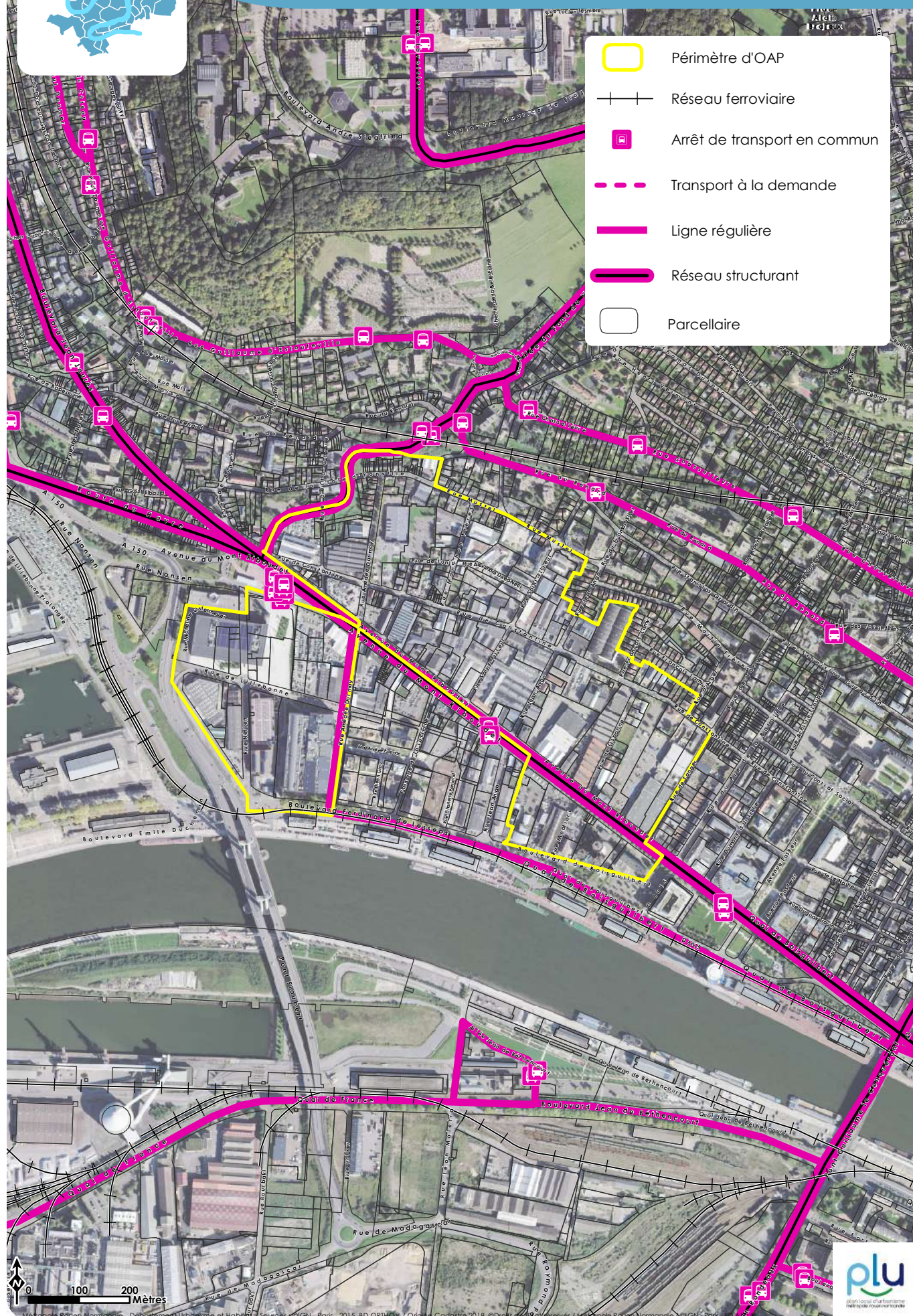


3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Modifié le 13 DECEMBRE 2021

