des Compas est supprimée. Ce site a été retenu pour l'implantation de la future station d'épuration.

En effet, une étude a été réalisée afin de déterminer la nouvelle implantation de la station d'épuration (étude du SETEGUE de 2004). 9 sites ont été envisagés. Après examen par le groupe de pilotage (DDE, MISE, DISE, Agence de l'eau, Syndicat d'études, Commune...) le site situé sur la zone industrielle de Port Jérôme au sud de la voie ferrée et à l'est de la RD173 (dans la zone des Compas) s'avère être celui présentant le moins de contraintes.

▪ ***L'étude hydraulique : lutte contre les inondations – secteur du four à Chaux***

Cette étude, réalisée en 2002, concerne la rivière du Commerce, ses affluents (rivière des Aulnes et autres rivières affluentes), et le secteur du four à Chaux.

L'étude donne les origines des inondations du secteur du Four à Chaux : niveau actuel de la nappe de craie, ralentissement des pompages industriels, le relèvement du lit dans la zone de Port Jérôme, l'encombrement du lit par des ouvrages sous-dimensionnés.

L'étude conclut sur la nécessité de restaurer les berges et de créer des zones d'expansion des crues et propose d'autres aménagements : aménagement de buses, réfection d'ouvrages SNCF,

Les zones d'expansion des crues à préserver sont les suivantes :

- Au niveau de la zone d'activités Les Compas, en bordure de la rivière et à proximité de la Seine
- Au nord du Parc d'activités du Manoir, de part et d'autre de la rivière
- Dans la tourbière, deux champs d'expansion sont identifiés

▪ ***L'étude menée sur la canalisation d'évitement du tronçon amont de la rivière du commerce***

L'étude avait pour objectif d'étudier l'opportunité puis la faisabilité d'amener le niveau de la qualité du cours d'eau à l'objectif de classe2 (qualité moyenne). En effet, il était nécessaire d'assurer la protection de la nappe phréatique, des possibilités d'échange entre les eaux de surface et la nappe ayant été mis en évidence.

L'étude préconisait la réalisation d'une canalisation d'évitement. Deux hypothèses de tracé avaient été émises, celle retenue part de la station d'épuration de l'Oril, remonte sur les plateaux de Gruchet-Le-Valasse et rejoint la rivière au niveau du hameau du Mesnil à Lillebonne. Les études sont en cours pour réaliser cette canalisation d'évitement. Les travaux sont prévus pour 2007/2008.

Le programme de réalisation de bassins d'orage

Les communes, puis la communauté de communes de Port Jérôme, se sont orientées vers des actions de protection immédiate de biens et de personnes.

Un programme de réalisation de bassins d'orage (actions curatives) permet de limiter les inondations en contexte urbain.

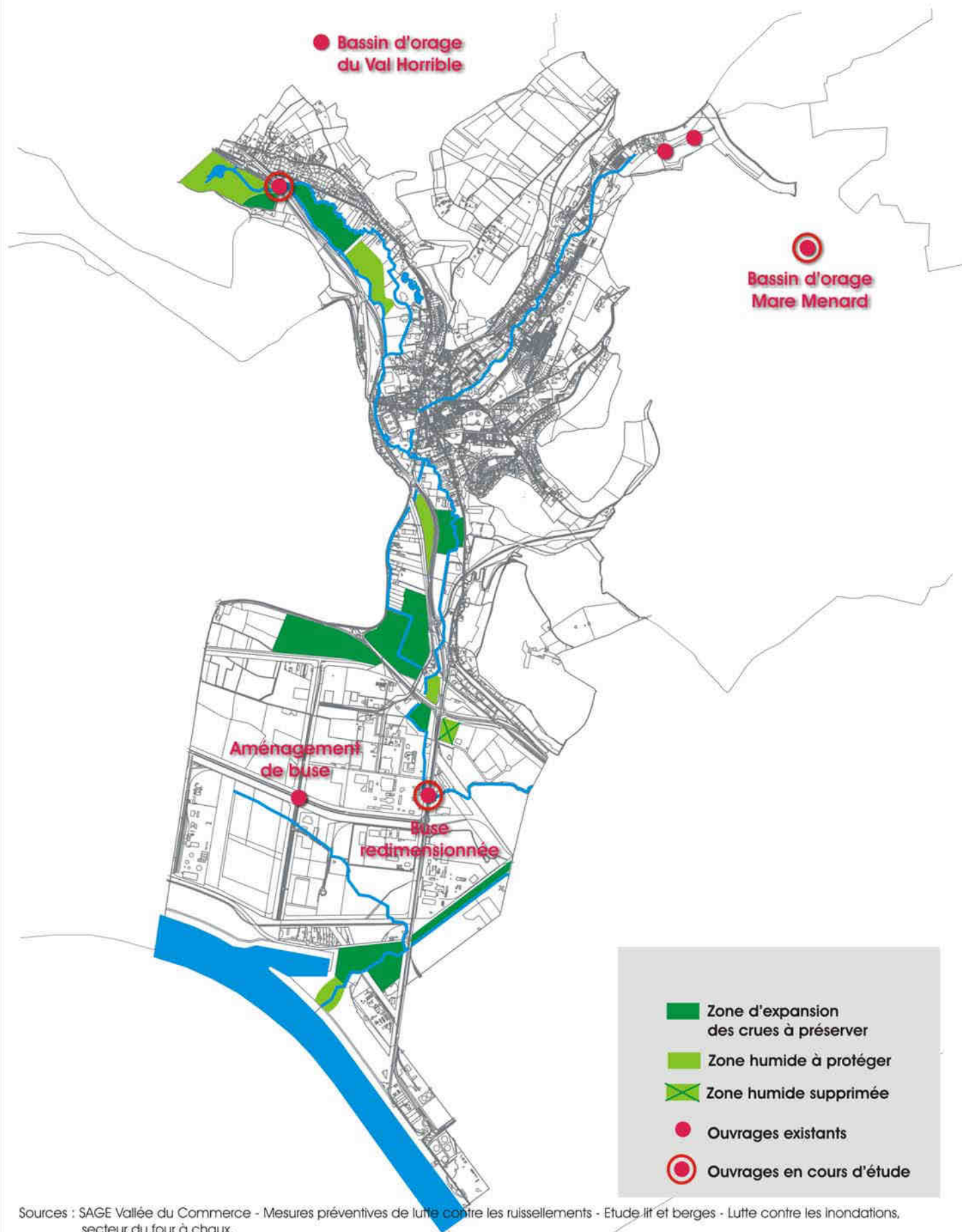
Les ouvrages, de protection de la vallée, concernant la rivière de Lillebonne sont :

- le bassin de la Mare Menard, (ouvrage réalisé)
- la retenue de la Croix de Fer – Grandcamp (ouvrage réalisé)

- la retenue sente à la Banelle (ouvrage réalisé)
- la retenue du Puits Maillé (ouvrage réalisé)
- la retenue Lintot (réalisation programmée en 2003)
- la retenue Auberville (étude réalisée-problème d'acquisition).

Les bassins concernant la rivière des Aulnes sont :

- le bassin du Val Horrible, protégeant le quartier du Becquet (ouvrage réalisé)
- la retenue Perroquet (ouvrage réalisé)
- la retenue Lintot (programme 2001)
- la retenue Trinité du Mont Bourg (ouvrage réalisé)



3.2.2 LES INONDATIONS PAR CRUE DE LA SEINE

Les crues de la Seine, sont généralement liées à des périodes prolongées de fortes précipitations sur l'ensemble de son bassin versant, ce qui entraîne le gonflement des eaux du fleuve qui peut alors atteindre des débits exceptionnels. Ce phénomène peut être conjugué à une période de grande marée et fort vent.

Des crues de la Seine se sont produites en 1910-1920-1955-1958-1966-1968-1970-1990-1999.

Lillebonne, hauteurs d'eau maximales atteintes en période de crue, en mètres NGF								
Date de crue	29.01. 1910	09.01. 1920	27.01. 1955	7.03. 1958	9.01. 1966	19.01 1968	9.03 1970	27.02 1990
Cote amont	+4,05	+4,38	+4,37	+4,86	+3,77	+3,69	+4,39	+4,80
Cote aval	+4,00	+4,37	+4,32	+4,87	+3,82	+3,67	+4,42	+4,78

La commune de Lillebonne a été touchée à plusieurs reprises par les crues de la Seine. Les plus hautes eaux connues correspondent à la **crue de 1958** avec une hauteur d'eau de 4,86m NGF (Porter A Connaissance de l'Etat). Elle est donc la crue de référence permettant de cartographier la zone inondable de la Seine.

Une étude hydraulique a été menée par INGETEC en 2002 sur le site.

Sur le site de Port Jérôme le niveau va de 3,50 à 4,50 NGF. Les infrastructures du site industriel de Port Jérôme (installations industrielles et voirie) sont hors d'eau. En effet, elles sont implantées sur des terrains remblayés à la côte minimale de 5 m NGF (Sources : SMI Port Jérôme).

Dans le secteur de Port Jérôme, les berges de la Seine ont été aménagées pour, d'une part, assurer leur stabilité et supprimer tout phénomène d'érosion et, d'autre part, contenir le fleuve en empêchant le débordement.

Il en résulte que l'expansion des crues de la Seine n'est plus un phénomène possible autrement que par remontée de la Seine par la rivière du commerce dont les clapets ne sont plus opérationnels faute d'entretien.

En tout état de cause, l'endiguement de la Seine a eu pour conséquence de supprimer environ 850 ha de surfaces inondables se situant à une altimétrie comprise entre 3,50 et 4,80 NGF. Sur ces 850 ha plus de 400 ha sont occupés par des activités économiques et les infrastructures. L'occupation économique sur le territoire des communes de Lillebonne et Notre Dame de Gravenchon d'environ 400 ha restant destinés à cette vocation entraînerait la suppression d'un volume moyen théorique à la cote de 4,86 de 2 840 000 m³. Compte tenu du débit de la Seine moyen de 2000 M³/s en occurrence décennale, ce casier originel de débordement sur les terrains de Lillebonne et de Notre Dame de Gravenchon représente moins de 24 mn de volume transporté par la Seine.

Par contre, l'endiguement constitue une entrave à l'écoulement des eaux provenant des bassins versants adjacents à la Seine et à ce titre, les dispositions retenues pour les aménagements déjà réalisés doivent être maintenues :

- **Disposer les activités nécessite d'être hors d'eau à une altimétrie minimale de 5 NGF de manière à être à un niveau supérieur aux plus hautes eaux connues de la Seine** constituant l'exutoire des terrains de la plaine alluviale,
- **Préserver des zones non remblayées de stockage des eaux pluviales liées aux impluviums propres à la zone et aux impluviums extérieurs.**

Sur le territoire des communes de Notre Dame de Gravenchon et Lillebonne, une étude hydraulique a été réalisée en 1998 par le BE Soderef pour qualifier le fonctionnement hydraulique de la zone industrielle de Port Jérôme I située entre la RD 110 à l'est (limite EXXON) et la limite de la ZAC de Saint Jean de Folleville à l'ouest ; ZAC n'ayant jamais fait l'objet d'une étude hydraulique spécifique dans le cadre du dossier d'autorisation loi sur l'eau.

Une partie des terrains de Lillebonne est déjà occupé par des industries.

Pour ce qui concerne les terrains pouvant encore faire l'objet d'aménagement, l'étude hydraulique susvisée a modélisé le fonctionnement hydraulique de ce secteur en prenant en compte les apports pluviaux extérieurs à la zone (par la vallée du commerce), propre à la zone et la variation aux exutoires du niveau de la Seine par l'effet des pressions, marées et du vent. Les préconisations en résultant liées au remblaiement pouvant encore intervenir ont été intégrées au zonage et au règlement des PLU des communes concernées. Elles portent sur :

- **La préservation de terrains non remblayés en champ d'expansion des crues de la rivière du commerce** au niveau de la zone d'activités Les Compas, en bordure de la rivière et entre la RD 173 et la Seine soit une superficie de 30 ha.
- **La préservation de terrains non remblayés en bordure de la RD 982** au niveau d'une peupleraie sur une superficie de 25 ha.
- **La préservation des creux existants** et de toutes zones dont le remblaiement n'est pas nécessaire aux activités installées.

3.2.3 LES FALAISES

Une cartographie des risques liés à la falaise (définition et cartographie des mouvements de terrain liés aux falaises entre Caudebec-en-Caux et Gonfreville L'Orcher – DDE avril 1994), indique en limite communale sud de Saint-Jean-de-Folleville, au niveau de Radicatel, un risque faible pour la RD982 (cf : carte des risques). Ce risque d'effondrement ne génère pas de risque pour les constructions puisque le secteur en question se situe à proximité de secteur naturel et la voirie de la RD982.

3.2.4 LES CAVITES SOUTERRAINES

Le Porter A Connaissance de l'Etat indique que les registres de la Préfecture de Seine Maritime attestent de cinq déclarations d'ouverture de carrières à Lillebonne. Il précise l'importance de compléter les recherches dans ce domaine.

La commune de Lillebonne a donc fait réaliser, par le cabinet Gaudriot, en juillet 2004 une enquête de recensement des indices de cavités souterraines. Cette étude a été complétée en 2005 par l'agence ANTEA.

METHODOLOGIE DE L'ETUDE – RESULTATS DES INVESTIGATIONS

La commune se trouve sur la craie surmontée de formations superficielles (limons éoliens sur les plateaux, argile à silex sur les rebords des versants, colluvions en rebords des versants et en fond de vallons et alluvions en fond de vallée et dans la plaine de la Seine).

Deux types de cavités souterraines sont susceptibles d'exister dans ce contexte géologique :

- les cavités naturelles, la craie étant connue pour présenter des phénomènes karstiques
- les cavités artificielles liées à l'exploitation locale des terrains

L'enquête s'est déroulée par compilation de plusieurs méthodes distinctes et complémentaires :

- Analyse des documents anciens
- Photo-interprétation des missions aériennes IGN
- Enquêtes et visites de terrain
- Réalisation de fiches signalétique et d'un rapport de présentation

Synthèse des données existantes :

Recherche bibliographique des documents anciens relatifs aux cavités souterraines:

- Les archives départementales de Rouen :

Le registre 8S des mines et carrières mentionne 3 ouvertures de marnières déclarées entre 1866 et 1979. Les lettres de demande d'intention ou de déclaration d'ouverture de carrière souterraine sont au nombre de 20.

- La base de données Infoterre du BRGM sur internet

Aucune cavité souterraine d'origine minière ou non minière n'est mentionnée. Un mouvement de terrain a été observé dans le magasin intermarché en 1999.

- Les données fournies par le Service Aménagement du Territoire et Environnement (SATE) de la DDE de Seine Maritime : il a fourni sept indices

⇒ Cette première analyse des indices archivés et connus a permis d'identifier 20 déclarations d'ouvertures de marnières au XIX siècle qui correspondent à des indices non cartographiables ainsi que quatre indices de cavités souterraines ou de mouvement de terrain.

Analyse par photo interprétation :

L'évolution des cavités souterraines et leur ouverture en surface pouvant être des phénomènes lents, des photographies aériennes étalées sur une quarantaine d'années ont été étudiées en stéréoscopie. Trois missions photographiques ont été sélectionnées : celles de 1947, 1973 et 1999. Les éléments naturels ou anthropiques susceptibles d'être en relation avec des cavités souterraines ont été repérés.

⇒ Les photos interprétations de ces missions ont permis d'identifier 64 indices.

Visites de terrain

La phase de terrain s'est déroulée du 21 au 30 juin 2004. Les indices repérés sur les photos aériennes ont été visités, ainsi que des cavités signalées aux archives et certains indices supplémentaires signalés par des propriétaires. Cette phase a permis de préciser le degré de risque de chaque indice repéré en photo interprétation : certains d'entre eux ont été confirmés, d'autres infirmés lorsqu'ils n'étaient pas visibles sur le terrain.

Au total, **77 indices** ont fait l'objet d'une visite de terrain avec une rédaction d'une fiche signalétique incluant sa description, ses coordonnées GPS, ses références cadastrales.

