

PLAN LOCAL D'URBANISME

Approuvé le 24 Septembre 2004

Modifié le 26 Septembre 2005

Mis en compatibilité par déclaration d'utilité publique du 16 Octobre 2006

Modifié le 12 Juillet 2007

Modifié le 15 Mai 2009

Mis en révision le 2 avril 2010



PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

MODIFICATION DES ORIENTATIONS GENERALES

SOMMAIRE

	page
PREAMBULE	5
 Première partie	
LES SEPT ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME	7
1 ^{ère} orientation - AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT URBAIN.....	9
2 ^e orientation - FAVORISER LA MUTATION DES MODES DE DÉPLACEMENT	11
3^e orientation - DIVERSIFIER L'HABITAT ET RENFORCER LA COHÉSION SOCIALE	15
4 ^e orientation - DÉVELOPPER L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE, COMMERCIALE ET TOURISTIQUE	17
5 ^e orientation - PRENDRE EN COMPTE LE PATRIMOINE NATUREL ET LES PAYSAGES DANS L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE	19
6^e orientation - VALORISER LE PATRIMOINE BÂTI	21
7 ^e orientation - RÉDUIRE LES RISQUES ET NUISANCES.....	23
 Deuxième partie	
LES SCHÉMAS D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES	25

PRÉAMBULE

L'article L. 123-1 du code de l'urbanisme, dans sa version issue de la loi *Urbanisme et habitat* du 2 juillet 2003, prévoit que les plans locaux d'urbanisme « *comportent un projet d'aménagement et de développement durable qui définit les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme retenues pour l'ensemble de la commune* ».

Bien que, en vertu de l'article R. 123-1, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) soit formellement séparé du Rapport de présentation du PLU, il est fondamentalement indissociable de ce dernier. En effet, le Rapport de présentation a pour fonction de présenter le diagnostic du territoire communal puis d'explicitier les règles du PLU (art. R. 123-2). Le PADD trouve logiquement sa place entre ces deux parties puisqu'il est à la fois la conséquence de la première et le fondement de la deuxième.

C'est pourquoi, au sein du Rapport de présentation du PLU de Rouen, un renvoi est fait au présent PADD¹.

Le PADD a été approuvé, avec les autres pièces du PLU, par délibération du conseil municipal du 24 septembre 2004. Il a fait l'objet d'adaptations légères à l'occasion de la modification du PLU approuvée par le conseil municipal le 12 juillet 2007.

Compte tenu des conclusions du bilan « logements » du P.L.U., établi pour la période allant du 24 septembre 2004 au 31 décembre 2009, la révision du PLU a été prescrit par délibération du 2 avril 2010 en vue d'apporter notamment des modifications substantielles aux prescriptions relatives à la production et à la diversification de l'habitat.

La révision du PLU a conduit à redéfinir certaines orientations générales du PADD, en particulier l'Orientation n°3 : *Diversifier l'habitat et renforcer la cohésion sociale*, et l'Orientation n°6 : *Valoriser le patrimoine bâti*.

Comme le Rapport de présentation du PLU – et à l'inverse du Règlement et des Orientations d'aménagement par secteurs –, le PADD n'a pas de portée réglementaire propre (art. L 123-5). Il n'est donc pas juridiquement opposable aux personnes privées ou publiques réalisant des travaux immobiliers².

¹ Rapport de présentation, 2^e partie, §1, B- Sept orientations d'aménagement et d'urbanisme.

² Seuls le règlement et les orientations par secteurs sont opposables, les travaux immobiliers devant être conformes au premier et compatibles avec les secondes.

Première partie

LES SEPT ORIENTATIONS D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT

1^{re} orientation

AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT URBAIN

L'action d'aménagement doit identifier et privilégier les parties du territoire communal ayant une forte vocation urbaine. Ces espaces devront être organisés de telle façon qu'une certaine densité du bâti, associée à la mixité des fonctions – habitat, commerce, bureaux, activités, équipements d'intérêt général – et à la convivialité de l'espace public, favorise l'animation et l'échange, c'est à dire la qualité de la vie urbaine.

Ceci devra également conduire à organiser la transition et la relation avec les espaces voisins à plus faible densité, dans une perspective de continuité urbaine et de décroissement des quartiers. Il est par ailleurs important de bien penser les relations avec les quartiers des communes limitrophes.

Cette orientation se traduit par les objectifs suivants :

1/ Réurbaniser certains territoires

**Engager la conquête urbaine des secteurs délaissés de l'ouest (rives droite et gauche) (voir schéma 1) :*

À l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, il importe de gérer l'espace de façon économe et de limiter l'étalement urbain périphérique. En ce sens, le schéma directeur de Rouen-Elbeuf préconise de reconquérir les espaces délaissés ou en régression, et en particulier l'ouest rouennais.

La conquête des secteurs ouest constitue un des enjeux majeurs de développement de Rouen et de l'agglomération. Elle est menée dans le cadre du plan directeur d'aménagement et de développement du secteur Seine-Ouest, approuvé en 2006 par la Communauté de l'agglomération rouennaise (CAR).

S'agissant des secteurs ouest de la rive droite, un processus d'extension de l'hypercentre de Rouen jusqu'au pont Gustave-Flaubert, de part et d'autre de l'avenue du Mont-Riboudet, a été engagé. Entre l'avenue et la Seine, la mutation urbaine procède de trois opérations d'urbanisme volontaristes : la réalisation de la zone d'aménagement concerté (ZAC) du nouveau quartier mixte de la Luciline (V. le schéma d'aménagement de la Luciline, dans les Orientations d'aménagement par secteurs du PLU) ; la restructuration à vocation de loisirs urbains et de commerce de l'îlot des Docks ; la construction d'un palais des sports d'agglomération. Le nord de l'avenue du Mont-Riboudet est pour sa part ouvert à une urbanisation mixte rigoureusement encadrée (V. le schéma d'aménagement des Quartiers ouest, dans les Orientations d'aménagement par secteurs du PLU).

S'agissant des secteurs ouest de la rive gauche, dont la réurbanisation contribuera au rééquilibrage et au rapprochement des deux rives de la Seine, il convient de distinguer d'une part le secteur des avenues de la Libération, Jean-Rondeaux (partie sud) et Caen, et d'autre part le secteur de la gare d'Orléans étendu aux espaces situés jusqu'à l'accès sud au pont Gustave-Flaubert. Dans le premier cas, des opérations publiques et privées peuvent d'ores et déjà être menées sur la base de la trame viaire existante. Dans le cas de la gare d'Orléans, site majeur du développement futur de Rouen, la complexité des problématiques urbaine, foncière, économique et technique conduit à maintenir pour l'instant l'affectation actuelle du site dans l'attente de la définition d'un projet cohérent ; le développement urbain à moyen/long terme de ce secteur ne pourra être engagé qu'à la faveur d'une adaptation du PLU, dans le cadre du plan directeur de Seine-Ouest.