3.3 OAP Grands Projets

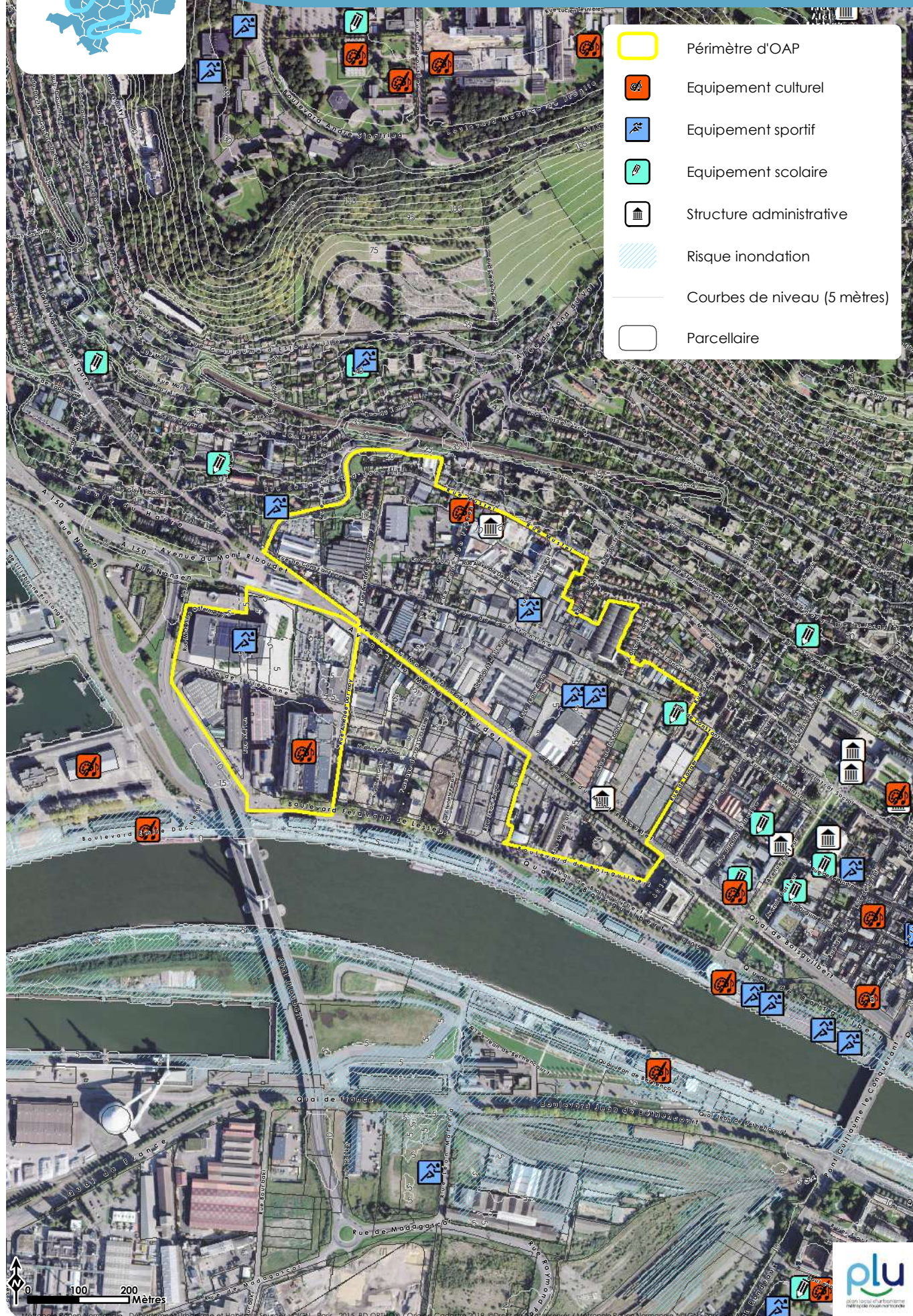






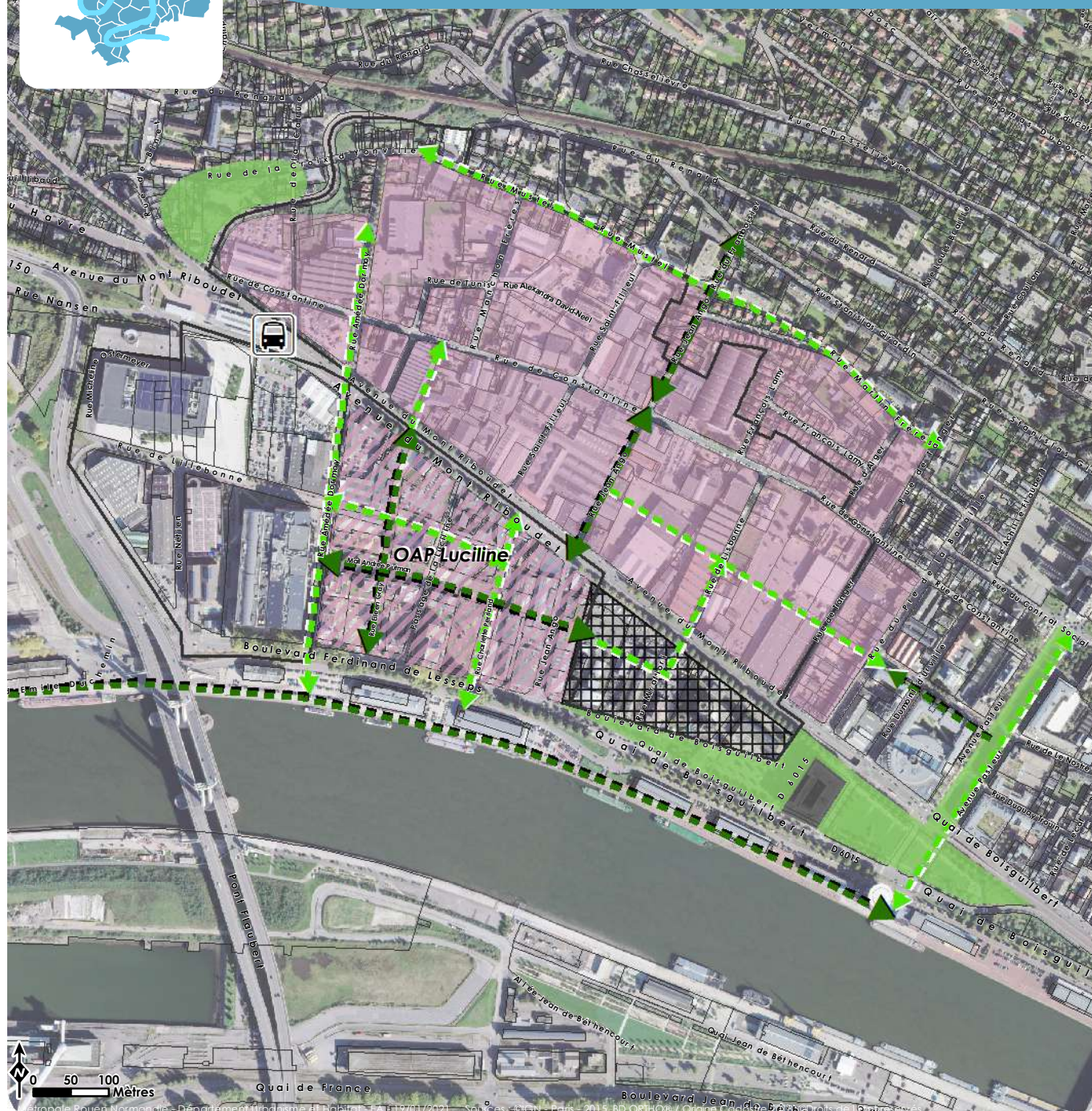
Quartiers Ouest de Rouen

Etat initial du secteur



Quartiers Ouest de Rouen

Traduction graphique de l'OAP



Programme

■ Morphologie

■ Espace à restructurer
/Bâti à requalifier

Desserte et organisation viaire

■ Liaisons existantes

■ Cheminement doux (piétons et/ou vélo)

