

# 3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Modifié le 06 février 2023

## 3.3 OAP Grands Projets

**MODIFICATION N°5 - PPR**

*-extrait des OAP modifiées-*



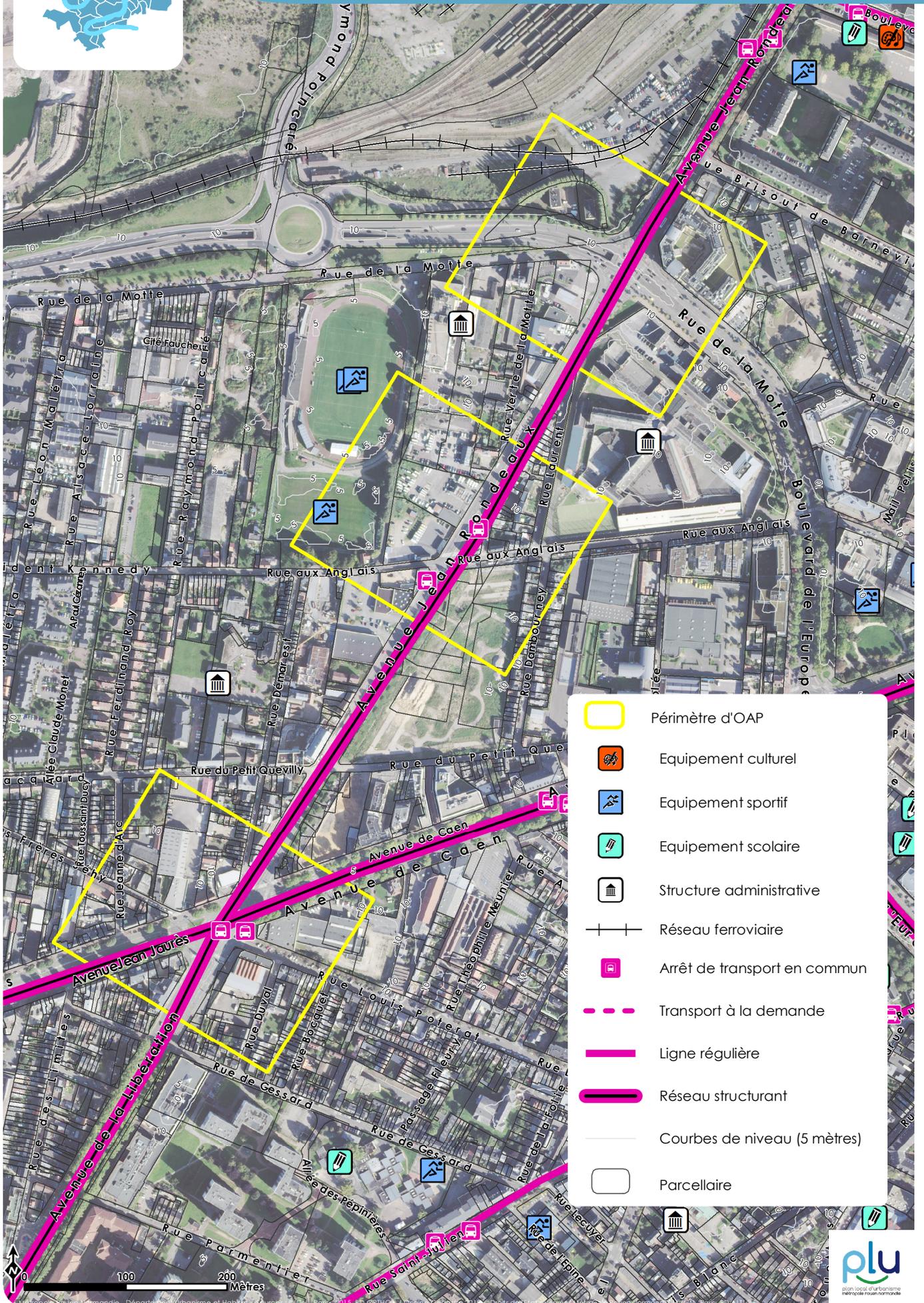


## SOMMAIRE

<b>GRANDS PROJETS PPR</b>	<b>PAGES</b>
Rondeaux - Libération	<b>5</b>
Saint-Sever Nouvelle Gare	<b>17</b>