De même, le secteur de la gare Saint-Sever, autre espace stratégique pour l'avenir de Rouen, ne pourra être réurbanisé qu'après adaptation du PLU, en fonction notamment du choix qui sera fait quant à la localisation de la future gare de liaison ferroviaire rapide avec l'Île-de-France.

**Restructurer les quartiers en difficulté (Sapins, Châtelet-Lombardie, Grand-Mare, Grammont-Sablère) (voir schéma 1) :*

Il importe de poursuivre les importantes opérations de restructuration urbaine d'ores et déjà engagées dans les secteurs du Grand Projet de Ville (GPV) et d'améliorer leur agrégation au reste de la ville.

**Lier densification urbaine et transports collectifs structurants (voir schémas 2-3 et 3) :*

Conformément au Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération, la densification urbaine et la réalisation de pôles générateurs de déplacements (espaces de développement économique, équipements) doivent prioritairement se faire au voisinage des lignes de transport collectif en site propre existantes ou envisagées. Sont concernés en particulier les espaces voisins de l'avenue du Mont-Riboudet (TEOR), de l'avenue de Caen (Métrobus), du boulevard de l'Europe (Métrobus) ou encore du secteur CHU-Aubette-Martainville (prolongation envisagée de Métrobus) et, dans une moindre mesure (le potentiel de développement étant plus limité), de la rue d'Elbeuf (transport en site propre envisagé) et de la route de Darnétal (TEOR).

Cette densification doit par ailleurs contribuer, grâce à un renouvellement encadré du bâti, à améliorer l'aspect de certains axes majeurs, en complément des actions menées par la CAR dans le cadre de la Charte d'aménagement des entrées et traversées de l'agglomération rouennaise.

2/ Consolider les lieux majeurs de centralité

**Conforter le centre-ville historique (voir schémas 1, 2-1, 3 et 4) :*

Le cœur historique de Rouen, caractérisé par un patrimoine exceptionnel et une très forte concentration de commerces et d'emplois, mérite une action toute en délicatesse, propre à maintenir et à développer ces atouts. Il convient en particulier d'y favoriser la réhabilitation du bâti et la diversification des types de logements, de mener des actions de soutien du commerce, et de limiter l'usage (et donc les nuisances) de l'automobile (gestion de la circulation et du stationnement, extension du plateau piétonnier...).

**Poursuivre la constitution du quartier Saint-Sever comme centre urbain multifonctionnel (voir schéma 1 et 3) :*

Saint-Sever est passé en quelques décennies du statut de faubourg à celui de véritable second centre ville. Il importe à présent d'achever cette grande opération d'urbanisme en réinvestissant certaines friches qui subsistent en son cœur et en renforçant ses franges vers l'ouest au-delà de l'avenue de Bretagne, et vers l'est au-delà de la rue Lafayette. Il faut aussi, comme en rive droite, agir en faveur du logement et du commerce et repenser la place de l'automobile.

3/ Préserver les secteurs résidentiels de faible densité au contact des secteurs urbains plus denses (voir schémas 1 et 4)

Il est important de distinguer nettement deux types de ville habitée (et donc deux principales formes urbaines) : d'une part des secteurs mixtes, denses et animés (les centres villes), et d'autre part des secteurs d'habitat moins denses, plus calmes, plus verts. Ces derniers sont essentiellement les quartiers de maisons de ville de la rive gauche et les coteaux de la rive droite (la protection de ces derniers contre une densification progressive est d'ailleurs un objectif paysager de premier ordre).

4/ Agir sur les lieux publics

Améliorer les espaces publics permet de favoriser leur réappropriation par les habitants dans un but de convivialité et d'échanges. Il s'agit notamment de rendre plus confortables les déplacements piétons (voir schéma 2-1) et de créer de nouveaux lieux de rencontre et de détente (pour les grands espaces verts, voir schéma 4).

Il importe aussi de créer des équipements publics de proximité dans les quartiers et d'optimiser l'utilisation de ceux qui existent.

2^e orientation

FAVORISER LA MUTATION DES MODES DE DÉPLACEMENT

Comme dans toutes les grandes villes, la question de la mutation des modes de déplacement est posée à Rouen. Depuis un demi-siècle, la voiture a envahi les villes, dominant les autres utilisations de l'espace public. Or, « trop d'automobiles tue l'automobile ». Il faut donc trouver un nouvel équilibre. Celui-ci ne pourra être atteint qu'à moyen terme en améliorant les infrastructures de transport et de contournement et en faisant progressivement évoluer nos mentalités.

Comme y invite le Plan de Déplacements Urbains, il est indispensable de se donner les moyens de créer les conditions du succès des transports collectifs, des modes de déplacement « doux » et donc de diminuer la place de la voiture dans l'hypercentre. Il faudra indiscutablement étendre le plateau piétonnier de Rouen et apprendre à mieux partager l'espace public. C'est essentiel pour réduire les nuisances et améliorer la qualité de vie des Rouennais.

Cette orientation se traduit par les objectifs suivants :

1/ Développer les circulations douces

**Aménager la voirie en appréhendant la marche à pied comme le principal mode de déplacement (voir schéma 2-1) :*

Tout habitant ou usager de la ville utilise nécessairement – au moins sur de courts trajets – ce mode de déplacement principal en milieu urbain qu'est la marche à pied. Dans le cadre des nouvelles opérations d'urbanisme comme à l'occasion de la rénovation des voies existantes, il est donc important d'aménager des cheminements piétonniers confortables, et cela dans une logique de continuité des trajets et de connexion avec les transports collectifs structurants.

Outre l'extension du plateau piétonnier, il convient de prévoir des cheminements permettant de relier les quartiers périphériques aux centres villes.

Conçue comme activité de détente, la marche à pied doit aussi bénéficier de cheminements adaptés sur les quais de Seine (rive droite³ comme rive gauche⁴) ou vers la vallée des Deux Rivières, le long de l'Aubette et du Robec et en direction de Repainville.

Par ailleurs, le franchissement des voies importantes (l'avenue du Mont-Riboudet, le boulevard Ferdinand-de-Lesseps et le quai de Boisguilbert, les avenues de la Libération et Jean-Rondeaux, et, dans une moindre mesure, les boulevards et les voies des quais) demeure problématique, et exige une réflexion particulière à l'occasion de leur rénovation. C'est du reste, pour les « traversées d'agglomération » qu'elle prend en considération, un objectif de la Charte d'aménagement des entrées et traversées de l'agglomération rouennaise.