■ 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

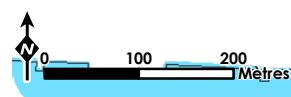
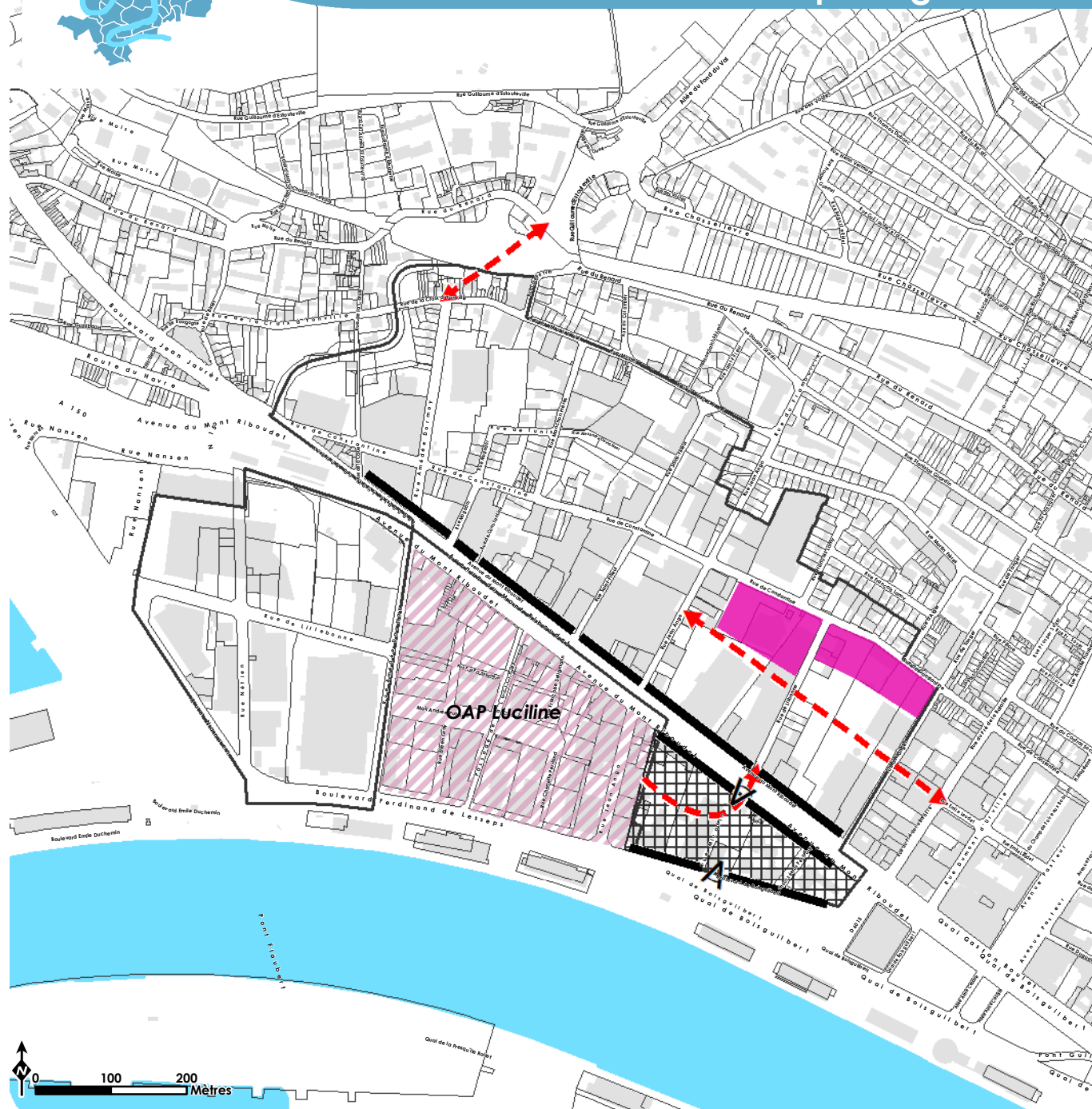
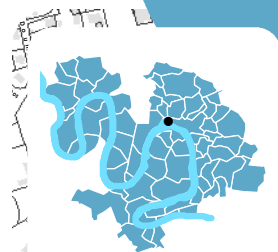
■ Limites cadastrales