# Rondeaux - Libération

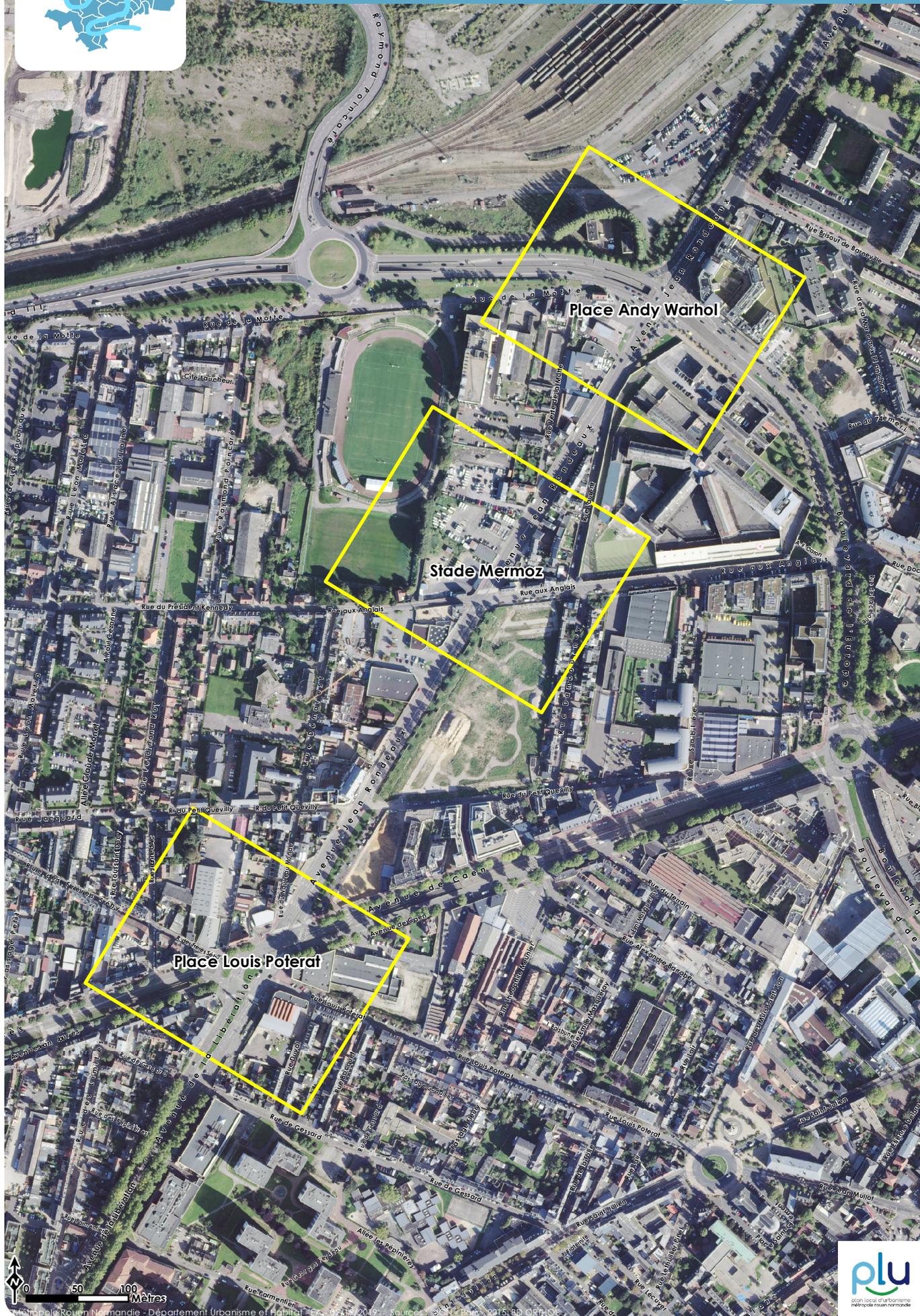
## Etat initial du secteur

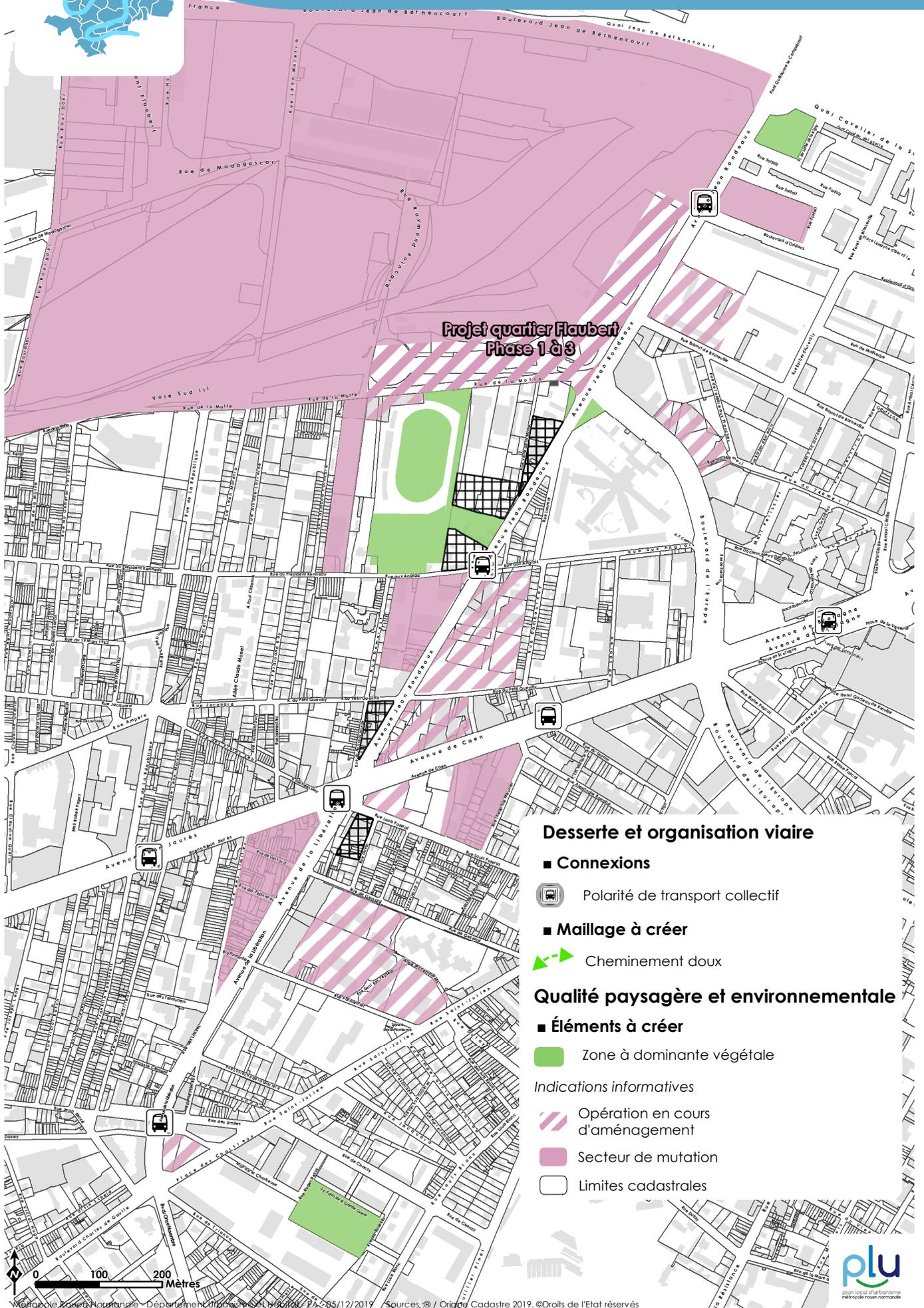


# Rondeaux - Libération

## Traduction graphique de l'OAP

### Découpage en secteurs





**Projet quartier Flaubert  
Phase 1 à 3**

### Desserte et organisation viaire

#### ■ Connexions

Polarité de transport collectif

#### ■ Maillage à créer

Cheminement doux

### Qualité paysagère et environnementale

#### ■ Éléments à créer

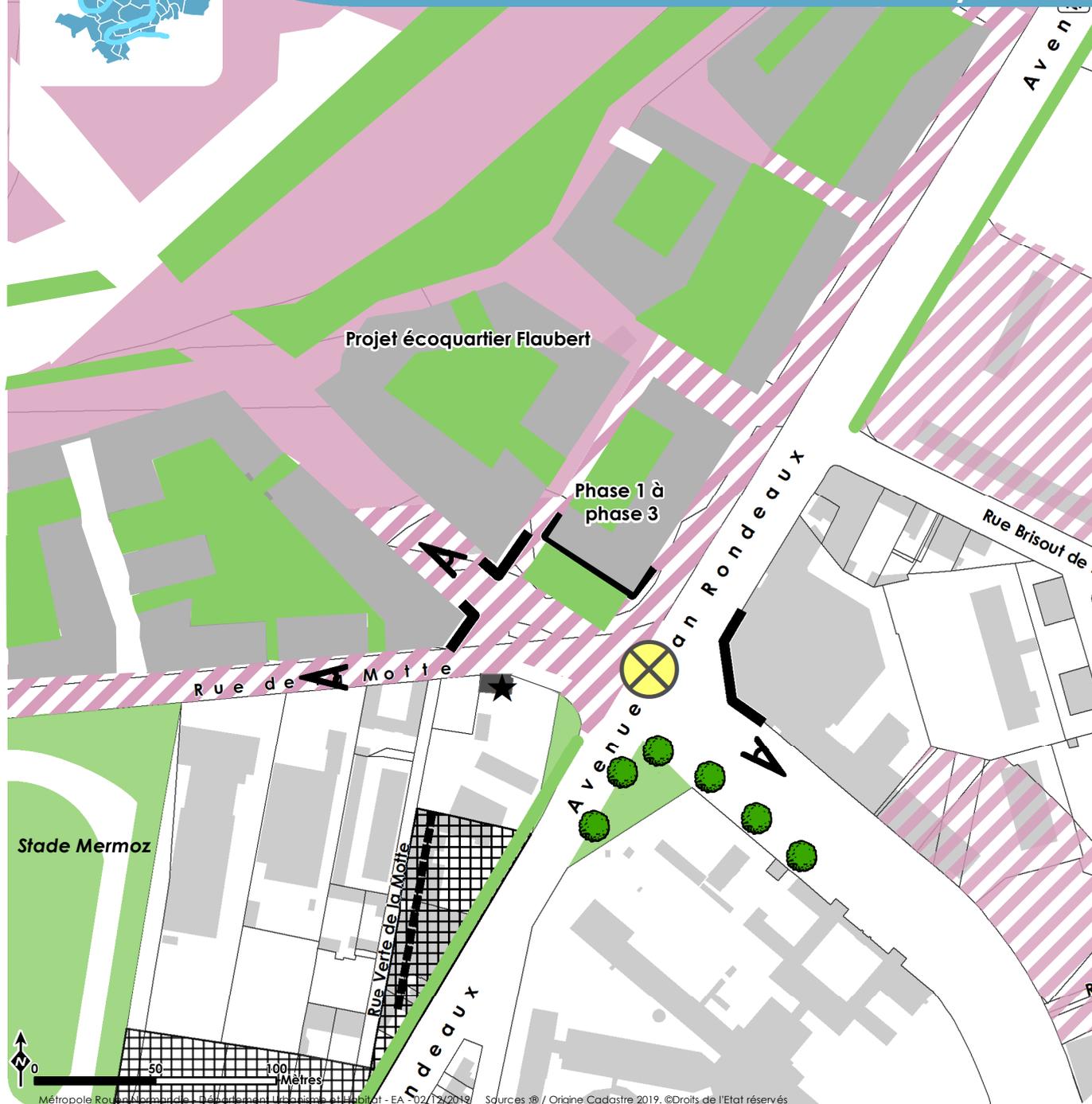
Zone à dominante végétale

#### Indications informatives

Opération en cours d'aménagement

Secteur de mutation

Limites cadastrales



Métropole Rouennaise - Département de la Seine-Maritime - EA - 02/12/2019 Sources : Origine Cadastre 2019. ©Droits de l'Etat réservés

#### Programme

##### ■ Morphologie

- Espace à restructurer / Bâti à requalifier

#### Insertion urbaine

##### ■ Emprise du bâti

- Alignement / recul
- Front bâti

##### ■ Aménité

- Articulation urbaine

#### Qualité paysagère et environnementale

##### ■ Éléments à préserver / à protéger

- ★ Élément d'intérêt patrimonial
- Arbre

##### ■ Éléments à créer

- Zone à dominante végétale
- Cône de vue

#### Indications informatives

- Opération en cours d'aménagement
- Limites cadastrales
- bâti existant

# Rondeaux Libération

## Traduction graphique de l'OAP

### Secteur Stade Mermoz



#### Programme

##### ■ Vocation

■ Equipement

##### ■ Morphologie

■ Espace à restructurer / Bâti à requalifier

##### Insertion urbaine

■ Emprise du bâti

└─┘ Front bâti

#### Desserte et organisation viaire

##### ■ Connexions

■ Polarité de transport collectif

##### ■ Maillage à créer

■ Cheminement doux

##### ■ Desserte

■ Point d'accès éventuel

#### Qualité paysagère et environnementale

■ Zone à dominante végétale

■ Cône de vue

#### Indications informatives

■ Opération en cours d'aménagement

■ Bâti projeté

■ Secteur de mutation

■ Limites cadastrales

■ bâti existant



Limitrophes des communes de Rouen et de Petit Quevilly, les avenues Jean Rondeaux et Libération forment un axe d'entrée à Rouen depuis le sud de l'agglomération. Percées au XIX<sup>ème</sup> siècle, ces deux avenues tracées en continuité ont façonné l'un des axes les plus routiers de l'agglomération, ayant même accueilli au plus fort des années tout-voiture des autoponts aériens, qui ont fortement contribué à mettre dos-à-dos les quartiers en bordure.

La démolition des autoponts et la libération de certaines grandes emprises foncières depuis quelques années ont amorcé une profonde mutation urbaine du secteur qui se poursuit aujourd'hui dans une deuxième phase à la faveur de l'implantation de la ligne de transport collectif T4.

Aujourd'hui, l'aménagement de cette nouvelle ligne à haut niveau de service et la modification des pratiques de mobilité sur l'axe Rondeaux-Libération constituent une opportunité pour repenser le cadre urbain et paysager de ces avenues et réinterroger leur statut au sein de la ville et de l'agglomération.

La présente OAP s'attache à poser des principes de base sur ce linéaire et à développer des orientations plus précises sur trois secteurs de projet à fort enjeux avec l'objectif de requalifier cet axe urbain majeur.

## Vocation de l'aménagement

L'objectif général de l'OAP est de revisiter l'axe Rondeaux-Libération sous l'angle du cadre de vie. La réflexion portera à la fois sur la mise en rapport des rives des avenues et sur la fabrication d'espaces d'aménité. Il s'agit également de prendre en compte les projets en cours de construction et d'anticiper les évolutions foncières.

L'OAP dresse ainsi un principe général de requalification paysagère sur l'ensemble des avenues comprises entre la place des Chartreux et le pont Guillaume Le Conquérant et développe ces orientations sur des points d'articulation urbaine.