Le rapport final, soumis à la Direction Départementale de l'Équipement, a fait l'objet de plusieurs observations. La ville de Lillebonne a donc confié à l'**agence ANTEA** une mission de mise au point des documents de synthèse du recensement. Ce document a été rendu en mai 2005. Les objectifs étaient les suivants :

- Procéder à une mise à jour du recensement
- Etablir ce complément sous forme d'un recueil de fiches d'indices actualisées et fournir un livret explicatif exposant les règles adoptées et les modalités d'interprétation des différentes données rassemblées
- Synthétiser le résultat final par une cartographie actualisée de l'ensemble des indices.

Pour compléter l'étude, l'agence ANTEA a réalisé :

- une recherche aux archives départementales,
- une enquête sur site auprès des nouveaux propriétaires et exploitants
- une exploitation des archives récentes

A l'issue des recherches effectuées, **132 indices** figurent dans l'inventaire :

- 54 d'entre eux ont été considérés comme ne présentant pas de risques souterrains
- 78 indices sont à prendre en compte pour la gestion de l'urbanisme.

La carte figurant en annexe (p°146) synthétise les données recensées dans cet inventaire.

La classification des indices recensés par le cabinet Gaudriot a été révisée. La nouvelle classification a été établie sur la base de quatre critères : la source bibliographique, la nature de l'indice, la visibilité actuelle sur le terrain et la précision sur la localisation des indices.

La nouvelle classification permet de déterminer les indices à prendre en compte pour la gestion de l'urbanisme et le périmètre de sécurité devant y être rattaché. Seuls les indices de cavités souterraines ou à flanc de coteaux, les indices d'affaissement, les indices de photo et les indices d'arbres isolés suspect sont à prendre en compte.

Des périmètres de sécurité sont attachés à ces éléments lors de la phase réglementaire (sur le plan de délimitation en zones).

Un tableau figurant en annexe (p°140) récapitule pour chaque indice son type de localisation, sa source, la classification Gaudriot, les modifications effectuées et la nature finale de l'indice.

3.3 LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

3.3.1 LES RISQUES TECHNOLOGIQUES MAJEURS

L'émotion suscitée par le rejet accidentel de Dioxine en 1976 sur la commune de SEVESO en Italie, a incité les Etats Européens à se doter d'une politique commune en matière de prévention des **risques industriels majeurs**. Le 24 juin 1982, la directive dite SEVESO demande aux Etats et aux entreprises d'identifier les risques associés à certaines activités industrielles dangereuses et de prendre les mesures nécessaires pour y faire face. La directive SEVESO a été modifiée à diverses reprises et son champ a été progressivement étendu, notamment à la suite de l'accident de Bâle en 1986.

La directive 96/82/CE du Conseil du 9 décembre 1996 *concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses* a été publiée au Journal Officiel des Communautés Européennes du 14 janvier 1997. Communément appelée **SEVESO 2**, cette directive est entrée en vigueur le 3 février 1997.

Depuis le 3 février 1999, la directive SEVESO est abrogée.

La directive SEVESO 2 définit 2 catégories d'établissements :

- les établissements "à risques" ou visés par les seuils bas ;
- les établissements "à hauts risques" ou visés par les seuils hauts.

Les informations disponibles à ce jour permettent de dresser la liste des établissements classés SEVESO 2.

Etablissement	Commune	SEVESO 2 Arrêté du 10 mai 2000	Produits dangereux	Distances de dangers
LANXESS ELASTOMERES	Lillebonne	AS (1412, 1432, 1433)	Liquides inflammables (hexane 1.965 m3) Gaz inflammables liquéfiés (butadiène 1.926 m3)	1.080 m
ESSO RAFFINAGE SAF Raffinerie de Port Jérôme	Notre Dame de Gravenchon	AS (1173, 1410, 1412, 1432)	Liquides inflammables (2.200.000 m3) Gaz inflammables (14.200 m3) Chlore Hydrogène sulfuré	1.480 m
ESSO RAFFINAGE SAF Raffinerie de Gravenchon	Notre Dame de Gravenchon	AS (1111, 1131, 1412, 1432)	Liquides inflammables (1.200.000 m3) Gaz inflammables liquéfiés (5.852 m3) Ammoniac BF3	1.700 m
EXXON MOBIL CHEMICAL FRANCE	Notre Dame de Gravenchon	AS (1157, 1172, 1173, 1410, 1412, 1432)	Gaz inflammables (380 m3 sous pression + 25.137 m3 réfrigérés) Toxiques (SO2, SO3, BF3, NH3, HCl)	1.000 m
EXXON MOBIL CHEMICAL POLYMERES	Notre Dame de Gravenchon	AS (1432)	Liquides inflammables (hexane 37 t) Gaz inflammables	630 m
PRIMAGAZ	Notre Dame de Gravenchon	AS (1410, 1412)	Gaz inflammables liquéfiés (1.300 t propane)	765 m
SOCABU	Notre Dame de Gravenchon	AS (1173, 1412, 1432)	Gaz inflammables liquéfiés (3.320 t) Ammoniac	1.750 m
SODES	Lillebonne	AS (1432)	Liquides inflammables (catégorie A 1.173 t)	1.500 m
ATOFINA	Notre Dame de Gravenchon	Seuil bas (1412)	Gaz inflammables liquéfiés (butane et butène 107 t) Liquides inflammables	410 m
EXXON MOBIL CHEMICAL S.A.S.	Lillebonne	Seuil bas (1412)	Gaz inflammables liquéfiés (propylène 96 t)	1.000 m

La législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement permet d'imposer, aux industriels concernés, les mesures techniques permettant de réduire la probabilité d'occurrence des accidents éventuels.

Des dispositions complémentaires de nature à limiter les effets d'un accident venant à se produire ont été prévus par la réglementation française. Elles tendent :

➤ **A LA MISE AU POINT DE PLANS DE SECOURS**

Le Plan d'Opération Interne (POI) relatif à la mise en œuvre des secours à l'intérieur d'un établissement industriel donné

Le Plan Particulier d'Intervention (PPI), relatif à la mise en œuvre des secours à l'extérieur des bâtiments considérés

Quatorze établissements de la zone de Port Jérôme sont considérés à risques et inclus dans le Plan Particulier d'Intervention. Des dispositions ont été prévues au travers du PPI, pour la mise en œuvre des secours à l'extérieur des établissements industriels considérés accompagné d'une information des populations susceptibles d'être concernées par ces mesures de sécurité.

Etablissements à risque soumis à PPI, au titre de l'article 5551-1 du code de l'environnement et soumis aux dispositions de l'arrêté interministériel du **10 mai 2000**

LANXESS ELASTOMERES SAS	Lillebonne
ESSO RAFFINAGE SAF	Notre Dame de Gravenchon
EXXONMOBIL CHEMICAL FRANCE	Notre Dame de Gravenchon
EXXONMOBIL CHEMICAL POLYMERES	Notre Dame de Gravenchon
SMRG et SFLA	Notre Dame de Gravenchon
PRIMAGAZ	Lillebonne
SOCABU	Notre Dame de Gravenchon
TEREOS	Lillebonne
Etablissement à risques soumis aux dispositions de l'arrêté interministériel du 10 mai 2000	
ATOFINA	Notre Dame de Gravenchon
BASELL Polypropylène SA *	Lillebonne
Autres établissements non visés par l'arrêté ministériel du 10 mai 2000 mais inclus dans le PPI	
ECO HUILE	Lillebonne
EGNO CHIMIE SA	Saint Jean de Folleville

* sites repris par Exxonmobil

➤ **A LA LIMITATION DE LA DENSITE DE POPULATION AUX ABORDS IMMEDIATS DE CERTAINS SITES INDUSTRIELS :**

Cette mesure est prévue dans le cadre de la loi n°87 565 du 22 juillet 1987 qui impose la prise en compte de l'existence des risques majeurs dans les POS/PLU.

Le territoire de la commune de Lillebonne est impacté par les zones de dangers des établissements industriels suivants :

- Air Liquide
- Exxon Mobil Chemical SAS
- Karl Schmidt France
- Tereos
- De Rijke Normandie
- GCA Stockage
- Ficobel
- Lanxess Elastomères SAS
- Scori
- Eco Huile
- United Chemical France

Les établissements implantés dans les communes avoisinantes :

- Egno
- Socabu
- Exxon Mobil Chemical Polymères
- Primagaz
- Esso RSAF

Les zones de dangers à prendre en compte, au titre de la maîtrise de l'urbanisation autour des établissements, sont issues des études de dangers remises sous la responsabilité des exploitants et analysées par les services de la DRIRE :

- **zone rapprochée Z1** correspond à la zone à laquelle des effets létaux pourraient être constatés en cas de survenance de l'accident redouté. Il convient de ne pas augmenter le nombre de personnes présentes par de nouvelles implantations hors de l'activité qui engendre cette zone, des activités connexes et d'industries mettant en œuvre des produits ou des procédés de nature voisine et à faible densité d'emploi.

Cette zone n'a pas vocation à la construction ou à l'installation d'autres locaux nouveaux habités ou occupés par des tiers ou de voies de circulation nouvelles autres que celles nécessaires à la desserte et à l'exploitation des installations industrielles.

- **zone éloignée Z2** correspond, comme la zone Z3, aux zones dans lesquelles des effets significatifs ou irréversibles pour la santé pourraient être constatés en cas de survenance de l'accident redouté. Seule une augmentation aussi limitée que possible des personnes, liée à de nouvelles implantations, peut être admise.

Cette zone n'a pas vocation à la construction ou à l'installation de nouveaux établissements recevant du public, d'immeubles de grande hauteur, d'aires de sport ou d'accueil du public sans structures, d'aires de camping ou de stationnement des caravanes ou de nouvelles voies à grande circulation dont le débit est supérieur à 2000 véhicules jour ou de voies ferrées ouvertes au trafic voyageurs.

Les nouvelles constructions liées à des activités admises ne devront pas entraîner la présence simultanée de plus de 20 personnes à l'hectare en moyenne par unité foncière ou une augmentation de plus de 10% du nombre de personnes présentes.

- **zone très éloignée Z3 met en exergue un scénario de cinétique lente : le boil-over.** pas de vocation à la construction de nouveaux bâtiments non évacuables (hôpitaux).

Pour chaque accident, 3 types d'effets sont identifiés et à prendre en compte :

- L'effet thermique, lié à un incendie ;
- L'effet de pression, lié à une explosion ;
- L'effet toxique, lié à une fuite de produit, aux gaz de décomposition ou aux fumées

Les zones de dangers sont susceptibles d'évoluer dans le temps, dans la mesure où les études de dangers sont des documents qui doivent être réexaminés dans un délai n'excédant pas 5 ans. Une cartographie figure en synthèse de ce chapitre.

NOM DE L' ENTREPRISE	EFFET	RAYONS DES ZONES
SCORI	Thermique	Z1 = 53m Z2 = 70m
ECOHUILE	Thermique	Z1 = 101m Z2 = 132m
TEREOS	Thermique	Z1 = 106m Z2 = 140m Z3 = 1500m
EGNO CHIMIE SA	Toxique	Z1 = 110m Z2 = 250m
FICOBEL	Surpression	Z1 = 32m Z2 = 76m
EXXON MOBIL CHEMICAL POLYMERES	Toxique Surpression	Z1 = 630m Z2 = 630m
SOCABU	Thermique	Z2 = 1000m
PRIMAGAZ	Thermique	Z1 = 360m Z2 = 396m
AIR LIQUIDE	Thermique	Z1 = 120m Z2 = 130m
ESSO RAFFINAGE SAF et EXXON MOBILCHEMICAL SAS	Thermique Toxique Surpression	Z1 = 905m Z2 = 1920m Z3 = 1480m
UNITED CHEMICAL FRANCE	Thermique	Z1 = 108m Z2 = 140m
LANXESS ELASTOMERES	Thermique Surpression	Z1 = 655m Z2 = 810m
EGNO CHIMIE SA	Toxique	Z1 = 110m Z2 = 250m
KARL SCHMIDT	Thermique	Z1 = 100m Z2 = 135m
GCA stockage	Thermique	Z1 = 50m Z2 = 60m
DE RIJKE Normandie	Incendie des stockages	Z1 = 40m Z2 = 55m

(Pour chaque entreprise ont été inscrits les périmètres les plus élargis)

3.3.2 LES INSTALLATIONS CLASSEES SOUMISES A AUTORISATION

Les installations classées soumises à autorisation sont au nombre de 20 à Lillebonne. Ces installations concernent les sociétés AIR LIQUIDE, AXIPLAST, LANXESS, DE RIJKE, ECOHUILE, EXXON MOBIL CHEMICALS SAS, COOPER STANDARD AUTOMOTIVE, FICOBEL, GCA STOCKAGE, KARL SCHMIDT, LAVAQUEST, LME DELAUNAY, NORMANDIE ENROBES, SCORI, SODES, UIOM, UNITED CHEMICAL FRANCE, CHU DE LILLEBONNE, THERMAL CERAMICS DE FRANCE, GCA STOCKAGE.

Sont soumis aux dispositions de l'article L511.1, les usines, ateliers, dépôts, chantiers et, d'une manière générale, les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publique, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature et de l'environnement, soit pour la conservation des sites et des monuments ainsi que des éléments du patrimoine archéologique. Les dispositions du présent titre sont également applicables aux exploitations de carrières au sens des articles 1er et 4 du code minier.

3.3.3. LES SITES ET SOLS POLLUES

La base de donnée BASOL recense six sites pollués sur Lillebonne. De manière générale, un site pollué présente une pollution susceptible de provoquer une nuisance ou un risque pérenne pour les personnes ou l'environnement. Il peut constituer un risque pour les eaux superficielles ou souterraines et à terme rendre inutilisable une ressource d'approvisionnement, actuelle ou future, en eau potable.

Les terrains énumérés si dessous, sont des sites reconnus comme pollués ou des sites avec des procédures en cours :

Localisation	Les déchets et polluants identifiés	Procédure en cours
ECO HUILE ZI de Port Jérôme	Teneurs anormales dans les eaux souterraines (forte concentration d'hydrocarbures)	Etudes en cours.
TERRAIN EN FRICHE JOUXTANT L'USINE ECO-HUILE à Lillebonne (ancienne décharge interne d'une usine de régénération d'huile usagée)	Mâchefers, suies et cendres non volantes, matériaux souillés notamment de produits organiques, du plomb-BTEX. Le site présente une pollution dans le sol et les eaux souterraines, en hydrocarbures, plomb et zinc.	L'ESR a abouti à un classement du site en classe 1 (nécessitant des études approfondies). Un arrêté préfectoral complémentaire du 27/11/2000 impose la surveillance des eaux souterraines.
SCORI (installation de traitement de déchets industriels).		Arrêté préfectoral (16/08/00) imposant des prescriptions complémentaires relatives à la réalisation d'une étude simplifiée des risques.
ANCIENNE USINE A GAZ, rue d'Alincourt. Site industriel en friche.	Deux cuves pour le stockage des goudrons.	En 1998, une opération de neutralisation des cuves a été réalisée. Le devenir de ces sols est en cours d'études.
LANXESS ELASTOMERES ZI de Port Jérôme		L'activité de l'usine est considérée comme prioritaire pour la réalisation d'une étude de sols dans le cadre de la protection de l'environnement.
EXXONMOBIL ZI de Port Jérôme	5 zones potentiellement polluées suite à des fuites d'huile.	Des travaux d'excavation puis de traitement biologique des terres ont été réalisés.
ANCIENNE USINE TEXTILE 39 rue Henri Messager	Poche de 60m3 de déchets (latex, bois, briques et ferrailles).	Les déchets ont été évacués par la société SNTF. Au vu des conclusions de cette ESR, des travaux de dépollution menés et des résultats d'analyses en fin de ces travaux, l'administration a classé ce site comme banalisable. Toutefois, la DRIRE indique que la prescription d'utilisation souhaitable est de réserver ce terrain à l'usage industriel ou artisanal

3.3.4 LES ANCIENS SITES INDUSTRIELS

La base de donnée BASIAS recense 43 anciens sites industriels sur le territoire de la commune.

Ces sites industriels abandonnés ou non sont susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement.

Ces entreprises ont été répertoriées en raison des activités (décharge, teinture, ferrailleur...), des produits utilisés ou générés par l'activité (hydrocarbures, D.L.I. : Dépôt de Liquide Inflammable, ...)

Le tableau ci-dessous recense les sites, leur état d'occupation, leur type d'activité ainsi que la sensibilité des réaménagements et projets.