■ bâti existant

Quartiers Ouest de Rouen

Traduction graphique de l'OAP

Morphologie urbaine



Programme

- Vocation
- Equipement
- Morphologie
- Espace à restructurer / Bâti à requalifier

Insertion urbaine

- Emprise du bâti
- Front bâti

Desserte et organisation viaire

- Maillage à créer
- Maillage secondaire

Qualité paysagère et environnementale

- Éléments à créer
- Cône de vue

Indications informatives

- Opération en cours d'aménagement
- Limites cadastrales

Les quartiers ouest représentent un vaste secteur de renouvellement urbain sur la rive droite de la ville de Rouen. La surface concernée par la présente OAP représente environ 150 ha compris entre la limite communale avec Canteleu et Déville-lès-Rouen à l'Ouest à l'avenue Pasteur à l'Est, et des quais de Seine au Sud à l'amorce des coteaux au Nord. Ces quartiers sont fortement impactés par des voies de circulation structurantes (A150 et Pont Flaubert – N 1338, avenue du Mont-Riboudet, boulevard Ferdinand de Lesseps...).

Hier situés en entrée de ville et caractérisée auparavant par les activités portuaire et industrielle, cette vaste zone intégrée aujourd'hui au centre de l'agglomération présente une urbanisation disparate. Le secteur est aujourd'hui en pleine mutation : ces quartiers doivent se restructurer afin de répondre aux enjeux de développement de l'agglomération, fondés notamment sur le développement économique, l'émergence de nouveaux vecteurs d'attractivité et une offre diversifiée d'habitat en centre-ville.

Pour permettre de répondre à ces grands enjeux de développement, l'objectif de la présente OAP est de définir les conditions d'un renouvellement urbain équilibré et cohérent sur l'ensemble de ce périmètre.

Les quartiers Ouest comprennent certains secteurs dont les enjeux d'évolution sont particuliers :

- Le secteur Constantine, est un tissu urbain mixte dont de vastes parcelles sont en cours de mutation actuellement, et accueillent des opérations de collectifs.
- Le Mont-Riboudet, composé en majorité de grands locaux d'activités du secteur automobile,
- L'écoquartier Luciline, fait l'objet d'une procédure de ZAC et est en cours d'aménagement
- L'espace des Marégraphes le long des quais, aménagement dont l'enjeu est de poursuivre l'installation d'activités attractives, dans le respect d'une architecture respectueuse de l'histoire portuaire. La presqu'île de Waddington et les bassins Saint-Gervais, situés à l'Ouest du périmètre de la présente OAP, accueillent les événements festifs et présentent de vastes espaces à aménager, en lien avec les orientations urbaines alentours.

Vocation de l'aménagement :

Historiquement occupés par de grandes emprises commerciales ou artisanales, le secteur doit pouvoir évoluer progressivement afin de permettre l'accueil de nouvelles fonctions urbaines par cohabitation ou substitution : une mixité de fonctions mêlant habitats, commerces, bureaux et activités sera recherchée afin de permettre le maintien des activités en place (notamment des concessions automobiles) ou leur intégration dans de nouveaux programmes mixtes.

Depuis une quinzaine d'années, cette mutation s'est vue concrétisée par les premières phases de l'écoquartier Luciline, l'ouverture des Docks76, la mise en service du Kindarena, ou la création d'infrastructures majeures de déplacement telles que le pôle d'échanges du Mont Riboudet, ou le Pont Flaubert...