## Principes de composition urbaine

L'OAP s'attache à définir des orientations selon deux objectifs principaux :

- La requalification et la caractérisation de l'axe via la constitution d'une trame verte paysagère sur l'ensemble du parcours et des orientations générales sur les constructions à venir en rives.
- La réintroduction de lieux d'aménité au niveau des articulations urbaines s'appuyant sur la place du piéton reconsidérée, et sur les opportunités d'échanges offertes par les polarités en bordure.

Un principe général est défini sur le linéaire des deux avenues : créer une **continuité paysagère en bordure de l'axe**, qui connectera les espaces verts du linéaire Rondeaux-Libération depuis les bords de Seine jusqu'à la place des Chartreux. De manière concrète, il s'agit d'instaurer un recul des constructions apte à permettre le déroulement d'une bande végétalisée le long des avenues. Le but est :

- De recomposer le profil de l'axe Rondeaux-Libération sur la longueur, selon le principe d'une trame verte
- D'améliorer le cadre de vie des futurs habitants et usagers des modes actifs (vélo et marche à pied) et d'assurer la transition entre domaine public et privé.

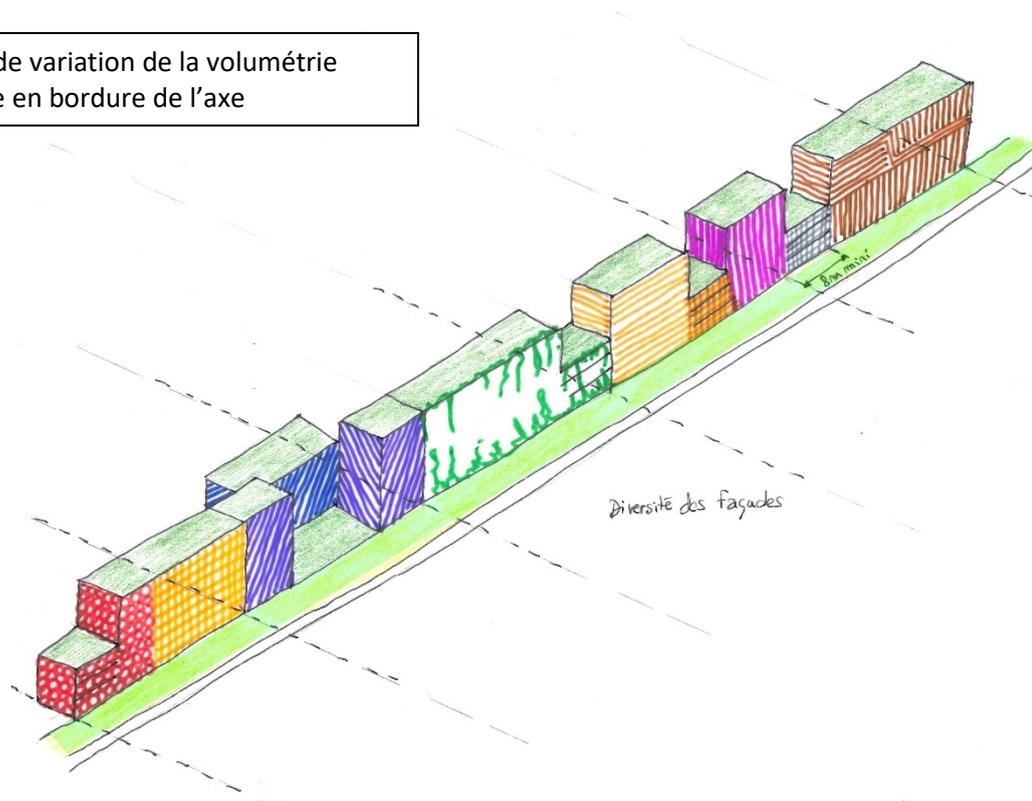
Le profil morphologique de l'axe Rondeaux-Libération est en cours de constitution : Des opérations de renouvellement urbain d'envergure comme le nouvel éco-quartier Flaubert ou des opérations de promotion

immobilière plus ponctuelles viennent dessiner les façades des avenues, auparavant bordées d'un tissu urbain hétéroclite et disparate, voire constituées de délaissés urbains.

Pour assurer l'insertion urbaine et paysagère des constructions, leur traitement devra proposer un dispositif bâti qui varie les volumes. Des mouvements de façade rythmeront la perception bâtie le long des espaces publics. Des reculs partiels de portions de façade permettront par exemple la création de terrasses pour les logements.

Des **formes urbaines diversifiées devront ainsi être proposées**, afin de limiter les changements d'échelle trop importants entre le tissu existant et les nouvelles opérations, et d'inciter à la variété architecturale dans le linéaire de façades des avenues. Un travail sur la volumétrie, l'alternance entre les vides et les pleins, et la recherche de différenciation dans les matériaux est ainsi souhaitée.

Exemple de variation de la volumétrie construite en bordure de l'axe



L'implantation des constructions devra prendre en compte le contexte urbain immédiat dans lequel le projet s'inscrit. Il s'agira de ménager des perméabilités, des vues et de préserver l'ensoleillement pour assurer une utilisation optimale de la lumière et permettre des économies d'énergie.

En vue de garantir un cadre de vie qualitatif, il s'agira de :

- Favoriser la double orientation des logements,
- Développer les surfaces extérieures privatives en continuité des logements,
- Organiser l'interface entre l'espace public et le rez-de-chaussée en interaction avec la trame paysagère de l'avenue.

En conformité avec les dispositions réglementaires, les projets de construction devront comprendre des surfaces favorables à la biodiversité, et chercheront à préserver la nature en ville. Les retraits devront être aménagés et dimensionnés pour créer des usages, du paysage...

## Orientations sur des points d'articulation urbaine :

### Le secteur Andy Warhol

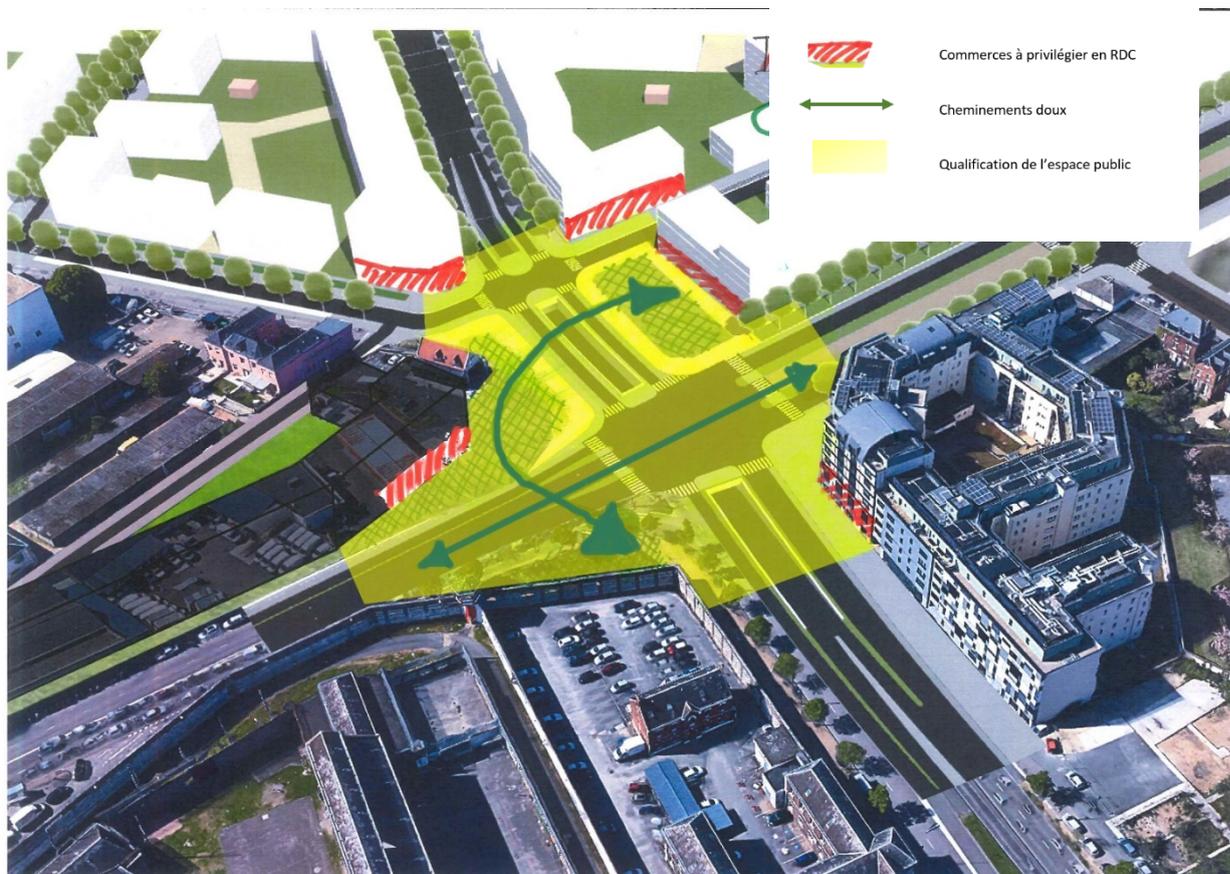
L'aménagement de ce secteur se devra de répondre à plusieurs enjeux :

- Structurer l'articulation urbaine à l'arrivée de l'ancienne pénétrante de l'agglomération transformée en boulevard urbain,
- Fabriquer l'entrée de ville Ouest de Rouen,
- Marquer le seuil de l'éco-quartier Flaubert sous forme d'une place urbaine, programmée en première phase de réalisation,
- Cadrer les perspectives visuelles en accompagnement des éléments en place comme le vaste ensemble de la prison Bonne Nouvelle, et le bâtiment d'intérêt patrimonial.

Les rez-de-chaussée des constructions de l'éco-quartier Flaubert accueilleront des commerces, appelés à consolider ainsi le pôle commercial de proximité en cours de constitution sur ce secteur.

