

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT
DIRECTION DEPARTEMENTALE DE LA SEINE MARITIME

AGGLOMERATION **ROUEN - ELBEUF**

S . D . A . U

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME



SORETUR

novembre 1969

société rouennaise d'études urbaines
11 rue de l'avalasse 76 Rouen

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT
DIRECTION DEPARTEMENTALE DE LA SEINE MARITIME

AGGLOMERATION **ROUEN . ELBEUF**

S . D . A . U

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME



SORETUR
novembre 1969

société rouennaise d'études urbaines
11 rue de l'avalasse 76 Rouen

SOMMAIRE

	Page
INTRODUCTION	3
1^{ere} PARTIE	9
Détermination d'un Parti d'Aménagement	
Chapitre I = Rouen dans sa Région.	11
Chapitre II = Les éléments déterminants du choix	17
Chapitre III = Choix du Parti	25
2^{eme} PARTIE	37
Le Parti d'Aménagement Proposé et ses Implications	
Chapitre IV = Le parti proposé	39
Chapitre V = Implications du Schéma Directeur et problèmes à résoudre	63
CONCLUSION	117
ANNEXES	121
Annexe I = Extrait de la Loi d'Orientation Foncière du 30 Décembre 1967	123
Annexe II = Eléments Démographiques	127

INTRODUCTION

INTRODUCTION

En raison des avantages naturels de leur site, de leur place dans l'espace économique français, les agglomérations de ROUEN et d'ELBEUF ont toujours été, au cours des époques, un lieu attractif où les hommes se sont rassemblés pour exercer en commun leurs activités. C'est donc la richesse de cette région qui a motivé sa croissance et provoqué son urbanisation.

Celle-ci est le produit d'un mouvement spontané faisant a priori confiance aux possibilités d'un équilibre naturel qui viendrait après coup réajuster des initiatives diverses et dispersées, et créer un ensemble viable.

C'est ainsi qu'au moment de la révolution industrielle, les usines ont conquis la rive gauche, en sachant que les populations ne tarderaient pas "à suivre", ce qui fut le cas.

Actuellement, sous la pression des populations qui ne cessent de croître dans les agglomérations urbaines, on a construit des logements, en supposant que, par un simple effet d'entraînement, les équipements, les emplois, les services, les routes et le tertiaire "suivraient". Or, il n'en est rien.

En effet, quand une agglomération atteint une certaine taille, le rééquilibrage ne peut s'opérer de lui-même. Dans la civilisation technique actuelle, il ne s'agit plus de réajustements locaux à la portée des individus ou des simples collectivités, entraînant des dépenses proportionnées à leurs moyens, mais d'investissements considérables dont les effets se font sentir bien au-delà des lieux où se produisent ces aménagements.

C'est ainsi, par exemple, que l'expansion parisienne et les travaux qui en découlent conditionnent la région normande, et particulièrement la Vallée de la Seine et le devenir des deux agglomérations. De même, sur un plan plus restreint, le développement portuaire, la création de l'Université, la réorganisation des grands services administratifs, les travaux routiers, l'électrification du rail... conditionnent non seulement la vie des populations, mais modifient le fonctionnement de tout l'ensemble urbain.

I

Il s'agit donc de savoir si l'on doit encore, comme par le passé, faire confiance à ce mouvement spontané en se limitant à des opérations d'aménagement restreintes répondant à des besoins immédiats, quitte à réaliser après coup les nécessaires liaisons avec les autres ensembles existants, ou bien, dès maintenant, étudier et programmer les actions d'envergure susceptibles de favoriser l'expansion dans un cadre spatial ordonné.

.. Dans la première hypothèse, on aboutit à un seuil critique. A ROUEN, la congestion du centre actuel, les difficultés de passage de la rive droite à la rive gauche, la concentration du tertiaire dans un tissu urbain inadapté, les transferts industriels vers la périphérie, la ségrégation des fonctions économiques et de l'habitat, sont autant d'avertissements qui permettent d'affirmer qu'il est illusoire d'envisager une nouvelle croissance démographique et économique, sans modifier radicalement le processus de cette croissance. En effet, la congestion du centre, l'absence de secteurs d'extension aménagés conduisent (comme on peut déjà l'observer) à un éclatement de la fonction centrale, à une dévitalisation du coeur de l'agglomération, et à des créations périphériques aux points les plus "rentables" et non les plus aptes à favoriser une urbanisation harmonieuse, tandis que, sous la pression des besoins immédiats, les terrains encore libres continueront à recevoir des logements. Ces juxtapositions de programmes ne feront pas une Ville.

.. Il apparaît alors qu'il faut envisager la seconde hypothèse. L'ampleur des problèmes posés par la croissance urbaine conduit à la nécessité de concevoir une image prospective de la ville.

Cette image, vision globale de l'agglomération future, doit naître de la confrontation de l'ensemble des problèmes actuels, de la réflexion sur les potentialités de la ville et ses vocations préférentielles dans le cadre régional. De là découlent les grands principes d'un aménagement destiné à favoriser, canaliser et ordonner la croissance. Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) en est l'expression. Il est ainsi défini dans la Loi d'Orientation Foncière du 30 décembre 1967 :

"Les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme fixent les orientations fondamentales de l'aménagement des territoires intéressés, notamment en ce qui concerne l'extension des agglomérations. . . " Ces schémas directeurs déterminent en particulier la destination générale des sols, le tracé des grands équipements d'infrastructure, l'organisation générale des transports, la localisation des services et activités les plus importants, ainsi que les zones préférentielles d'extension et de rénovation (1).

X

Le Schéma Directeur n'a de sens que si son application est possible. Aussi, il est utile de rappeler les idées maîtresses qui ont présidé au travail de recherche et l'esprit dans lequel les grandes options du Schéma ont été définies.

1/ "Remplissage" ou organisation du site ?

Vouloir éviter le "remplissage" du site est un leurre. A terme, l'utilisation de tous les espaces libres se réalisera. L'action des responsables ne doit donc pas consister à contrecarrer cette utilisation, mais à la définir, l'orienter et l'organiser de manière à l'adapter aux exigences du développement futur.

Les principes d'organisation concernent alors essentiellement :

- . la recherche d'un équilibre dans la répartition des fonctions nécessaires à la vie de l'homme : habitat, emplois, services, loisirs, en particulier l'équilibre emploi-habitat qui ne signifie pas la suppression de migrations inévitables, mais leur allègement par une localisation judicieuse des développements,
- . la commodité des déplacements qui suppose le choix des implantations étroitement lié aux possibilités de desserte par transports individuels et collectifs,
- . l'utilisation des sites pour offrir à l'homme le cadre urbain le plus favorable à son épanouissement;.

(1) Annexe 1 = Extraits de la Loi d'Orientation Foncière du 30.12.67.
(fin du volume)

2/ Extension ou restructuration ?

En matière d'habitat, la localisation des deux tiers des futurs habitants (1) est théoriquement fixée par le bâti existant et les programmes définis ou en cours. Certes, une partie du patrimoine immobilier actuel sera renouvelé, mais ce seul exemple suffit à montrer que l'effort d'aménagement devra porter au moins autant sur des transformations internes, c'est-à-dire une restructuration de l'existant, que sur des extensions nouvelles.

3/ L'objectif.

L'objectif n'est pas une date de réalisation.

L'utilisation de données de référence pour une échéance donnée est souvent le seul indicateur dont on puisse disposer pour évaluer les besoins de l'agglomération. Ces références ne constituent jamais un but à atteindre. De plus, la ville étant en évolution constante, le Schéma doit être ouvert sur des besoins à très long terme, en accord avec les perspectives régionales.

L'objectif est donc de présenter, puis d'aménager un cadre pour le développement des activités et un cadre de vie adapté pour tous les habitants.

4/ Le choix des usagers.

La spontanéité de création est nécessaire et le cadre ainsi tracé doit être suffisamment souple pour permettre à tous les usagers d'exprimer leur volonté, et de faire de leur ville le reflet de leur personnalité. A cet égard, les urbanistes proposent une image globale, mais ce sont les usagers qui, par leurs décisions et leurs réalisations, donneront à la ville son visage harmonieux ou non.

Ainsi sont évoqués l'objet et l'esprit du Schéma Directeur des agglomérations de ROUEN et d'ELBEUF.

(1) A l'échéance 1985.

La synthèse présentée dans ce dossier n'est que la conclusion d'une première étape des travaux. Ceux-ci se poursuivront avec la réalisation des Plans d'Occupation des Sols qui, plus précis que le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme et moins figés que les actuels Plans Directeurs d'Urbanisme, fixeront les règles générales et les servitudes d'utilisation du sol : zones d'urbanisation, usage principal des sols, activités dominantes, capacité et emplacement des équipements collectifs, tracé et caractéristiques des voies de circulation, sites à protéger, espaces verts (1).

Parallèlement, le Plan de Modernisation et d'Équipement de l'agglomération sera élaboré : les besoins exprimés, localisés, prendront alors place dans le cadre de développement cohérent défini par le Schéma Directeur.

()

C'est dans ce sens que doit être interprété le Schéma Directeur :

IL DOIT DEVENIR, POUR TOUS LES RESPONSABLES, LA CHARTE DE L'AMÉNAGEMENT DE L'AGGLOMÉRATION.

(1) Annexe 1 = Loi d'Orientation Foncière (fin du volume).

Détermination d'un Parti d'Aménagement

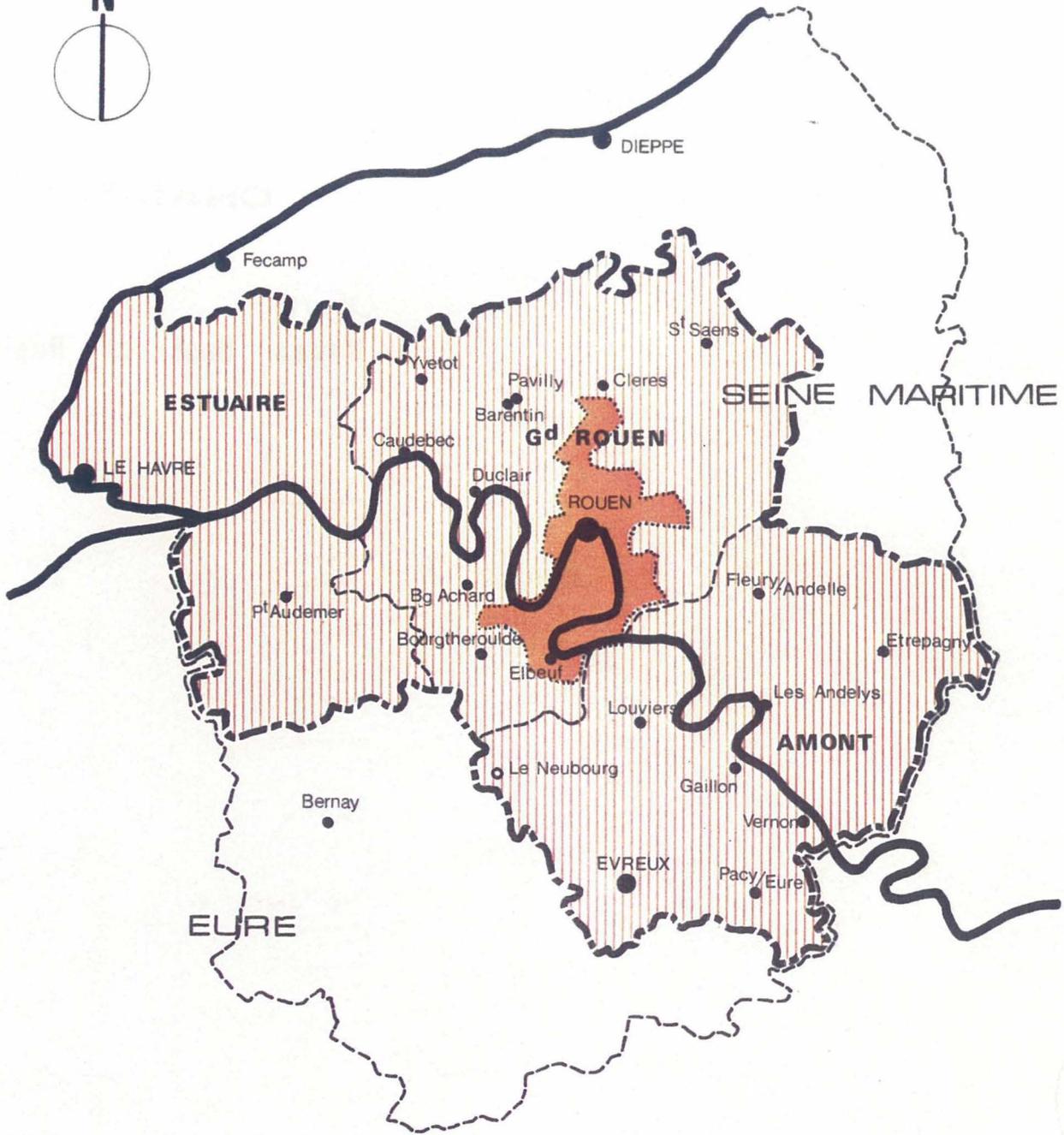
CHAPITRE I : Rouen dans sa région

CHAPITRE II : Les éléments déterminants du choix

CHAPITRE III : Choix du parti

CHAPITRE I

Rouen dans sa Région



- Limite de la région
- Limite d'étude de la MEBS
- Limite d'étude de la Soretur

PLAN DE SITUATION

1 - LA FONCTION REGIONALE.

Les vocations de l'ensemble de la Basse-Seine peuvent être résumées ainsi (1) :

- .. au plan national = créer un outil industriel et portuaire puissant, diversifié et compétitif, complémentaire du grand centre directionnel parisien, capable de défendre les couleurs françaises dans la compétition avec ses concurrents de la mer du Nord,
- .. au plan régional = permettre la mise en oeuvre d'une politique de desserrement d'activités diversifiées provenant de la région parisienne, ou susceptibles de s'y installer.