Raison sociale de l'entreprise	Etat d'occupation du site	Activités	Réaménagement su site et projets
DEGENETAIS FRERES (ETS) Bord de rivière de Lillebonne	Activité terminée	Production et distribution de combustibles gazeux	Site en friche
SOCIETE NOUVELLE DES TUYAUX FLEXIBLES 39 rue Messenger « vallée de Lillebonne »	Activité terminée	Ennoblement textile ; Fabrication, transformation et dépôt des matières plastiques ; Dépôt de liquides inflammables (D.L.I.)	Immeubles construits : projet sensible

NICOLET (Mme) 20 rue de la volonté/pigoreau ?	Activité terminée	Ennoblement textile	Site réaménagé sensible
Ex société standard francoaméricaine de raffinage Darse de Port Jérôme	En activité	D.L.I.	Site EXXONMOBIL sur Lillebonne
MEER JOSEPH ET FILS 68 rue Goubermoullins	Activité terminée	Apprêt et tannage des cuirs	Site réaménagé en habitation ; réaménagement sensible
EVARD PIERRE 13 rue Pasteur	Activité terminée	Garages, ateliers, mécanique et soudure;Commerce de gros en carburants, ou de détail	Site partiellement réaménagé en garage et habitation
SA SOGETI Rue de la libération	Activité terminée	D.L.I.	Site en friche
SOCIETE INTERMARCHE PAVAC Bd M. de Lattre de Tassigny	En activité	station service	
SOCIETE LILLEBONNAISE D'ISOLATION INDUSTRIELLE Le Mesnil	En activité	Travaux d'installation (électrique, isolation, eau, gaz, plomberie); D.L.I.	
SA CARS PERIER RN182, route de Tancarville	En activité	Transports urbains et routiers ; D.L.I.	
HURAY J.C. COMBUSTIBLES 37 bis rue de la Libération	En activité	D.L.I.	
8 bd de Delattre de Tassigny atelier photo	Activité terminée	D.L.I.	Site réaménagé en locaux commerciaux
POLIN FERNAND 1 bd Delattre de Tassigny	Activité terminée	station service quel que soit sa capacité de stockage	Site réaménagé en crédit agricole
DUTILLEUL JEAN-PIERRE av V. Bettencourt	En activité	D.L.I.	
MAXICOOP	En activité	station service D.L.I.	
COOPERATEURS DE NORMANDIE 35 rue H. Messenger	En activité	station service	
DAJON 23 ter rue Thiers	En activité	Garages, ateliers, mécanique et soudure;Carrosserie, peinture; station service	
DUPONCHEL 10-12 rue du Dr Léonard	En activité	Garages, ateliers, mécanique et soudure; station service	
DUTOT RENE ZI « Les alluvions »	En activité	Garages, ateliers, mécanique et soudure;station service	
SA STANDARD FRANCO- AMERICAINE DE RAFFINAGE Hameau de Port Jérôme	En activité	D.L.I.	
STANDARD PRODUCT INDUSTRIEL – « La fontaine Bruyère » – 1 rue Fond Vallée	En activité	Industrie du caoutchouc ; D.L.I.	
SA DELATTRE LEVIER La Métairie	En activité	D.L.I.; Chaudronnerie	
QUAISSE RAYMOND 21 rue de la Libération	Activité terminée	ferrailleur, casse auto...	Site réaménagé en habitation Site sensible
FESTA (SOCIETE) 35 rue de la libération	Activité terminée	D.L.I.	
PERIER THERESE 1 ter rue de la République	Activité terminée	Garages, ateliers, mécanique et soudure; station service	Site réaménagé en commercial
TEINTURE ET APPRETS DE NORMANDIE (SARL) 32 rue de la République	Activité terminée	Ennoblement textile D.L.I.	Site réaménagé en Parc du Hauzay (habitations + bureaux) Réaménagement sensible
TRANSP-FERAILLE Rue du Moulin enragé	Activité terminée	D.L.I.	site aménagé en immeuble de bureau
ETS PONTICELLI « Les compas », bordure RN810	En activité	Chaudronnerie	
ABATTOIRS PUBLIC DE LILLEBONNE Route de la République (rue du Hauzay)	Activité terminée	Industrie des viandes, de la charcuterie et des os	Site réaménagé en jardins ouvriers + prairie. Réaménagement sensible
DECHARGE	Activité terminée	Dépôt d'immondices, dépotoir à vidanges ancienne appellation des déchets ménagers avant 1945	Site réaménagé en serres, jardins ouvriers. Réaménagement sensible.
HOESCHST France RD173, « les herbages » Port	En activité	Fabrication, transformation et dépôt des matières plastiques ; Dépôt ou stockage de	

Jérôme. Site repris par EXXONMOBIL		gaz Fabrication d'autres produits chimiques organiques de base	
SOCIETE LOCAMA « Le Mesnil »	En activité	Fabrication d'éléments en métal pour la construction Chaudronnerie; D.L.I.	
DUHAMEL G. Le hameau de Mesnil	Ne sait pas	Fabrication de peintures et vernis	
SIMA, STE INSDUSTRIELLE ET METALLURGIQUE D'ARTOIS - ZI	Ne sait pas	Chaudronnerie	
SA CONTROLE ET APPLICATIONS ZI « Les Herbages »	Ne sait pas	Carrosserie, peinture	
SODES, STE D'ETHANOL DE SYNTHSE ZI « Les Herbages »	En activité	Fabrication d'autres produits chimiques; D.L.I.	
CBL- COMPAGNIE DES BASES LUBRIFIANTES « ECO HUILE » ZI de Port Jérôme, D173	En activité	Régénération d'huiles usagées; D.L.I.	
ETS LENHARDT ZI Le Mesnil	En activité	Mécanique générale	
TRAPIL ZI de Port Jérôme	En activité	D.L.I.	
ECOM - ZI entre CD 173 et rivière du commerce	En activité	Récupération et régénération D.L.I.	
LANXESS ELASTOMERES ZI de Port Jérôme	En activité	Industrie du caoutchouc D.L.I.	
HOECHST CD 183, « Le Mesnil »	En activité et partiellement en friche	Fabrication, transformation et dépôt des matières plastiques D.L.I.	Site partiellement en friche
SA L'AIR LIQUIDE chemin du roy	En activité	Fabrication de gaz industriels; D.L.I.;Dépôt ou stockage de gaz	
NORMANDIE ENROBES « les herbages » ZI Port Jérôme		Travaux routiers de Normandie	
ATOCHM ZI Port Jérôme		Chimie, éthylène et plastique	
GCA Stockage « les herbages » ZI Port Jérôme		Entrepôt de matières plastiques	
KARL SCHIMDT SPEDITION « les herbages »	En activité	Entrepôts	
COING « les herbages »		Transport	
DE RIJKE « les herbages » « les alluvions »	En activité	Entrepôts	
LAVAQUEST « les herbages »	En activité		
HUILES USAGEES Avenue de Port Jérôme			
FERAILLE Frères Route de Tancarville			
FOURE LAGADEC Chemin de la Darse			
COULIER SA « les herbages »		Transport	
COHU ZI de Port Jérôme			
ESSO SAF Rue de Seine « les alluvions »		Raffinage de pétrole	
CENTRE HOSPITALIER Rue Coty			
CELANESE FRANCE Avenue de Port Jérôme			
UNITED CHEMICAL FRANCE Avenue de Port Jérôme	En activité	Fabrication de noir de carbone	
VALNOR ZI les Compas			
Rue d'Alincourt			
ZI de Port Jérôme			
ECOHUILE ZI de Port Jérôme	En activité	Régénérateur d'huiles usagées	
39 rue Henri Messenger			



3.4 LES NUISANCES SONORES

Arrêté interministériel du 28 mai 2002

La loi sur le bruit du 31 décembre 1992 fixe les bases d'une nouvelle politique pour se protéger contre le bruit des transports :

- les maîtres d'ouvrages d'infrastructures doivent prendre en compte les nuisances sonores dans la construction de voies nouvelles et la modification de voies existantes, et s'engager à ne pas dépasser des valeurs seuils de niveau sonore (article 12 de la loi bruit, décret 95-22 du 9 janvier 1995, arrêté du 30 mai 1995).

- les constructeurs de bâtiments ont l'obligation de prendre en compte le bruit engendré par les voies bruyantes existantes ou en projet, en dotant leur construction d'un isolement adapté par rapport aux bruits de l'espace extérieur (article 13 de la loi bruit, décret 95-21 du 9 janvier 1995, arrêté du 3 mai 1996).

L'article 13 de la loi bruit définit les principes généraux pour assurer l'isolation acoustique de la façade des bâtiments nouveaux. Les infrastructures de transports terrestres sont classées en fonction de leur niveau sonore, et des secteurs affectés par le bruit sont délimités de part et d'autres de ces infrastructures. La largeur maximale de ces secteurs dépend de la catégorie.

La catégorie 1 qui est la plus bruyante engendre un secteur d'une largeur maximale de 300m de part et d'autre du bord, de la chaussée pour une route, ou du rail extérieur pour une voie ferrée.

En catégorie 2, cette largeur passe à 250m.

En catégorie 3, elle passe à 100m.

En catégorie 4, elle passe à 30m.

En catégorie 5, elle passe à 10m.

La commune de Lillebonne est concernée par le classement de voies bruyantes citées dans le tableau ci dessous

Arrêté préfectoral du classement sonore du réseau routier communal et des routes départementales situées en agglomération.

Nom de la rue	Tronçon débutant	Tronçon finissant	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit
RD29	Pl. de Gaulle	Croisement rte menant à la Pointe	4	30m
RD34	D173	D373	4	30m
RD81	D982	D110	3	100m
RD110	D81	D173	3	100m
RD173	D110	Sente du Gaillon	3	100m
RD484	D173	D110	3	100m
RD982	Rue du Val Infray	D484	4	30m
RD982	Embranchement N 182	Embranchement menant à Lillebonne	3	100m

Les bâtiments à construire dans le secteur affecté par le bruit doivent s'isoler en fonction de leur exposition sonore. Seuls sont concernés, les bâtiments d'habitation, les établissements

d'enseignement, les bâtiments de santé de soins et d'action sociale, et les bâtiments d'hébergement à caractère touristique.

Les arrêtés préfectoraux classant ces voies sont les suivants : (cf annexe)

- arrêté du 28/02/2001 pour les routes nationales, autoroutes et voies ferrées,
- arrêté du 28/05/2002 pour les routes départementales.

Le classement des voies communales est en cours d'élaboration.

Les voies aujourd'hui classées figurent sur les cartes de synthèse de ce chapitre et au plan présent dans la partie « annexes » du dossier de PLU.

3.5 LA GESTION DE L'EAU

3.5.1 LOI SUR L'EAU DU 03/01/1992 :

La loi sur l'eau a permis la mise en place de deux procédures de planification : SDAGE et SAGE

En 1996, un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) a été préconisé par le SDAGE du bassin Seine - Normandie pour la vallée du commerce. L'objet de ce SAGE devait concerner la réduction des pollutions domestiques et industrielles et la lutte contre les inondations.

Le SAGE pour la vallée du Commerce est approuvé par le préfet depuis le 19 février 2004. Après un exposé du contexte, le document présente le bassin versant de la vallée du Commerce puis donne les orientations retenues et les dispositifs de mise en œuvre.

Les orientations retenues du SAGE concernent la lutte contre les inondations (cf 3.1.1) mais aussi d'autres thèmes. Les orientations consistent à :

- renforcer la sécurité des habitants face aux risques d'inondations et de ruissellement,
- rendre aux espaces naturels leur identité et leurs fonctions,
- donner la priorité à la santé publique,
- coordonner la gestion des différentes compétences « eau » pour les fédérer à moyen terme.

Le SAGE préconise entre autre de retrouver un équilibre écologique en restaurant les cours d'eau, en améliorant la qualité des eaux, en luttant contre les rejets de polluant. Dans ce cadre, il a été préconisé de réaliser une conduite d'évitement sur le tronçon amont de la rivière du Commerce. Un Syndicat des Rivières de la Vallée a été créé en juin 2003 pour traduire sur le terrain les préconisations du SAGE. Il a pour mission de préserver les 49 km de cours d'eau dont il a la charge tant sur le plan hydraulique, écologique que paysager.

3.5.2 SCHEMA D'ASSAINISSEMENT DES EAUX USEES ET DES EAUX PLUVIALES.

Conformément à la loi sur l'Eau de janvier 1992, **la commune de Lillebonne élabore actuellement un schéma d'assainissement**. Les secteurs d'assainissement collectif existants et à créer ainsi et les secteurs d'assainissement autonome ont été déterminés. Les secteurs d'assainissement collectifs à créer sont situés au Nord et au Sud du Hameau du Becquet. Un petit secteur d'assainissement collectif est également prévu au Mesnil à l'Est de la rivière du Fourneau.

La station d'épuration de Lillebonne a une capacité de 10 000 Eh pour 9 675 personnes raccordées. Cette capacité arrive à saturation étant donné le nombre non pris en compte tels que les personnes sur le site du Lycée, de l'hôpital, des usines... et une réflexion est menée par la Communauté de Communes de Port Jérôme sur la restructuration des ouvrages épuratoires pour répondre aux besoins d'extension de l'urbanisation.

3.5.3 PROTECTION DES CAPTAGES D'EAU POTABLE

Deux captages d'eau potable sont situés sur le territoire de Lillebonne. Le premier est situé au lieu dit « **le Becquet** ». Le second, pour lequel une déclaration d'utilité publique est en cours, est situé au lieu dit « **Le Puits Maillé** ». Il est exploité par le SIAEPA de la région de Bolbec.

Le document du SAGE mentionne que l'on peut élargir les périmètres de protection en définissant des périmètres satellites et en privilégiant les servitudes indemnissables. Pour les périmètres rapprochés, un cahier des charges fixant les prescriptions est préconisé sur les terrains agricoles.

Le document du SAGE préconise des mesures de prévention pour prévenir les risques de turbidité :

- mise en place d'un suivi de tous les points d'eau en les équipant de turbidimètres enregistrant en continu la qualité de l'eau,
- l'identification et le traitement des bêtouilles sur les axes de ruissellement,
- la mise en œuvre des techniques d'hydraulique douce pour limiter le ruissellement ayant pour conséquence l'augmentation de turbidité,
- le maintien et la restauration des zones humides en liaison directe avec les cours d'eau,
- la mise en œuvre des techniques agricoles culturales adaptées en concertation avec le monde agricole.

Une servitude est instituée autour de l'ouvrage du Becquet. (Arrêté préfectoral du 28.04.1981). La DUP en cours instituera une servitude autour de l'ouvrage du Puits Maillé.

3.6 LA GESTION DES DECHETS

La communauté de commune de Port Jérôme gère la gestion des déchets ménagers et assimilés.

La collecte sélective a été mise en place le 1^{er} février 1998. Les recyclables propres et secs, verre sont récoltés en collecte sélective en porte à porte. Les déchets verts, encombrants et déchets spéciaux sont recyclés par apport volontaire à la déchetterie de Lillebonne.

Les déchets non valorisés par recyclage (ordures ménagères), collectés en porte à porte, sont traités par l'Ecostu'air localisée à Saint Jean de Folleville

Les déchets industriels spéciaux (DIS) sont éliminés dans des centres spécialisés. Les sociétés Eco Huiles et Cohu, implantées dans la zone industrielle de Port Jérôme, constituent deux centres de traitement spécialisés dans la valorisation des huiles et traitement des déchets d'hydrocarbures.