Les abords de la prison seront intégrés à la trame paysagère d'ensemble, favorisant l'accroche urbaine de cet équipement. Des espaces à restructurer sont distingués en vue de réflexions à mener quant à leur requalification.

### Inscription urbaine de la place Warhol



### Le secteur Stade Mermoz

Le stade Jean Mermoz est enclavé en second plan de l'avenue Rondeaux et souffre aujourd'hui d'un manque de visibilité. Le réaménagement de l'axe Rondeaux-Libération est l'occasion de travailler son accroche à l'espace urbain et à l'arrêt de la ligne de transport en commun T4. Un parvis paysager pourra être aménagé afin de conforter le stade de rugby dans son statut d'équipement majeur. Cet espace sera accessible pour les piétons et les usagers des transports en commun et ouvrira sur l'un des axes majeurs de l'agglomération.

Un équipement de service public viendra encadrer l'entrée du stade. Une attention particulière sera portée sur le dialogue avec l'espace public du parvis ainsi créé et la relation à l'avenue.

Projection en vue aérienne



### La place Louis Poterat

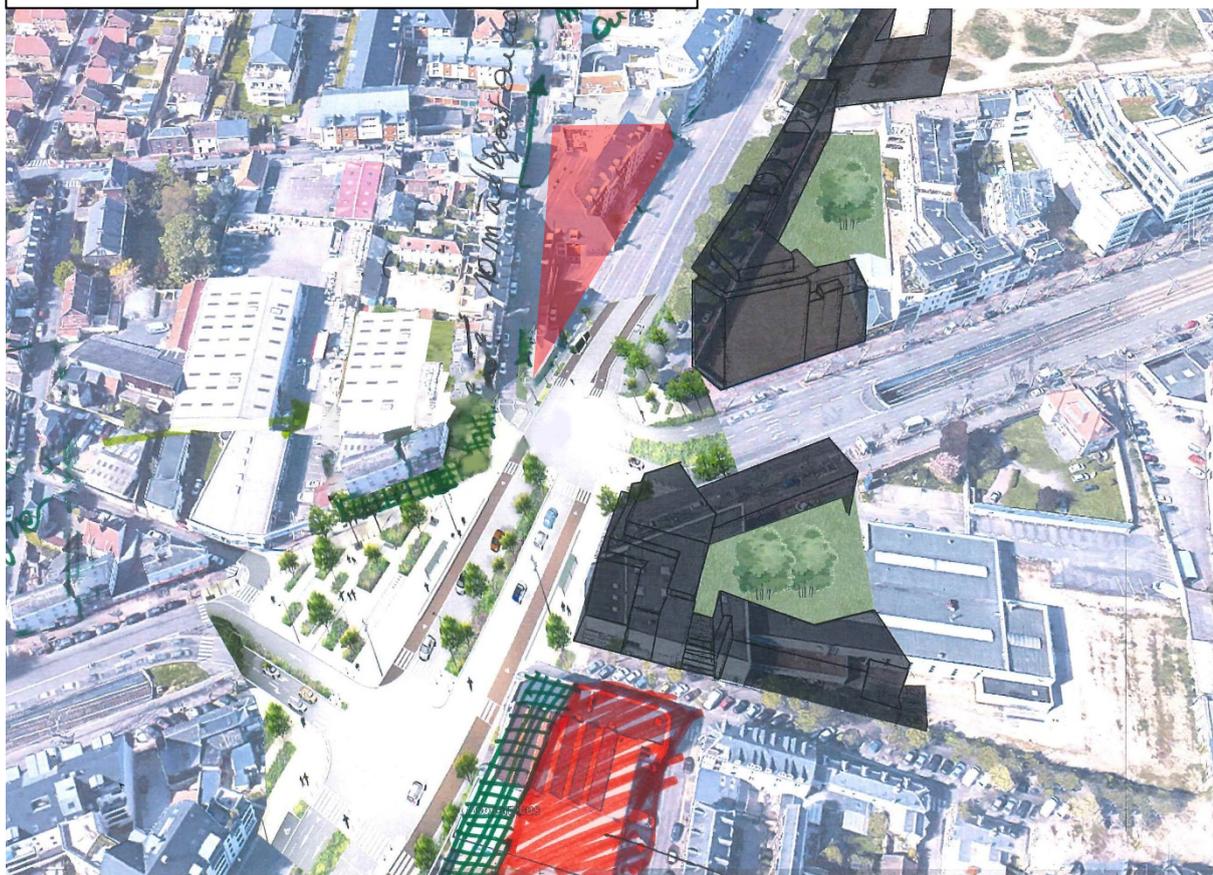
Plus souvent identifiée comme point de croisement entre les avenues de Caen/Jean Jaurès, traversée est-ouest de l'agglomération sud de Rouen, et l'axe Rondeaux-Libération, la place Poterat est à construire dans sa dimension urbaine. Structurée selon les voies de circulation, l'espace à vocation de carrefour, isole les quartiers en bordure, fragmentés en une succession de petits espaces introvertis, et peine à assumer la monumentalité des dernières opérations immobilières, qui viennent cadrer l'avenue de Caen.

La réalisation de la ligne T4 Croisement est l'occasion de reconsidérer cette articulation urbaine, pour retrouver le statut d'une place et permettre la reconquête de l'espace par les piétons.

L'aménagement de ce secteur se devra de répondre à ces objectifs :

- ➔ installer l'échelle urbaine de la place, et son inscription dans le maillage de l'agglomération. La question de préserver les perspectives visuelles profondes est d'importance à ce niveau,
- ➔ combiner les rapports d'échelle en vue de valoriser la place,
- ➔ construire les transitions entre opérations récentes d'envergure et le tissu de petites maisons des quartiers en bordure et reconstruire les continuités urbaines.

Projection en vue aérienne



## Desserte et organisation viaire

L'aménagement de la ligne T4 va permettre d'apaiser le trafic routier et de repenser les pratiques de déplacement. La place retrouvée du piéton facilitera les traversées et participera à mettre en contact les deux rives des avenues. La place Andy Warhol, le parvis du stade Mermoz et la place Louis Poterat marqueront des points d'échanges et de connexions majeures. D'autre part, la requalification de l'axe Rondeaux-Libération sera l'occasion de reconstruire des liaisons interrompues par la configuration très routière des avenues. Les rues de Gessard et rue de Parmentier seront ainsi réouvertes, permettant la connexion de l'intérieur des quartiers en bordure avec l'axe.

## Orientations programmatiques

En cohérence avec le Schéma de Cohérence Territoriale, une densité cible de 120 logements par hectare est préconisée dans les opérations de logements.

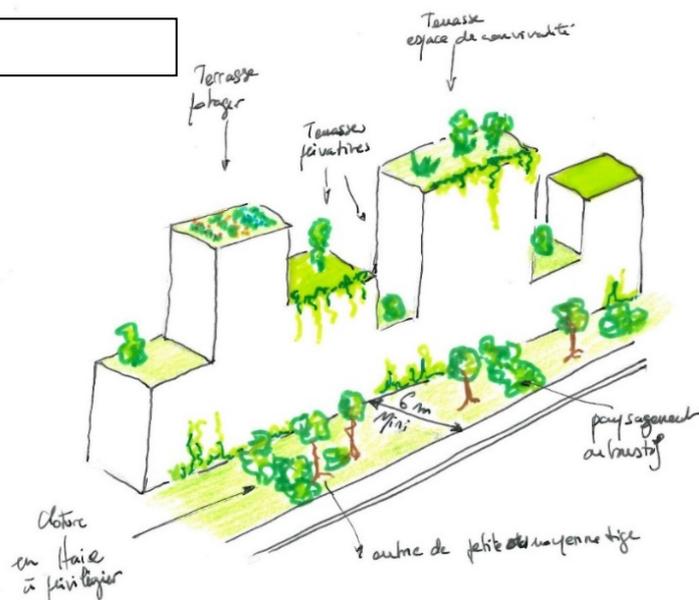
Les programmes à venir incluront des logements, des activités, tertiaires et artisanales non nuisantes, des commerces et des équipements.

Les opérations de logements faciliteront l'accueil de familles avec enfants notamment par des surfaces privatives à usage d'espace récréatif. Des espaces d'aménité sont à envisager dans les opérations.

## Orientations environnementales et paysagères

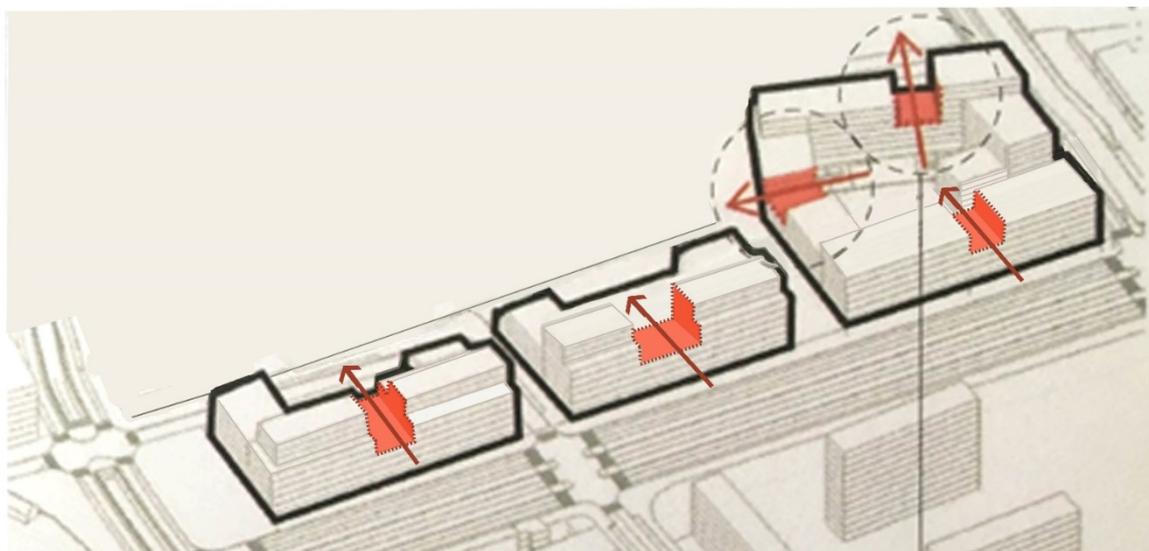
Des espaces non bâtis et si possible végétalisés seront à programmer dans les opérations. Il s'agit ainsi de favoriser la libération d'espaces en pleine terre et paysagers, à vocation récréative et sociale pour les habitants des nouvelles opérations. Les espaces végétalisés accessibles aux usagers avec vocation d'espace de convivialité, pouvant par exemple abriter des potagers, seront à privilégier.