ROUEN, dans cet ensemble, joue un rôle particulier. En effet, cette ville exerce seule, dans la Basse-Seine, certaines fonctions : Université, Administration, Services aux industries et aux particuliers, commerces rares, qu'il faudra développer au rythme de la croissance de s besoins de l'ensemble de la Basse-Seine, faute de quoi l'attraction de Paris et des villes nouvelles de la région parisienne s'accroîtrait dangereusement.

Les études ont montré que le site de l'agglomération actuelle, resserré entre les coupures de relief et les massifs forestiers, ne présentait qu'une capacité limitée à un chiffre de population inférieur au double de sa population actuelle. Pour éviter une saturation trop rapide de ce site, le rythme de croissance de la population de l'agglomération actuelle devra donc être limité à une valeur inférieure au rythme de croissance moyen de la population urbaine de la Basse-Seine (1).

(1) Projet de Schéma d'Aménagement de la Basse-Seine/Mars 1968.

ROUEN, pivot de l'armature urbaine régionale, doit donc développer sa fonction de capitale de la Haute-Normandie, ceci afin de pouvoir assumer pleinement son rôle directionnel dans la région, et préserver ainsi l'indépendance et la personnalité de celle-ci par rapport à l'agglomération parisienne.

2 - LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT.

Dans le site de l'agglomération proprement dite de ROUEN qui s'étend de Montville à Oissel et de Canteleu à Boos, il est impossible de concilier les deux impératifs suivants :

- .. développer un centre régional puissant,
- .. accueillir l'ensemble de la population attirée par ce développement.

Comme la croissance du centre régional pourra difficilement être dissociée, économiquement et géographiquement du centre actuel de ROUEN, il faut envisager la recherche des zones d'extension urbaine dans un site élargi : c'est le Grand'ROUEN, vaste agglomération à l'échelle de l'an 2000 inscrite dans un rayon de 20 kms autour de la Cathédrale.

Ainsi se dégagent les grands principes de la politique d'aménagement dans l'agglomération.

- .. LIMITATION DE LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE dans le site même de ROUEN, en corrélation avec le développement du Grand'ROUEN selon UN PARTI d'URBANISATION DISCONTINUE consistant à renforcer ou créer, au-delà de la ceinture des forêts, quatre pôles satellites à Barentin, Bourg-Achard, Elbeuf et Le Vaudreuil.

Les hypothèses de répartition de la population figurent dans le tableau ci-contre :

POPULATION	GRAND'ROUEN		ROUEN		ELBEUF	
Situation 1962	508.000	100 %	330.000	65 %	42.000	8 %
Perspectives 1985	860.000	100 %	530.000	62 %	70.000	8 %
Hypothèse 2000	1.180.000	100 %	550.000	47 %	110.000	9 %
Hypothèse de dimensionnement	1.400.000				130.000	9 %

... PRIORITE DONNEE AU CENTRE REGIONAL qui, en raison des contraintes rencontrées sur la rive droite, ne pourra s'épanouir ailleurs que dans la boucle de la rive gauche. Ce "glissement" sur l'autre rive favorisera ainsi le développement de la rive gauche préconisé au niveau régional par le Schéma d'Aménagement de la Basse-Seine, et illustré déjà par la localisation sur cette rive de trois des quatre pôles satellites prévus.

CHAPITRE II

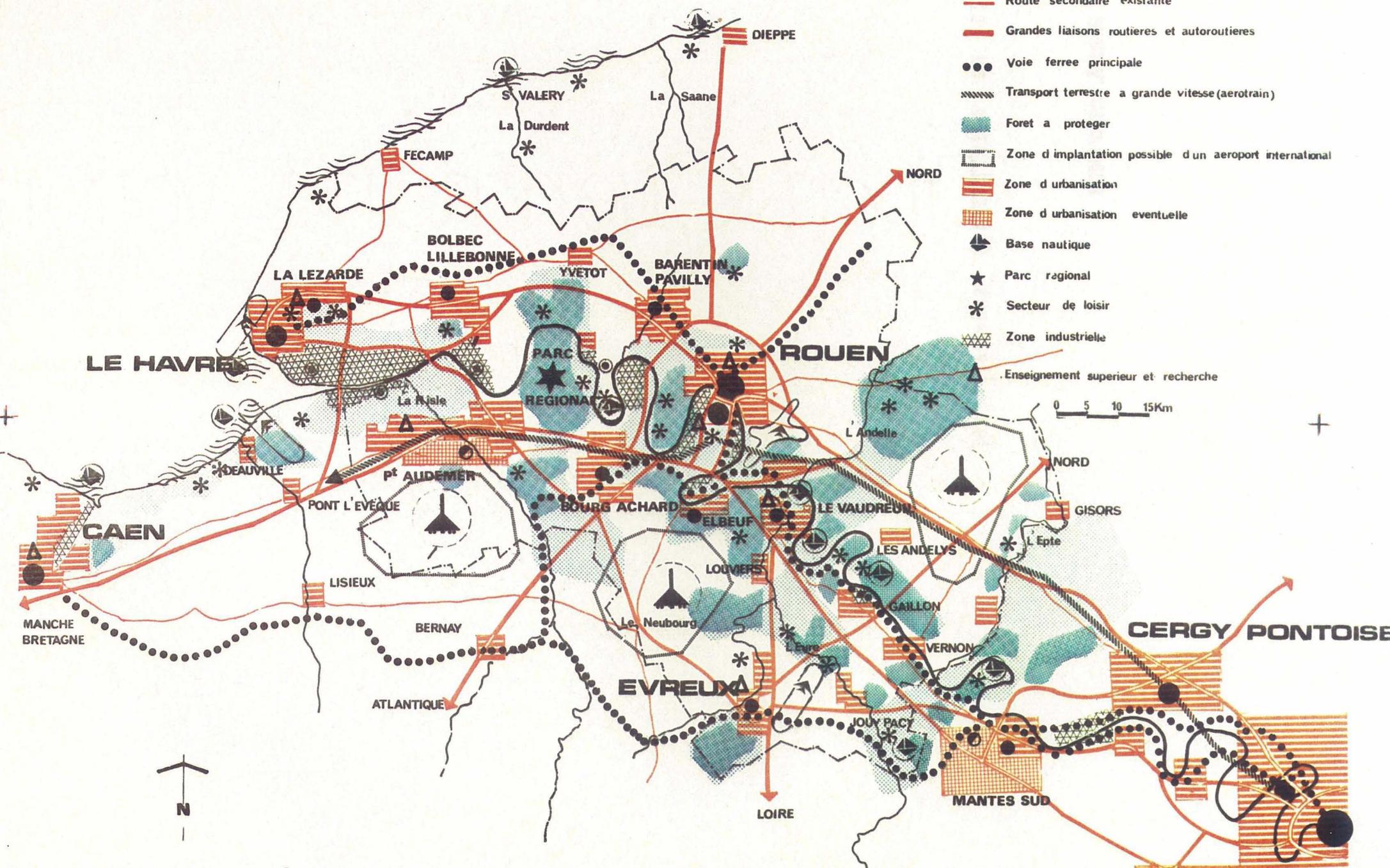
les éléments déterminants du choix

ESQUISSE DU SCHEMA D'AMENAGEMENT DE LA BASSE SEINE

LEGENDE

-  Limite d'étude de la basse seine
-  Route secondaire existante
-  Grandes liaisons routières et autoroutières
-  Voie ferrée principale
-  Transport terrestre à grande vitesse (aérotrain)
-  Forêt à protéger
-  Zone d'implantation possible d'un aéroport international
-  Zone d'urbanisation
-  Zone d'urbanisation éventuelle
-  Base nautique
-  Parc régional
-  Secteur de loisir
-  Zone industrielle
-  Enseignement supérieur et recherche

0 5 10 15Km



Le développement d'une agglomération est sans cesse favorisé, modifié ou freiné par l'apparition au cours du temps,

- . soit de facteurs d'évolution,
- . soit de contraintes préexistantes ou créées par le développement lui-même.

Toute politique d'aménagement s'appuie sur l'ensemble de ces éléments.

1 - LES FACTEURS D'EVOLUTION.

11. Les réseaux de communication.

La modification de l'urbanisation est très sensible, en particulier à l'évolution des réseaux de communication.

.. L'ELECTRIFICATION RECENTE DE LA VOIE FERREE PARIS-LE HAVRE place, de plus en plus, ROUEN à portée des grands centres d'affaires parisiens. Cette facilité de liaison est favorable au développement de l'activité économique régionale, en particulier dans le secteur tertiaire. Un premier signe en est la vague d'implantation de bureaux dans le quartier de la gare rive droite.

.. L'ARRIVEE, en 1970, DE L'AUTOROUTE A. 13 AU MADRILLET, jointe à la mise en service du Pont Guillaume-le-Conquérant, de la sortie Ouest vers Barentin et d'un axe de circulation amélioré à travers la rive gauche, va modifier les habitudes de déplacements au sein de l'agglomération, entre Paris et Le Havre, et faire de la rive gauche l'entrée privilégiée de l'agglomération.

12. Le développement économique.

Il continuera de s'appuyer sur l'amélioration de la VOIE D'EAU MARITIME & FLUVIALE et la croissance du TRAFIC PORTUAIRE, grâce à des installations constamment modernisées. La relative DISPONIBILITE EN TERRAINS INDUSTRIELS permettra d'implanter de nouvelles unités favorablement situées vis à vis du marché parisien. Sur le plan du tertiaire, le développement général de la région profite directement à l'ensemble des activités commerciales ; les nombreuses désaffectations de logements au centre de Rouen révèlent la vitalité du secteur des services aux entreprises et aux particuliers (activités de bureaux).

13. La croissance démographique.

La forte croissance démographique observée depuis 1954, est un signe certain de dynamisme (1).

	ROUEN	ELBEUF
Entre 1954 et 1962 (8 ans)	+ 17% 47.000 hab.	+ 10 % 3.800 hab.
Entre 1962 et 1968 (6ans)	+ 12% 40.000 hab.	+ 9 % 3.900 hab.

A ROUEN, cette croissance est due pour moitié au mouvement naturel, et pour l'autre moitié, au solde des mouvements migratoires. Ce solde recouvre des mouvements de grande ampleur puisque, pour trois immigrants, on compte environ deux émigrants (2).

Ces chiffres, ainsi d'ailleurs que la nécessité d'un fort taux de renouvellement du patrimoine immobilier, expliquent le niveau du RYTHME DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS dans l'ensemble des deux agglomérations, voisin de 4000 logements par an, permettant d'améliorer sans cesse leur capacité d'accueil.

-
1. Annexe 2 = Liste des communes de l'agglomération & population 1968.
 2. Les migrations internes à l'agglomération ne sont pas prises en compte.

14. La richesse de l'environnement.

Les boucles du fleuve, les falaises qui le dominent, les massifs forestiers qui le cernent, constituent un "capital vert" inestimable, concourent à donner au site une valeur exceptionnelle, offrant un cadre de choix au développement urbain. Nos ancêtres, au cours des âges, ont su la déceler et y ajouter la séduction d'un riche héritage historique et artistique qui confère à la ville sa personnalité et attire à la fois touristes et immigrants.

2 - LES TENDANCES DEFAVORABLES ET LES CONTRAINTES.

21. Dégradation de l'environnement.

Sous la pression des besoins et malgré un site rendu difficile par la présence de vallées et de fortes déclivités, l'urbanisation continue de se développer en couronnes autour du centre de ROUEN, sans égard pour la qualité du cadre naturel, entamant un processus de DEGRADATION DES SITES.

Dès maintenant, le degré de POLLUTION ATMOSPHERIQUE fruit de la conjonction du climat local et de la civilisation moderne qui multiplie les rejets des usines, des automobiles et des foyers domestiques, est un facteur notoire d'insalubrité. De plus, l'attractivité de l'agglomération peut en être facheusement diminuée comme le montrent de nombreux exemples étrangers. Ce risque est d'autant plus grave que l'absence actuelle d'une lutte efficace et le développement industriel ne présentent pas une amélioration de la situation.

Cependant, cette dégradation de l'environnement, fléau de toutes les grandes cités, ne doit pas cacher les problèmes majeurs de l'agglomération.

22. L'exiguïté du centre.

Le centre actuel, à l'étroit sur 70 ha. de la rive droite, est grévé d'un certain nombre de contraintes qui s'opposent à son développement :

- . la capacité insuffisante des ponts en raison de leurs accès,
- . la proximité des pentes au nord,
- . la trame étroite et difficilement modifiable de la voirie,
- . le secteur reconstruit intangible,
- . le secteur Est de rénovation lente et coûteuse malgré sa vétusté,
- . le secteur sauvegardé qui correspond à la nécessité de conserver au centre historique ses valeurs humaines et artistiques.

Ces contraintes apportent des sujétions importantes (effort financier consacré à la restauration du bâti ou limitation des possibilités d'adaptation spontanée) ; en particulier, la contrainte de hauteur des immeubles interdit pratiquement les opérations de rénovation en raison du niveau élevé des valeurs foncières et commerciales.

Par suite, le centre tend à croître sur lui-même par DENSIFICATION, dans un bâti rigide et inadapté, SANS MODIFICATION du réseau de desserte. C'est pourquoi l'ENGORGEMENT du centre le rend progressivement inapte à remplir ses fonctions.

23. L'éclatement.

Assujetti à ces contraintes et, de plus, enserré dans la gangue constituée par un bâti relativement récent et de bonne qualité (au nord des boulevards en particulier) le centre n'offre plus des avantages suffisants pour contrebalancer sa médiocre accessibilité. Celle-ci est abondamment illustrée par des difficultés de stationnement et de circulation sans cesse croissantes.