LE PAYSAGE

Un Paysage de fond de vallée
Un paysage naturel protégé par une ZNIEFF
Une protection du patrimoine bâti : ZPPAU

LES INONDATIONS

Des inondations par ruissellement et débordement de rivière

3 états de catastrophe naturelle depuis 1993
Un schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux SAGE depuis 1999

Des inondations par crue de la Seine (9 depuis 1910)

ne touchant pas les installations industrielles

9 DECLARATIONS D'OUVERTURES DE CARRIERE ENTRE 1888 ET 1911

LES RISQUES INDUSTRIELS

14 établissements de la zone de Port-Jérôme considérés à risques
Une limitation de la densité de la population en fonction de 3 zones
Des moyens d'intervention : Plan d'Opération Interne et Plan Particulier d'Intervention
Une étude en cours sur le classement des entreprises SEVESO II
17 installations classées soumises à autorisation
6 sites pollués ou avec des procédures en cours
43 anciens sites industriels

7 ROUTES DEPARTEMENTALES CLASSEES, PAR LA LOI SUR LE BRUIT, EN CATEGORIE 3 ET 4

LA GESTION DES EAUX

Réduction des pollutions domestiques et industrielles au travers du SAGE
Un schéma d'assainissement élaboré par Lillebonne
2 captages d'eau potable sur le territoire Lillebonnais

UNE COLLECTE SELECTIVE DES DECHETS DEPUIS 1998

Réalisée par la Communauté de Communes de Port-Jérôme

LES ORIENTATIONS A PREVOIR

Préserver le patrimoine naturel et bâti de la commune

Compléter et renforcer les moyens actuels de lutte contre les inondations

- Gérer les eaux de ruissellement de la route menant à la RD29
- Maintenir les boisements au Nord du Becquet

Conserver et créer des zones humides et protéger les zones sensibles

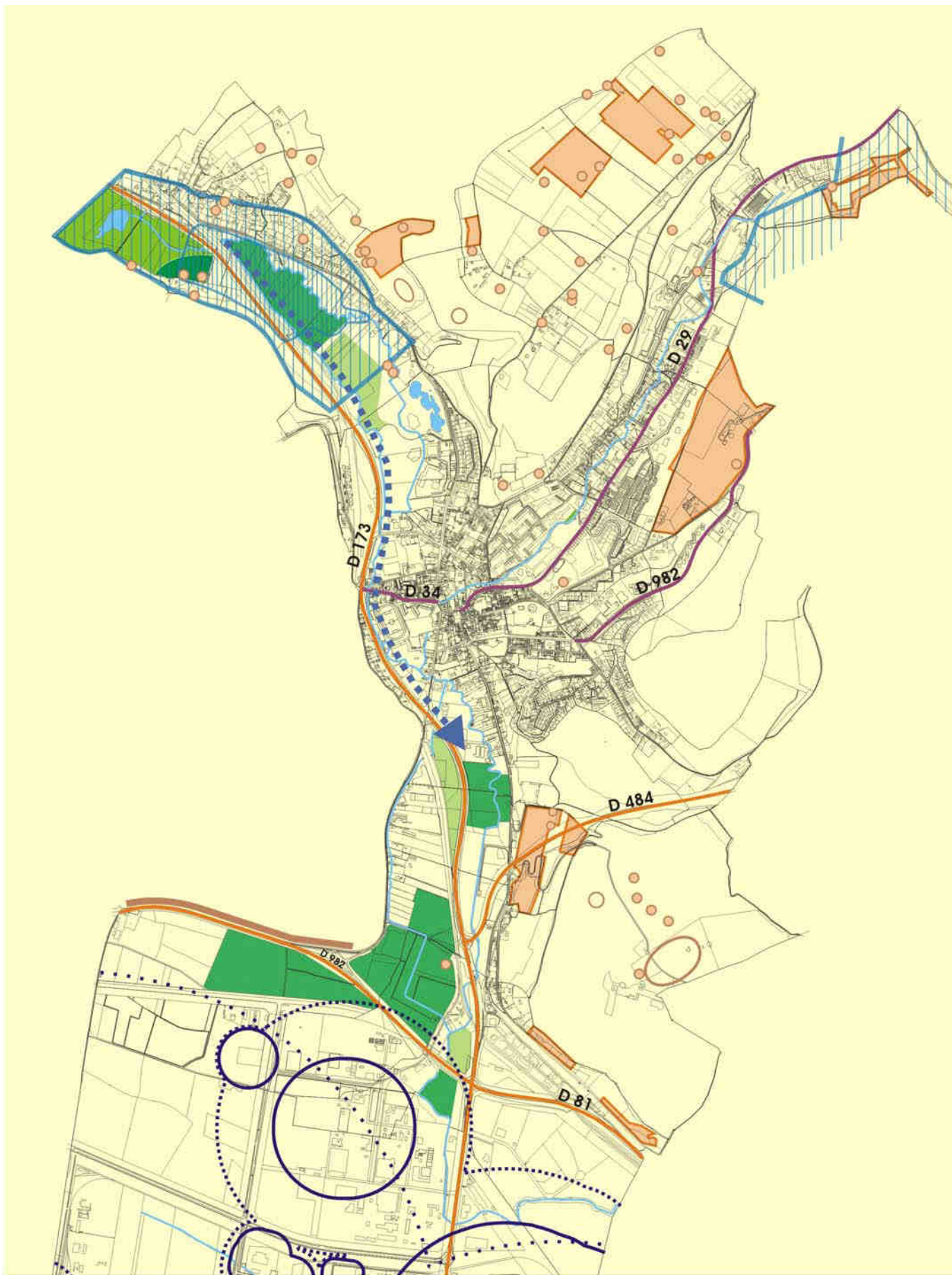
Restaurer les berges et créer des zones d'expansion des crues

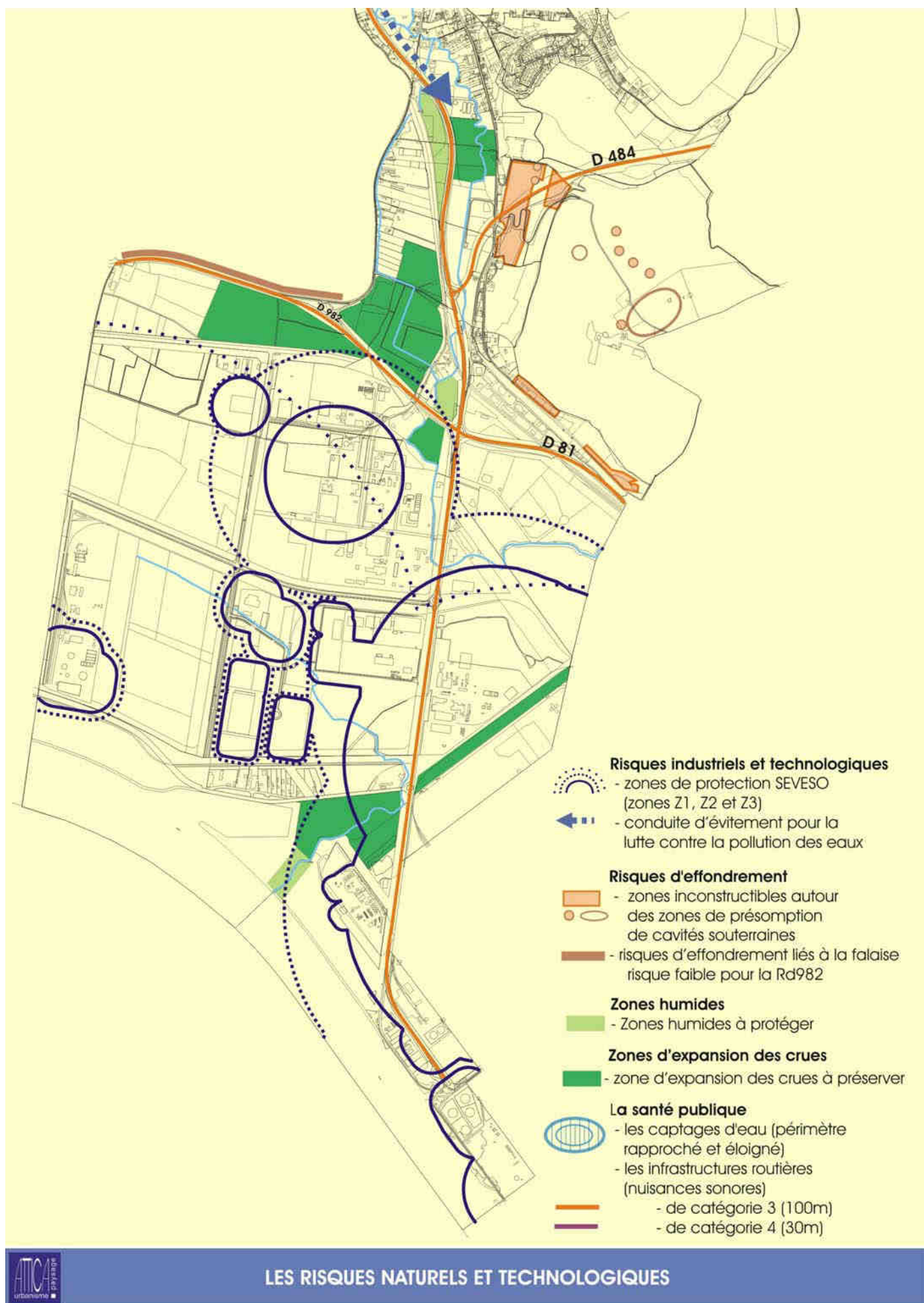
Restructurer les ouvrages épuratoires

Donner la priorité à la santé publique

Mettre en place la conduite d'évitement depuis Bolbec jusqu'à la station d'épuration

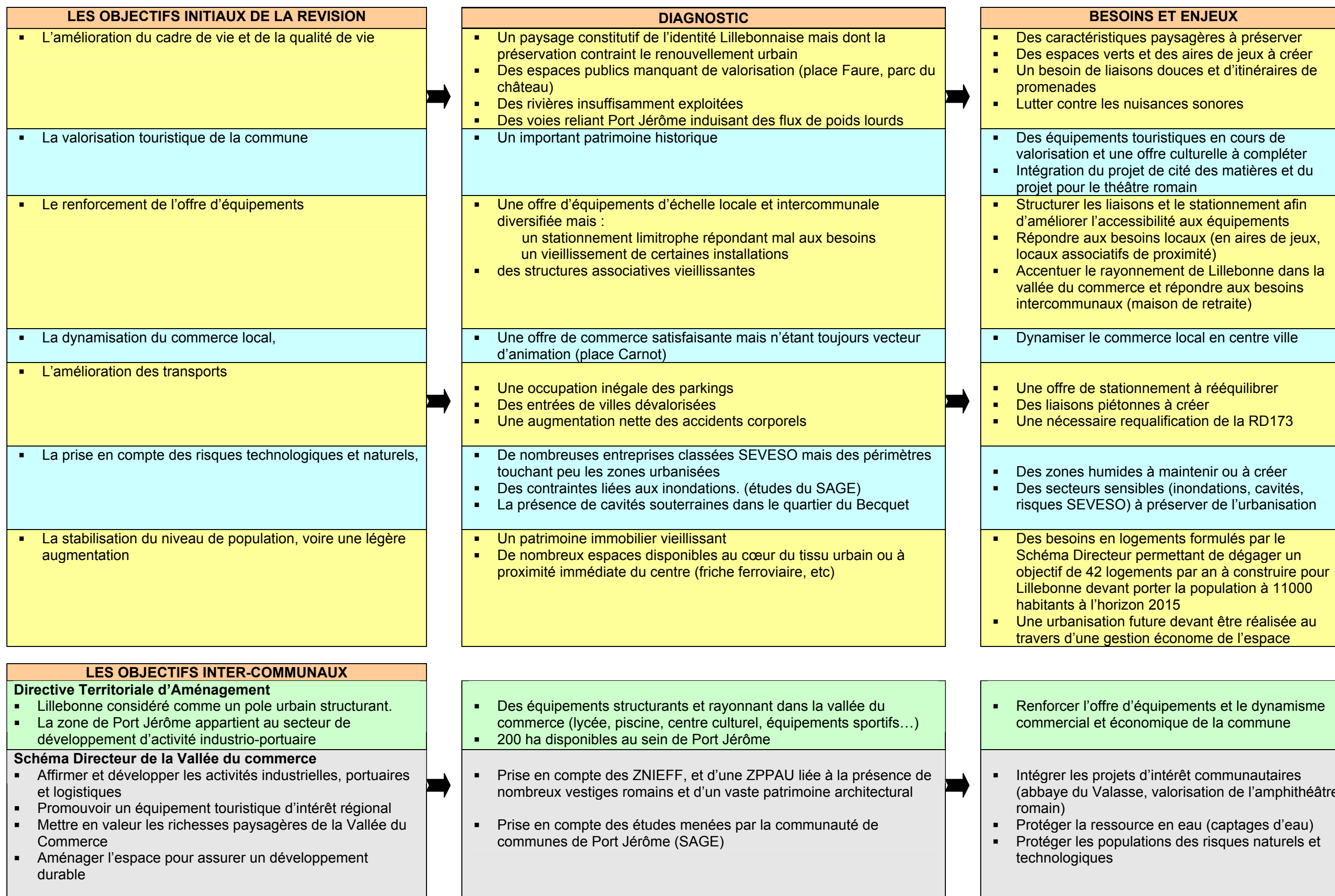
⇒ **COORDONNER LES TRAVAUX A L'ECHELLE INTERCOMMUNALE**





4. SYNTHESE :
DU DIAGNOSTIC AUX ENJEUX
ET POTENTIALITES DU SITE

4.1 DU DIAGNOSTIC AUX ENJEUX



4.2 POTENTIELS DE L'EVOLUTION URBAINE

A l'objectif théorique de 55 à 60 logements/an (établi en fonction des directives du Schéma Directeur de la Vallée du Commerce), la présente analyse cherche à mettre en regard la réalité physique des possibilités de construction sur le territoire Lillebonnais.

4.2.1 LES POTENTIELS DE RESTRUCTURATION URBAINE : LES ESPACES MUTABLES

Le recensement des espaces mutables a été nécessaire pour déterminer les capacités constructibles de Lillebonne. Il permet de plus de mettre en valeur l'ensemble des opportunités de terrains à bâtir, de définir les parcelles à préserver de toute urbanisation et de prévoir l'usage futur des parcelles ouvertes à l'urbanisation (emplacement réservé pour un équipement ou un espace public, habitat, activités économiques,...).

La méthodologie du recensement repose sur les principes suivants :

- les terrains repérés doivent être au sein ou à proximité immédiate du tissu urbain existant afin de répondre aux exigences formulées par la loi SRU sur le renouvellement urbain et la gestion économe de l'espace ;
- les périmètres de protection au niveau de la préservation des espaces naturels ont été pris en compte (deux ZNIEFF de type II). Un équilibre a ensuite été établi entre le besoin de préservation de ces espaces et les besoins en logements à satisfaire (une partie de ces espaces peut être urbanisée lorsque la prise en compte de l'ensemble des contraintes applicables sur le territoire limite de façon importante les possibilités d'ouverture à l'urbanisation). Les espaces les moins sensibles pourront être urbanisés.
- Les périmètres de protection au niveau des risques technologiques (SEVESO) ont été respectés.
- les terrains à protéger au titre de l'activité agricole, de la qualité des paysages ou des risques naturels n'ont pas été pris en compte.

Le repérage a été guidé par les premières conclusions du diagnostic :

- recherche exhaustive dans le centre dans l'objectif de renforcer et dynamiser ce dernier en y favorisant le renouvellement urbain ;
- constat de la forte pression foncière sur le Becquet et nécessité d'organiser une réponse à cette demande ;
- constat de l'enclavement des Hauts Champs et des risques touchant le secteur du Mesnil.

L'élaboration de catégories a permis de répertorier les espaces mutables comme suit :

➤ Des terrains non construits ou sous occupés :

▪ Des jardins privés, des jardins ouvriers ou des vergers

Les jardins privés ou les vergers ont été repérés en fonction des avantages de leur implantation et de leur superficie. En ce qui concerne les jardins ouvriers, ils représentent souvent de nombreux mètres carrés vierges, mais sont localisés sur des terres souvent inondables ou humides et présentant des contraintes d'accès. De plus, ils participent à une pratique sociale importante au regard de la population.

▪ Des champs agricoles

Seuls quelques champs agricoles ont été listés principalement sur les Hauts Champs afin de percevoir les possibilités d'extension du hameau.

- Des terrains sans usage

Cette catégorie comprend les terrains conservés dans leur état « naturel » sans affectation particulière, des dents creuses comprises dans le tissu urbain dense et quelques espaces publics faiblement utilisés.

- Des friches industrielles ou ferroviaires

La ville de Lillebonne est faiblement concernée par les friches. Toutefois, suite à des départs d'activités, certains terrains ne sont plus utilisés et les bâtiments sont désaffectés ou en état de délabrement.