Enfin, certaines jonctions piétonnes pourront raccourcir utilement la liaison avec des stations de transport collectif (Bapeaume, Clos-d'Argent), des espaces verts (Jardin Saint-Sever) ou des pôles commerciaux de quartier (Saint-Julien).

³ La prolongation de la promenade des quais rive droite vers le musoir du môle Richard-Waddington (non indiquée sur le schéma) pourra être envisagée s'il apparaissait qu'un tel cheminement n'était pas incompatible (notamment en termes de sécurité) avec l'activité portuaire appelée à se développer sur le môle.

⁴ Sous réserve de la compatibilité d'un tel cheminement avec le développement d'activités portuaires fluviales sur la rive gauche en amont du pont Corneille.

**Favoriser l'usage de la bicyclette (schéma 2-2) :*

Au même titre que la marche à pied, la bicyclette, mode de déplacement efficace et non polluant doit bénéficier de cheminements adaptés.

Le schéma 2-2 reprend le « réseau structurant communautaire » et le « réseau d'armature complémentaire » prévus par le plan Agglo-Vélo de la Communauté d'agglomération. S'y ajoutent, au titre du « réseau d'intérêt local »⁵ du plan Agglo-Vélo, des cheminements :

- vers le Châtelet et Bihorel et vers Grammont et Sotteville ;
- le long du boulevard maritime⁶ ;
- le long du boulevard de l'Europe ;
- en centre ville rive droite.

**Poursuivre la reconquête des quais :*

Les quais sont destinés à être fréquentés par les piétons et utilisateurs de modes de transport non motorisés. Devront être aménagés à cette fin les quais de la rive droite en amont du pont Corneille et les quais de la rive gauche.

D'ores et déjà aménagés, les quais de la rive droite situés entre le pont Guillaume-le-Conquérant et le pont Gustave-Flaubert sont appelés à recevoir (en particulier dans les hangars réhabilités) des commerces, services et activités concourant à leur animation, dans le cadre de la Charte des Marégraphes signée entre la Ville et le Port autonome de Rouen.

2/ Favoriser et développer les transports collectifs (voir schéma 2-3)

Les transports collectifs, lorsqu'ils sont performants, constituent une alternative crédible à la voiture individuelle. Il est donc important, à la faveur d'une réflexion concertée entre la Ville, la Communauté d'agglomération et les autres partenaires publics concernés, d'œuvrer à l'amélioration de l'offre de transports collectifs de façon quantitative (fréquence) et qualitative.

La poursuite du maillage du territoire de l'agglomération par des lignes de transport collectif en site propre (TCSP) est une nécessité. Le schéma 2-3 reprend le principe – prévu par le Schéma Directeur et le Plan de Déplacements Urbains – de la réalisation d'un tram-train entre Barentin et Saint-Aubin-lès-Elbeuf. Ce même schéma indique aussi le TCSP nord-sud envisagé par ces documents pour relier le Plateau Nord au Parc des Expositions⁷. Enfin, bien que non prévue par le PDU, il paraît nécessaire d'envisager la prolongation du tramway Métrobus pour assurer la desserte du Centre Hospitalier Universitaire et du secteur d'activité d'Aubette-Martainville.

Par ailleurs, le schéma reprend les pôles d'échange et parcs de stationnement-relais figurant dans le PDU. De manière générale, il est essentiel, à l'échelle de l'agglomération, de développer l'intermodalité.

3/ Réduire la part modale de l'automobile en ville

Dans les quartiers denses centraux, rive droite comme rive gauche, l'automobile est source de nuisances importantes et de dégradation de la qualité de vie. La promotion des modes de transport doux et le développement des transports collectifs (en association avec des parcs de stationnement-relais) contribueront à limiter la place de la voiture individuelle. Parallèlement, il convient de dissuader l'accès en automobile en centre urbain dense, notamment en repensant les conditions de la circulation et du stationnement sur les voies publiques, ainsi que les capacités de stationnement sur les propriétés privées.

⁵ Cette dénomination recouvre en réalité les cheminements non envisagés par le plan Agglo-Vélo, qui ne sont pas forcément strictement « d'intérêt local ».

⁶ En dépit du fait que les récents travaux de restructuration du boulevard Maritime n'ont pas intégré un aménagement cyclable, et quand bien même cette liaison cyclable ne figure plus dans le plan Agglo-Vélo, il paraît important de marquer dans le PLU son utilité, d'une part pour offrir une alternative à la voiture individuelle dans la desserte des zones d'activité, d'autre part pour permettre une liaison de loisirs en direction de la Bouille et des espaces naturels des boucles de la Seine.

⁷ Le tracé nord-sud représenté (conformément au PDU) traverse Rouen par l'axe Neufchâtel-Louis-Ricard-République-Lafayette-Elbeuf. La réflexion en cours sur le développement des secteurs Seine-Ouest pourrait cependant conduire à envisager un déplacement vers l'ouest du tracé, par le boulevard des Belges et l'avenue Jean-Rondeaux.

Plus généralement, il est nécessaire de hiérarchiser les voies en déterminant mieux leur vocation. Ainsi, dans le cadre notamment de la Charte des entrées et traversées d'agglomération, un statut plus urbain doit être donné à certaines « traversées d'agglomération » (capacité, traitement). Par ailleurs, la réalisation d'une nouvelle jonction viaire en prolongement de l'allée du Fond du Val sera utile dans un but de désenclavement et de meilleure organisation des flux de circulation (voir schéma 2-3).

4/ Œuvrer en faveur de l'amélioration de la desserte et du contournement de Rouen

Rouen supporte le double inconvénient d'être mal desservie par les réseaux de transport ferroviaire et aérien (ce qui constitue un handicap économique indéniable) et d'être difficilement contournable (ce qui génère l'encombrement du centre avec les nuisances qui en résultent).

Bien que les décisions en la matière ne puissent être prises qu'à une échelle supracommunale, il est essentiel que soient réalisés dans les meilleurs délais le contournement Est de l'agglomération et la réalisation du tracé définitif des accès au pont Gustave-Flaubert, ainsi que la réalisation d'une liaison ferroviaire moderne et rapide avec Paris et les principales villes normandes.

Par ailleurs, il est important de favoriser le développement du transport fluvial ainsi que la promotion d'une véritable intermodalité (maritime, fluviale, fer, route) en privilégiant les modes les plus respectueux de l'environnement, et la mise en place d'interfaces entre transport maritime et transport fluvial. Vers l'Île-de-France notamment, la Seine doit être une alternative forte à la route.