Les activités ont donc tendance à s'implanter en périphérie, entraînant l'éclatement du centre :

- . l'UNIVERSITE s'est installée à l'étroit, hors de la ville, tant ancienne que nouvelle, sur le campus de Mont-Saint-Aignan.
- . des ACTIVITES TERTIAIRES diverses, apanage traditionnel du centre, émigrent. Le cas le plus frappant est représenté par les Anciennes Mutuelles maintenant isolées sur les plateaux Est. Le projet de création d'un vaste ensemble commercial au Madrillet correspond à la même perception de l'inadaptation du Centre.

24. Les ségrégations.

L'habitat, rejeté en périphérie par les besoins de croissance, s'est réparti en amplifiant les ségrégations déjà apparentes dans la ville ancienne : l'opposition entre la rive droite et la rive gauche, entretenue par les difficultés de franchissement de Seine, reste vivace ainsi que l'attraction privilégiée des plateaux Nord.

A cette SEGREGATION INTERNE s'ajoute le fait que l'habitat reste isolé, comme s'il se suffisait à lui-même pour faire de ses occupants des citadins dans une banlieue morne et inorganique qui ne bénéficie même pas de l'éclatement des activités décrit ci-dessus : la SEGREGATION ENTRE HABITAT ET ACTIVITES tend à s'approfondir, créant l'anti ville, multipliant les difficultés d'utilisation des services (commerciaux en particulier), les migrations journalières de la population active, les motifs et trajets de déplacements. Ceux-ci sont alors nécessairement assurés par l'automobile. En effet, l'inorganisation de la croissance de la ville, le développement tentaculaire des lignes de desserte et la faible densité du tissu irrigué par le réseau expliquent la médiocre rentabilité des transports en commun, et par suite, l'indigence du niveau de services qu'ils peuvent rendre. Ainsi, peu à peu, le système des transports urbains tend à se bloquer.

C'est donc par une meilleure organisation spatiale de l'habitat et des activités tendant à la "restauration" du rôle du centre et à la structuration de la banlieue que pourront être garanties les possibilités de croissance et de fonctionnement de la ville.

CHAPITRE III

choix du parti

1 - ESQUISSES PRELIMINAIRES.

Ces esquisses s'appuient sur les analyses de la situation actuelle et les perspectives de développement régional et local, et tiennent compte d'im-pératifs du site ou de décisions déjà prises. C'est ainsi que la localisa-tion des zones industrielles et portuaires principales et le tracé des auto-routes inter-urbaines constituent des données imposées.

Quatre schémas de développement ont pu être définis (1).

. Schéma A = Evolution spontanée.

Ce schéma consiste en un grossissement des unités agglomérées actuel-les sous l'effet des pressions qui s'exercent. L'agglomération s'étend sous une forme continue en occupant, au Nord les vallées du Cailly et du Robec et une partie des plateaux ; vers le Sud, elle s'étale sans discon-tinuité avec l'existant sur la presque totalité de la rive gauche. En péri-phérie, les noyaux urbains existants se rejoignent pour former des cordons urbanisés continus le long des voies routières.

. Schéma B = Développement des plateaux Nord et d'ELBEUF.

Ce schéma consiste à affirmer la vocation résidentielle des plateaux Nord de ROUEN, et y localiser le foyer principal de développement urbain. Il prévoit parallèlement une croissance importante du pôle secondaire d'ELBEUF.

(1) - Agglomération ROUEN-ELBEUF : Schéma de Structure :
Etude Préliminaire 1964.

Schéma C = Développement préférentiel sur la rive gauche.

Ce schéma exprime la volonté de limiter le développement de l'agglomération continue et de favoriser celui des pôles urbains périphériques en pré-servant, entre les espaces urbanisés, des coupures vertes de protection.

Le développement de l'agglomération continue utilise, en les contrôlant, une grande partie des tendances naturelles, mais conduit à la limitation du développement des plateaux Nord et de la vallée du Cailly, en fonction des possibilités raisonnables d'utilisation du site, des plateaux Est, en raison de leur vocation essentiellement agricole et des difficultés d'accès.

Le développement préférentiel s'effectue sur la rive gauche en liaison avec les zones d'emplois.

Schéma D = Développement sur les plateaux Est.

Comme le schéma C., le schéma D. propose une forme d'urbanisation discontinue, mais dans le cadre plus limité de l'agglomération. Le développement, de forme linéaire, s'organise selon un chapelet de noyaux urbains échelonnés sur la frange des plateaux Est, et s'appuyant sur le Centre actuel.

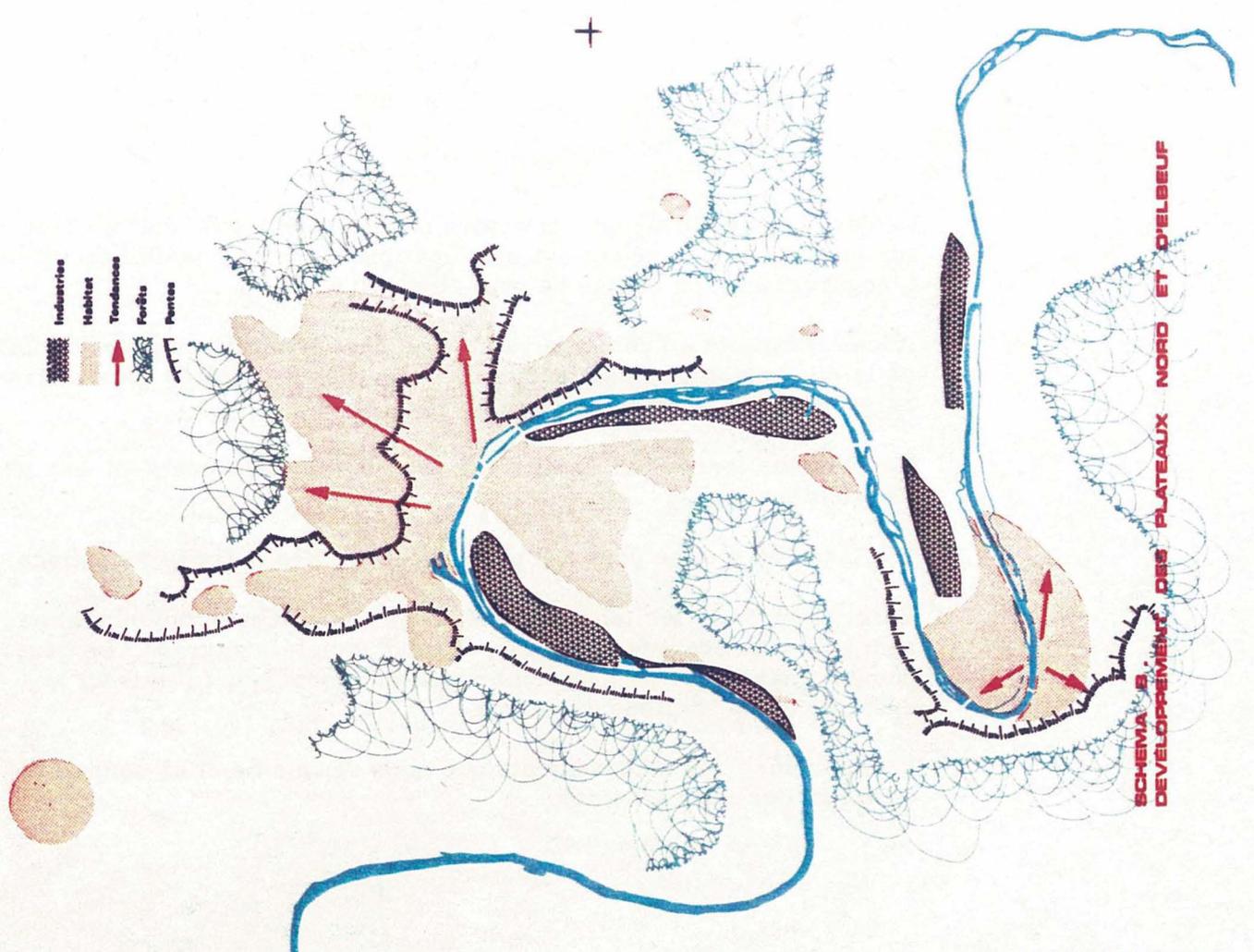
2 - EXAMEN DES SCHEMAS A & B.

Les schémas A & B présentent l'avantage de s'inscrire dans les tendances actuelles du développement, bien que le schéma B. suppose des mesures autoritaires pour contrôler l'extension de la rive gauche.

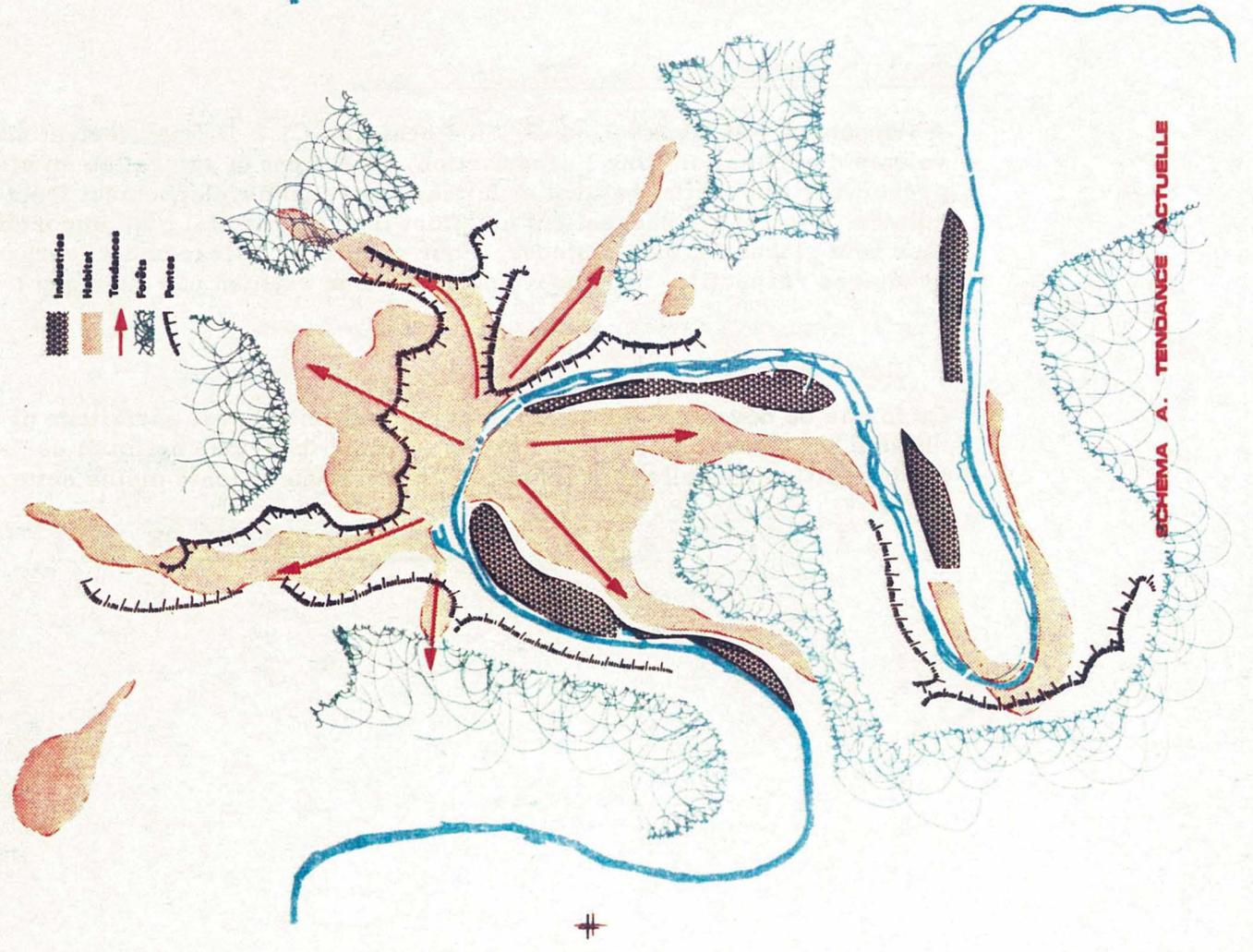
Leur application à court terme est facile car ils favorisent les opérations au "coup par coup" sans faire appel à une politique contraignante.

Malheureusement, ils se heurtent à des obstacles à moyen et long termes.

Les trajets habitat-travail sont multipliés et allongés, et accentuent les difficultés du franchissement du fleuve. Il en résulte d'importants travaux d'infrastructure routière (linéaire très important de voies à établir dans le cas du Schéma A. Dans le cas du schéma B., ouvrages de contournement et d'accès au centre rendus très coûteux par le relief et l'occupation des pentes ; dans les deux cas, ouvrages d'art de grande capacité sur la Seine).



SCHEMA A. TENDANCE ACTUELLE



SCHEMA B. DEVELOPPEMENT DES PLATEAUX NORD ET D'ELBEUF

- . Le développement logique du centre dans les deux cas doit s'effectuer sur la rive droite, ce qui est incompatible avec les possibilités réelles. L'engorgement du centre ne peut être évité.
- . Aucun transport en commun valable ne peut être mis en place du fait de la dispersion de l'habitat dans un cas, des difficultés dues au franchissement de la Seine et au relief dans l'autre.
- . La desserte ferrée est inutilisable pour les déplacements au sein de l'agglomération.
- . L'attaque du site se poursuit par grignotage des massifs forestiers.
- . Enfin et surtout, les tendances néfastes constatées actuellement ne sont pas contrecarrées. La ségrégation sociale s'aggrave. Le développement anarchique de l'agglomération est perpétué, favorisant la création d'une banlieue disparate.

L'importance des inconvénients que nous venons de citer conduit à éliminer ces deux schémas.