➤ **Des terrains bâtis :**

- Des garages couverts

La ville de Lillebonne comporte de nombreuses parcelles accueillant des garages couverts. Ces parcelles ont été repérées, car elles sont situées en centre-ville et faiblement bâties (rez-de-chaussée uniquement) ; de plus, l'architecture des constructions est sommaire (tôle ondulée, parpaing,...). Le nombre de places de stationnement proposées et leur taux d'occupation est à considérer dans l'éventualité d'urbaniser ces terrains.

- Des bâtiments abandonnés ou susceptibles de l'être prochainement

Ces bâtiments ont été choisis en fonction de leur état (fenêtres fermées, jardins délaissés, façades délabrées...) ou suite aux remarques émises par la municipalité, lors de réunion, sur le devenir de certaines activités ou propriétés.

- Des propriétés de grande superficie

Les vastes propriétés comprennent des maisons de maître ou des demeures bourgeoises, agrémentées d'un vaste parc. L'architecture des bâtis y est parfois remarquable pour le patrimoine architectural local. Toutefois, ces terrains ont été recensés du fait de leur utilisation (faible activité, quelques garages,...), de leur configuration (parcelle traversante), de l'importance de leur superficie et de leur situation (à proximité du centre-ville de Lillebonne).

L'ensemble de ces espaces mutables, terrains non construits ou sous-occupés et terrains bâtis, sont répertoriés sur les 2 cartes jointes : « Les espaces mutables – Autour du centre-ville » et « Les espaces mutables – Le Becquet et la Vallée ».

La cartographie présentée met de surcroît en évidence des parcelles à forts enjeux.

Les secteurs concernés sont situés dans ou à proximité immédiate du centre-ville et représentent des opportunités importantes pour le développement et l'aménagement de la commune.

Remarque : il s'avère que le potentiel de développement urbain à Lillebonne est fortement contraint par la présence de coteaux (formant un obstacle naturel à l'extension urbaine) et par les risques naturels et technologiques.

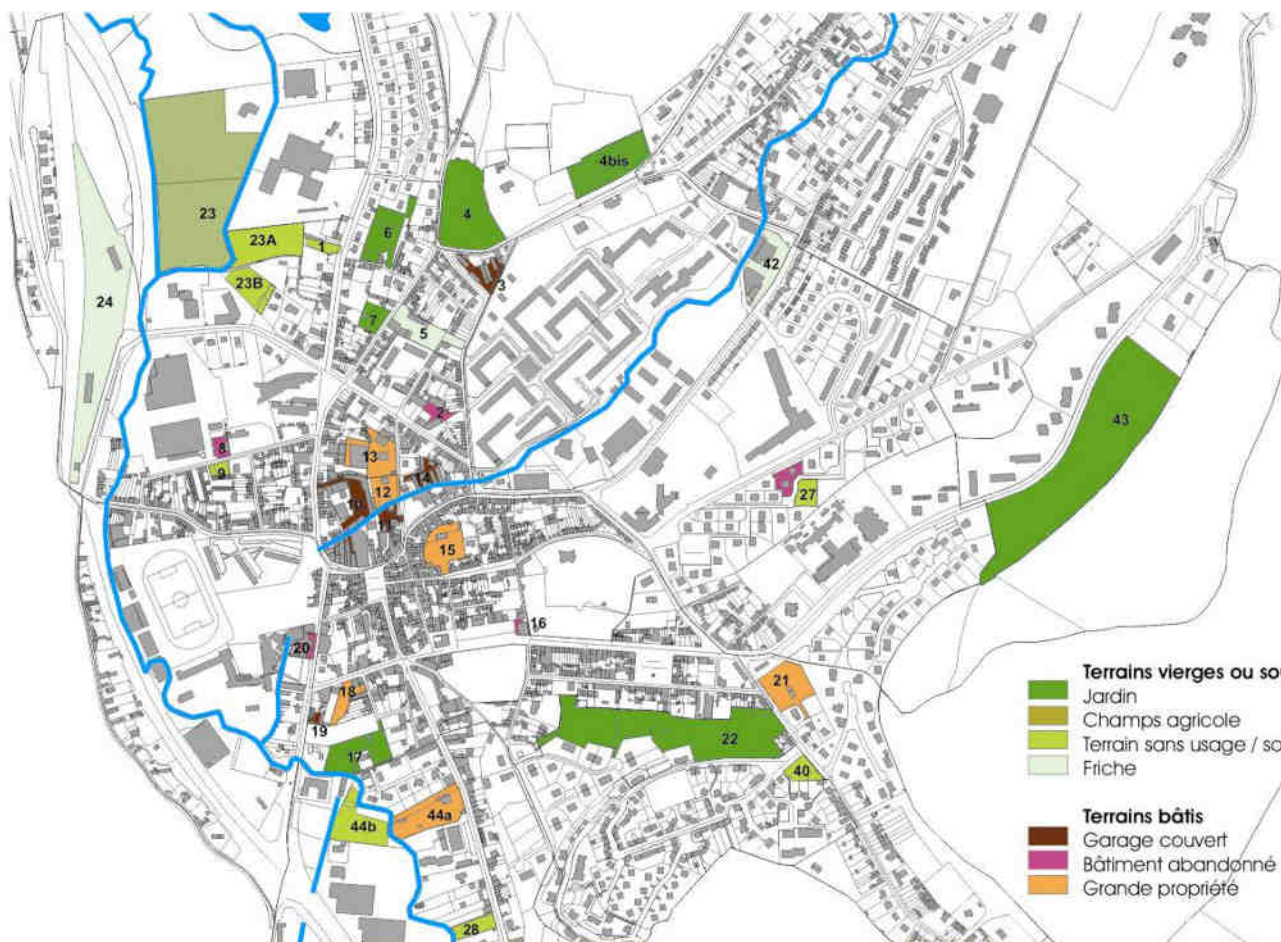
Fiches des espaces mutables

Des fiches ont été réalisées pour chaque terrain et sont mises en annexe du document. Elles comprennent les informations suivantes :

- la localisation (nom des rues d'accès) ;
- l'occupation actuelle ;
- la superficie estimée d'après le plan cadastral ;
- les contraintes et caractéristiques du terrain ;
- les observations formulées par l'agence ATTICA sur les possibilités d'utilisation des terrains ou sur l'importance d'une réflexion globale.



Repérage des espaces mutables - Becquet et Vallée



Repérage des espaces mutables - Autour du centre ville



4.2.2 EVALUATION DES CAPACITES DE TERRAINS CONSTRUCTIBLES

L'ensemble des espaces mutables a fait l'objet d'une **classification** :

- **les terrains à conserver en état** car présentant un intérêt vis-à-vis du patrimoine bâti ou paysager de la commune, ou ne disposant pas une configuration intéressante (difficulté d'accès, fort relief,...)

N°	LOCALISATION	SUPERFICIE (M²)	TYPE DE CONTRAINTE
7	rue d'Alincourt	1260	En cours de réalisation (garage)
8	rue F. Lemaistre	670	Vente récente
18	rue Pasteur / rue Alsace-Lorraine	1440	En cours de réhabilitation
23 23a 23b	Tourbière	39120 soit 13040 m²	Les 2/3 du terrain seront conservés en état
29	D 373 rue Bettencourt	8830	Rôle social
31	Le Becquet	180	Accès aux secteurs à urbaniser
31 bis	Le Becquet	260	Accès aux secteurs à urbaniser
36 ouest	Le Becquet, RD 373, av. Bettencourt	23420	Zone humide / Paysage
36 ouest	Le Becquet, RD 373, av. Bettencourt	4580	Zone humide / Paysage
37	Le Becquet, RD 373, av. Bettencourt	8150	Zone humide / Paysage
38	Hauts Champs	17500	Exploitation agricole
39	Hauts Champs	17430	Exploitation agricole

96760

Les secteurs grisés correspondent à des secteurs où les vocations sont multiples.

- **les terrains potentiellement intéressants à ouvrir à l'urbanisation.**

Parmi ces terrains, un tri en fonction de l'affectation préférentielle a été opéré en fonction des quatre catégories suivantes :

- espaces publics ;
- équipements publics ;
- activités économiques ;
- habitat.

A – Terrains destinés à des équipements ou des espaces publics

Espaces publics

N°	LOCALISATION	SUPERFICIE (M²)	VOCATION FUTURE
9	rue F. Lemaistre	540	Espace public
16	Place Félix Faure	330	Espace public
26	D29 rue de la Libération / Vallée	4500	Parking du stade
40	Angle Val Infray / M. L. King	1100	Aire de Jeux

6470

Equipements et espaces publics

N°	LOCALISATION	SUPERFICIE (M²)	VOCATION FUTURE
17	sente de Hauzay	3800	Résidence de personnes âgées
20	Bd de Tassigny	950	Equipement
23 23a 23a	Tourbière	39120 soit 13040 m²	1/3 équipements et espace public
42	Rue Messenger	5750	Maison des Associations
45	Rue Goubermoulins	1850	Maison de quartier

25390

B – Terrains disponibles pour des activités économiques

N°	LOCALISATION	SUPERFICIE (M²)	VOCATION FUTURE
24	Avenue du Maréchal Leclerc RD173	34590	Friche industrielle

34590

C – Terrains destinés à de l'habitat

La capacité constructible, pour les terrains voués à l'habitat, est calculée en fonction :

- de la superficie parcellaire ;
- du pourcentage estimé de l'emprise de la voirie et des espaces publics.

Ces hypothèses s'appuient sur la connaissance de la morphologie du tissu dans lequel le terrain est localisé, sur la configuration des parcelles elles-mêmes et sur le besoin ou non d'aménagement d'espace public. De plus, dans un souci de gestion économe de l'espace, les espaces mutables à proximité du centre-ville accueille un maximum de constructions, alors que dans les secteurs périphériques tels que le Becquet les hypothèses sur la superficie des parcelles sont moins élevées.

Une séparation en **deux catégories** a été établie en fonction des enjeux et opportunités des parcelles sélectionnées :

- Certains terrains représentent de forts enjeux nécessitant une maîtrise précise de leur urbanisation, il est donc préférable qu'ils soient réalisés par l'initiative publique au travers d'opérations d'ensemble
- Les autres parcelles, où les enjeux sont plus faibles, sont destinées à l'initiative privée

Capacité d'accueil dans les secteurs d'initiative publique

N°	LOCALISATION	SUPERFICIE	SCENARIO VOCATION FUTURE	CAPACITE Logements
22	Rue M. Luther King	18840 m²	Réflexion à mener sur l'affectation future	Au-delà de 2010
45	Rue du Havre - Stade Bigot	42700m²	Réflexion à mener sur l'affectation future	Au-delà de 2010
23	Tourbière (39 110 m²)	31100m²	1/3 en habitat (soit 13 040 m²) avec des maisons de ville 300 m² 30% voirie et espace public	30
23a		5320m²		
23b		2700m²		
48	Terrains dans la continuité du Quartier Saint Léonard	46600 m²	50% en habitat Avec - 1/3 en collectif de 300m² - 2/3 en parcelle de 800m²	33 19 = 52
49	Goubermoulins	20000 m²	30 maisons de ville 2 collectifs	50
		130 170m²	TOTAL de logements	132

Pour les capacités en logements en collectif, les hypothèses suivantes ont été adoptées :

- Un Coefficient d'Occupation des Sols de 1 a été appliqué, soit par exemple pour la moitié de la parcelle n°5 : $1183\text{m}^2 \times 1 = 1183 \text{ m}^2$, correspondant à la Surface Hors Œuvre Nette (SHON).
- Pour connaître la surface habitable, il faut appliquer un coefficient de 0,75 soit $1183 \times 0,75 = 887 \text{ m}^2$ de surface habitable.
- Dans du collectif, la surface moyenne d'un appartement est de 70 m^2 , soit $887 / 70 = 13$ logements réalisables.

Capacité d'accueil dans les secteurs d'initiative privée

N°	LOCALISATION	SUPERFICIE (M²)	VOCATION FUTURE	CAPACITE logements
1	rue Thiers	760	Permis de construire en cours	1
2	3, rue F. L'Hermite	860	Parcelle de 500, 10%	2
3	rue de l'Etang / rue Lemaistre	1880	Parcelle de 500, 10%	3
4	rue d'Alincourt	8800	Parcelle de 500, 30%, pente	12
4 bis	route du Mont	5940	Parcelle de 500, 30%, pente	8
6	sente d'Alincourt	3760	Parcelle 500, 30%, enclavement	5
14	rue D. Léonard	1400	Parcelle 500, 30%	2
15	rue Césarine	3240	Parcelle 500, 30%	5
19	9, bd de Lattre de Tassigny	300	Une réalisation possible	1
21	rue Val Infray / av. Coty	3300	Parcelle de 700, 10%	4
27	rue du Lycée	1200	2 maisons individuelles	2
27 bis	rue du Lycée	1240	Réhabilitation 2 maisons	2
28	rue de la République	1430	2 maisons individuelles	2
30	Le Becquet	1050	Parcelle de 700, 30%	1
32	Le Becquet	10580	Parcelle de 800, 30%	9
32 bis	Le Becquet	13500	Parcelle de 800, 30%	12
32 ter	Le Becquet	6400	Parcelle de 800, 30%	5
33	Le Becquet	1900	2 maisons	2
34	Le Becquet	3070	Parcelle de 900, 30%, pente	2
35	Le Becquet	18500	Parcelle de 900, 20%	16
41	RD 29	6150	Parcelle de 700, 20%	7
43	Avenue René Coty	32800	50% en habitat avec - 1/3 en maison de ville de 300m² - 2/3 en parcelle de 800m²	17 13
44	Bd de Tassigny / rue de la Rép	4300	Parcelle de 700, 30%	4
44bis	Bd de Tassigny / rue de la Rép	6700	Parcelle de 700, 30%	7
46	Le Becquet	49560	Parcelle de 800, 30%	43
10, 11, 12, 13	Au nord de l'église	9510	Sur 60% du secteur : collectif (COS de 1) Sur 40% : maison de ville de 300m² 30%	42 9
		226470 m²	TOTAL	238

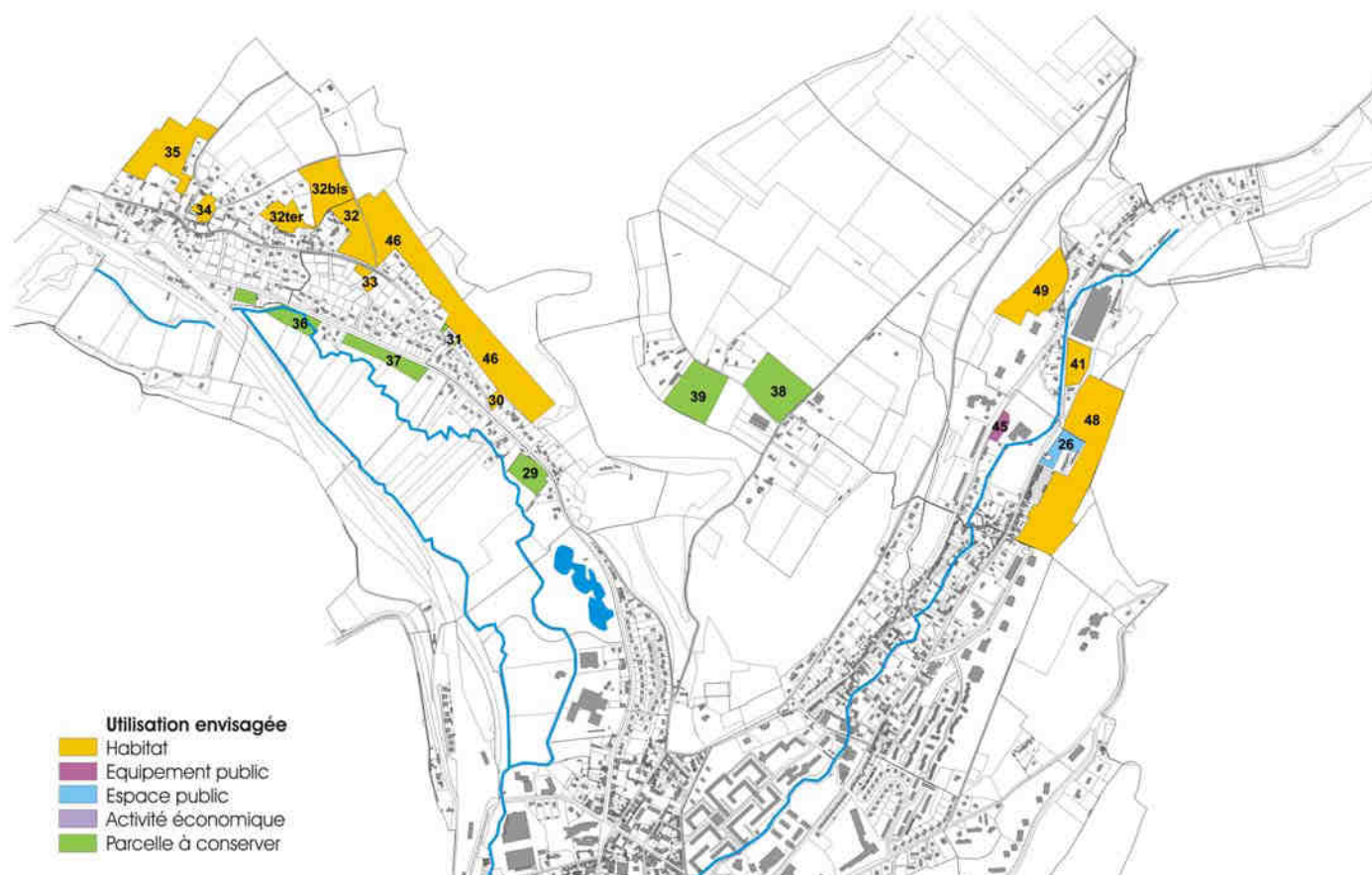
Ainsi, la capacité d'accueil des espaces mutables d'initiative privée uniquement est de 238 logements. Sur le Becquet, la capacité est de 90 logements : il constitue un important secteur de développement urbain. L'une des conséquences de ce développement projeté est le besoin d'une école dans le quartier. Une école est existante mais elle n'est plus utilisée aujourd'hui.