3^e orientation

DIVERSIFIER L'HABITAT ET RENFORCER LA COHÉSION SOCIALE

Chaque génération doit trouver sa place à Rouen. Pour cela, il importe de proposer aux habitants actuels et futurs, et dans chaque partie du territoire communal, une offre diversifiée de logements. Les priorités sont multiples : favoriser l'autonomie des jeunes, accueillir de grandes familles, encourager l'accession à la propriété, favoriser la mixité sociale. Le PLU, conjugué avec les divers outils de l'action publique en matière d'habitat, doit y contribuer.

Cette orientation se traduit par les objectifs suivants :

1/ Soutenir et diversifier la production de logements neufs

En tant que ville-centre d'une agglomération de près de 500.000 habitants, Rouen remplit un rôle d'accueil affirmé notamment envers les étudiants et les jeunes actifs. Mais pour ne pas faire de Rouen une ville « de passage » et lui permettre de retrouver son plus haut niveau démographique (120.000 habitants en 1968), il importe de soutenir la production de logements neufs pour répondre à une demande soutenue et de proposer une offre diversifiée.

Cette diversification de l'offre de logements sera de nature à permettre l'accueil de catégories de population actuellement sous-représentées et de contrer les phénomènes de périurbanisation en favorisant le retour vers la ville-centre. Les familles et les primo-accédants font parties de ces catégories de population auxquelles il convient de proposer des logements qui correspondent à leurs besoins propres. En favorisant la production de logements plus grands, le PLU peut œuvrer au retour des familles et des propriétaires occupants, le corollaire à un nouveau dynamisme démographique. Le recours à des outils permettant le développement de l'accession à coût maîtrisé doit également être privilégié.

Les futures opérations d'aménagement urbain, et en particulier la conquête des secteurs ouest des deux rives (cf 1^{re} orientation) devront ainsi intégrer des programmes de logements neufs diversifiés, tant en termes de dimension que de statut, en privilégiant toutefois les grands logements et l'accession à la propriété, et en prévoyant une part de logements locatifs sociaux. La mixité habitat/activités devra parallèlement être assurée.

En milieu urbain dense, il convient de favoriser des opérations ponctuelles de création de logements neufs par suppression de bâtiments sans intérêt patrimonial ou par comblement de dents creuses.

De manière générale, la construction de logements sociaux sera systématique dans les secteurs urbains où leur proportion est la plus faible (voir carte de répartition dans le Rapport de présentation du PLU) ; à l'inverse, de nouvelles catégories de logements doivent être intégrées dans les quartiers de logements locatifs sociaux.

2/ Œuvrer à une meilleure mixité sociale dans l'habitat

En imposant réglementairement la mixité sociale dans les nouveaux programmes de logements, le PLU contribuera fortement à la diversification sociale jusqu'au niveau le plus fin de l'habitat, c'est-à-dire l'immeuble. L'introduction de cette nouvelle mixité sociale dans l'ensemble des secteurs de la ville verra ainsi progressivement émerger un nouvel équilibre territorial qui mettra un terme aux phénomènes ségrégatifs et à la ghettoïsation de certains quartiers.

Pour répondre à un double objectif de solidarité et de mixité sociale, le PLU peut également se donner les moyens de favoriser la production de certaines catégories de logements sociaux, à destination notamment des publics les plus fragiles, et satisfaire ainsi à toute la diversité des besoins.

3/ Valoriser le parc de logements existants

Les propriétaires privés, occupants ou non, doivent être incités à améliorer le confort et l'aspect des logements existants en particulier dans les centres-villes rive droite et rive gauche et leur périphérie immédiate. De nouveaux habitants doivent pouvoir se loger dans les trop nombreux logements actuellement vacants. La réhabilitation est à la fois une préoccupation sociale et un objectif d'urbanisme, qui contribue à améliorer la qualité de vie en ville, à embellir celle-ci, à mettre en valeur son patrimoine architectural et, en définitive, à accroître son attractivité. Cette politique d'incitation doit s'appuyer sur des mécanismes d'aide, en particulier celui de l'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat. Dans ce cadre, l'aménagement de grands logements pour les familles doit être favorisé ; à l'inverse, la subdivision de logements doit être dissuadée. Il est par ailleurs essentiel de coordonner cette politique de réhabilitation avec des actions de lutte contre l'insalubrité.

Dans les quartiers du Grand Projet de Ville, trop longtemps laissés à eux-mêmes, l'insertion urbaine suppose tout à la fois une réhabilitation rapide des logements et des opérations de démolition-reconstruction permettant d'adapter l'habitat aux besoins existants. Cette diversification est une condition de l'équilibre du peuplement, indispensable à la cohésion sociale.

Enfin, il importe de protéger les quartiers de maisons diffuses et de maisons de ville, et de maintenir ce type d'habitat au contact des centres-villes. En particulier, les secteurs de maisons de ville (en rive gauche surtout), bien que composés de maisons souvent modestes, conjuguent d'une part, l'aspiration à un habitat individuel et à un quartier calme, et d'autre part, du point de vue de l'organisation urbaine générale, l'atout d'une relative densité.

4^e orientation

DÉVELOPPER L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE, COMMERCIALE ET TOURISTIQUE

Au carrefour des grands flux de circulation, dans le complexe portuaire le plus important de notre pays, Rouen doit se donner le moyen d'être, avec son agglomération, une véritable métropole. Pour cela, l'accueil d'activités nouvelles créatrices d'emplois va de pair avec la recherche de fonctions stratégiques, insuffisantes aujourd'hui (recherche, communication, expertise). Le commerce et le patrimoine de la ville peuvent y contribuer efficacement.

Cette orientation se traduit par les objectifs suivants (voir schéma 3) :

1/ Favoriser l'activité commerciale

L'activité commerciale est un des principaux facteurs d'animation et d'attractivité de la ville. Il convient donc de soutenir le dynamisme commercial du centre historique, du quartier Saint-Sever et des rues commerciales structurantes.

Le commerce de proximité, parce qu'il répond aux besoins quotidiens ou réguliers des habitants ou usagers de la ville, mérite une attention toute particulière pour assurer son maintien ou son développement, et cela non seulement dans les quartiers périphériques, où il forme des lieux de centralité essentiels pour la vie de quartier, mais aussi dans certaines rues des centres-villes dans lesquelles l'activité commerciale apparaît en difficulté.