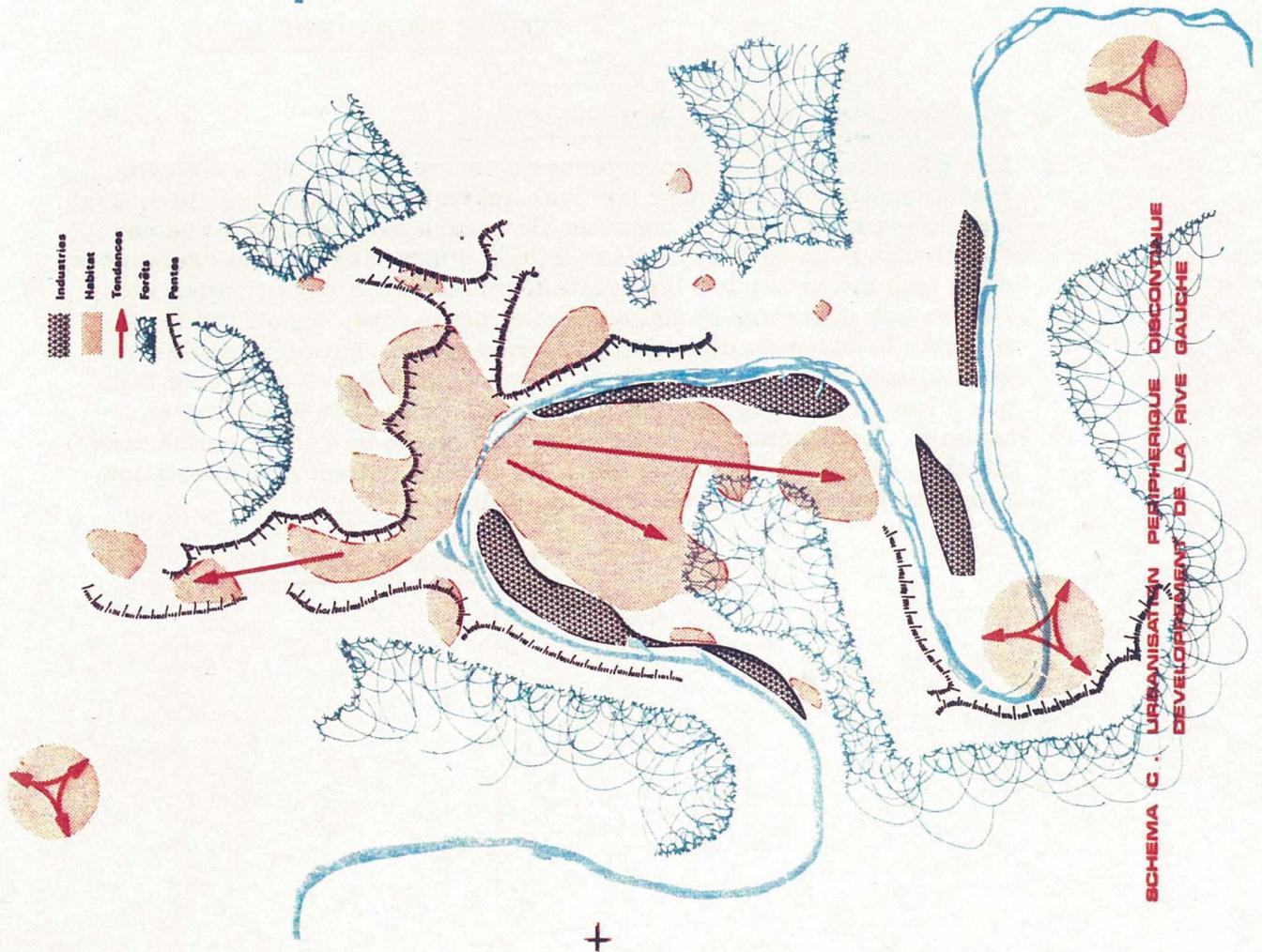
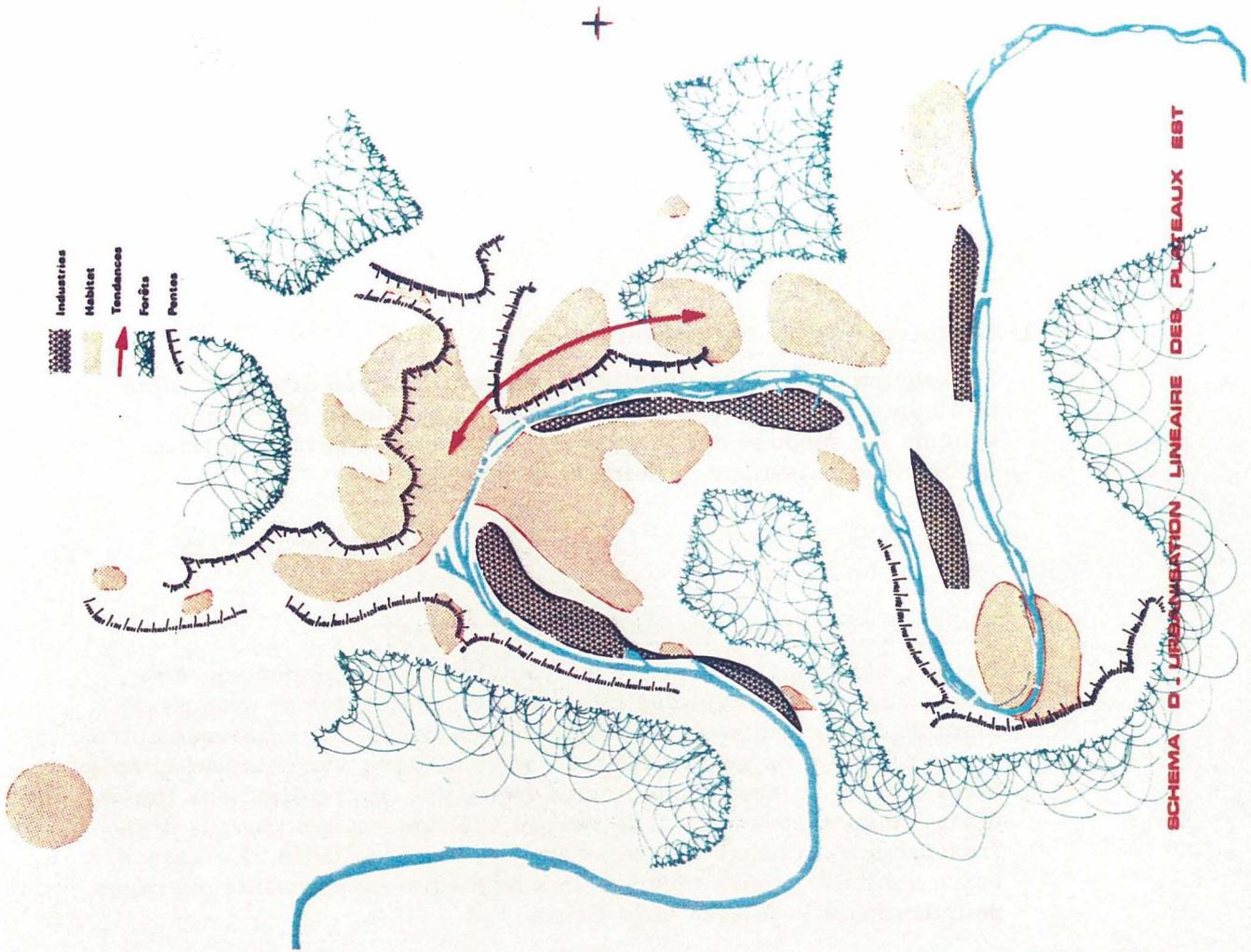
3 - EXAMEN COMPARE DES SCHEMAS C. & D.

A l'opposé des schémas A. & B., les schémas C. & D. manifestent une volonté d'orientation dans l'urbanisation. Ils évitent la saturation du site, préservent son capital naturel et luttent contre un développement tentaculaire. Bien qu'ils nécessitent un effort financier initial plus important, leur coût global est bien moindre. Pour comparer efficacement leurs avantages respectifs, nous pouvons en faire un examen par rubrique :

1. Clarté du parti.

La forme de développement prévue par le schéma D. est parfaitement "lisible" et conduit à une organisation spatiale théorique optimum de l'urbanisation nouvelle. Le schéma C. traduit une volonté moins nette.

CHOIX EN FAVEUR DE D.



2. Déplacements habitat-travail.

Le schéma C. assure l'équilibre en favorisant le développement de l'habitat non loin des zones d'emplois prévues. Par contre, le schéma D. suppose des migrations importantes entre habitat et industrie séparés par la Seine et la falaise.

CHOIX EN FAVEUR DE C.

3. Liaisons routières internes à l'agglomération.

Dans le schéma C., les liaisons routières internes peuvent être assurées avec une relative facilité. Les problèmes de franchissement de Seine sont atténués. Dans le schéma D., les liaisons entre zones d'habitat ou entre celles-ci et le centre, s'organisent simplement suivant un axe unique, mais supposent des réalisations immédiates importantes car, ni le réseau existant, ni les travaux d'infrastructure en cours ou programmés ne sont utilisés. La liaison entre habitat et zones industrielles nécessite de puissants ouvrages pour franchir la falaise et le fleuve.

CHOIX EN FAVEUR DE C.

4. Développement et accessibilité du Centre.

Les possibilités de développement du centre constituent l'élément fondamental du choix entre les deux schémas. Quelles que soient les solutions prises dans ce domaine, le centre est placé, dans le cas du schéma D., en bout de l'axe unique d'urbanisation : la croissance de la population sur la rive droite favoriserait la densification et l'extension du centre actuel sur cette même rive, sans l'inciter à franchir la Seine en direction de la rive gauche qui offre seule des possibilités réelles d'extension. De plus, l'accès au centre se fait par l'Est où la topographie et l'occupation du sol le rendent très malaisé. Le schéma C. offre, par l'extension du centre sur la rive gauche, une possibilité maximum de développement et d'adaptation. Les points d'accès peuvent être multipliés.

CHOIX EN FAVEUR DE C.

5. Cohérence avec le schéma Basse-Seine.

Le schéma C. ne fait apparaître aucune contradiction. Le schéma D. présente une certaine incohérence dans les infrastructures : la liaison à l'autoroute A. 13 est difficile à assurer et le développement sur les plateaux Est ne tient pas compte de l'existence à BOOS d'un aérodrome de catégorie C. dont le schéma régional prévoit l'aménagement en aérodrome de catégorie B. (1).

CHOIX EN FAVEUR DE C.

6. Liaisons ferrées.

Seul le schéma C. permet d'utiliser le réseau ferré existant pour les déplacements au sein de l'agglomération du Grand'ROUEN. Dans le schéma D., aucune irrigation ferrée n'existe dans les zones d'urbanisation nouvelles.

CHOIX EN FAVEUR DE C.

7. Transports en site propre.

Un transport en commun en site propre assurant la liaison entre zones d'habitat-centre et grands équipements régionaux peut être facilement établi dans les deux cas, mais la liaison entre habitat et zone industrielle reste difficile.

CHOIX INDIFFERENT.

8. Pollution atmosphérique.

Seul le schéma D. offre aux zones d'habitat une excellente protection des fumées industrielles. Le schéma C. suppose au contraire une lutte vigoureuse contre les pollutions existantes et le refus de nouvelles sources.

CHOIX EN FAVEUR DE D.

(1) cf. projet de Schéma d'Aménagement de la Basse-Seine/Mars 1968.

9. Ségrégation.

Aucun effort important de création d'habitat n'était fait à proximité des zones industrielles dans le schéma D. Il est à craindre que la rive gauche n'abrite que les classes les moins favorisées de la société, entraînant l'aggravation du phénomène de ségrégation déploré actuellement.

Au contraire, le schéma C. manifeste la volonté de rompre le clivage social et d'opérer la réhabilitation de la rive gauche.

CHOIX EN FAVEUR DE C.

10. Facilité de mise en oeuvre.

Le schéma D. offre le minimum de contraintes puisque le développement s'effectue en majeure partie en terrains vierges. Par contre, il n'échappe pas au risque de créer des villes-dortoirs. Le schéma C., en appuyant les urbanisations nouvelles sur des noyaux urbains existants, peut permettre d'éviter cet écueil. En contrepartie, les sujétions de réalisation sont plus nombreuses.

CHOIX INDIFFERENT.

Cet examen peut être résumé ainsi :

Clarté du parti	D
Déplacements habitat-travail	C
Liaisons routières internes	C
Développement et accessibilité du Centre	C
Cohérence avec le schéma Basse-Seine	C
Liaisons ferrées	C
Transport en site propre	Indifférent
Pollution atmosphérique.	D
Ségrégation	C
Facilité de mise en oeuvre	Indifférent

Il fait apparaître que deux éléments donnent seuls la préférence au schéma D, qui doit donc être écarté.

LES RAISONS ESSENTIELLES DE CE REJET SONT :

- . l'impossibilité d'aménager un centre adapté,
- . l'importance des investissements immédiats pour une infrastructure qui ne prend en compte ni le réseau existant, ni les travaux en cours,
- . l'absence de cohérence avec le schéma du Grand'ROUEN,
- . la méconnaissance des problèmes de l'existant, le schéma D. ne s'attachant qu'aux extensions urbaines nouvelles.

SEUL LE SCHEMA C. EST COHERENT AVEC LES ACTIONS DEJA
ENTREPRISES :

Les ZUP programmées, les travaux routiers décidés ou en cours, les acquisitions de terrains faites par les pouvoirs publics, les options économiques prises, ne sont pas remises en question mais s'intègrent dans un cadre d'ensemble défini.

IL EST CONFORME AUX DEPENSES ENGAGEABLES A COURT TERME.

En matière d'infrastructure, il permet l'utilisation de l'existant jusqu'à la mise en place de réseaux mieux adaptés.

En matière de construction, il met à profit, à côté des grands investissements publics, les possibilités de la construction privée, orientant les tendances actuelles sans les contrarier brutalement.

IL S'INSCRIT PARFAITEMENT DANS LE SCHEMA D'ORGANISATION REGIONAL.