Proposition



## Principes particuliers

- Rythmer les façades sur avenue avec l'insertion de failles architecturales : des propositions



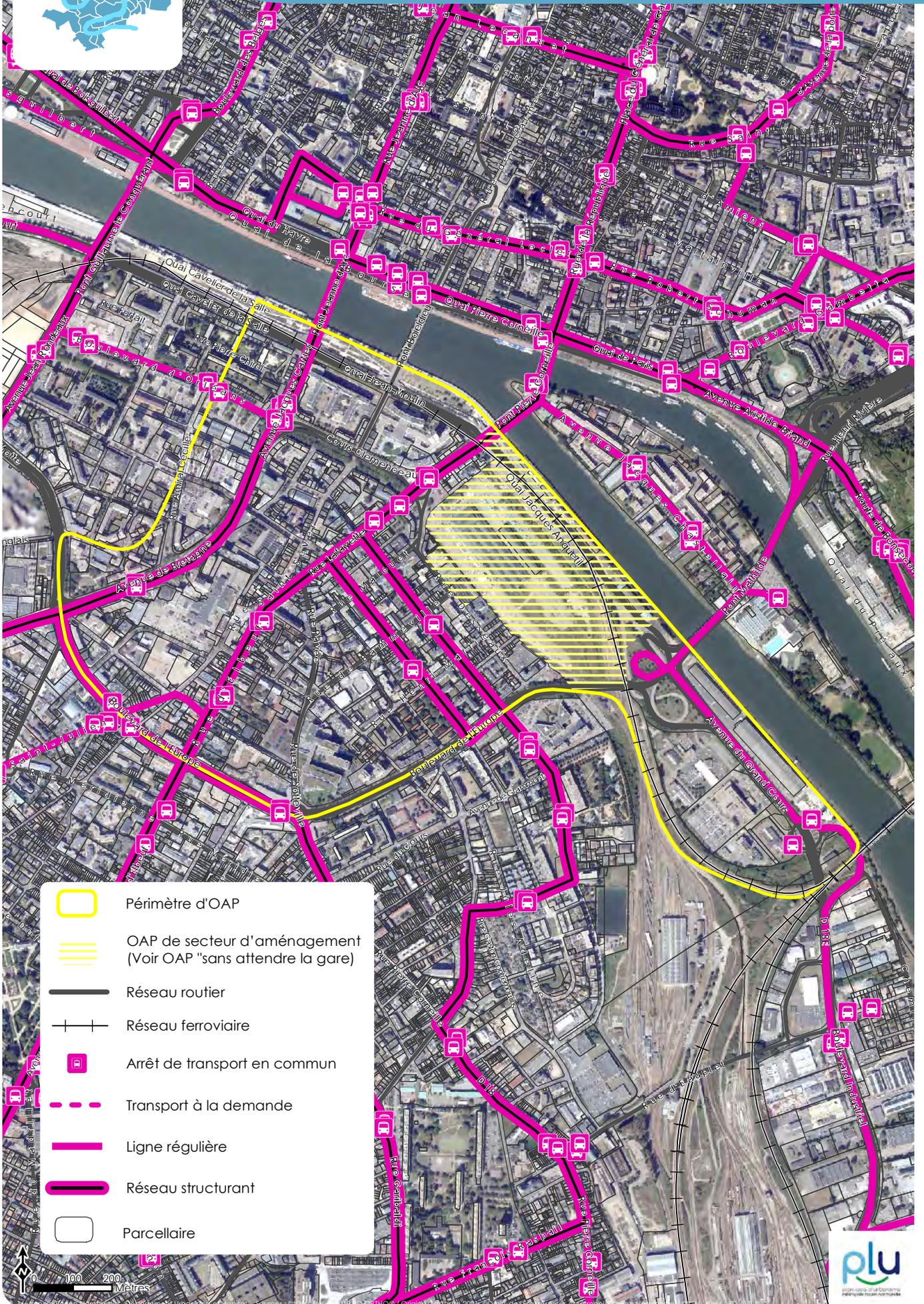
Volumétrie de principe - Illustration des failles au dessus du R+2



