

## COMPTE-RENDU

Marine Linglart  
Delphine Lemoine

## Concertation n°2 16 Avril 2015

### Atelier 1

#### Introduction

Une vingtaine de personnes est venue pour participer à ce premier atelier ayant pour thème « la dynamique du territoire et les cheminements » et qui leur a permis de s'exprimer à travers deux exercices. Le but de cet atelier de concertation est de partager avec les habitants sur les sentiments sur l'évolution de la commune depuis 30 ans et sur la place des cheminements sur leur commune et de leurs attentes sur leur évolution dans le centre et sur le reste de la commune.

Après une introduction par Mr Olivier Roche, conseiller municipal délégué aux projets d'urbanisme, Marine Linglart présente le principe des ateliers, de la démarche AEU et les enjeux territoriaux et environnementaux à Octeville-sur-mer, placé sous le signe d'un projet de vie pour tous les habitants.

#### Exercice 1

Nous avons d'abord demandé aux participants de proposer 5 mots pour qualifier l'évolution d'Octeville depuis 30 ans (1985), puis 3 mots pour qualifier Octeville demain.

1) Evolution depuis 30 ans :

Nous avons classé ces qualificatifs en 4 catégories :

Cadre et qualité de vie	Habitat	Equipements, services et commerces	Vitesse d'évolution
Commune très attractive	Habitat individuel sans étage	Ecoles	Douce et intégrée
Esprit de « village »	Beaucoup de constructions anarchiques	Commerces et services de qualité	Grandissante avec beaucoup de constructions

Campagne mais près de la ville	Rêve de l'accèsion à la propriété	Développé	Progressive
Calme et tranquillité	Inflation de l'immobilier	Investissements	Raisonnée et mesurée
Balades	Déséquilibré (Hameaux/Bourg)	Inadapté pour les vélos et piétons	Pas suffisamment étudiée
Ruralité (à la fois perte et présence)	Constructions de qualité	Dynamisme (associations et commerces)	Centre figé
Identité propre	Priorité aux maisons individuelles	Mal équipée	Harmonieuse
Urbain	Lotissements disproportionnés		Trop rapide
Banalité	Mauvaise qualité architecturale		Sans concertation et au détriment des habitants
Artificiel			Incohérente et inégale
Agréable, sympathique et vivant			
Pollution			
Ville dortoir			
Opportunisme			
Insécurité routière			

## 2) Pour le futur :

Cadre et qualité de vie	Aménagements	Habitat
Esprit de « village »	Espaces verts et de promenade	Limiter la population
Calme et tranquillité (pas de délinquance ni de nuisances)	Pistes cyclables sécurisées	Pas trop de constructions
Convivialité	Déplacements doux	Identique
Naturel	Places de parking	Mixité
Ruralité	Rues à sens unique	Constructions de qualité
Préservation des paysages	Ralentisseurs	Pas d'immeubles
Dynamisme local	Axes de transport agrandis (Vers Le Havre et Etretat)	Pas de ghettos sociaux
Confort de vie	Zones vertes boisées	
Intergénérationnel	Sans développement	
Ville développement durable		
Rajeunissement		
Population choisie		
Vivable		
Evolutive		
Garder l'identité		
Respect de l'écologie		

## Exercice 2

Nous leur avons ensuite demandé de travailler en groupe de 5-6 personnes. Sur des cartes cadastrales en A3. Chaque groupe devait y dessiner selon eux en rouge les axes principaux, en orange les axes secondaires ; ainsi que les cheminements qu'ils empruntent en vélo en bleu et à pied en vert. Les zones de conflits d'usage ont aussi été représentées.

Tous les groupes ont désigné la route de Montivilliers, la RD940 et la RD31 comme étant des axes principaux. Un des groupes a également ajouté la rue Auguste Huart et l'avenue Michel Adam qui font toutes deux la jonction entre la route de Montivilliers et le rond-point entre la RD940 et la RD31.

Globalement, ce sont les routes menant vers les hameaux situés en périphérie du bourg qui ont été désignées comme axes secondaires. On retrouve la rue du Croquet, la rue du Lieutenant Malandain, le chemin Saint-Supplix, la rue René Raas, la rue du Cramolet et la rue Coty.

Pour les cheminements doux, il y a plus de discussion. Les voies empruntées par les vélos semblent être le chemin de Saint-Supplix, la route de Saint-Barthélémy, la route de Dondeneville, la rue Malandain, la route de Montivilliers, la rue du Cramolet avec sa voie partagée, le chemin vers la déchetterie ... On y retrouve de façon générale les axes routiers menant vers les hameaux qui constituent les axes secondaires. Les voies empruntées par les piétons sont les chemins piétons existants, la plupart des voies citées pour le cheminement des vélos mais également les lotissements qui semblent beaucoup utilisés car plus sécurisés. Un des participants nous a finalement fait remarquer que toutes les rues, celles du centre notamment, étaient empruntées pour les déplacements piétonniers.

Enfin, une particularité des lotissements situés entre la route de Saint-Supplix et la route de Montivilliers a été relevée. En effet, les deux zones pavillonnaires sont juxtaposées mais ne sont pas connectées. Cela empêche la circulation des piétons entre les deux.