C'EST DONC CE SCHEMA QUI SERVIRA DE BASE AU PROJET QUI FAIT
L'OBJET DE LA PRESENTE PROPOSITION.

II^{eme} PARTIE

Le Parti d'Aménagement proposé et ses implications

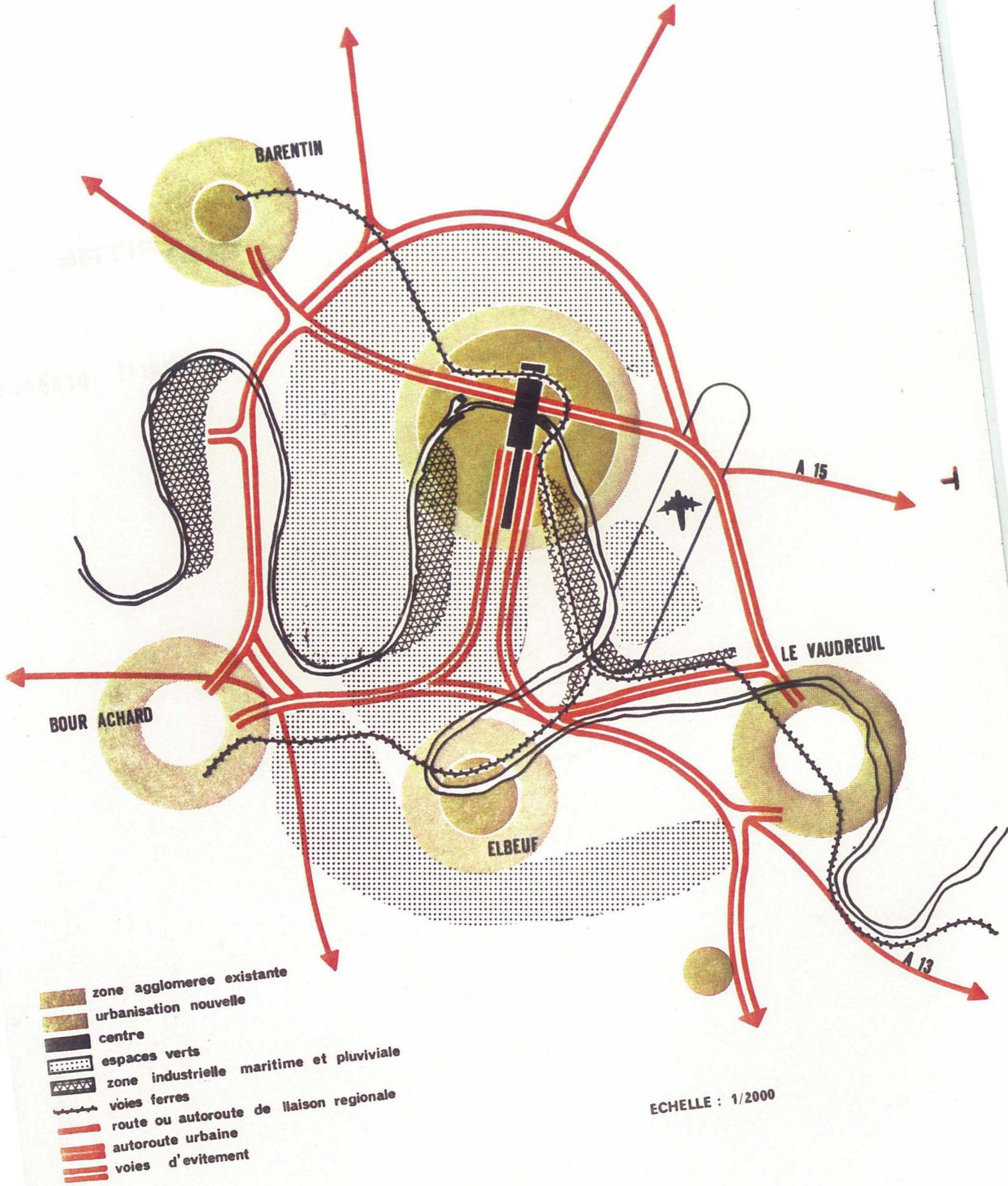
CHAPITRE IV : Le parti proposé

CHAPITRE V : Implication du schéma directeur et problèmes à résoudre

CHAPITRE IV

le parti proposé

PRINCIPE D'AMENAGEMENT DU GRAND ROUEN



Il est indiqué en introduction que le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme constitue une image prospective de l'agglomération. Mais, comme de nombreuses inconnues grèvent la connaissance de certaines évolutions, cette image reste parfois incomplète. En effet, des incertitudes subsistent :

. soit sur les données elles-mêmes :

- .. l'évolution du Port de ROUEN est liée à la politique suivie au sein de l'ensemble portuaire ROUEN/LE HAVRE en matière essentiellement de spécialisation des fonctions et de localisation des extensions,
- .. l'évolution de la fonction tertiaire régionale est liée tant au degré de dépendance économique de la région vis à vis de PARIS qu'à la réforme politico-administrative en cours d'élaboration.

. soit sur les principes de localisation :

- .. l'avenir de l'Université de ROUEN dépend du principe d'organisation générale qui sera choisi au niveau de la Haute-Normandie ainsi que de la structure même de l'enseignement supérieur futur encore à définir. Cette structure a une répercussion directe sur la localisation des équipements dans la ville.
- .. l'organisation interne du centre dans le cadre urbain dépendra essentiellement des volontés qui se dégageront dans l'agglomération pour réaliser une politique d'accueil efficace, en particulier dans le secteur Saint-Sever.

C'est ainsi que le Schéma doit définir un CADRE DE DEVELOPPEMENT suffisamment souple pour préserver de larges possibilités d'adaptation et surtout de choix en matière d'implantation, au fur-et-à-mesure de l'approfondissement de la connaissance des problèmes posés à l'agglomération.

41. Les idées directrices de l'Aménagement.

Deux objectifs prioritaires ont été retenus pour l'agglomération de ROUEN :

- . favoriser l'épanouissement de la fonction régionale,
- . contribuer, dans le cadre de l'urbanisation du Grand'Rouen, à la solution des problèmes de croissance démographique.

Les efforts d'aménagement proposés dans le Schéma Directeur pour atteindre ces objectifs revêtent un caractère différent suivant que l'on considère le cas de la rive droite ou celui de la rive gauche.

La description du Schéma sera donc présentée selon cette partition en deux volets :

- . adaptation de la rive droite,
- . aménagement de la rive gauche.

Un troisième volet :

- . structure d'ensemble et organisation des déplacements venant définir l'unité de l'agglomération future.

42. L'adaptation de la rive droite.

C'est sur cette rive de la Seine que se mêlent le plus fortement les contraintes du site et les difficultés d'organisation :

- . le centre actuel, très dense, déjà inadapté et peu modifiable,
- . une urbanisation ancienne mais de bonne qualité implantée sur les pentes, se prolongeant maintenant sur les plateaux Nord difficiles à relier au centre ,
- . les deux vallées du Cailly et du Robec, très encombrées,
- . les plateaux Est, à dominante agricole,
- . Canteleu, commune isolée sur le plateau et dans la forêt.

Malgré la volonté de passage sur la rive gauche exprimée par le Schéma, la rive droite doit donc faire l'objet de sérieuses mesures d'aménagement et d'organisation selon deux principes :

- . infléchir les tendances naturelles de l'urbanisation, tout particulièrement sur les plateaux Nord et Est,
- . sauvegarder l'attractivité du centre ancien.

A/ L'urbanisation périphérique.

Si de nombreux problèmes d'équipement se posent dans tous les secteurs de la rive droite, face à la poussée de l'urbanisation actuelle, c'est pourtant sur les plateaux Nord et Est qu'apparaissent les difficultés les plus cruciales.

Relativement à l'abri des brouillards de la vallée et de la pollution atmosphérique, ces deux zones sont soumises à une forte demande d'implantation de logements, alors qu'apparaissent clairement les difficultés techniques que rencontrera la réalisation des équipements minimum nécessaires.

Pour les plateaux Nord, les difficultés actuelles de liaison avec le campus universitaire, les zones d'habitation de Mont-Saint-Aignan et l'ensemble des Sapins et de la Grand'Mare, sont dues à la présence de fortes pentes occupées par un habitat de très bonne qualité. Il est donc impensable de "casser" ce tissu urbain avant plusieurs décennies. La seule solution qui préserve le bâti actuel et permette de réaliser des voies de desserte à caractéristiques élevées, reliées au réseau de voirie rapide de l'agglomération, exige :

- . le percement d'un tunnel sous le Mont-aux-Malades,
- . l'édification d'un viaduc franchissant la vallée du Robec.

Ces travaux, d'un coût très élevé, sont rendus nécessaires par la situation actuelle. Leur réalisation autorise un certain développement nouveau mais celui-ci doit rester limité pour ne pas entraîner d'ouvrages supplémentaires dont le coût serait prohibitif.

De plus, la vocation naturelle de cette zone s'affirme dans l'accueil d'un habitat soumis aux responsables des communes concernées (1).

(1) = Etude des plateaux Nord / SORETUR = 1967.

Pour les plateaux Est en voie d'urbanisation linéaire complète de Bonsecours à Boos, les problèmes de liaison avec le centre de ROUEN se posent aussi. Cependant, la contrainte majeure est la saturation presque complète du réseau d'assainissement. De plus, cette zone est dominée par la vocation agricole incontestable des riches terres du canton de Boos. Par ailleurs, le Schéma d'Aménagement de la Basse-Vallée de la Seine prévoit l'aménagement à Boos d'un aérodrome de classe B, destiné à accueillir des avions du type "Caravelle", assurant les relations prévisibles entre ROUEN et plusieurs villes françaises ou européennes.

Tous ces facteurs militent en faveur d'une organisation stricte du développement urbain, ce qui conduit à :

- . conserver leurs caractères et leurs fonctions aux communes rurales,
- . limiter à un faible niveau et à un périmètre précis l'accroissement de la capacité d'accueil des communes suburbaines.

Un plan intercommunal conçu dans ce sens est en cours d'étude. (1).

B/ Le centre ancien.

Il faut tenter d'éviter l'étouffement progressif du centre ancien pour en faire l'un des pôles d'attraction du centre régional futur.

LA MORPHOLOGIE ACTUELLE DU CENTRE RIVE DROITE LUI IMPOSE UNE VOCATION PRIVILEGIEE DE CENTRE-PIETONS CONSACRE ESSENTIELLEMENT AU COMMERCE EXCEPTIONNEL, AU TOURISME, AUX LOISIRS ET A LA CULTURE.

(1) Etude des Plateaux Est / SORETUR = 1968.

Ceci suppose :

- . un affinage des activités s'appuyant sur la structuration de la banlieue,
- . la mise en valeur du patrimoine existant,
- . le maintien de l'accessibilité du centre.

a) L'affinage des activités.

Le centre actuel est encore encombré d'activités parasites telles que a ateliers industriels ou dépôts de grossistes qui rencontrent des difficultés pour s'agrandir ou même simplement fonctionner sur le plan des transports en particulier. De plus, l'importance que revêt le Centre même de ROUEN pour l'approvisionnement quotidien d'une grande partie des habitants de l'agglomération est dûe à la présence d'un fort équipement en commerce banal.

Ces activités doivent pouvoir trouver dans d'autres secteurs de l'agglomération des zones d'implantation leur permettant de s'épanouir.

Ce mouvement d'affinage est en train de s'établir :

- . l'ouverture en Janvier 1969 du Marché d'Intérêt National à Bapeaume a libéré le quartier du Vieux Marché, en laissant place pour de nouvelles activités commerciales.
- . la recherche par la Chambre de Commerce d'un lieu d'implantation pour un Centre de Gros et un Centre Routier correspond à la volonté de nombreux grossistes soucieux de trouver de meilleures conditions de travail.

Pour le commerce dont la vocation est de se rapprocher des zones d'habitation, un Schéma d'armature commerciale a été élaboré, permettant de définir une politique d'implantation des équipements.

Celle-ci répond donc à un double but :

- . favoriser la constitution de points forts d'animation et de services dans une banlieue qui souffre d'une carence notoire dans ces domaines.
- . servir de zone d'accueil pour des activités dont la survie au Centre de la Ville paraît difficile et illusoire du fait essentiellement des conditions de stationnement. D'ailleurs, de nombreuses activités de type artisanal sont aussi concernées par cette situation.

LE SUCCES DE CETTE POLITIQUE D'AFFINAGE, EN PARTICULIER DE LA STRUCTURATION DE LA BANLIEUE, CONDITIONNE LE FONCTIONNEMENT FUTUR DU CENTRE RIVE DROITE, ET MEME DU CENTRE REGIONAL.

La structuration de la banlieue rive droite devrait s'appuyer :

- . sur les opérations de rénovation déjà entreprises à Darnétal et à Maromme pour desservir d'une part la Vallée du Robec et d'autre part la Vallée du Cailly.
- . sur les zones de construction de logements neufs à Canteleu, Mont-Saint-Aignan et Les Sapins - La Grand'Mare dont les programmes d'équipements commerciaux ont été souvent calculés avec une trop grande prudence et pour les seuls habitants du programme de logements concerné.
- . sur de nouvelles implantations à prévoir. En effet, les centres commerciaux de certains quartiers cités ci-dessus, incapables de croître sur place, ne pourront satisfaire la croissance de la demande créée par l'augmentation générale du niveau de vie.

b) La mise en valeur du patrimoine existant.

La richesse artistique et touristique du centre ancien de ROUEN doit être protégée et mise en valeur. Déjà des mesures de sauvegarde ont été prises.