La poursuite de ce renouvellement urbain, et notamment le développement des programmes de logements sur les secteurs non maîtrisés (hors ZAC Luciline) nécessitent la programmation urbaine et opérationnelle d'espaces publics, notamment d'espaces verts, et d'équipements, ainsi que le confortement et le développement d'offres commerciales et de services, calibrés pour répondre aux besoins de la population et à l'attractivité nouvelle de ce secteur.

Deux emplacements réservés sont prévus sur la rue de Constantine pour permettre de conforter les équipements de proximité : l'extension de l'école Franklin et la création d'un espace vert de proximité.

Desserte et organisation viaire :

Le secteur concerné est desservi par un maillage viaire complexe, composé d'une voie rapide, reliant le pont Flaubert à l'autoroute A150 avec échangeur, de boulevards urbains larges, ainsi que de voiries de moindre calibre mais structurantes à l'échelle du secteur et quelques voies de desserte locale. L'histoire industrielle du secteur a composé ce maillage viaire grossier délimitant parfois de très vastes parcelles. Un des enjeux majeurs de ce vaste secteur consistera à rationaliser ce maillage viaire en vue d'améliorer les conditions de circulation et de desserte tout en prévoyant un partage de l'espace public en faveur des modes actifs de déplacement (piétons et cycles en particuliers).

Les principaux objectifs de mobilité à l'échelle des quartiers ouest consisteront donc à :

- Améliorer les accès au Pont Flaubert et l'autoroute A 150, en intégrant ces nouvelles infrastructures dans un tissu urbain existant et en mutation,
- Favoriser les mobilités actives (piéton/ cycles), pour créer un véritable maillage confortable et sécurisé, notamment sur les boulevards urbains du Mont-Riboudet et Ferdinand-de-Lesseps,
- Intégrer les nouvelles lignes de transport en commun et optimiser le fonctionnement du pôle d'échanges
- Anticiper le développement urbain du secteur et des territoires alentours (zones péri-urbaines à proximité immédiate, territoires plus éloignés nouvellement urbanisés et desservis par les voies), afin de pacifier les flux d'entrées de ville.

Les restructurations et les créations d'espaces publics dédiés à la mobilité devront répondre à des objectifs de multimodalité d'une part et de connexion des biotopes, en lien avec la trame verte, d'autre part. C'est pourquoi il convient d'assurer le développement et la mise en cohérence du réseau de liaisons piétonnes, en assurant la sécurisation des déplacements et la mise en valeur paysagère des espaces. La végétation implantée dans l'aménagement devra concourir à créer des protections visuelles et/ou physiques pour apaiser la circulation et à favoriser les continuités écologiques avec les espaces attenants (privés et/ou publics) :

- Au nord du Mont-Riboudet, l'évolution du quartier Constantine en faveur d'un quartier de ville se traduira par la restructuration de grands îlots bâtis. Ces mutations parcellaires s'accompagneront de la composition d'un maillage viaire plus fin, par la création de voies nouvelles ou de l'adaptation des voies existantes, raisonnablement dimensionnés pour venir desservir de nouveaux îlots bâtis « à taille humaine ». Des lignes minimales d'implantation des constructions sur les voies transversales entre la rue de Constantine et le Mont-Riboudet permettront notamment de créer des pistes cyclables et d'élargir les trottoirs existants, ménageant ainsi des vis-à-vis et un éclairage suffisant des nouveaux logements ou locaux d'activités.
- Outre ces voies nouvelles, les grandes occupations commerciales situées au nord du Mont-Riboudet préserveront, lors de leur éventuelle mutation, un axe de desserte interne et de perméabilité dans les cœurs d'îlot entre les rues Jean-Ango et du Pré-de-la-Bataille. Cet axe illustre l'emprise et la direction privilégiée d'un espace libre structurant à l'échelle du quartier : Traversant les cœurs d'îlot paysagers, de statut privatif et résidentiel, cette liaison paysagère permettra de desservir les futures constructions pour les véhicules et les piétons tout en ménageant une perméabilité physique et visuelle à travers ces immenses terrains en devenir.