Références - failles dans le bâti au delà du R+2

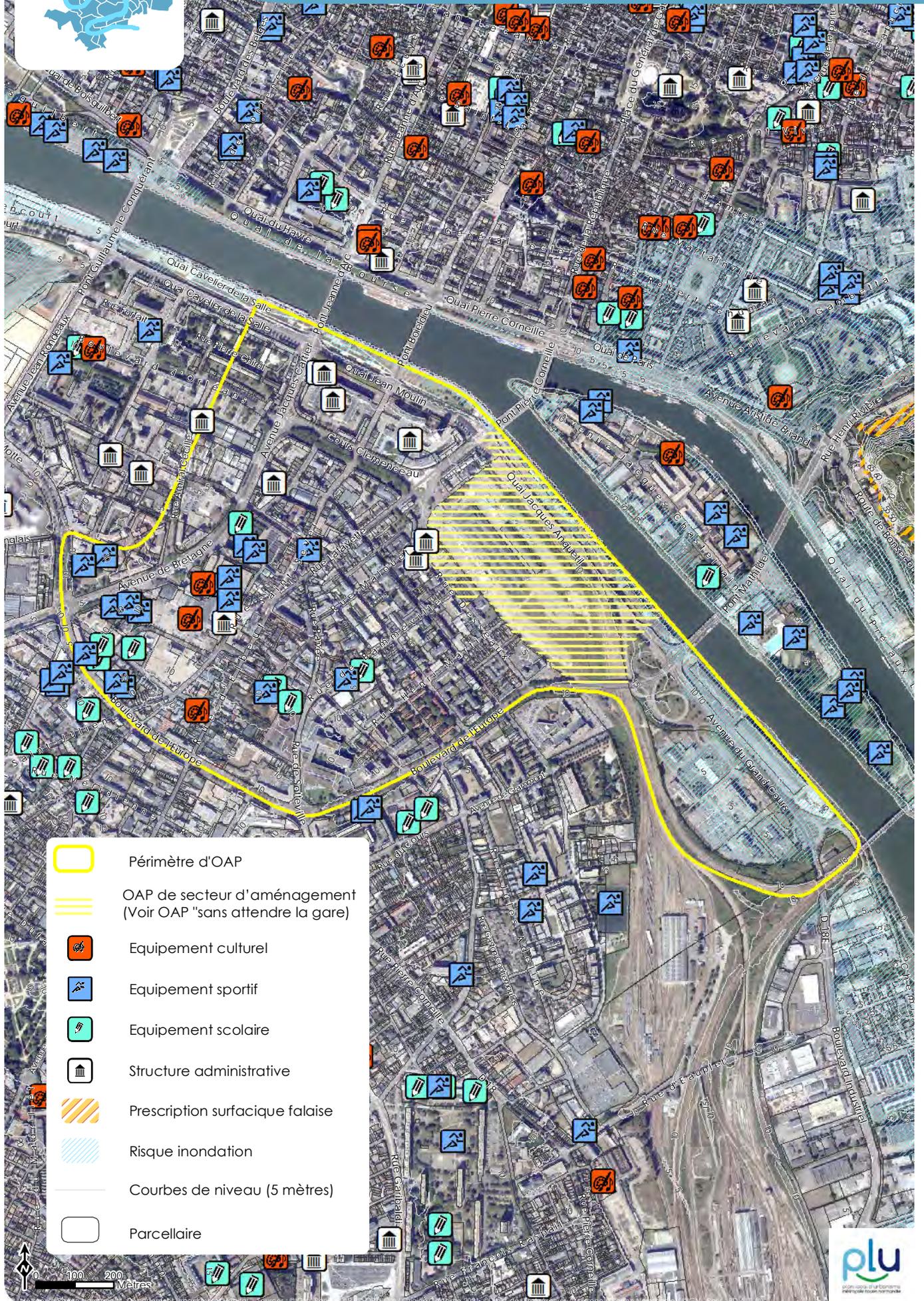


Images de référence



# Saint Sever Nouvelle Gare

## Etat initial du secteur



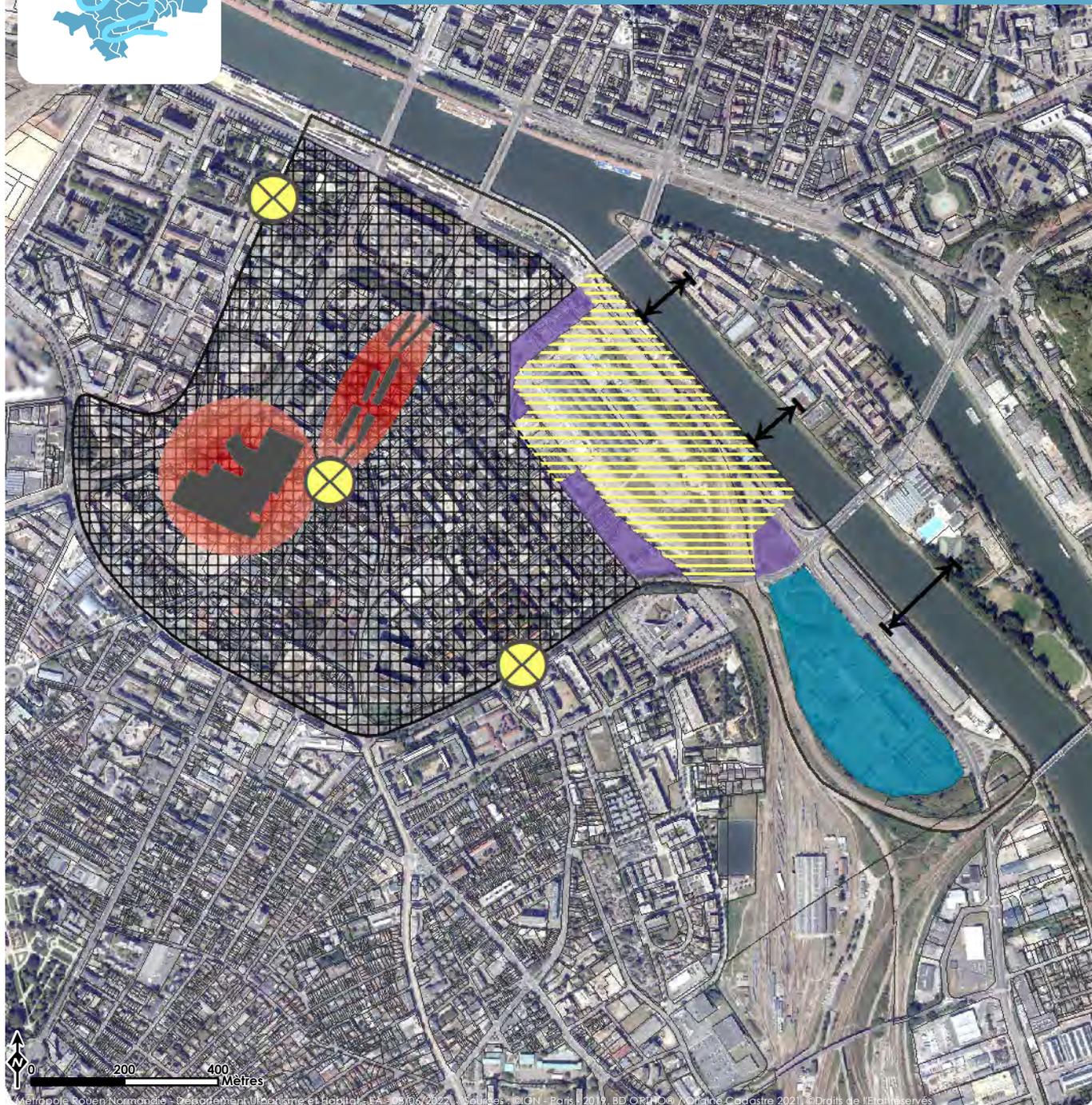
-  Périmètre d'OAP
-  OAP de secteur d'aménagement (Voir OAP "sans attendre la gare")
-  Equipement culturel
-  Equipement sportif
-  Equipement scolaire
-  Structure administrative
-  Prescription surfacique falaise
-  Risque inondation
-  Courbes de niveau (5 mètres)
-  Parcellaire



# Saint Sever Nouvelle Gare

## Traduction graphique de l'OAP

### Vocation et insertion urbaine



#### Programme

##### ■ Vocation

- Activité économique
- Vocation mixte

##### ■ Morphologie

- Espace à restructurer / Bâti à requalifier

#### Insertion urbaine

##### ■ Aménité

- Rayonnement/Vitrine
- X Articulation urbaine
- ↔ Porosité entre les espaces

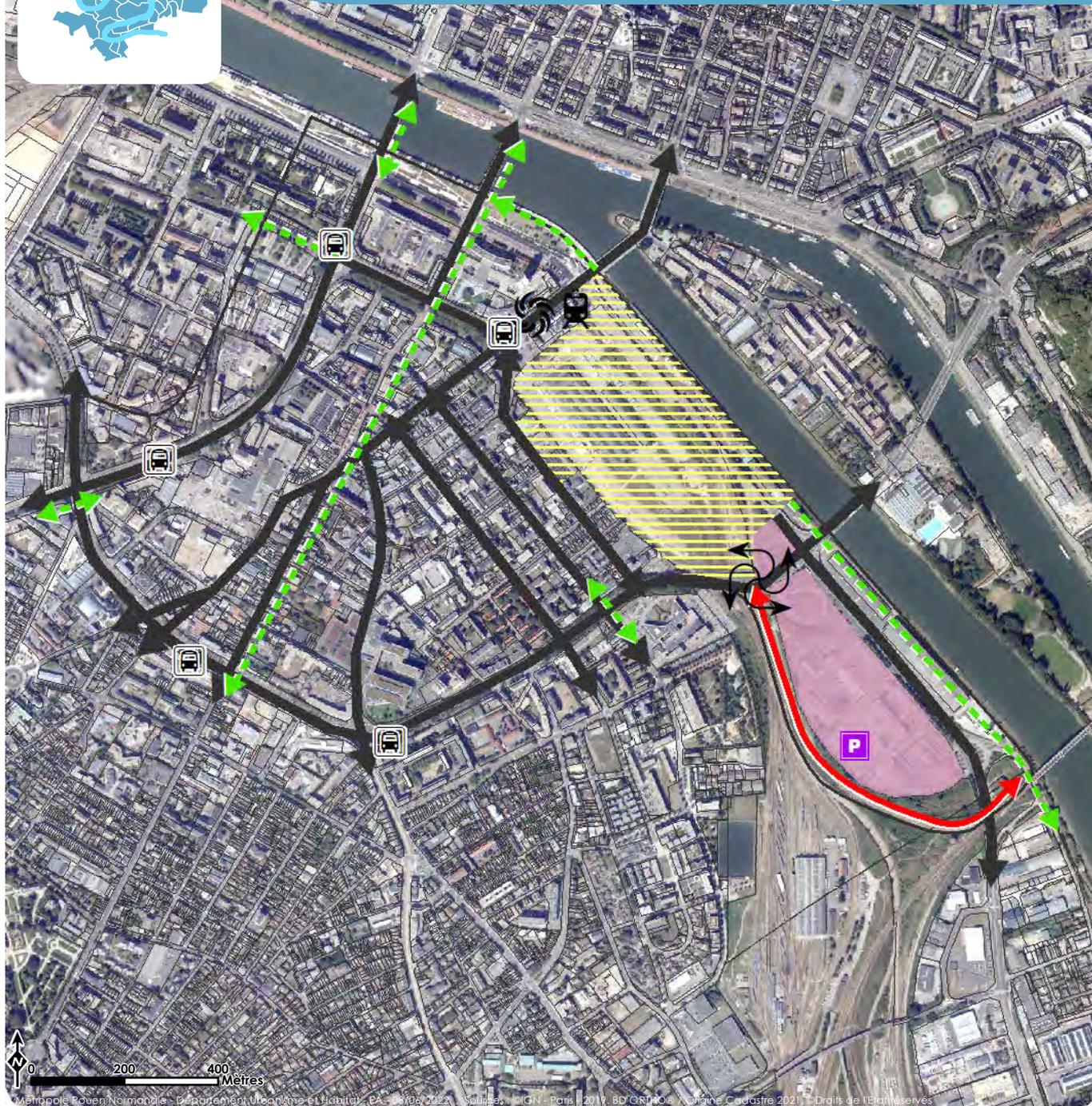
#### Indications informatives

- Limites cadastrales
- Périmètre de l'OAP
- bâti existant
- OAP de secteur d'aménagement (Voir OAP "sans attendre la gare")