La création, le 4 Septembre 1964, d'un secteur sauvegardé d'une surface de 35 hectares a permis d'engager une procédure d'études et la mise au point de directives d'aménagement (1) destinées à favoriser :

- . la valorisation d'un cadre ancien exceptionnel souvent mal exploité ou même saccagé par les excès d'un faux modernisme,
- . la préservation des legs du passé conduisant par exemple à la reconstitution actuellement en cours de l'Hôtel d'Etancourt,
- . la réhabilitation d'ilôts vétustes et insalubres dans le cadre essentiellement de l'opération, longue et difficile, de rénovation du "secteur Est".

(1) ROUEN : Secteur Sauvegardé / Monsieur ARRETCHÉ et Atelier d'Urbanisme de la Ville de ROUEN / Octobre 1967.

c) Le maintien de l'accessibilité du Centre.

Le secteur sauvegardé et celui de la reconstruction accueillent la concentration d'activités caractéristiques du centre actif de la Ville. Il apparaît de plus en plus que la trame de voirie y est inadaptée à la croissance du trafic automobile. L'impossibilité dans laquelle on se trouve d'apporter à cette trame de très profondes modifications conduit à une politique volontaire en matière d'accès au centre :

- . mise en place progressive d'un réseau d'irrigation interne par voies à sens unique ne favorisant pas l'important trafic dit "de transit", celui-ci étant détourné au profit du réseau de voirie rapide de l'agglomération,
- . création de places de stationnement à la périphérie du coeur de la ville,
- . réorganisation du réseau de transports en commun de l'agglomération, ce mode de déplacement jouissant d'une priorité dans le centre,
- . création de cheminements, soit commerciaux, soit touristiques, exclusivement réservés aux piétons. La densité des activités ou des pôles d'attraction, l'intimité des rues étroites permettent d'augurer du succès de ce mode d'accroissement du "confort" du centre, d'autant plus que toutes les expériences tentées dans le monde mettent en évidence le bénéfice qu'en retirent les usagers et les activités elles-mêmes.

C'est donc de la survie du centre rive droite qu'il s'agit. Seule la mise en oeuvre énergique et la parfaite coordination des différents éléments de la politique préconisée ci-dessus permettront de créer au sein du centre ancien un pôle d'attraction vivant et original dans l'agglomération future.

43. L'Aménagement de la rive gauche.

Pour faire face aux besoins de croissance de l'agglomération rouennaise, seul l'intérieur de la boucle de la Seine offre un cadre permettant les aménagements nécessaires. En effet, par rapport à la rive droite, la topographie est plus favorable, l'occupation du sol est beaucoup moins dense, offrant ainsi moins d'obstacles à la reconquête. Par ailleurs, l'inorganisation actuelle de ce secteur, l'unicité presque exclusive de sa vocation industrielle, la forte croissance de la population résidente, exigent une profonde "remise en ordre".

DU FAIT DE CES AVANTAGES, LA BOUCLE DE LA SEINE PEUT DEVENIR LE LIEU PRIVILEGIE DU DEVELOPPEMENT DE LA FONCTION TERTIAIRE REGIONALE DANS L'AGGLOMERATION ROUENNAISE.

A/ L'occupation actuelle du sol.

Dans la boucle de la Seine, l'occupation du sol est actuellement très disparate. La vétusté du tissu urbain bâti sur la trame des cheminements ruraux anciens, la diversité des constructions et de leur affectation, la faiblesse de la densité, sont directement héritées du développement industriel au 19ème siècle.

Trois zones principales peuvent être distinguées :

- . au contact de la Seine, une urbanisation nouvelle, de bonne qualité, mais très limitée en surface, constitue, avec les implantations récentes de la Préfecture et de la Cité Administrative, la première amorce d'un développement du centre sur la rive gauche,
- . entre Saint-Sever et la rue du 14 Juillet, le sol est occupé par des constructions peu denses, de mauvaise qualité, voire totalement vétustes. S'y trouvent mêlés tous les types d'habitat, du coron à la maison de maître, tous les types d'industrie et d'artisanat dont bon nombre sont indésirables en milieu urbain. Le dépérissement de cette zone et la médiocrité de l'environnement rendent souhaitable un effort de restructuration en même temps qu'ils autorisent d'importantes opérations d'ensemble.
- . Plus au Sud, s'étend une deuxième couronne où prédominent les logements individuels récents, mais construits anarchiquement en épousant le parcellaire agricole. Deux opérations d'ensemble où figurent une grande part d'immeubles collectifs constituent une première tentative limitée d'organisation.

Encore plus au Sud, le développement s'est localisé autour de bourgs anciens qui n'ont pas subi de profondes modifications.

La reprise complète de ce tissu urbain, sous-équipé et inadapté, est donc une nécessité.

B/ Le développement du centre régional : l'axe tertiaire.

Le principe d'aménagement proposé consiste à organiser la rive gauche autour d'un axe qui constituerait l'épine dorsale de l'agglomération future, et qui, reprenant le tracé historique de la voie romaine, s'étendrait du centre actuel à la forêt du Rouvray. Le long de cet axe se trouveraient rassemblées les fonctions les plus nobles de la ville : les équipements tertiaires de haut niveau. Ainsi se développerait petit à petit en continuité avec le centre ancien qui conserverait sa vitalité, le coeur de la capitale régionale de demain.

Au long de cet "AXE TERTIAIRE", l'utilisation du sol ne serait pas continue. Elle varierait en s'adaptant au degré d'évolution prévisible de l'état existant et en respectant une gradation de distances par rapport au centre actuel, tenant compte des besoins en surface et du caractère de centralité plus ou moins grand des équipements à implanter. L'axe serait marqué de points forts et de points faibles.

Les points forts prévisibles à l'heure actuelle sont essentiellement le quartier Saint-Sever et le plateau du Madrillet.

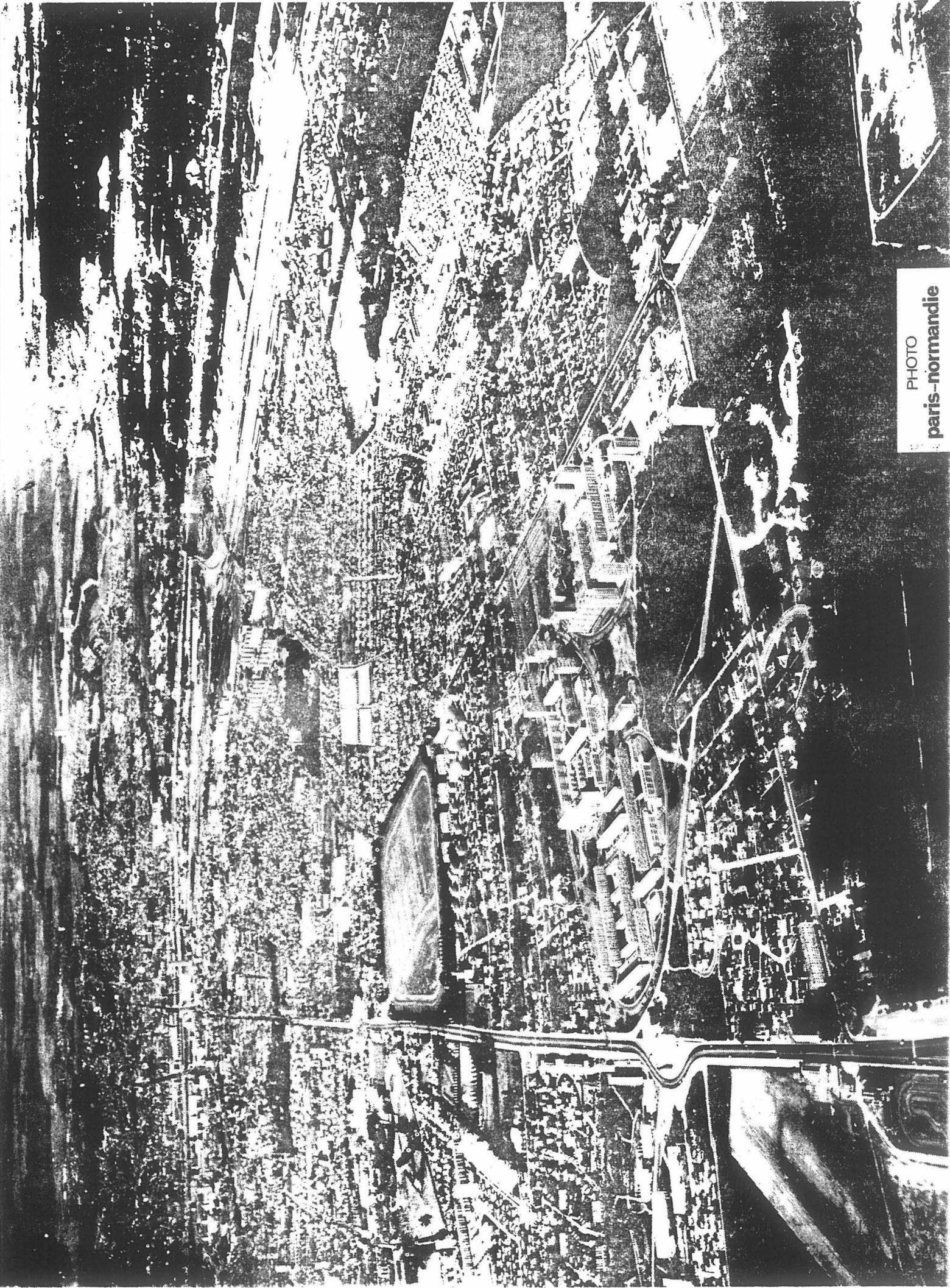
D'autres localisations offrent des possibilités intéressantes à plus ou moins longue échéance : le quartier du Jardin des Plantes et celui des Bruyères.

Sans préjuger du "contenu" définitif et de la vocation des différents pôles, on peut mettre en valeur les principaux avantages de cette disposition :

- . la simplicité : le parti est très facilement "lisible" et permet un clair ordonnancement du développement urbain,
- . la grande souplesse d'adaptation : le "contenu" des pôles peut être précisé au gré de l'apparition des besoins,
- . la possibilité d'extension : compte-tenu de la disponibilité au Sud de grands espaces tenus en réserve,
- . la cohérence avec le schéma régional : en offrant aux fonctions urbaines essentielles une aire de développement située au coeur du complexe urbain que sera le Grand'ROUEN de l'avenir,
- . la facilité d'irrigation tant pour les transports individuels que collectifs, comme le montrera la suite de la description du Schéma Directeur.

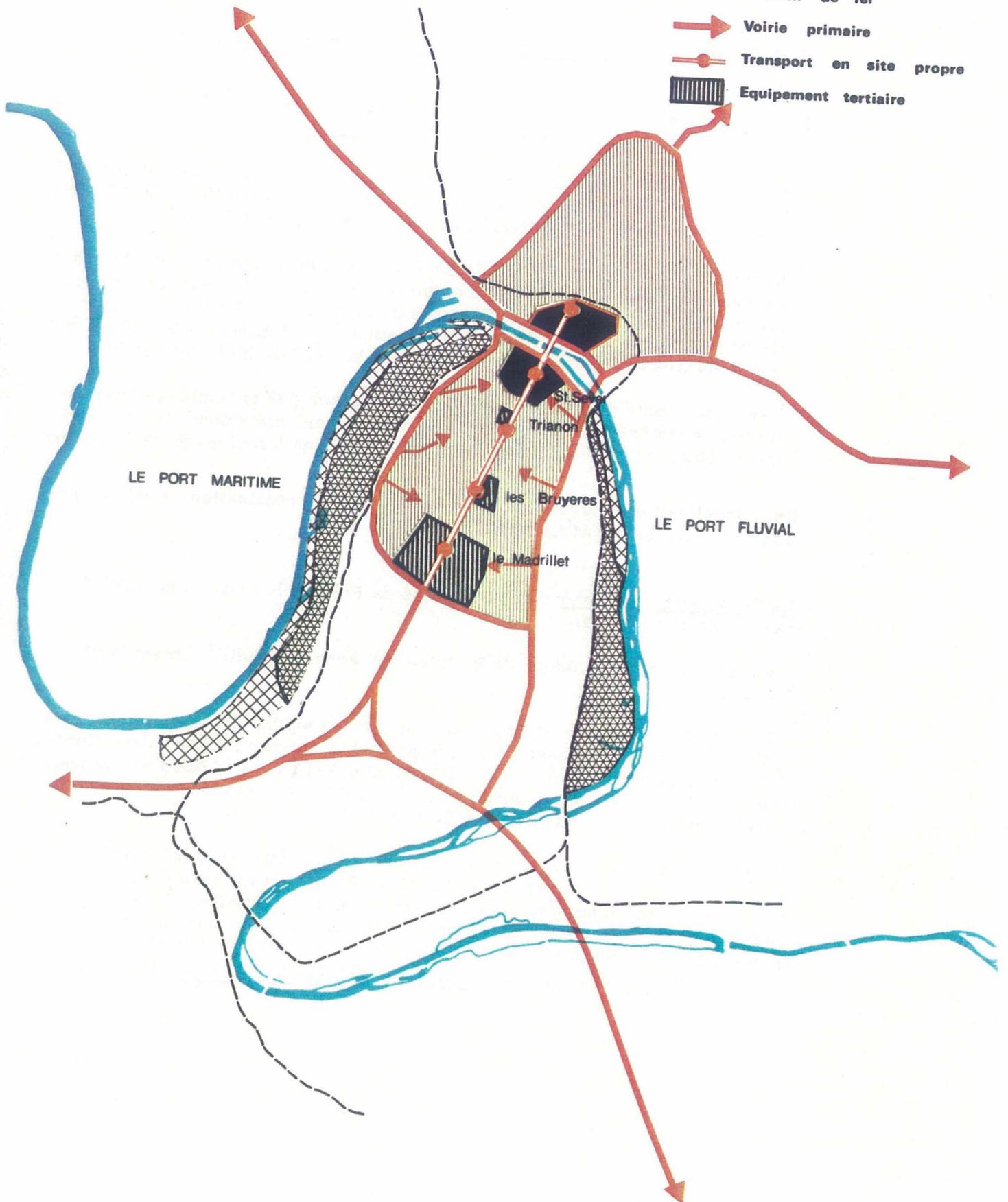
Cette proposition est en outre conforme aux impératifs fixés. Elle définit un cadre cohérent mais ne fixe pas d'objectif, permet d'attendre que certaines "incertitudes" soient levées, et autorise la spontanéité de création des usagers.