- Le mail Andrée-Putman de l'écoquartier Luciline sera prolongé en direction du quartier Pasteur afin de trouver son débouché sur l'avenue du Mont-Riboudet. Ce débouché permettra de créer une nouvelle liaison plus apaisée, notamment à l'attention des piétons et des cycles, entre les 2 polarités principales des quartiers ouest que sont le quartier Pasteur et le secteur des Docks 76/ Kindarena.

Les futures opérations pourront prévoir également des voies de desserte interne, de statut privé, pouvant être ouvertes au public (voie circulaire, piétonne et/ou cyclable). Ces aménagements devront également répondre aux objectifs de cohérence urbaine et paysagère, en lien avec la trame environnante. Ces voies de desserte locale présenteront une largeur et un aménagement calibré en fonction du volume de logements à desservir

Principes de composition urbaine

Les quartiers ouest, de par leur étendue, présentent une composition urbaine hétérogène, dont l'évolution se distingue en fonction de leur histoire et leur potentiel de mutation.

Les constructions nouvelles devront s'organiser en front bâti cohérent, afin de conforter un paysage urbain patrimonial, notamment, dans les zones dominées par les maisons.

Au nord de la rue Constantine, les densités bâties seront plus douces afin de gérer une transition progressive vers le tissu résidentiel des coteaux. Lorsque les opérations de construction sont au contact direct du tissu pavillonnaire existant, les formes urbaines faiblement denses de type pavillonnaire (ou proche de cette typologie comme les maisons de ville, l'habitat en bande) ou intermédiaire seront à privilégier, en favorisant une transition harmonieuse entre l'existant et les nouvelles opérations.

L'avenue du Mont-Riboudet et la rue Constantine seront affirmées par une densification du front bâti et une densité plus apaisée en cœur d'îlot. Dans les îlots mixtes et/ou denses, les constructions nouvelles devront s'intégrer au bâti environnant en préservant des percées visuelles à destination des coteaux boisés et du fleuve permettant de percevoir, depuis l'espace public et les constructions voisines, les espaces paysagers des cœurs d'îlot.

Orientations programmatiques

L'une des caractéristiques de ce secteur est la concentration des activités liées au commerce de l'automobile. La volonté collective est le maintien de cette offre, en développant dans ce secteur de nouvelles constructions permettant d'accueillir cette activité particulière et sa cohabitation avec des activités tertiaires ou du logement. La situation de véritable pôle d'activité spécialisé à proximité du centre urbain, sa desserte en transport en commun, indispensable pour les 3.500 employés et pour leurs clients, notamment pour les interventions de réparation, en font un site privilégié.

L'avenue du Mont-Riboudet est distinguée dans le Règlement graphique par un linéaire commercial. L'un des objectifs est de favoriser le développement ou la restructuration de surfaces commerciales, en l'occurrence potentiellement à vocation d'activités autour de l'automobile

Ainsi, pour les besoins de stockage des véhicules, la création d'ouvrages (types parkings silos) pourra être autorisée, sous condition d'une intégration architecturale et urbaine particulièrement qualitative. Celui-ci devra répondre aux contraintes d'animation des rez-de-chaussée et être calibré pour respecter les gabarits des bâtiments déjà présents dans l'environnement immédiat. Les matériaux choisis devront également répondre au bâti existant.

En cœur de quartier, certains îlots pourront prévoir la réalisation de locaux en rez-de-chaussée dédiés à une offre de commerces de proximité (commerces de bouche par exemple...).

Orientations environnementales et paysagères

Les nouveaux espaces créés (jardins, terrasses, voiries...) devront être végétalisés, de manière à répondre aux objectifs de continuité des biotopes (cohérence des strates) et de limiter les îlots de chaleur.

Un espace vert public de type square, créant une respiration et concourant à créer un lieu d'aménité, est à prévoir.