Site de l'ancienne usine à gaz :

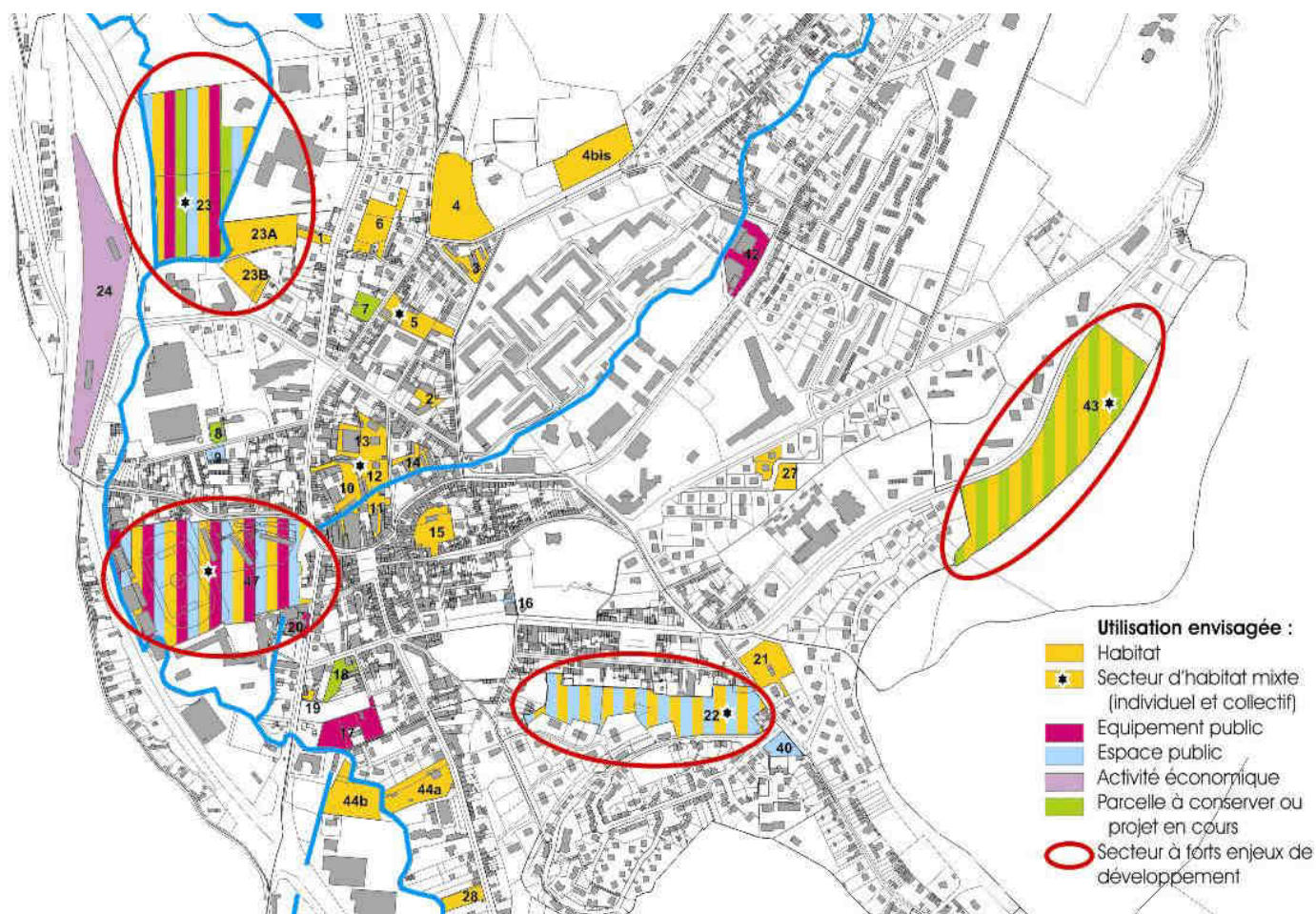
5	rue d'Alincourt / rue de l'Etang *	3380 m²	2 immeubles collectifs	35
---	------------------------------------	---------	------------------------	----

* 5 Ancienne usine à gaz : construction de logements sous réserve d'une dépollution des sols (actuellement, terrain réservé à un usage industriel ou artisanal)

Un projet est prévu sur cet espace qui n'appartient qu'à un seul propriétaire (PC déposé). L'industriel prend en charge la dépollution du site. L'acheteur souhaite par la suite construire 2 immeubles collectifs sur ce terrain de 3380 m². Ce projet devrait aboutir la réalisation de 35 logements. Dans ce contexte, la seule contrainte s'avère la dépollution.



Affectation des espaces mutables - Becquet et Vallée



Affectation des espaces mutables - Autour du centre ville



Les terrains repérés ont une capacité d'environ 400 logements. Toutefois, il est nécessaire de prendre en compte le phénomène de rétention foncière pouvant intervenir sur l'ouverture ou non des parcelles repérées.

- Dans le cas de l'initiative publique, pour chaque logement estimé correspond un logement réalisé. La capacité des espaces est donc maintenue à 132 logements.
- Dans le cas de l'initiative privée, il faut prévoir que les logements ne soient concrétisés qu'à hauteur d'un tiers. Ce rapport, appelé coefficient de mobilisation ou de constructibilité, tient compte des phénomènes de rétention foncière (liés à la spéculation foncière, à l'attachement à sa propriété et à la procédure de succession ou d'indivision) et garantit ainsi une certaine concurrence de l'offre.
- Ancienne usine à gaz : une opération d'ensemble est envisagée sur ce terrain appartenant à un seul propriétaire (permis de construire déposé). Dans ce cas, le coefficient de mobilisation ne s'applique pas.

	Affectation des parcelles	Capacité théorique d'accueil	Coefficient de mobilisation	Prévision de logements réalisés
Initiative privée	Habitat diffus	238	1/3 ou 1/2	100 / 150
	Ancienne usine à gaz	35	1	35
Initiative publique	Opération d'ensemble	132	1	132
	Total	405		Entre 250 et 350

Correspondance entre les orientations du Schéma Directeur et les capacités offertes

Le recensement des espaces mutables destinés à l'habitat a permis de dégager une capacité de logements se situant entre 250 et 350 logements.

Cette capacité est à corrélérer avec les orientations du Schéma Directeur de la Vallée du Commerce, qui établit les besoins : **entre 550 et 600 logements** sur Lillebonne en 2015.

A ce chiffre, il est nécessaire de soustraire **une cinquantaine de logements**, soit un besoin restant à satisfaire **d'environ 500 à 550** logements. Ce chiffre correspond aux logements pour lesquels les permis de construire ont été délivrés depuis 2004. (nombre établi sur la base des permis de construire en 2004 /2005 – source mairie de Lillebonne).

Les calculs effectués amènent à une prévision se situant entre 250 et 350 logements environ réalisés. Ce chiffre correspond à une fourchette moyenne car un coefficient de rétention foncière a été appliqué.

Le déficit, qui se situe entre 150 et 300, représente le nombre de logements manquants. Il s'explique par trois raisons :

- Un grand nombre de contraintes ont du être prises en compte lors du recensement des espaces mutables : risques naturels et technologiques, espaces agricoles, zones naturelles à préserver... La prise en compte de l'ensemble de ces éléments limite de façon importante les possibilités d'ouverture à l'urbanisation.
- La prise en compte du phénomène de rétention foncière (liés à la spéculation foncière, à l'attachement à sa propriété et à la procédure de succession ou d'indivision)
- Les secteurs de développement du stade Bigot et du Val Infray n'ont pas été retenus pour être ouverts à l'urbanisation dans le cadre du PLU. En effet, des études doivent être menées sur ces secteurs de renouvellement urbain pour définir le projet de développement. Il a donc été retenu d'instituer une servitude de constructibilité limitée

sur ces secteurs. Une réflexion menée dans les années à venir (durée au plus de 5 ans) permettra d'aboutir à un respect des objectifs du Schéma Directeur.

En outre, la commune mènera une politique de réserves foncières volontariste.

L'objet d'un tel recensement est de proposer un scénario de développement urbain pleinement partagé et cohérent par rapport aux objectifs de la loi Solidarité et Renouvellement urbains. Il permet d'élaborer précisément le Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

ANNEXES

REPERES HISTORIQUES

L'histoire de Lillebonne est marquée par plusieurs périodes successives apportant chacune leurs marques sur la ville.

- la période antique et médiévale
- la période révolutionnaire
- la période industrielle

La période antique et médiévale

Les **Calètes** (d'origine Belge) occupent dès le III^e siècle av. JC l'Ouest du pays de Caux. Ce peuple de paysans contrôlait l'estuaire de la Seine.

Vers -57, les Calètes renforcent les Gaulois soulevés contre Jules César.

La romanisation du site est attestée du I^{er} au IV^e siècle. Elle se traduit par la constitution d'un cadre de vie à la romaine.

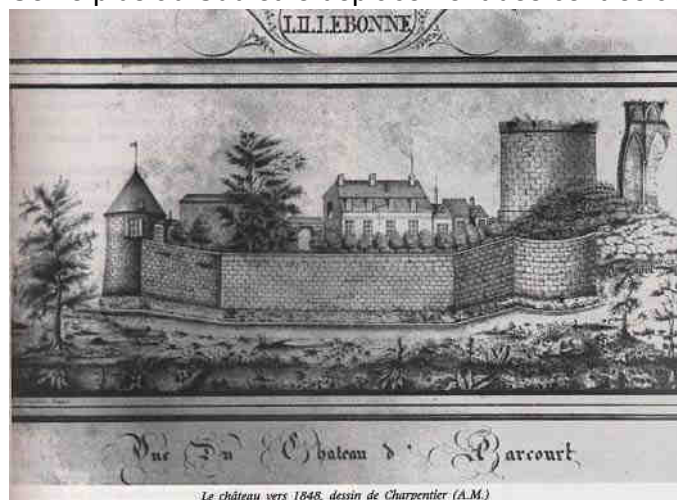
A la fin du II^e et au début du III^e siècle, les **thermes** de la rue E. Pigoreau et le **théâtre-amphithéâtre** sont implantés en limite de l'espace urbain. La commune couvre alors 30 à 35 hectares.

Les autres éléments marquants de cette occupation sont : **l'aqueduc** venant du fond de vallée, **les villas** du Lycée, de la mosaïque et Saint Denis, les **nécropoles** à la limite de la ville (Catillon, cote Blanche, du Camp Blanc, du Cheval Blanc).

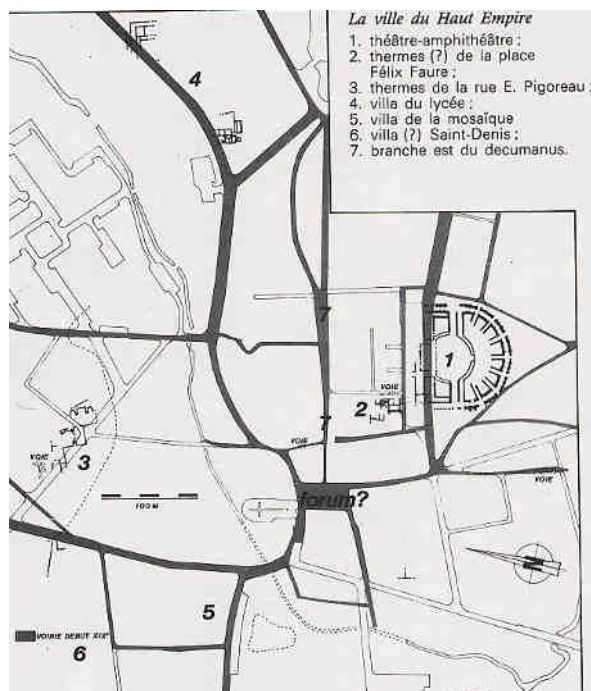
Lillebonne, Diagnostic ZPPAUP

Pour se protéger des invasions barbares, les habitants de Juliobona construisent un **Castrum**. Les ruines du théâtre-amphithéâtre sont également fortifiées. La chute de la ville romaine est entraînée par les raids saxons du III^e et IV^e siècles.

En outre, le potentiel de croissance de Lillebonne est anéanti par le déplacement du lit de la Seine plus au Sud et le déplacement des centres administratifs et religieux vers Rouen.



Le château vers 1848, dessin de Charpentier (A.M.)



La commune fut ensuite occupée par :

- les vikings qui firent édifier un **château** dans un angle du castrum gallo romain,
- les ducs normands qui contribuèrent à la création d'un **marché** au milieu du XII^e (en face de l'entrée principale du Castrum),
- au XIII^e siècle, Philippe auguste, adjoint une tour au château.

Le centre de gravité du bourg se déplace près de la place du marché lors de la guerre de 100 ans car le château est détruit.

sont éclairées. Il subsiste néanmoins un manque de logements et une insalubrité liée au caractère marécageux du site.



Entre 1851 et 1872, on assiste à une stagnation puis à une régression de la population qui atteindra 4815 habitants en raison d'une très forte mortalité.

En 1882, Lillebonne connaît l'arrivée du **chemin de fer** et l'ouverture d'une gare. A la fin du XIXe et le début du XXe siècle, apparaissent des équipements scolaires, l'hôpital situé rue Pasteur et le stade.

La crise de 1929 conduit à la récession de l'industrie textile. Mais à la même époque, le site de **Port Jérôme** est retenu comme zone de l'industrie du raffinage en France suite à l'avis favorable de la Chambre de Commerce pour le projet de la Bedford Petroleum Compagny. La société Franco-Américaine de raffinage acquiert alors 185 hectares de terrain situés à Lillebonne et Notre-Dame-de-Gravenchon. Une deuxième firme, la Vacuum Compagny, construit une autre usine de raffinage sur Notre-Dame-de-Gravenchon. Cette industrialisation conduit à une croissance de la population de 8% entre 1931 et 1938 et à une construction importante de logements sur Lillebonne après 1945.

Les dernières transformations urbaines correspondent à la concrétisation du plan d'aménagement de 1955, du plan d'urbanisme directeur de 1966 et du plan de référence de 1978.

Ces différents plans permettent :

- la construction des barres HLM rue du Havre en 1957 à la place de l'usine Gaillard,
- la réalisation des ensembles sportifs en 1963 (terrain de football) et 1971 (stade des Hauts Champs), du collège en 1955, du lycée en 1961-1967,
- la constitution du quartier du Clairval dans les années 1960 avec sa MJC et son centre médico-social,
- la construction de pavillons rue de la Libération, les pommiers, au Toupin, avenue Fontaine Bruyère, au Becquet et au niveau de la côte Blanche
- la construction de 3 tours marquant le paysage de fond de vallée en 1975, et la constitution du quartier Saint Léonard,



Vue générale de la ville en 1988. Au premier plan, le groupe scolaire Albert Glatigny (photo Gory).