PHOTO
paris-normandie



ORGANISATION AU NOYAU CENTRAL DE L'AGGLOMERATION

- Centre d'activité tertiaire
- ▨ Habitat
- ⊗ Port
- ▩ Industrie . Entrepôts
- - - Chemin de fer
- ➔ Voirie primaire
- Transport en site propre
- ▨ Equipement tertiaire



C/ Valorisation de la rive gauche : Saint-Sever et Le Madrillet.

La création de l'axe tertiaire ne constitue pas seulement un effort d'organisation, il conduit à la valorisation de la rive gauche.

- . Par l'accueil des fonctions vitales de la cité, le potentiel économique de la boucle se trouve renforcé et diversifié. La valeur symbolique de ROUEN cesse d'être l'apanage exclusif du centre ancien et de la rive droite.
- . Le principe de répartition axiale peut fournir l'occasion de créer la grande composition urbaine qui manque actuellement à ROUEN¹. Par un heureux tracé et la mise en oeuvre d'éléments d'architecture de valeur, l'axe tertiaire peut constituer un fleuron urbanistique aussi digne d'admiration que les richesses historiques que détient déjà la capitale de la Normandie.
- . Les points forts de l'axe permettent de réaliser des ensembles architecturaux de qualité, qui soient pour la ville un enrichissement de son patrimoine bâti, un symbole de sa fonction et le digne témoignage de notre époque.

Deux localisations s'offrent à court terme pour la réalisation de telles opérations : Saint-Sever et Le Madrillet.

Le Quartier Saint-Sever offre au centre de ROUEN les seules possibilités réelles de croissance :

- . à portée du noyau ancien, de grandes surfaces sont relativement faciles à libérer.
- . Dès 1970, ce secteur central, par rapport à l'agglomération, bénéficiera d'une très bonne accessibilité : irrigué à l'Ouest par l'avenue Jean Rondeaux, il sera donc relié vers le Sud à l'autoroute A. 13, vers le Nord par le nouveau Pont Guillaume-le-Conquérant et la "sortie Ouest" au centre ancien et à la zone d'influence de ROUEN sur la rive droite de la Seine.

Malgré ces atouts, il ne s'agit pas de créer un centre parallèle concurrent, mais de dédoubler le centre existant insuffisant, en lui associant un nouveau quartier central permettant une spécialisation des activités. Ce nouveau noyau pourrait accueillir une partie du développement commercial, mais son rôle essentiel préfiguré par l'installation de la Préfecture et de la Cité Administrative, est de devenir le centre directionnel de l'agglomération et de la région.

S'y implanteraient donc des édifices de prestige et de grande valeur symbolique tels que :

- . le siège de l'assemblée et des services de la future agglomération,
- . le nouveau Palais de Justice,
- . le Centre de Congrès et le Forum,
- . la Maison de la Culture,
- . certains équipements universitaires.

Autour de ces édifices publics, le développement des services privés représentatifs : sièges sociaux, banques, compagnies d'assurances, bureaux de grandes entreprises, contribueraient à faire de ce quartier l'expression bâtie des forces vives régionales.

Cette opération est la clé du développement de l'agglomération.

La Ville de ROUEN et la Direction Départementale de l'Équipement en sont pleinement conscientes. Des études sont engagées. Un Livre Blanc a été publié (1). Des acquisitions foncières sont en cours pour permettre la réalisation aussi prochaine que possible d'une première tranche. Sans préjuger des procédures opérationnelles qui seront mises en oeuvre, la réalisation de cette opération devrait faire appel à des procédures différentes de celles qui sont suivies dans le cas des rénovations urbaines. Le choix d'une politique d'acquisitions foncières et d'investissements "entraînants" permettrait de créer un cadre favorable à des opérations privées s'ajoutant à celle du secteur public.

Le Plateau du Madrillet offre la possibilité de développement d'un pôle tout à fait différent.

Si les disponibilités foncières, sa position géographique au centre du Grand ROUEN et l'accès autoroutier en 1970 lui donnent une situation privilégiée dont il faut tirer parti au maximum, il ne saurait être question de vider ROUEN de son contenu pour le réorganiser au Madrillet. A l'opposé, il ne faut pas gaspiller la valeur de cet emplacement.

(1) - Opération Saint-Sever : Extension du Centre Urbain/Mai 1968.

En effet, cette zone est appelée à jouer un rôle capital directement lié au développement de l'agglomération vers le Sud.

Aussi, ses possibilités ne doivent pas être obliérées sans que soient levées certaines des incertitudes qui subsistent encore dans les données de l'aménagement de l'agglomération.

Cette analyse a fait l'objet d'un rapport (1) demandé par le Ministère de l'Equipement et la Préfecture, rapport qui a été présenté au Conseil Général de la Seine-Maritime.

La vocation à court terme du Madrillet peut se définir comme le Centre d'organisation d'équipements régionaux supérieurs nécessitant une grande emprise. Ceci n'exclut pas, à plus longue échéance, une mutation de cette vocation en fonction de données nouvelles actuellement indiscernables.

Pourront s'y développer principalement trois fonctions :

- . la fonction hospitalière avec la création d'un grand hôpital susceptible de devenir le noyau d'un ensemble médical plus complexe groupant recherche et enseignement.
- . la fonction universitaire avec l'implantation d'équipements universitaires et de centres de recherche liés à l'industrie.
- . la fonction commerciale avec l'organisation de centres de vente complémentaires des équipements centraux et l'installation du parc d'expositions régional.

Ces principaux éléments sont susceptibles de constituer un paysage urbain de haute qualité sans sacrifier le cadre boisé environnant où pourra se développer le parc des loisirs. Les études sont engagées.

Le Madrillet ne doit pas être le concurrent du Centre de ROUEN. Il peut en être la porte monumentale.

(1) Le Secteur Madrillet-Rouvray/ SORETUR 1967.

D/ Extensions urbaines et structuration.

Les études régionales prévoient une population de 860.000 habitants pour le Grand'ROUEN en 1985, soit un accroissement d'environ 310.000 habitants entre 1965 et 1985.

Le mode d'urbanisation choisi pour cette zone limite à 200.000 habitants l'accroissement correspondant dans le site de ROUEN et d'ELBEUF : la répartition en serait :

- 31 % sur la rive droite,
- 56 % sur la rive gauche,
- 13 % autour d'ELBEUF.

Le choix de la rive gauche, pour accueillir la plus grande partie de l'habitat nouveau, est cohérent avec :

- . l'implantation de la majorité des emplois secondaires de l'agglomération dans les deux zones industrielles fluviales et maritimes,
- . le développement privilégié des emplois tertiaires le long de l'axe.

De plus, les terrains disponibles sont faciles à équiper et à desservir par la route ou éventuellement la voie ferrée.

La concentration de la croissance démographique permettra de mettre en oeuvre une politique sérieuse en matière d'équipements liés aux logements. Ainsi, au niveau de la rive gauche, les "équilibres" emplois/habitat et services/habitat seront particulièrement favorisés, conférant à cette zone une attractivité nouvelle.

De ce fait, on peut concevoir une revalorisation de la rive gauche autorisant l'implantation, dans des sites dont la qualité est indéniable, de logements destinés à abriter des couches sociales actuellement absentes sur cette rive, contribuant ainsi à amorcer une désagrégation.

L'organisation linéaire du développement du centre régional dicte alors celle de la boucle, et par conséquent, le choix des nouvelles zones d'habitat, ainsi que les principes de la structuration du tissu urbain ancien.

D'une part, pour les faire bénéficier d'un maximum d'animation, il est souhaitable que les opérations qui ponctueront l'axe tertiaire intègrent une part d'habitat dense, mais tous les besoins en logements ne pourront être ainsi satisfaits.

D'autre part, à la convergence de voies urbaines actuelles qui gênent les liaisons internes, l'organisation axiale conduit à substituer une trame de voirie de distribution s'appuyant sur l'axe et la voirie rapide et facilitant l'irrigation des quatre noyaux urbains principaux :

- . le nouveau centre de Sotteville, remodelé à la faveur de l'aménagement de la place du Marché et de la construction du nouvel Hôtel de Ville. L'actuel développement commercial de ce quartier contribue à son animation et en fait déjà un pôle d'attraction de la rive gauche.
- . le centre de Petit-Quevilly, commune promise à une transformation profonde du fait de la jonction prévue entre l'opération de rénovation du quartier Saint-Julien et celle de Nobel-Bozel.
Parallèlement à la création de logements neufs, ce secteur a vocation pour accueillir, soit des activités vivant en frange du centre régional, soit des activités "à reloger" dans une opération-tiroir liée à la libération du sol dans le quartier Saint-Sever.
- . la ZUP de Grand-Quevilly, zone d'extension moderne dont la réalisation, déjà largement engagée, devra se poursuivre en s'adaptant, au fur et à mesure de l'avancement des travaux qui feront de cette commune, initialement peuplée de 12.000 habitants, une ville "nouvelle" dépassant 50.000 habitants. De même que la résidence du Château-Blanc, cette opération amorce l'environnement du futur pôle tertiaire implanté au Madrillet.
- . un noyau urbain à créer dans le secteur de Saint-Etienne/Sud et Oissel où se localisent une grande partie des terrains libres de la boucle, et où site et espace conviennent à l'accueil de 50.000 habitants nouveaux. Une opération concertée pourra y être réalisée et bénéficiera de l'avantage de s'appuyer sur des bourgs existants : ainsi l'écueil de la "ville-dortoir" serait-il évité.

Ce secteur représente la dernière possibilité d'extension urbaine offerte à l'agglomération dans son site. L'urbanisation effectuera donc un saut au-delà des coupures vertes.

Vers le Sud, le site d'Elbeuf offre des possibilités intéressantes et se prête au développement du fait de la proximité des zones industrielles Rouennaises, de l'arrivée de l'autoroute A. 13, et de l'excellente accessibilité à la partie Sud de l'axe tertiaire.

Le site d'Elbeuf apparaît en effet comme une zone d'extension directement liée à l'agglomération de ROUEN, en cohérence avec le développement de celle-ci sur la rive gauche. La personnalité marquée de l'agglomération Elbeuvienne assure un support privilégié à la croissance démographique prévue dans ce pôle du Grand'ROUEN.

L'importance attribuée à ce secteur, dans le cadre du Grand'ROUEN, justifie donc une étude spécifique du Schéma de Développement de la Ville (1).

Ainsi conçu, le développement de l'habitat s'organise de façon logique:

L'axe tertiaire concentre les éléments moteurs de la vie urbaine ; de part et d'autre de cette armature, se développent les nouveaux quartiers autour des centres susceptibles d'en cristalliser la personnalité.

L'habitat se structure en se développant d'abord sur les espaces vierges, puis en résorbant progressivement les constructions vétustes environnantes. En effet, si la capacité en espaces non bâtis est limitée, les possibilités de construction sur un sol mal utilisé restent très grandes. L'évolution future de l'agglomération se fera moins par une extension en surface que par le remodelage de l'existant et son adaptation.

(1) Etude du Schéma de Secteur de l'Agglomération d'ELBEUF / SORETUR-1969

44. Structure d'ensemble et organisation des déplacements.

L'image future de la ville s'est peu à peu précisée, et maintenant, se dessine l'unité de l'agglomération.

De l'actuel centre rive droite jusqu'au Madrillet, une succession de points forts complémentaires et relativement spécifiques, constituera une structure puissante : le véritable centre du Grand'ROUEN et de la région.

Les zones industrielles, séparées de l'habitat du point de vue de l'affectation des sols, seront "intégrés" à la ville, ce qui, en contrepartie des bénéfices qu'en tireront les migrants journaliers, exige une lutte effective contre la pollution atmosphérique.

Les zones résidentielles se développeront ou se modifieront en accompagnant étroitement, pour la plupart, le déplacement vers le Sud des lieux de concentration d'emplois tant secondaires que tertiaires.