Les espaces végétalisés, intégrés aux opérations de construction devront contribuer à la création d'habitats relais pour la faune locale, en cohérence avec les espaces publics.

La gestion des eaux pluviales interne à l'opération de construction pourra être régulée par des aménagements de surface, végétalisés. Les espaces mobilisés pour cette gestion des eaux pluviales pourront être intégrés au bilan des surfaces nécessaires pour répondre aux objectifs du coefficient de biotope.

Principes particuliers

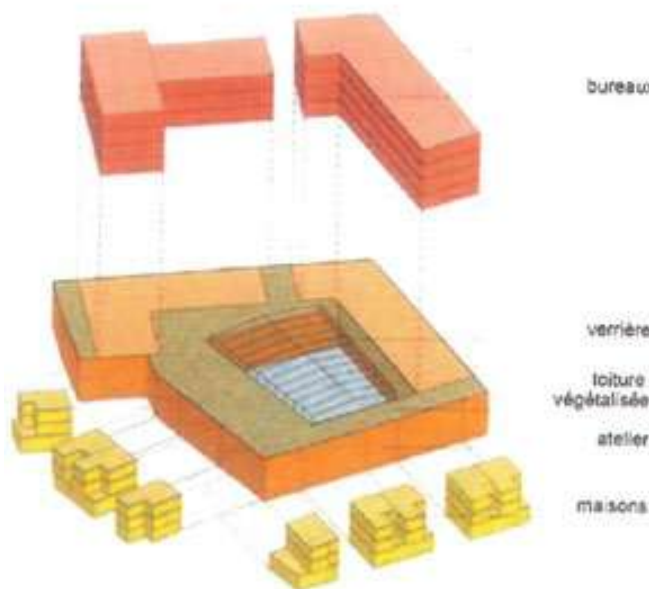
FAÇONNER LA FAÇADE URBAINE DE L'AVENUE DU MONT RIBOUDET :

Les volumes bâtis le long de l'avenue Riboudet seront implantés de manière continue afin de cadrer et structurer cette longue et large avenue :

- En rez-de-chaussée, les bâtiments seront implantés de manière continue. Il s'agit de mettre en scène un linéaire de vitrines en vue de renforcer attractivité commerciale de l'avenue, ainsi que son animation.
- En partie supérieure, il s'agira d'éviter les façades continues, et de travailler les formes des bâtiments afin de créer des « respirations », au profit de vues transversales depuis l'espace public, et d'offrir des orientations diverses aux logements et/ou aux bureaux qui s'y trouvent. A l'échelle de l'avenue, l'objectif est de rythmer le linéaire bâti.
- Les angles des îlots seront « tenus » afin de cadrer les rues adjacentes.
- les façades orientées vers l'intérieur de l'îlot, pourront être sculptées, modelées pour diversifier les orientations des bâtiments.

LA PRISE EN COMPTE DE LA MUTATION POSSIBLE DES ACTIVITES AU SEIN D'UN MÊME IMMEUBLE :

Les concessions automobiles occupent de larges emprises en appui sur l'avenue du Mont Riboudet et souvent sur la totalité de l'îlot. Les immeubles se composent ainsi pour l'exercice de l'activité automobile d'une diversité de locaux dédiés (showrooms, ateliers), localisés au niveau du rez de chaussée. Des activités autres, en lien ou pas avec l'automobile, occupent les niveaux supérieurs. Afin de permettre la mutation dissociée des activités en place, et l'évolutivité des immeubles, notamment au rez de chaussée, cette répartition est proposée : Des volumes hauts et fins sur un socle de négoce automobile. Une nouvelle forme urbaine basée sur un programme multiple au sein du même immeuble.



Une attention particulière sera portée à la présence potentielle de résurgences de sources, en pied de coteau, dont l'importance et la localisation ne peuvent être précisés à ce jour. Un traitement adapté sera préconisé dans le respect de la trame bleue et en intégrant les contraintes de protection des constructions en aval.