- la liaison routière CD 173 entre la zone industrielle et la vallée du commerce, réalisée entre 1973 et 1975
- la réalisation d'un nouveau plan de circulation, des aménagements piétonniers, du centre culturel, du centre de loisirs de la Cayenne
- la réalisation de la ZAC du Toupin
- la constitution du parc des Aulnes

LA MORPHOLOGIE URBAINE – **LES SIX ENTITES**

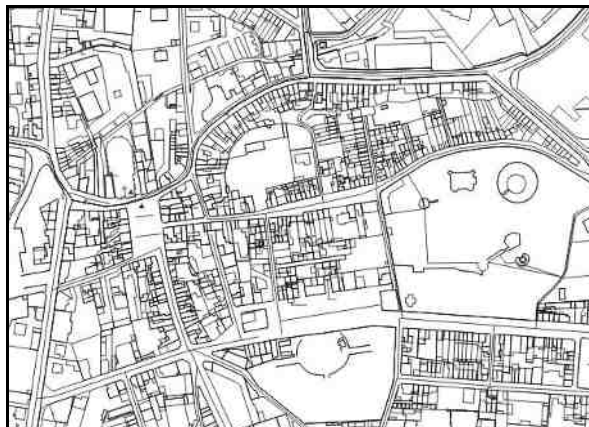
Tissu dense du centre ancien

Le tissu urbain du centre-ville de Lillebonne s'est façonné au cours du temps autour des monuments historiques, tels que le château, l'amphithéâtre romain et l'église Notre Dame.

Ce secteur correspond au développement originel du bourg et sa délimitation à la quasi-totalité de la ZPPAUP.

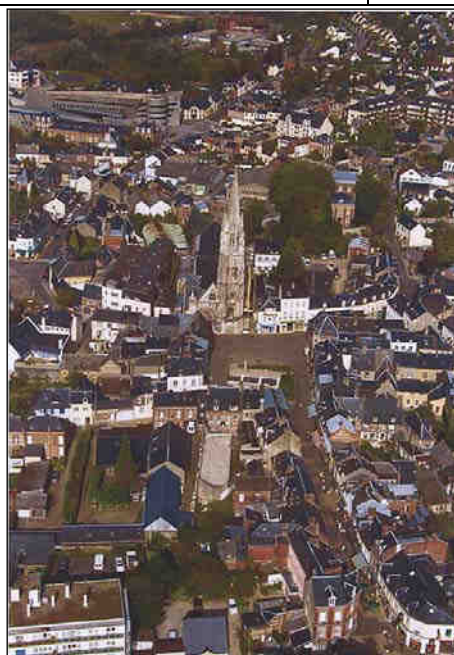
Les surfaces parcellaires sont de dimensions et de formes très variables : parfois étroites et fortement bâties, parfois de grandes propriétés comprenant une demeure bourgeoise ou une maison de maître,... La hauteur du bâti y est relativement homogène (R+1+combles ou R+2). Le COS est donc en moyenne supérieur à 1.

L'ambiance générale du secteur est minérale. En effet, le tissu étant particulièrement dense, les espaces vides en cœurs d'îlots sont rares. Certaines constructions disposent toutefois de cours intérieures ou de petits jardins



exemple type de construction en centre ville

	Hauteur	Superficie	Emprise bâtie	% bâti au sol	COS
Moyenne	R+1+C	115 m ²	50 m ²	50 à 100 %	1,1
Exemples					
Cas particulier : demeure bourgeoise rue Césarine	R+2+C	3 235 m ²	185 m ²	5,72 %	0,2
Maison rue de l'Etang	R+1+C	60 m ²	38 m ²	63,5%	1,5
Maison rue Gambetta	R+1	52 m ²	52 m ²	100%	2



vue aérienne du centre historique de Lillebonne

Implantation : Les constructions forment dans la plupart des cas un alignement sur la rue, parfois discontinu du fait de nouvelles réalisations d'équipements ou d'habitat. L'implantation s'effectue en majorité d'une limite à l'autre.

Matériaux : en majorité briques et enduit

Toitures : ardoise



Cœur d'îlots dans le centre ancien

Extension urbaine ancienne

Cette catégorie comprend un tissu urbain marqué par des constructions d'époque XIX^{ème} siècle. Il est localisé sur les terrains depuis longtemps urbanisés : hameau, lieu-dit ou parcelles le long d'anciens axes de communication.

Une organisation historique apparaît clairement dans la configuration des parcelles et l'organisation de la trame viaire, bien que certaines constructions soient récentes.

Plusieurs secteurs correspondent à cette entité :

- Le centre du hameau du Becquet
- Le hameau du Mesnil
- La vallée de Lillebonne
- La Bossaye
- Le fond de vallée
- Le Val Infray



Quartier de la Vallée de Lillebonne

	Hauteur	Superficie	Emprise bâtie	% bâti au sol	COS
Moyenne	R+1+C	300 m ²	73 m ²	25 à 50 %	0,55
Exemples					
Vallée de Lillebonne	R+1+C	183 m ²	82 m ²	44,8 %	0,9
La Bossaye	R+1+C	163 m ²	53 m ²	29 %	0,65
Le Becquet	R+1	282 m ²	93 m ²	32%	0,66
Val Infray	R+2	492 m ²	40 m ²	8%	0,24

La hauteur des constructions est relativement homogène, en général R+1+combles.

L'emprise du bâti se situe généralement entre 50 et 100 m². Quant aux parcelles, elles sont de tailles diverses : entre 150 et 500 m². Le COS moyen s'élève à 0,55.

Implantation : Les constructions forment dans la plupart des cas un alignement sur rue, parfois discontinu. Elles disposent le plus souvent d'un jardin se trouvant à l'arrière. Lorsque les constructions sont édifiées en retrait de la voie, un espace de stationnement ou un jardin est situé à l'avant.

Matériaux : Les façades des constructions anciennes sont généralement en briques, parfois à colombages ou en enduit. On note la présence de quelques constructions récentes.

Toitures : en ardoise (parfois en tuile)



Le Val Infray



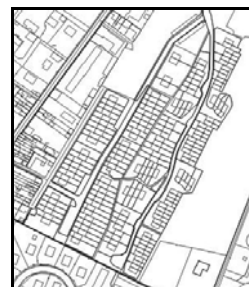
Le centre ancien du Becquet

Quartiers d'habitat groupé

Ces quartiers pavillonnaires ont chacun une architecture homogène. Déterminé par un plan de composition général, les pavillons sont en implantation régulière et organisés autour de voies à faible fréquentation ou en impasse. Ces quartiers sont conçus par des bailleurs sociaux et sont réalisés soit en plusieurs phases (ZAC du Toupin) soit en une seule opération. Pour des raisons d'ordre économique, les façades, l'organisation intérieure, les matériaux sont identiques.

Trois secteurs correspondent à cette entité :

- ZAC du Toupin
- Quartier de l'hôpital : Saint Exupéry
- Rue de la libération (devant le lycée)



Quartier de l'hôpital



Rue de la libération

	Hauteur	Superficie	Emprise bâtie	% bâti au sol	COS
Moyenne	R+1	350 m ²	70 m ²	20 à 30%	0,4
Exemples :					
Toupin :					
- Maison individuelle	R+C	550 m ²	75 m ²	13,6 %	0,27
- Maison Jumelée	R+C	325 m ²	70 m ²	21,5 %	0,43
Saint Exupéry	R+1	145 m ²	55 m ²	38 %	0,75
Rue de la Libération	R	270 m ²	77 m ²	28,5%	0,29

La hauteur du bâti y est relativement homogène (au maximum R+1). Les habitations sont de taille modeste, entre 50 et 80m². Les parcelles sont de taille peu importantes : entre 145 et 550 m². Le COS moyen pour ce type de bâti s'élève à 0,4.

Implantation : Les constructions sont le plus souvent édifiées en retrait par rapport à la voie. Le retrait est supérieur ou égal à 3m. L'implantation s'effectue en limite séparative (ZAC du Toupin) ou en recul de 3m minimum de la limite séparative (Saint Exupéry). Les jardins sont le plus souvent situés à l'arrière des constructions.

Matériaux : les façades des constructions sont principalement en enduit.

Toitures : tuile (rue de la Libération) ou en ardoise (ZAC du Toupin).



ZAC du Toupin

Extension urbaine pavillonnaire

Cette catégorie comprend des quartiers ou des « poches disséminées » de maisons individuelles récentes, à l'architecture hétéroclite. Les voies de desserte se réalisent souvent en impasse (quelques sentes permettent les liaisons piétonnes). Les parcelles ont été urbanisées en fonction de l'évolution du marché foncier.

Les bâtis sont de type R+ combles aménagés ou plus rarement R+1+combles.

Pour ces secteurs récents :

- les emprises des constructions sont de taille relativement importante : entre 90 et 100 m².
- les surfaces des parcelles sont généralement de grande ampleur: en moyenne entre 600 et 1000m². Certaines font plus de 1000 m².

Ces secteurs sont de faible densité. Le COS se situe entre 0,1 et 0,3.



Ile de France



Le hameau du Becquet

	Hauteur	Superficie	Emprise bâtie	% bâti au sol	COS
Moyenne	R+C	750 m ²	97 m ²	15 à 20%	0,2



Implantation :

Les habitations sont majoritairement édifiées en retrait par rapport à la voie. Elles sont implantées en retrait de la limite séparative.

Les constructions sont délimitées sur une base carrée ou rectangulaire. Elles sont entourées d'un jardin clos sur la rue procurant une **ambiance végétale** dominante au quartier.

Matériaux : les façades des maisons contemporaines sont en enduit.

Toitures : généralement, les toitures sont en tuiles.

Plusieurs secteurs correspondent à cette entité :

➤ **Les quartiers pavillonnaires situés à proximité du centre de la ville**

Ces constructions sont réalisées, pour certaines, sous la forme d'opérations d'ensemble : le plan de composition est déterminé, les pavillons sont souvent en implantation régulière et organisée autour de voies en impasse. Ces constructions neuves sont implantées à 3 m minimum de la limite séparative. Plusieurs secteurs sont concernés :

- Le Val Infray
- Les Pommiers
- Ile de France
- Quartier de l'hôpital
- Quelques parcelles en centre ville.



Val Infray



Quartier de l'hôpital

Exemples	Hauteur	Superficie	Emprise bâtie	% bâti au sol	COS
Quartier Val Infray	R+C	822 m ²	106 m ²	12,9 %	0,19
Fontaine Bruyère	R+C	715 m ²	90 m ²	12,5 %	0,19
Quartier Ile de France	R+C	715 m ²	110 m ²	15%	0,23
Quartier de l'hôpital	R+C	984 m ²	91 m ²	9.2%	0,14

➤ **Les quartiers pavillonnaires situés dans les hameaux / en périphérie**

Ce tissu se caractérise par l'ampleur des parcelles. Elles font parfois plus de 1000m². Elles sont en majorité implantées à 5 m minimum de la limite séparative. Ces constructions sont généralement situées en périphérie de la ville ou dans les hameaux.

- Fond de vallée
- Le Becquet



Quartier du Becquet



Quartier Fond de vallée

Exemples	Superficie	Emprise bâtie	% bâti au sol	COS
Maison individuelle (Le Becquet)	1504 m ²	76 m ²	5%	0,1
Maison individuelle (Fond de vallée)	1030 m ²	100 m ²	9,7 %	0,4

Habitat collectif

Les immeubles collectifs sont localisés dans le centre de la ville et également en périphérie de la commune de Lillebonne.



	Hauteur	Superficie	Emprise bâtie	% bâti au sol	COS
Moyenne	Entre R+3 et R+10	3500 m ²	450 m ²	10 à 20 %	0,6

La moyenne est calculée à l'aide d'un nombre limité de données (Les Pommiers, rue du havre, les Goubermoulins) car plusieurs ensembles de collectifs (le Clairval et Saint Léonard) n'ont pas de limites parcellaires.



Ensemble d'immeubles Quartier Les Pommiers

L'implantation des immeubles peut se faire selon le maillage urbain. Les immeubles restent ainsi en relation avec les voies.

A l'inverse, certains immeubles ont été conçus sous forme de plots sur une implantation libre ou dite « organique » (Les Pommiers).

Une différenciation est effectuée entre l'ensemble du Clairval et les autres immeubles collectifs du fait de sa spécificité architecturale et urbaine.

➤ Un ensemble principal : le quartier du Clairval

La construction du grand ensemble du Clairval a été lancée en 1957. Cette opération a été menée sur une période de dix ans au terme duquel dix-huit immeubles ont été construits.

Les immeubles du Clairval, construits sous forme de « barres-équerre », ont une particularité : ils sont situés à proximité du centre ville et leur longueur bâtie est particulièrement importante (104 m au maximum).

Cet ensemble se démarque nettement dans le paysage du secteur central de la commune de par une implantation géométrique, en rupture avec les caractéristiques des quartiers limitrophes. Il constitue à ce titre un élément de référence dans le paysage.



Le quartier du Clairval

L'implantation du bâti se fait de façon organisée selon un maillage urbain dense, permettant la définition d'espaces publics et d'espaces semi-privatifs en cœur d'îlots destinés aux équipements culturels ou aménagés sous forme d'aires de stationnement.

Exemples	Hauteur	Superficie	Emprise bâtie	% bâti au sol	COS
Clairval	R+3	Pas de limite parcellaire	-----	-----	-----

➤ Les autres collectifs

• en centre ville :

– Les immeubles de la rue du Havre :

La construction des immeubles de la rue du Havre en 1954 marque le début de la modification du visage urbain de la ville de Lillebonne. Leur implantation s'est effectuée en fonction du tissu urbain existant dans les années 50.

– Les immeubles récents construits dans le centre ancien

Ces immeubles sont implantés en rapport avec le parcellaire ancien. Ils sont localisés en cœur d'îlot.



Rue du havre



Les immeubles récents du centre ville

Exemples	Hauteur	Superficie	Emprise bâtie	% bâti au sol	COS
Rue du Havre	R+4	10464 m ²	1186 m ²	11,3 %	0,57

• **en périphérie :**

Les immeubles sont localisés en périphérie de la ville. Plusieurs secteurs correspondent à cette entité :

- Les Pommiers
- Saint Léonard
- Goubermoulins



Le quartier Saint Léonard



Ces immeubles sont majoritairement construits selon un **plan libre**, n'ayant plus aucun rapport avec le parcellaire ancien. Le bâti perd totalement sa relation de définition de l'espace public. C'est un choix d'implantation de type « organique ». Le tissu est composé de plots et de barres entre R+4 et R+10 étages.

L'implantation du bâti a déterminé les espaces publics ou semi privés, sous forme de squares, espaces verts ou de stationnement

Exemples	Hauteur	Superficie	Emprise bâtie	% bâti au sol	COS
Goubermoulins	R+4	5936 m ²	612 m ²	10,3%	0,52
	R+4	4470 m ²	765 m ²	17%	0,86
Saint Léonard	De R+5 à R+10	Pas de limite parcellaire	3007	-----	-----

Les secteurs d'activités

Les secteurs d'activités sont localisés au sud de la commune de Lillebonne.

La morphologie est variable selon l'époque et la nature des activités : le secteur de Port Jérôme à dominante industrielle créé dans les années 1945, les parcs d'activités du Mesnil et du Manoir, d'urbanisation plus récente.

Les principales caractéristiques de ces secteurs sont :

- des parcelles et des bâtiments de taille importante fonction de la nature de l'activité : la taille des parcelles et la surface des bâtiments sont beaucoup plus élevées dans la zone industrielle de Port Jérôme.
- une hauteur du bâti importante en particulier dans la zone industrielle Port Jérôme
- un tissu urbain aéré
- des constructions principalement implantées en retrait de la voie ($R \geq 10m$) et en retrait des limites séparatives ($R \geq 5m$).