2/ Créer les conditions du développement touristique et culturel

L'important potentiel touristique de Rouen (monuments et musées prestigieux, rues médiévales, grandes manifestations festives ...) doit être valorisé. Il convient d'accueillir les touristes dans des conditions optimales. La restauration du patrimoine historique de la ville, l'amélioration de l'esthétique urbaine (voirie, façades...) et la mise en valeur des quais doivent, dans une logique de continuité des cheminements et de liaisons des grands pôles touristiques entre eux et avec les lieux d'accueil (gare, terminaux croisières, port de plaisance...), contribuer à accroître l'attractivité touristique de Rouen. Le développement des capacités d'hébergement doit être également favorisé.

Parallèlement, doivent être mis en œuvre des projets participant au rayonnement culturel et intellectuel de la ville, tels que musées et autres lieux culturels (médiathèque par exemple), en particulier ceux mettant en valeur le savoir-faire local et le patrimoine industriel.

La réflexion devra être poursuivie, en concertation avec la Chambre de Commerce et d'Industrie, pour déterminer la localisation d'un site de stationnement des autocars de tourisme (site sécurisé et équipé). La possibilité d'y accueillir des campings-cars doit être étudiée.

3/ Favoriser l'émergence d'activités tertiaires

Il est essentiel d'augmenter l'offre de bureaux neufs sur Rouen, notamment en favorisant l'émergence, au contact de la nouvelle entrée ouest de la ville (pont Gustave-Flaubert), d'un pôle de bureaux rendant lisible à l'échelle européenne la vocation tertiaire de la ville (V. schéma d'aménagement de la Luciline, dans les Orientations d'aménagement par secteurs du PLU). Par ailleurs, la réhabilitation des surfaces de bureaux existantes (notamment rive gauche) ne doit pas être négligée.

Il importe de créer les conditions d'émergence de nouveaux services en particulier dans le domaine des technologies de l'information et de la communication.

4/ Soutenir le développement de certains secteurs phares d'activité

Il est nécessaire de privilégier le développement de pôles d'excellence et de conforter des secteurs économiques et des compétences déjà présents dans l'agglomération et la région. À cet égard, le site (actuellement en friche) d'Aubette-Martainville, au contact du Centre Hospitalier Universitaire, a vocation à accueillir des activités dans le domaine de la santé (V. schéma d'aménagement d'Aubette-Martainville, dans les Orientations d'aménagement par secteurs du PLU).

La vocation portuaire et logistique de Rouen doit aussi être confortée. En aval du pont Gustave-Flaubert, les projets de redéploiement du terminal de l'Ouest et d'aménagement d'un site intermodal maritime-fluvial sont de nature à réintensifier l'activité portuaire autour du bassin Saint-Gervais. En amont du Pont Corneille, l'activité portuaire fluviale pourrait aussi être amenée à connaître un renouveau. Par ailleurs, l'activité portuaire doit s'ouvrir sur de nouvelles perspectives comme la croisière ou la plaisance.

5/ Implanter des activités créatrices d'emplois et de lien social dans les quartiers en difficulté

Dans une logique de mixité des fonctions urbaines, il est nécessaire, dans le cadre du Grand Projet de Ville, d'implanter des activités économiques variées dans les quartiers en difficulté, afin que ceux-ci ne soient pas seulement dédiés à l'habitat.

5^e orientation

PRENDRE EN COMPTE LE PATRIMOINE NATUREL ET LES PAYSAGES DANS L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DE LA VILLE

Logée dans un amphithéâtre de collines et au bord du fleuve, Rouen dispose d'un site remarquable. Il s'agit donc de favoriser le maintien ou la formation de paysages urbains de qualité qui participent de l'image et donc de l'attractivité de la ville. Il s'agit aussi de répondre au vœu des habitants de conserver un contact avec la nature grâce à une présence végétale dans la ville.

Cette orientation se traduit par les objectifs suivants :

1/ Valoriser un site urbain exceptionnel (voir schéma 4)

Le paysage de Rouen est structuré par deux composantes majeures : le large sillon de la Seine et l'écrin vert des coteaux.

Afin de renouer le contact entre la ville et son fleuve, la mise en valeur des bords de Seine doit être poursuivie, non seulement par l'aménagement des quais des deux rives (dans le cadre de la Charte des Marégraphes pour les quais aval de la rive droite), mais aussi par la reconstitution, vers l'amont (Pré-aux-Loups) et surtout vers l'aval (secteurs ouest) d'un tissu bâti de qualité.

Les coteaux nord, véritable toile de fond du paysage urbain, doivent être protégés dans leurs caractéristiques actuelles (faible densité bâtie, forte présence végétale).

La colline Sainte-Catherine, éperon naturel surplombant la ville, doit faire l'objet d'un véritable programme de valorisation.

Il importe par ailleurs, notamment à l'occasion des opérations d'aménagement urbain, de préserver des vues ou perspectives vers la Seine, vers les coteaux ou vers certaines composantes phares du paysage bâti.

2/ Requalifier les espaces formant entrées de ville (voir schéma 2-3)

Les voies qui accèdent à Rouen, et donnent au voyageur une première image de la ville, nécessitent d'être améliorées, par réaménagement de la voirie elle-même, mais aussi par restructuration du bâti qui les borde. La plupart des entrées de Rouen relèvent, en tant que « traversées d'agglomération » et/ou « seuils de l'hypercentre », de la Charte d'aménagement des entrées et traversées de l'agglomération rouennaise, qui détermine les principes de requalification.

Devront donc être mises en œuvre les conditions de renforcement urbain de l'avenue du Mont-Riboudet, de l'axe Libération-Jean-Rondeaux⁸, de la rue de Lyons-la-Forêt, de l'avenue de Caen et, dans une moindre mesure, de la rue d'Elbeuf et de la route de Darnétal.

La revalorisation de l'axe route de Bonsecours – rue du Val d'Eauplet, jusqu'à la place Saint-Paul, doit pour sa part consister principalement en une « renaturation » de ses abords, dans le cadre de la mise en valeur de la colline Sainte-Catherine.

Par ailleurs, en continuité avec les communes voisines, il convient, en particulier dans la vallée de l'Aubette-Robec, de promouvoir des coulées vertes formant corridor écologique.

⁸ Dans sa partie sud dans un premier temps. L'aménagement des abords de la partie nord de l'avenue Jean-Rondeaux (côté gare d'Orléans) dépend des choix qui seront faits dans le cadre de l'élaboration du plan directeur de Seine-Ouest.

3/ Préserver les espaces verts publics et privés existants et en créer de nouveaux (voir schéma 4)

Les espaces arborés qu'ils soient publics ou privés, grands ou petits, doivent être protégés dès lors qu'ils valorisent le paysage urbain proche ou lointain.