# Saint Sever Nouvelle Gare

## Traduction graphique de l'OAP

### Desserte et organisation viaire



#### Insertion urbaine

##### ■ Aménité



Centralité

#### Desserte et organisation viaire

##### ■ Connexions



Gare



Polarité de transport collectif



Point de connexion

##### ■ Liaisons existantes



Rue ou voie existante

##### ■ Maillage à créer



Maillage principal



Cheminement doux

##### ■ Stationnement



Parking collectif

#### Indications informatives

■ Secteur de mutation

□ Limites cadastrales

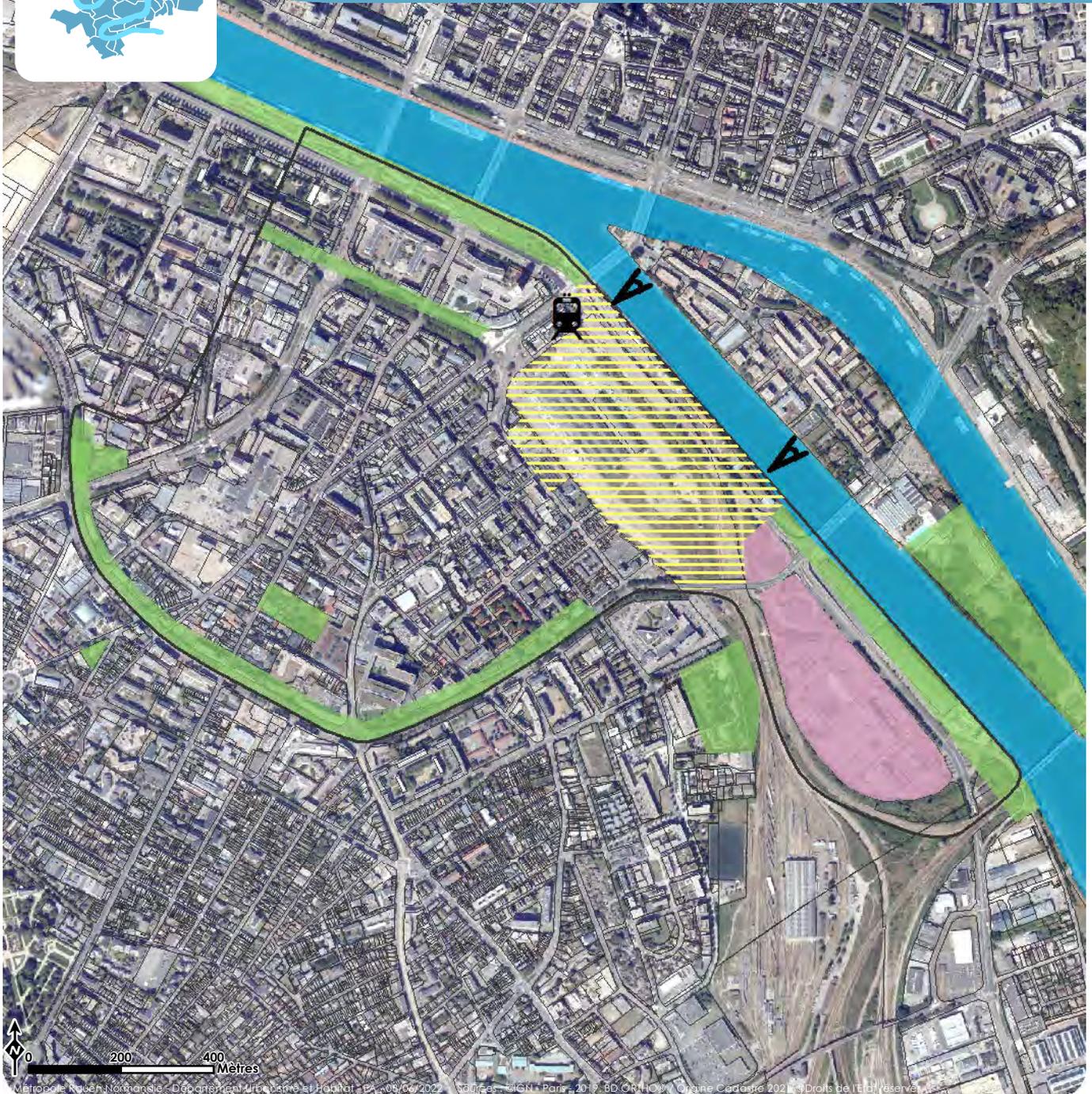
○ Périmètre de l'OAP

▨ OAP de secteur d'aménagement (Voir OAP "sans attendre la gare")

# Saint Sever Nouvelle Gare

## Traduction graphique de l'OAP

### Qualité environnementale et paysagère



#### Desserte et organisation viaire

##### ■ Connexions



Gare

#### Qualité paysagère et environnementale

##### ■ Éléments à préserver / à protéger



Zone humide

##### ■ Éléments à créer



Zone à dominante végétale



Cône de vue

#### Indications informatives



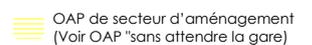
Secteur de mutation



Limites cadastrales



Périmètre de l'OAP

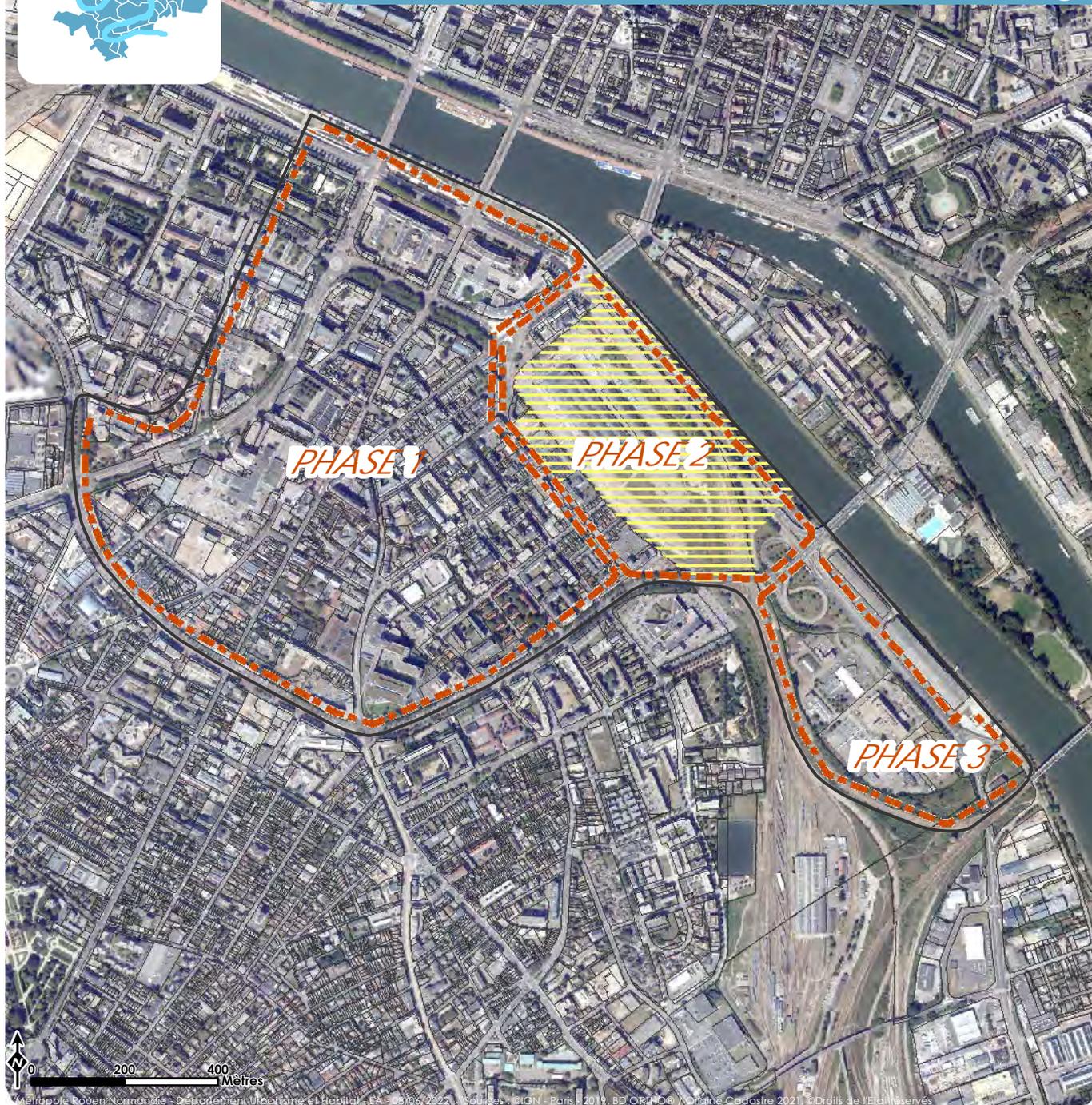


OAP de secteur d'aménagement  
(Voir OAP "sans attendre la gare")

# Saint Sever Nouvelle Gare

## Traduction graphique de l'OAP

### Phasage



#### Programme

■ Opérationnel

◻ Phasage

#### Indications informatives

◻ Limites cadastrales

◻ Périètre de l'OAP

▨ OAP de secteur d'aménagement  
(Voir OAP "sans attendre la gare")

Le projet Saint-Sever Nouvelle Gare consiste en la réflexion sur le secteur d'accueil de la future gare métropolitaine, actée dans le projet de réalisation de la future liaison ferroviaire Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), et mise en service à l'horizon 2030. Au-delà de l'implantation de la gare et de ses infrastructures, c'est tout le centre-ville de Rouen rive-gauche, soit le quartier Saint Sever dans son ensemble, qui est impacté.

Ainsi, le projet Saint-Sever Nouvelle Gare a défini comme objectif d'insuffler une nouvelle dynamique au centre-ville Rive Gauche, en accompagnement de l'arrivée de la future gare.

## Vocation de l'aménagement

Par conséquent, au travers du projet Saint-Sever Nouvelle Gare, il s'agit de répondre aux enjeux cruciaux du transport de demain, de rendre attractif le territoire pour attirer de nouveaux emplois, notamment dans le secteur tertiaire, et de soutenir l'accueil de la population dans la ville-centre de la Métropole.

Les objectifs généraux sont les suivants :

- Créer la gare comme un nouvel équipement central et traiter son insertion urbaine
- Développer l'attractivité résidentielle,
- Redynamiser l'immobilier tertiaire avec une action forte sur le parc existant
- Consolider l'attractivité commerciale du quartier.

La mise en service de la nouvelle gare est prévue à l'horizon 2030. Sans attendre la gare, et afin de préparer son insertion dans le tissu urbain, l'ambition du projet est d'engager dans un premier temps la redynamisation du quartier existant Saint Sever (phase 1). Dans un second temps, le nouveau morceau de ville qui intègrera la gare pourra être créé (phase 2). Sur ce secteur, et dans le temps de conception du projet de nouveau quartier, l'activation du site de la future gare est encadrée par l'OAP de secteur d'aménagement « sans attendre la gare ». Enfin, une fois la dynamique du projet lancée, le secteur de l'Avenue du Grand Cours pourra être densifié et réaménagé (phase 3).

## Principes de composition urbaine

Le périmètre du projet englobe donc le quartier centre-ville rive gauche étendu et les secteurs de mutation urbaine que sont les emprises de délaissés ferroviaires, réaffectées à l'accueil des infrastructures de la LNPN, et le secteur de l'Avenue du Grand Cours, communément appelé îlot Carsat.