	Hauteur	Superficie	Emprise bâtie	% bâti au sol	COS
Exemples					
Zone d'activité	R	3217 m ²	1170 m ²	36 %	0,36
Zone industrielle		36068 m ²	11783 m ²	32 %	

➤ La zone industrielle Port Jérôme



Zone industrielle de Port-Jérôme

➤ Les zones d'activités du Mesnil et du Manoir



Zone d'activités du Manoir



Zone d'activités du Mesnil

RECENSEMENT DES INDICES DE CAVITES SOUTERRAINES – TABLEAU RECAPITULATIF

Numéro	indice Gaudriot	Type de localisation	Terrain	Archives	Témoignage	Photo- interprétation	Nature indice Gaudriot	Risque indice Gaudriot	Modifications effectuées	Nature finale
001	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Arbre isolé / végétation suspecte
002	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Indéterminé	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s) + terrain	Indéterminé
003	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Arbre isolé / végétation non suspecte
004	VRAI	Point	VRAI	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Moyen	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Leurre
005	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Arbre isolé / végétation suspecte
006	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Arbre isolé / végétation suspecte
007	VRAI	Ensemble de points	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s) + terrain	Indéterminé
008	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Leurre
009	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Arbre isolé / végétation non suspecte
010	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Arbre isolé / végétation non suspecte
011	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Arbre isolé / végétation non suspecte
012	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Arbre isolé / végétation non suspecte
013	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Leurre
014	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Leurre
015	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Leurre
016	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s) + terrain	Leurre

017	VRAI	Point	VRAI	FAUX	VRAI	VRAI	Marnière	Fort	Nature d'indice précisée	Indéterminé
018	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Leurre
019	VRAI	Point	VRAI	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Moyen	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s) + terrain	Indéterminé
020a	VRAI	Point	VRAI	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Moyen	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s) + terrain	Indéterminé
020b	FAUX	Point	FAUX	VRAI	VRAI	FAUX				Indéterminé
021	VRAI	Point	FAUX	FAUX	FAUX	VRAI	Indéterminé	Moyen	Nature d'indice à préciser	Indéterminé
022	VRAI	Point	VRAI	FAUX	VRAI	VRAI	Indéterminé	Fort	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Leurre
022bis	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI			Création d'une fiche d'indice d'après indice de photo aérienne GAUDRIOT	Arbre isolé / végétation non suspecte
023	VRAI	Point	VRAI	FAUX	VRAI	VRAI	Indéterminé	Fort	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Leurre
024	VRAI	Point	VRAI	FAUX	VRAI	FAUX	Indéterminé	Fort	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
025	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indéterminé	Indéterminé	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
026	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indéterminé	Indéterminé	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
027	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indéterminé	Indéterminé	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
028	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indéterminé	Indéterminé	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
029	VRAI	Parcelle	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indéterminé	Fort	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s) + terrain	Arbre isolé / végétation suspecte
030	VRAI	Point	FAUX	FAUX	FAUX	VRAI	Indéterminé	Indéterminé	Nature d'indice précisée + terrain	Leurre
031	VRAI	Point	FAUX	FAUX	FAUX	VRAI	Indéterminé	Indéterminé	Nature d'indice précisée + terrain	Leurre
032	VRAI	Point	FAUX	FAUX	FAUX	VRAI	Indice non visible	Indéterminé	Nature d'indice précisée	Arbre isolé / végétation non suspecte
033	VRAI	Parcelle	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Carrière	Fort	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s) + terrain + indice repositionné	Cailloutière souterraine

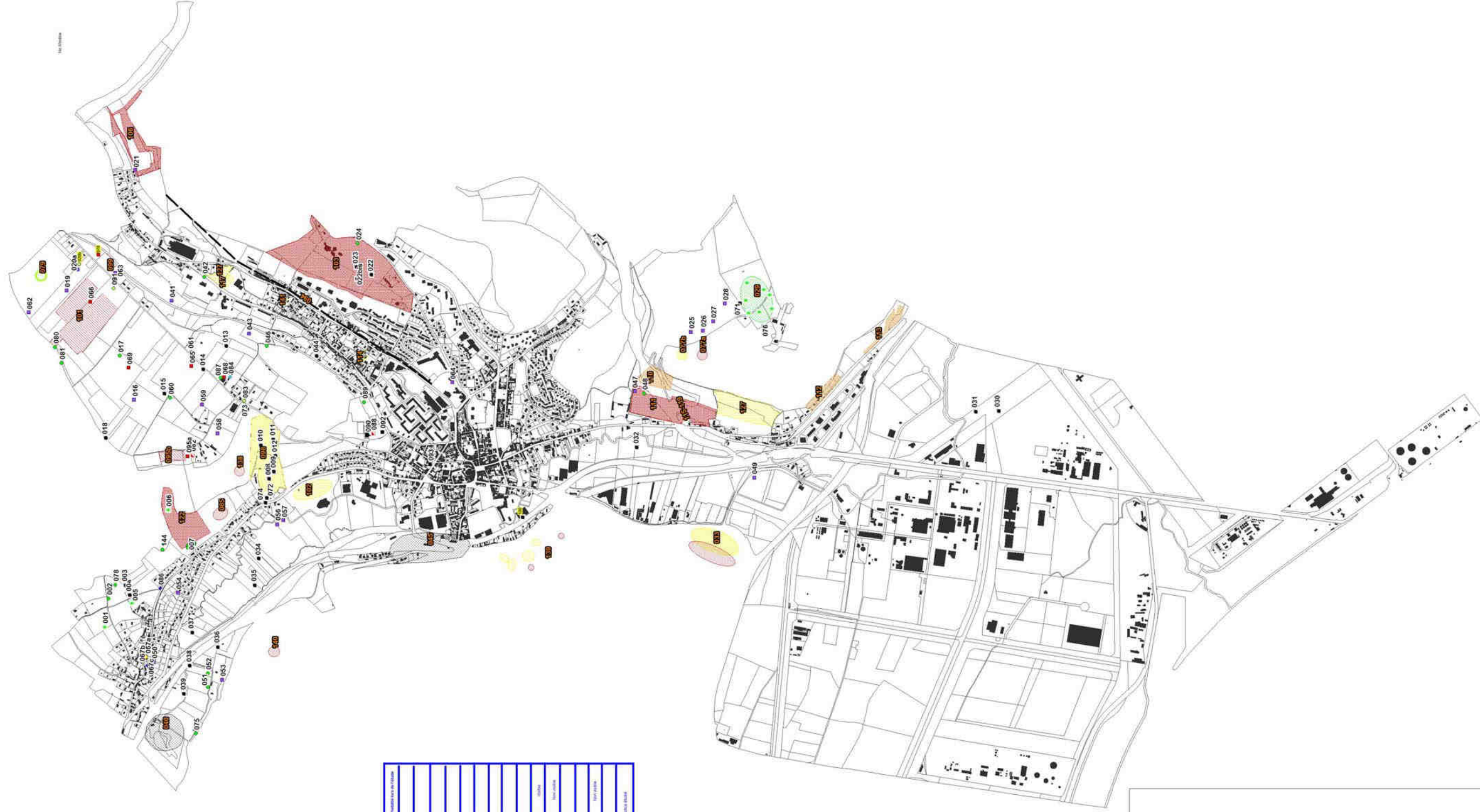
034	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s) + terrain	Arbre isolé / végétation non suspecte
035	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indéterminé	Indéterminé	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s) + terrain / indice 55 rattaché au 35	Arbre isolé / végétation non suspecte
036	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indéterminé	Moyen	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Leurre
037	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indéterminé	Moyen	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s) + terrain	Arbre isolé / végétation non suspecte
038	VRAI	Point	FAUX	FAUX	FAUX	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée	Leurre
039	VRAI	Point	FAUX	FAUX	FAUX	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée	Leurre
040	VRAI	Point	FAUX	FAUX	FAUX	VRAI	Indéterminé	Faible	Nature d'indice précisée + terrain	Leurre
041	VRAI	Point	FAUX	FAUX	FAUX	VRAI	Indéterminé	Indéterminé	Nature d'indice précisée	Indéterminé
042	VRAI	Point	VRAI	FAUX	FAUX	VRAI	Indéterminé	Moyen	Nature d'indice précisée	Indéterminé
043	VRAI	Point	FAUX	FAUX	FAUX	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée	Indéterminé
044	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indéterminé	Indéterminé	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Leurre
045	VRAI	Point	FAUX	FAUX	FAUX	VRAI	Indéterminé	Indéterminé	Nature d'indice précisée	Leurre
046	VRAI	Point	VRAI	FAUX	VRAI	VRAI	Carrière	Fort	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
047	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
048	VRAI	Point	VRAI	FAUX	VRAI	VRAI	Bétoire	Fort	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s) + terrain	Indéterminé
049	VRAI	Point	FAUX	FAUX	FAUX	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée	Indéterminé
050	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Indéterminé	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
051	VRAI	Point	VRAI	FAUX	VRAI	VRAI	Indéterminé	Indéterminé	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
052	VRAI	Point	VRAI	FAUX	VRAI	VRAI	Indéterminé	Moyen	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
053	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Indéterminé	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé

054	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
055	VRAI	Point	FAUX	FAUX	FAUX	VRAI	Indéterminé	Indéterminé	Indice rattaché à l'indice 35	Arbre isolé / végétation non suspecte
056	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
057	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Indéterminé	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
058	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
059	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
060	VRAI	Point	VRAI	FAUX	FAUX	VRAI	Indéterminé	Fort	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
061	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Indéterminé	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Leurre
062	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indice non visible	Indéterminé	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s) + terrain	Indéterminé
063	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indéterminé	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
064	VRAI	Point	FAUX	FAUX	VRAI	VRAI	Indéterminé	Indéterminé	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
065	VRAI	Point	FAUX	VRAI	VRAI	FAUX	Marnière	Fort	Détail des archives + Suppression de la parcelle napoléonienne associée + témoignages	Marnière
066	VRAI	Point	FAUX	VRAI	VRAI	FAUX	Marnière	Fort	Détail des archives + suppression de la parcelle napoléonienne associée + témoignage	Marnière
067a	VRAI	Point	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX	Indéterminé	Indéterminé	Détail des archives + suppression de la parcelle napoléonienne associée	Carrière à ciel ouvert
067b	FAUX	Point	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Carrière
067c	FAUX	Point	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Puits

068	VRAI	Point	VRAI	VRAI	FAUX	FAUX	Marnière	Fort	Détail des archives + supression de la parcelle napoléonienne associée	Marnière
069	VRAI	Point	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX	Marnière	Fort	Détail des archives + supression de la parcelle napoléonienne associée	Marnière
070	VRAI	Point	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX	Marnière	Fort	Détail des archives + supression de la parcelle napoléonienne associée	Marnière
071	VRAI	Point	VRAI	FAUX	VRAI	FAUX	Indéterminé	Faible	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Leurre
072	VRAI	Point	VRAI	FAUX	VRAI	FAUX	Indéterminé	Moyen	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Leurre
073	VRAI	Point	VRAI	FAUX	VRAI	FAUX	Indéterminé	Indéterminé	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Leurre
074	VRAI	Point	VRAI	FAUX	VRAI	FAUX	Indéterminé	Moyen	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Leurre
075	VRAI	Point	VRAI	FAUX	VRAI	FAUX	Indéterminé	Moyen	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Indéterminé
076	VRAI	Point	VRAI	FAUX	FAUX	FAUX	Marnière	Fort	Nature d'indice précisée	Marnière
077a	VRAI	Point	VRAI	VRAI	VRAI	FAUX	Carrière	Fort	Nature d'indice précisée + recueil témoignage(s)	Marnière
077b	FAUX	Point	VRAI	VRAI	VRAI	FAUX				Carrière à ciel ouvert
078	FAUX	Point	VRAI	FAUX	VRAI	FAUX				Indéterminé
079	FAUX	Point	FAUX	FAUX	VRAI	FAUX				Indéterminé
080	FAUX	Point	VRAI	FAUX	VRAI	FAUX				Indéterminé
081	FAUX	Point	VRAI	FAUX	VRAI	FAUX				Indéterminé
082	FAUX	Point	VRAI	FAUX	VRAI	FAUX				Marnière
083	FAUX	Point	FAUX	FAUX	VRAI	FAUX				Indéterminé
084	FAUX	Point	VRAI	FAUX	VRAI	FAUX				Puisard
085	FAUX	Point	VRAI	FAUX	VRAI	FAUX				Carrière souterraine
086	FAUX	Point	FAUX	FAUX	VRAI	FAUX				Puits à eau
087	FAUX	Point	VRAI	FAUX	VRAI	FAUX				Indéterminé
088	FAUX	Point	FAUX	FAUX	VRAI	FAUX				Marnière
089	FAUX	Point	VRAI	FAUX	VRAI	FAUX				Indéterminé
090	FAUX	Point	VRAI	FAUX	VRAI	FAUX				Ouvrage souterrain divers

091	FAUX	Point	FAUX	FAUX	VRAI	FAUX				Indéterminé
092	FAUX	Point	VRAI	FAUX	VRAI	FAUX				Ouvrage souterrain divers
093	FAUX	Point	FAUX	FAUX	VRAI	FAUX				Ouvrage souterrain divers
094	FAUX	Ligne	FAUX	FAUX	VRAI	FAUX				Ouvrage souterrain divers
095	VRAI	Parcelle	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX	Marnière	Fort	Parcelle napoléonienne non numérotée > Création d'une fiche d'indice + Détail des archives + double localisation	Marnière
096	VRAI	Non Localisable	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX			Archives fournies mais non exploitée. Fiche d'indice à créer et indice à localiser	Carrière à ciel ouvert
097	VRAI	Ligne	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX			Archives fournies mais non exploitée. Fiche d'indice à créer et indice à localiser	Puisard
098	FAUX	Parcelle	FAUX	FAUX	VRAI	FAUX				Carrière à ciel ouvert
099	VRAI	Parcelle	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX	Marnière	Fort	Parcelle napoléonienne non numérotée > Création d'une fiche d'indice + Détail des archives	Marnière
100	FAUX	Point	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Leurre
101	VRAI	Parcelle	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX	Marnière	Fort	Parcelle napoléonienne non numérotée > Création d'une fiche d'indice + Détail des archives + Précision sur la localisation de la parcelle	Marnière
102	VRAI	Parcelle	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX			Archives fournies mais non exploitée. Fiche d'indice à créer et indice à localiser	Carrière à ciel ouvert
103	FAUX	Parcelle	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Carrière
106	FAUX	Parcelle	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Carrière souterraine
110	FAUX	Parcelle	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Cailloutière
111	FAUX	Parcelle	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Cailloutière
112	FAUX	Parcelle	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Cailloutière
113	FAUX	Parcelle	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Cailloutière
114	FAUX	Parcelle	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Carrière à ciel ouvert
115	FAUX	Parcelle	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Carrière
117	FAUX	Parcelle	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Carrière à ciel ouvert

119	FAUX	Parcelle	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Carrière
122	FAUX	Parcelle	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Carrière souterraine
123	FAUX	Parcelle	FAUX	FAUX	FAUX	FAUX				Carrière à ciel ouvert
127	FAUX	Parcelle	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Carrière à ciel ouvert
133	FAUX	Non Localisable	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Carrière
134	FAUX	Non Localisable	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Carrière
135	VRAI	Non Localisable	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX			Archives fournies mais non exploitée. Fiche d'indice à créer	Carrière à ciel ouvert
136	VRAI	Non Localisable	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX			Archives fournies mais non exploitée. Fiche d'indice à créer	Carrière souterraine
137	VRAI	Non Localisable	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX			Archives fournies mais non exploitée. Fiche d'indice à créer	Carrière à ciel ouvert
138	FAUX	Point	VRAI	FAUX	VRAI	FAUX				Carrière souterraine
139	FAUX	Ensemble de points	FAUX	VRAI	VRAI	FAUX				Carrière souterraine
140	FAUX	Point	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX				Carrière souterraine
141	VRAI	Parcelle	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX	Marnière	Fort	Parcelle napoléonienne non numérotée > Création d'une fiche d'indice	Carrière à ciel ouvert
142	VRAI	Non Localisable	FAUX	VRAI	FAUX	FAUX	Carrière	Fort	Archives non numérotée > Création d'une fiche d'indice	Carrière
143	VRAI	Non Localisable	FAUX	FAUX	FAUX	FAUX			Archives non numérotée > Création d'une fiche d'indice	Marnière
144	FAUX	Point	VRAI	FAUX	FAUX	FAUX				Indéterminé



Légender :

[illegible]

Commune de Lillebonne
Inventaire des indices de cavités souterraines
Plan de Synthèse

Plan de Synthèse



Rapport : 43°56'4

[illegible]