De nouveaux espaces verts publics (notamment le parc de Grammont, le parc de la Grand'Mare, la Presqu'île Rollet) seront autant de lieux de détente pour le citoyen. Le site de Repainville fera l'objet d'un traitement particulier de protection sous forme de création d'un lieu d'éducation et d'animation autour des préoccupations liées à l'environnement.

Il importe aussi de favoriser l'aménagement végétal des espaces aux abords des logements collectifs, la création d'aires de jeux et de loisirs, et le développement des jardins familiaux.

4/ Mettre en valeur les cours d'eau secondaires

Il est nécessaire de poursuivre l'aménagement, dans un but de détente et de loisirs, des abords du Robec et de l'Aubette, en constituant des parcours piétonniers ou cyclistes cohérents. Cet aménagement doit concilier la végétalisation des berges avec la protection et la mise en valeur des témoins de l'histoire industrielle de ces deux rivières (moulins, ponts...).

6^e orientation

VALORISER LE PATRIMOINE BÂTI

Une volonté forte de promouvoir la conservation et la mise en valeur du patrimoine bâti est affirmée. Son patrimoine remarquable confère à Rouen son identité et concourt à son attractivité. C'est l'un des éléments du rayonnement de la ville.

Cette orientation se traduit par les objectifs suivants (voir schéma 4) :

1/ Préserver et mettre en valeur le patrimoine historique

L'exceptionnel patrimoine bâti de Rouen doit être protégé non seulement parce qu'il est porteur de l'identité de la ville, mais aussi parce qu'il contribue à la qualité du cadre de vie et est vecteur de développement touristique. La protection ne doit pas se borner au patrimoine du centre historique de la rive droite ; les faubourgs (notamment le faubourg Cauchoise) et les quartiers périphériques (notamment les cités ouvrières de la rive gauche) présentent souvent un grand intérêt architectural et urbain. Il importe aussi de ne pas négliger le patrimoine des XIX^e et XX^e siècles. L'histoire portuaire et industrielle a aussi légué à la ville un patrimoine du plus grand intérêt, localisé essentiellement à proximité de la Seine et dans la vallée de l'Aubette et du Robec.

La notion de patrimoine bâti doit être entendue dans un sens large : il s'agit bien sûr des éléments architecturaux de qualité (maison, hôtel particulier, église, moulin, hangar portuaire...) mais aussi des ensembles bâtis (une rue, une place, un groupe de maisons...) dont la cohérence voire l'homogénéité joue un rôle essentiel dans l'harmonie du paysage urbain.

Dans le cadre des opérations d'aménagement urbain, sera privilégiée la réutilisation des bâtiments et ensembles bâtis **de grande qualité ou jugés comme les plus représentatifs d'une époque ou d'une catégorie patrimoniale.**

2/ Promouvoir et encadrer les travaux de restauration

Au-delà de la protection de certains bâtiments et ensembles bâtis, une politique de réhabilitation et de ravalement des façades doit concourir à la valorisation du tissu urbain dans sa globalité.

Les interventions sur les façades et toitures anciennes doivent être menées dans une optique de mise en valeur des qualités architecturales des bâtiments concernés et de respect du paysage bâti environnant. La restauration des matériaux traditionnels de Rouen (notamment colombage, brique et plâtre) doit faire l'objet d'un soin particulier.

3/ Encourager la création architecturale **par le renouvellement urbain.**

L'importance et la qualité du patrimoine architectural et urbain de Rouen ne doit pas conduire à brider la création architecturale **ou à favoriser la vacance et les phénomènes de friches urbaines. Pour le patrimoine urbain d'intérêt plus modeste, dont la conservation s'avère peu pertinente au regard de considérations urbaines, techniques ou économiques, il importe de permettre l'évolution du bâti tout en cherchant à entretenir la mémoire des lieux.**

Il est donc important de favoriser le renouvellement urbain et de permettre l'éclosion du patrimoine de demain en favorisant l'audace architecturale, toujours préférable au pastiche, sans jamais perdre de vue la préoccupation majeure d'une bonne agrégation à l'existant. En particulier, dans les tissus urbains très serrés, l'inventivité et la modernité doivent être au service de la continuité urbaine et non de la rupture.

7^e orientation

RÉDUIRE LES RISQUES ET NUISANCES

L'exigence de qualité environnementale et sanitaire va croissant. Rouen ne peut que s'inscrire dans cette perspective. Elle doit être une ville sûre dans laquelle les personnes et les biens sont à l'abri des risques naturels et technologiques. Elle doit également être une ville agréable dans laquelle seront réduites au maximum les nuisances diverses. La diminution des risques et nuisances est donc une préoccupation constante.

Cette orientation se traduit par les objectifs suivants :

1/ Écarter les risques liés à l'activité industrielle

Pour éviter l'exposition des populations aux risques technologiques, il est indispensable d'empêcher l'urbanisation dans les périmètres de risque générés par les installations industrielles existantes. L'incitation à la réduction des risques par les exploitants est aussi nécessaire.

Parallèlement, il importe qu'en aucun cas, l'implantation de nouvelles installations industrielles ne génère de périmètres de risque atteignant les zones habitées ou les espaces fréquentés (ou appelés à le devenir) tels que voies publiques, parcs de sport, espaces verts, etc..

Il convient par ailleurs de s'assurer de la dépollution des sols avant toute urbanisation d'anciens sites industriels.

2/ Réduire les risques naturels

Le territoire de Rouen est couvert par un Plan de Prévention des Risques d'Inondation de la Vallée de Seine – Boucle de Rouen, dont les prescriptions permettent de prévenir les risques de crue de la Seine et de limiter ses impacts, notamment sur les espaces urbanisés. Parallèlement, il est utile de prévenir plus globalement les risques d'inondation, notamment en restreignant l'imperméabilisation des sols.

Par ailleurs, il est nécessaire d'identifier de la manière la plus précise possible les risques de mouvement de terrain (affaissement) liés à la présence en sous-sol de cavités souterraines, ainsi que les risques d'éboulement aux abords de la colline Sainte-Catherine, et de prendre les mesures préventives adaptées.

3/ Améliorer la qualité de l'air et réduire le bruit

Les sources de pollution atmosphérique sont multiples (activités industrielles, transport, chauffage...). De premiers résultats encourageants ont été obtenus par la réduction des rejets industriels. Ces efforts doivent être poursuivis. Mais la source la plus préoccupante aujourd'hui est représentée par la circulation automobile. L'objectif de réduction de sa part modale dans les déplacements urbains a été énoncé dans le cadre de la 2^e orientation du PADD : Favoriser la mutation des modes de déplacement (voir ci-dessus).