Dans l'objectif d'une intégration urbaine au plus près des flux, le bâtiment gare est projeté plutôt au Nord de l'emprise ferroviaire. Au-delà de l'implantation de cette future gare, le projet Saint-Sever Nouvelle Gare développe ces orientations :

- Poursuivre la réappropriation du fleuve comme un élément majeur de l'environnement immédiat et identitaire de Rouen en remettant en contact le quartier avec la Seine,
- Travailler les interfaces urbaines avec les secteurs limitrophes, notamment les quartiers du boulevard d'Orléans et de l'avenue de Grammont,
- Renforcer les liaisons transversales et les perméabilités entre quartiers, notamment par une requalification des espaces publics,
- Préserver la morphologie du tissu faubourien existant et réfléchir à la requalification du bâti,
- Consolider le rayonnement et l'attractivité du centre commercial Saint-Sever et de la rue commerçante en prolongement,

- Redynamiser le premier pôle tertiaire de la Métropole, notamment par la requalification des espaces extérieurs. La zone d'activités tertiaires de l'avenue du Grand Cours a vocation à être densifiée à long terme, dans un cadre paysager requalifié ciblant une opération de mutualisation et de compacité des stationnements aériens.
- Composer les abords de la gare et traiter l'interface avec le réseau ferré. En termes d'insertion urbaine, les cinq façades de la gare sont à considérer. L'une des façades sera d'ailleurs à adresser à la Seine.

### Desserte et organisation viaire

La mise en service de la nouvelle gare à l'horizon 2030 sera accompagnée de la création d'un pôle d'échanges multimodal. L'objectif est de favoriser les alternatives aux déplacements automobiles et de garantir une accessibilité optimale au centre historique rive-droite, aux autres composantes de la ville et à l'ensemble du territoire métropolitain.

L'aménagement doit également permettre de compléter et de renforcer le maillage de circulations douces. Il s'agira entre autres d'améliorer les franchissements du boulevard de l'Europe et de l'avenue de Bretagne, de prolonger la desserte par les modes actifs des quais bas vers l'est, et de faciliter les déplacements transversaux. La traversée des voies ferrées pour les modes doux est un objectif prioritaire. Elle permettra un accès piétonnier direct aux quais de la gare.

D'une manière générale, et sur l'ensemble des voies du quartier, les circulations douces sont à généraliser, via l'apaisement des voies existantes pour limiter la place de la voiture. La continuité des cheminements doux est à prendre en compte, et ce, jusqu'aux locaux dédiés aux stationnements des vélos dans les opérations de constructions.

Quant au maillage viaire, il sera prolongé dans l'épaisseur des îlots dans le but de rendre perméables les larges emprises actuelles. Le carrefour au sud du pont Mathilde sera réfléchi comme un point de connexion majeure du quartier avec les infrastructures du territoire global.

Afin de limiter l'espace occupé par le stationnement et de mutualiser l'occupation des parkings entre les besoins de la gare et des programmes immobiliers, des espaces de stationnement mutualisés seront à aménager au sein de l'opération, notamment sur les espaces de reconquête urbaine.

### Orientations programmatiques

- Habitat : nouveaux logements avec une densité cible de 120 logements / hectare,
- Activités économiques orientées sur le tertiaire (services et bureaux) en neuf et en requalification,
- Activités économiques orientées sur le commerce (confortement du centre commercial St Sever et de la rue commerçante St Sever),
- Equipements connexes nécessaires au développement d'un nouveau quartier de ville,
- Activités de loisirs en lien avec la requalification des bords de Seine

## Orientations environnementales et paysagères

Ces orientations sont multiples :

- Re-végétaliser le quartier par la reconstitution des continuités paysagères et lutter contre les îlots de chaleur urbain.
- Retrouver une proximité avec la Seine par la mise en contact des espaces. Il s'agit de développer la place de l'eau et de la biodiversité dans le quartier en interface avec la Seine.
- Veiller à l'intégration paysagère du quartier depuis les coteaux de la Vallée de Seine et l'Île Lacroix.
- Ouvrir et conserver les perspectives visuelles pour inscrire la future gare et les nouvelles opérations immobilières dans le panorama d'ensemble.

D'une manière générale, les futures constructions seront orientées pour assurer une utilisation optimale de la lumière et permettre des économies d'énergie. Leur conception devra favoriser les projets compacts. Il s'agira d'optimiser la consommation en ressources naturelles en privilégiant les matériaux biosourcés et en limitant l'impact carbone des constructions.

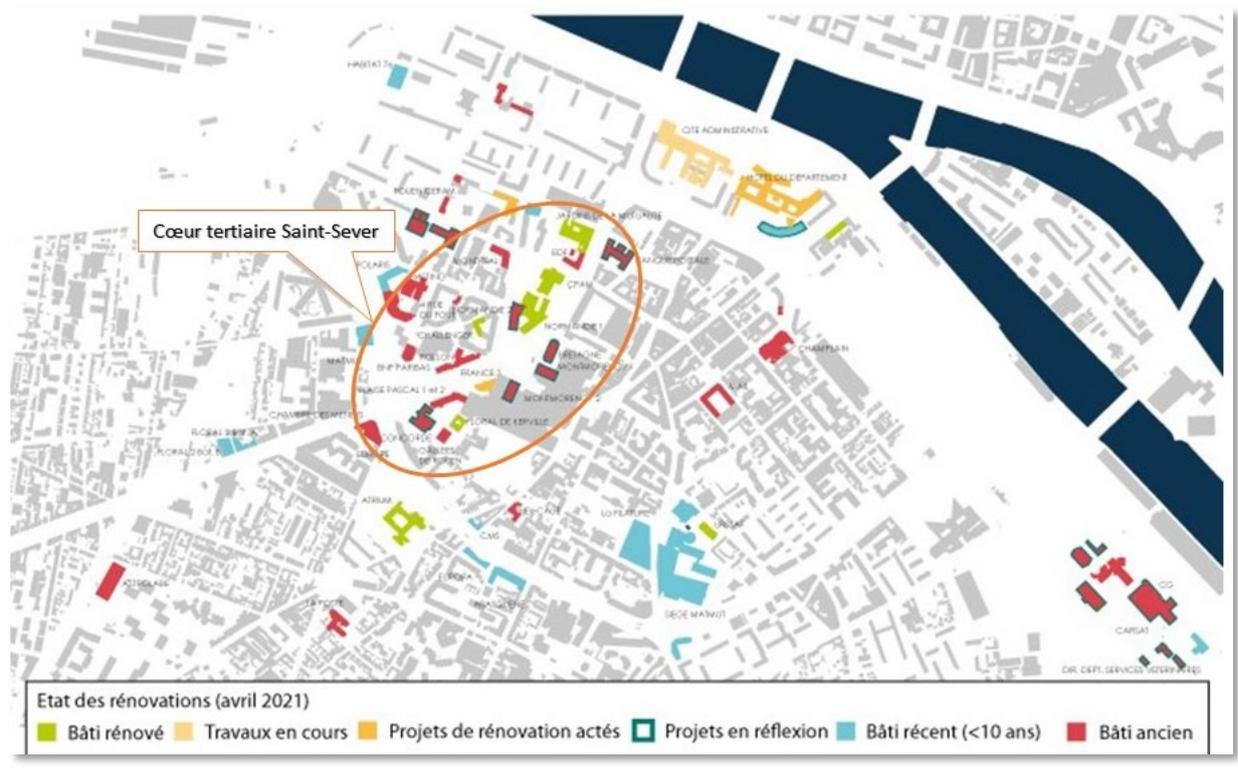
En matière de confortement et de redynamisation de l'existant, des actions de réhabilitation en adéquation avec les objectifs de la transition écologique seront à mettre en œuvre pour conforter le volet développement économique et attractivité.

Les rénovations des immeubles tertiaires du centre-ville rive gauche devront cibler une meilleure efficacité énergétique et environnementale, au niveau de l'enveloppe des bâtiments notamment : l'objectif en est la diminution des consommations énergétiques (performance de l'enveloppe et des systèmes de chauffage, de froid et de ventilation), l'amélioration du confort d'été (dispositif de brise soleil qui n'obère pas la circulation d'air) et l'amélioration du confort d'usage des locaux (lumière naturelle, fonctionnalités des espaces, équipements mis à disposition des usagers : local vélo par exemple).

Zoom sur le cœur tertiaire du Centre St Sever : hérité de la ZAC Saint-Sever créée en 1972, l'espace tertiaire doit retrouver une cohérence d'ensemble tout en faisant perdurer la modernité et l'évolutivité des immeubles tels que pensés à l'origine (par Louis Arretche concepteur de l'aménagement) : traitement qualitatif des façades réaffirmant les jeux volumétriques et géométriques initiaux et l'écriture modulaire, réaffirmer le socle des rez-de-chaussée par rapport au reste de l'élévation pour requalifier les entrées, les réadresser sur l'espace public et permettre une expérience agréable aux piétons.

Ainsi les opérations de rénovation de façade, de réfections des toitures ou de réaménagement des espaces extérieurs privatifs doivent respecter la rigueur de l'écriture architecturale d'origine, notamment dans le traitement des surfaces et l'intégration des édifices et appareils techniques.

La végétalisation des toitures terrasses, la mise en place de revêtement peu absorbants, l'introduction de l'élément végétal, et tout aménagement propre à infléchir l'effet albédo\* sur le secteur sont à privilégier.



## Principes particuliers

*Rappel du PPRI (01/01/2018) :*

### **Le site se situe partiellement en zone rouge du PPRI**

*Ce sont les zones les plus exposées où les inondations sont redoutables en raison de la hauteur d'eau atteinte, de l'importance de la vitesse d'écoulement, de la durée et de la fréquence des inondations. Il faut donc éviter qu'un grand nombre de personnes et de biens soient exposés. Il convient d'y préserver les capacités d'expansion des crues afin de ne pas augmenter ses conséquences en amont et e<sup>1</sup>*

- L'**albédo** est une grandeur sans dimension, représentant la fraction de l'énergie solaire globale réfléchiée par une surface. Elle est exprimée en pourcentage ou par un chiffre compris entre 0 (toute la lumière est absorbée) et 1 (toute la lumière est réfléchiée).  
<https://www.emse.fr/>