Une sensibilisation des habitants à la réduction de l'ensemble des bruits en ville est à entreprendre de manière générale pour assurer la tranquillité à laquelle chacun aspire.

Deuxième partie

LES SCHÉMAS D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES

Sont présentés ci-après six schémas traduisant spatialement, lorsque cela est possible et pertinent, une ou plusieurs des orientations d'aménagement et d'urbanisme énoncées ci-dessus.

Schéma 1 : Orientations d'urbanisme fondamentales

Schéma 2-1 : Cheminements piétonniers et transports collectifs

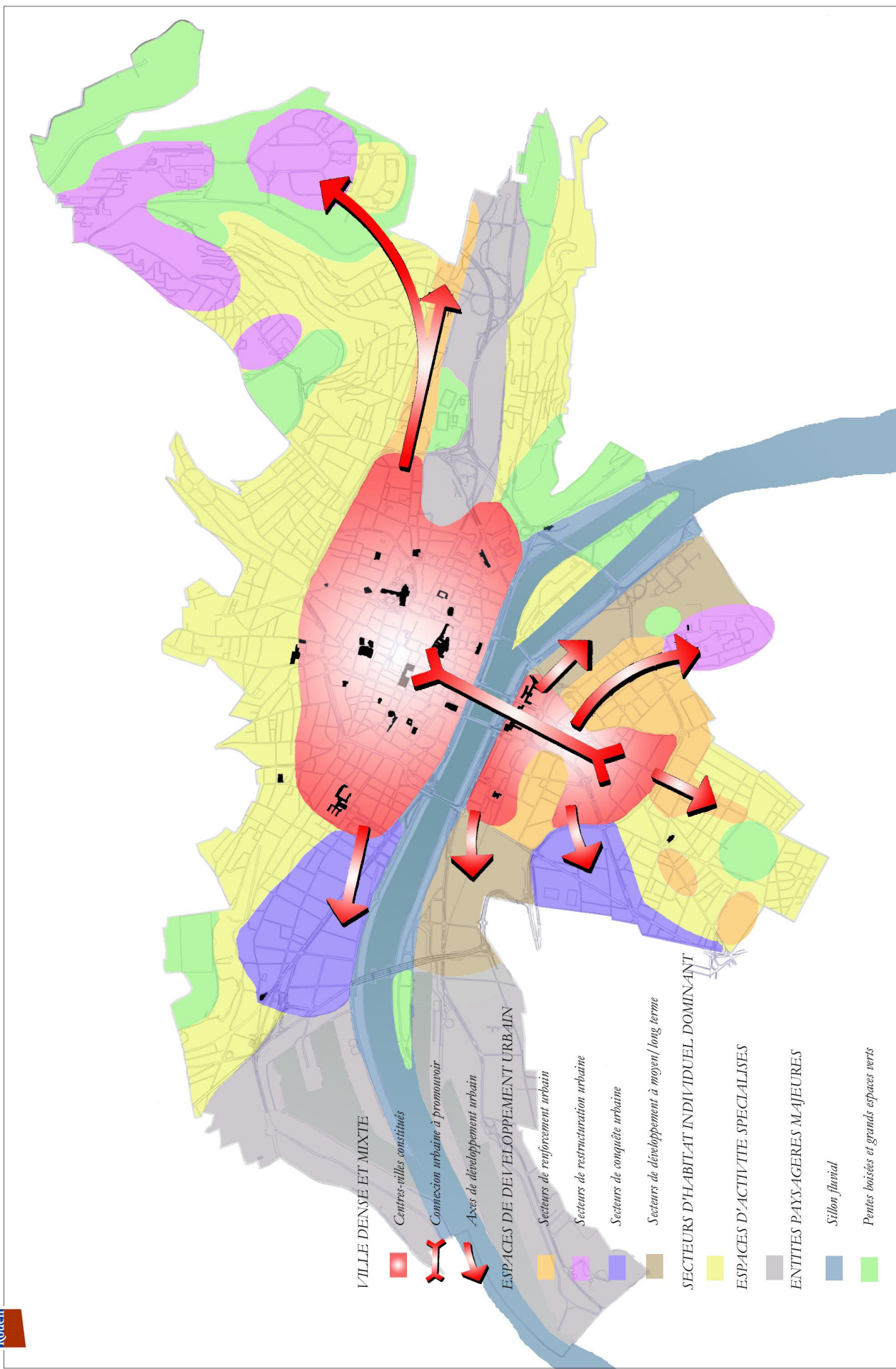
Schéma 2-2 : Cheminements cyclables et transports collectifs

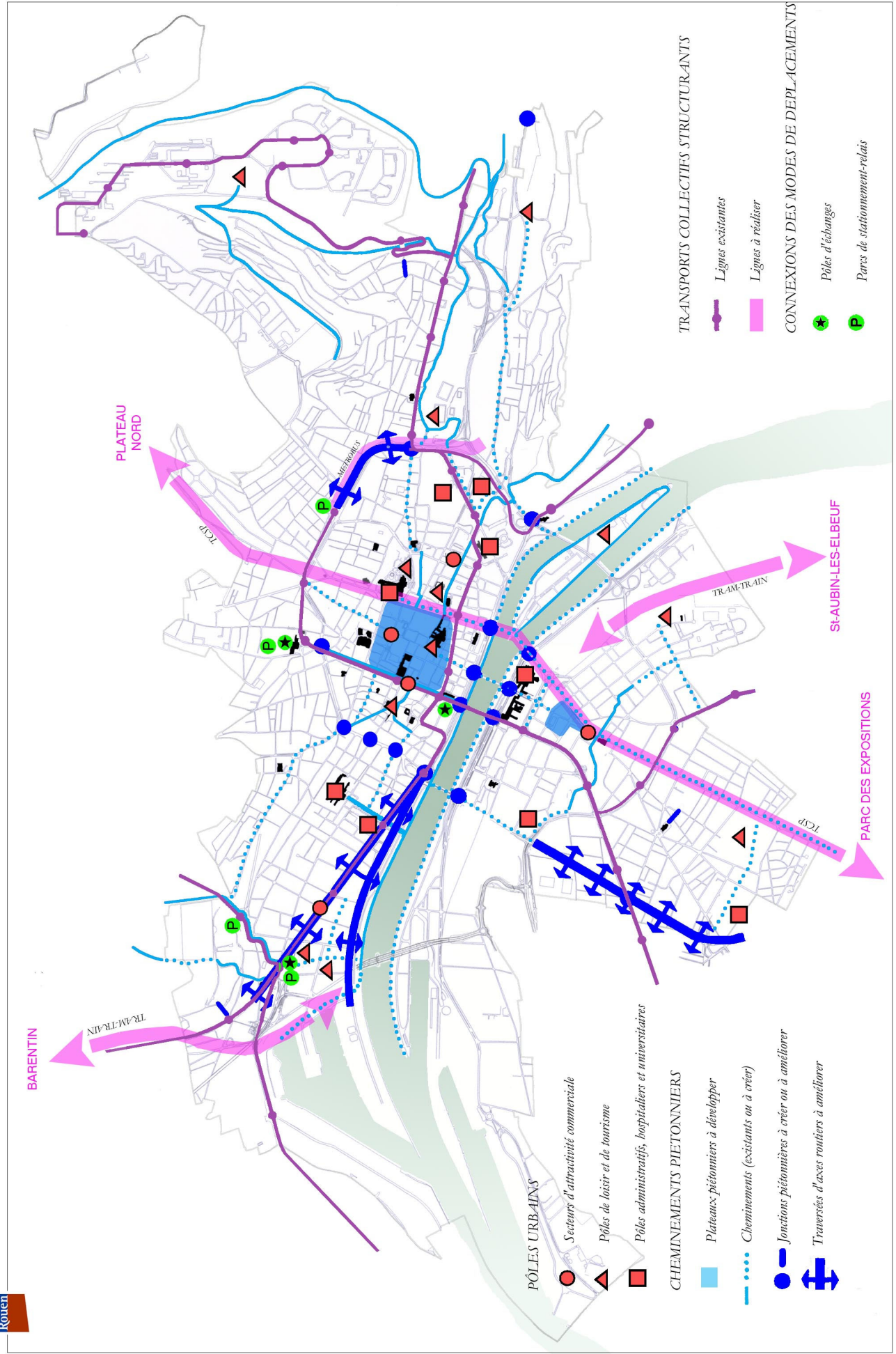
Schéma 2-3 : Voirie, transports collectifs et revalorisation urbaine

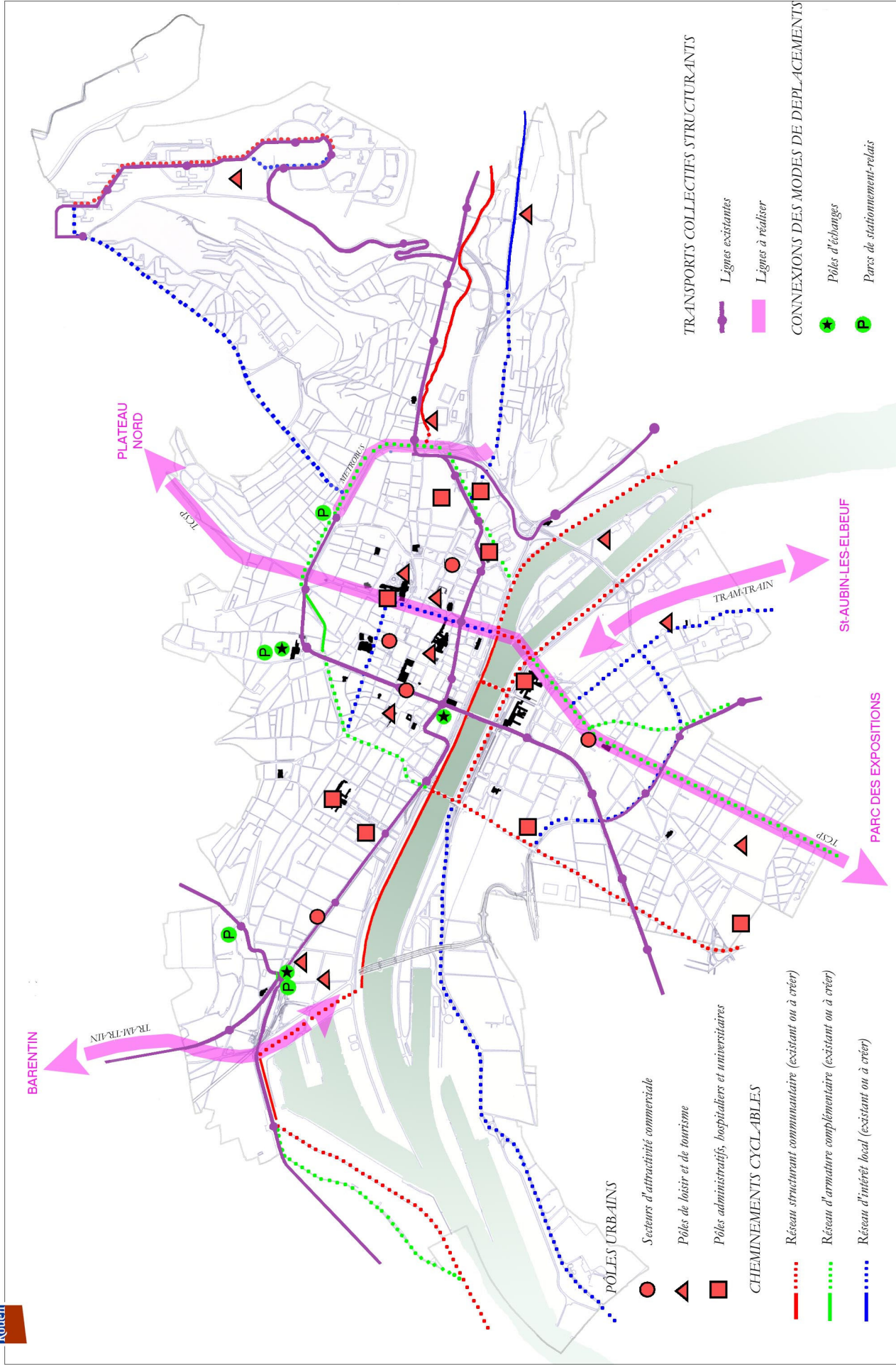
Schéma 3 : Développement économique

Schéma 4 : Paysages et patrimoine

Il est précisé que les aplats de couleur, les symboles et les tracés représentés sur les schémas correspondent à des principes de localisation et en aucune manière à des localisations exactes et intangibles. La trame viaire représentée en fond des schémas n'a été représentée que pour faciliter leur lecture globale et non pour permettre un repérage précis des indications graphiques qui y figurent







Plan Local d'Urbanisme PADD Schéma 2-3 VOIRIE, TRANSPORTS COLLECTIFS & REVALORISATION URBAINE