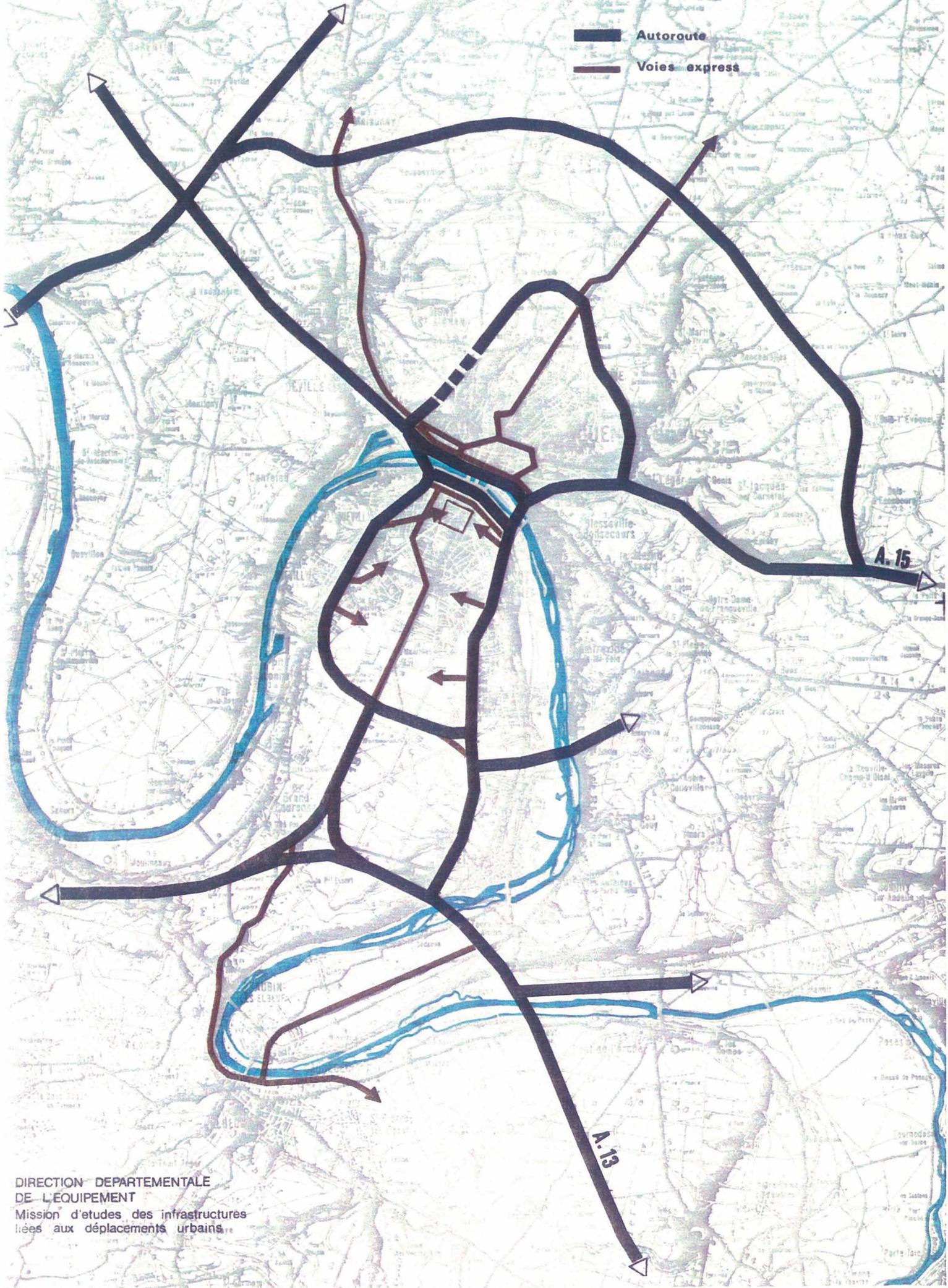
Ces zones seront structurées autour d'un petit nombre de pôles de quartiers qui apporteront aux résidents une animation et un niveau de services actuellement déficients, tout en évitant l'existence d'activités parasites dans le centre régional et permettant à celui-ci d'assurer pleinement son rôle spécifique au service de l'agglomération et surtout de la région.

Un avantage majeur du schéma proposé est de permettre une organisation efficace des déplacements.

La pièce-maîtresse de l'organisation des déplacements est le réseau de voirie rapide étudié et mis au point par les services de la Direction Départementale de l'Équipement qui fera l'objet d'une publication particulière.

SCHEMA DE VOIRIE

-  Autoroute
-  Voies express



DIRECTION DEPARTEMENTALE
DE L'EQUIPEMENT
Mission d'etudes des infrastructures
liees aux deplacements urbains

Réseau de voirie rapide.

Il a pour but de faciliter les déplacements individuels au sein de l'agglomération, de permettre une desserte aisée du centre, d'assurer la liaison de l'agglomération aux urbanisations périphériques et aux autres concentrations urbaines régionales.

Il est constitué schématiquement de deux "montants" autoroutiers dont l'orientation générale est approximativement Nord-Sud. Ces deux montants encadrent les zones d'habitat et longent les zones industrielles dont ils assurent simultanément la desserte. Ces voies sont reliées au Nord et au Sud aux autoroutes interurbaines A. 13 et A. 15.

Les "montants" sont complétés par des "barreaux" transversaux qui les relient au niveau du plateau du Madrillet et du centre ancien, en mettant à profit les quais bas de la Seine. Ces voies Est-Ouest permettent d'assurer les trafics "diagonaux".

Un troisième barreau de type particulier : la rocade Nord, enserrant la zone urbanisée des plateaux, assure à la fois les déplacements en direction du centre, les migrations journalières qu'elle canalise vers les montants principaux, et les trafics de transit Nord-Sud, qui évitent ainsi l'espace central.

Maillage urbain.

L'efficacité du réseau rapide est liée pour une grande part à la voirie de distribution et à la position des points d'échange. L'inadaptation du tracé actuel en éventail impose la mise en place d'un maillage cohérent relié au réseau autoroutier. Un élément capital de ce maillage est constitué par la N. 840 qui assure l'innervation interne de l'axe tertiaire et la liaison au centre existant. Sur la rive droite, les efforts porteront sur les voies entourant le centre en lui assurant une meilleure accessibilité, ainsi que sur la liaison interne des quartiers suburbains. La symbiose des deux rives sera assurée indépendamment des deux ponts autoroutiers par les quatre ponts urbains assurant le trafic interne au centre;

Transports collectifs.

Ce sujet n'ayant pas encore fait l'objet d'études détaillées, seule est possible une esquisse des possibilités d'amélioration des transports en commun, sans présumer ni des techniques à mettre en oeuvre ni de la rentabilité des opérations: (1)

(1) Etudes en cours à la Mission d'Etudes des Infrastructures liées aux déplacements urbains/Direction Départementale de l'Équipement.

Au sein de l'agglomération :

- . refonte du réseau d'autobus desservant le centre rive droite,
- . des transports urbains routiers rapides peuvent utiliser, sur une partie de leur parcours, les voies autoroutières,
- . une ligne de transport en site propre (du type URBA 30) peut être aménagée tout au long de l'axe tertiaire assurant la desserte des principaux équipements régionaux et leur liaison avec la gare SNCF. Un embranchement pourrait assurer le service des nouvelles zones d'habitat de Saint-Etienne et Oissel.

Au sein du Grand'ROUEN :

- . le tracé des voies ferrées et le choix des urbanisations nouvelles permet une desserte par trains de banlieue de l'ensemble de l'espace habité.

A longue distance :

- . la SNCF offre déjà des liaisons par trains rapides avec PARIS. L'efficacité de ce mode de transport pourrait être améliorée par l'adaptation de l'horaire des liaisons régionales, par la création d'une nouvelle gare grandes lignes en liaison avec le quartier des affaires et les activités tertiaires.

D'autres moyens de transport toucheront ROUEN :

- . liaisons aériennes à partir de l'aérodrome de catégorie B. implanté à BOOS,
- . projet de transport terrestre à grande vitesse (Aéro-Train) etc...

Le Schéma Directeur se caractérise donc essentiellement par la volonté d'orienter la croissance de l'agglomération vers la rive gauche où s'offrent les seules possibilités réelles d'un développement cohérent.

Le Schéma en définit un cadre précis, mais suffisamment ouvert pour permettre de larges adaptations futures et une grande souplesse dans la solution des nombreux problèmes qui se posent et se poseront encore aux agglomérations rouennaise et elbeuvienne.

CHAPITRE V

**implications du schéma directeur
et problèmes à résoudre**

Le parti proposé constitue donc le cadre dans lequel doivent s'inscrire :

- . le développement général de l'agglomération,
- . la solution à de nombreux problèmes spécifiques.

En effet, même si le Schéma résulte des impératifs de la croissance globale de l'agglomération, la recherche de solutions à des problèmes particuliers d'aménagement et d'urbanisme a souvent contribué à la définition du parti lui-même. Ainsi, des travaux se poursuivent actuellement, qui, sans remettre en cause l'orientation fondamentale du Schéma Directeur, n'en influenceront pas moins sur lui, et viendront l'affiner et le préciser :

Ainsi ont été déterminées certaines rubriques dont le développement dépasse le cadre du présent rapport et dont l'exposé fait l'objet de documents fournis en annexe.

Toutefois, avant même que les études et les procédures d'adoption en cours permettent d'établir des dossiers complets sur chaque problème, on peut dégager ici :

- .. les solutions préconisées ou déjà retenues,
- .. les incertitudes qui subsistent,
- .. et, éventuellement, les principes d'actions immédiates susceptibles de favoriser la convergence des efforts en harmonie avec le Schéma Directeur.

Une synthèse des actions à engager à court et à moyen terme fait l'objet d'un développement particulier dans le cadre du dossier de première phase joint au dossier du SDAU.

PREALABLEMENT A LA PROPOSITION DE PREMIERE PHASE,
SERONT EVOQUEES LES QUESTIONS SUIVANTES :

- 1 - Pollution atmosphérique.
- 2 - Emplois, démographie, logements.
- 3 - Fonction tertiaire régionale et la hiérarchie des centres.
- 4 - Université.
- 5 - Port.
- 6 - Industrie.
- 7 - Infrastructure liée aux déplacements urbains.
- 8 - Site et espaces verts.
- 9 - Agriculture et zones maraîchères.
- 10 - Alimentation en eau et assainissement.
- 11 - Rôle symbolique de la Ville.

1 - La pollution atmosphérique

L'importance des désagréments de toutes sortes que ce phénomène inflige aux rouennais confère à la lutte contre la pollution atmosphérique le caractère d'un préalable à l'action d'aménagement. En effet, la pollution concerne l'ensemble des habitants de l'agglomération, et par conséquent, la localisation des sources principales sur la rive gauche ne saurait constituer un obstacle au développement prioritaire de la ville sur cette rive : les possibilités d'aménagement de la boucle doivent, au contraire, être valorisées grâce à une intensification de la lutte contre les émissions polluantes et, et particulier, au refus de toute nouvelle source.

Avant de définir les mesures préventives à prendre, il apparaît impérieux de mettre en place sans délai des installations permettant la mesure des pollutions d'origine industrielle et la localisation des sources.

2 - Démographie , Emplois , Logements

Le développement économique des deux agglomérations en fait un marché de l'emploi attractif, amenant ainsi une population nombreuse à s'y fixer.

21. Emplois.

Nombre d'emplois (1)

Secteurs	1954	1962	1985	Variation 1962-1985
Industrie	68.500	79.000	112.000	+ 42 %
Tertiaire	58.600	72.000	141.000	+ 96 %
Transports	12.900	15.000	15.000	-
Ensemble ...	140.000	166.000	268.000	+ 61 %

La croissance du nombre des emplois dans le tertiaire (commerces & services) dépasse largement celle des emplois industriels, affirmant ainsi la vocation tertiaire liée au rôle de capitale régionale.

(1) - Agglomération ROUEN-ELBEUF/ Livre Blanc/SORETUR 1967.

22. Démographie (1)

ZONE GEOGRAPHIQUE	POPULATION TOTALE			TAUX DE VARIATION ANNUEL (4)	
	1954 (2)	1962 (3)	1968 (3)	1954 - 1962	1962 - 1968
ROUEN - CENTRE (non compris Les Sapins et la Grand'Mare)	116. 215	112. 104	109. 556	-0, 4%	- 0, 4%
RESTE AGGLOMERATION ROUEN	165. 474	216. 126	260. 237	+3, 5%	+ 3, 2%
AGGLOMERATION ELBEUF	37. 713	41. 562	45. 440	+1, --%	+ 1, 5%
ZONE DE S. D. A. U. TOTALE (les 2 agglomérations + 12 com- munes périphériques) (5)	326. 476	377. 112	423. 571	+1, 8%	+ 1, 95%

Le tableau ci-dessus résume bien les tendances de l'évolution démographique :

1/ Dépeuplement du centre du fait :

- . de l'abandon ou de la démolition de logements vétustes et inhabitables.
- . du changement d'usage de logements (désaffectations) au profit de locaux professionnels.
- . de la diminution de la taille des ménages liée au vieillissement de la population.

2/ Très forte croissance périphérique : + 3, 5% /an autour de ROUEN :

La poursuite de cette croissance démographique conduirait à un niveau de population en 1985 voisin de 700. 000 habitants. Les difficultés du site ont conduit à choisir un mode d'urbanisation discontinue au niveau du Grand'ROUEN permettant de créer, avant 1985, un cadre de croissance adapté à l'échéance de l'an 2000.

(1) - Annexe 2 : liste des communes de l'agglomération : population 1968

(2) - Définition 1954

(3) - Définition 1962

(4) Les taux sont calculés à partir de définitions homogènes de population. Nous n'avons pas fait figurer la population 1962 dans sa définition 1954. N. B. Les taux indiqués sont des taux exponentiels.

(5) Les Authieux, Port-Saint-Ouen, Belbeuf, Boos, La Bouille, Gouy, La Londe, Quevreville-la-Poterie, Saint-Aubin-Celloville, St-Jacques-sur-Darnétal, Sotteville-sous-le-Val, Tourville-la-Rivière, Ymare.

L'enveloppe retenue pour ROUEN et ELBEUF en 1985 s'élève à 600.000 habitants, se répartissant ainsi :

Zone Géographique	1965	1985	Accroissement
ROUEN Rive Droite	195.000	256.000	61.000
ROUEN Rive Gauche	163.000	274.000	111.000
=====	=====	=====	=====
ROUEN	358.000	530.000	172.000
ELBEUF	45.000	70.000	25.000
=====	=====	=====	=====
Ensemble ...	403.000	600.000	197.000

23. Logements.

Cette hypothèse d'enveloppe démographique permet d'estimer les besoins, compte-tenu des désaffectations ou destructions de logements existants et d'un volant de logements vacants destinés à assurer la fluidité du marché, à environ 75.000 logements terminés entre 1965 et 1985.

La réalisation de cet objectif suppose :

- . la création de nouvelles zones d'aménagement concerté (SAINT-ETIENNE, OISSEL, CLEON-SAINT-AUBIN-les-ELBEUF) pour prendre le relais des zones actuelles en voie d'achèvement pour le début du VIème Plan.
- . la limitation du nombre de logements construits en dehors de ces zones (secteur diffus) en particulier dans les secteurs "névralgiques" (plateaux Nord et Est).
- . des mesures visant à coordonner les réalisations au sein du Grand'ROUEN puisque le marché du logement de ROUEN va progressivement s'étendre à ce niveau.

Par ailleurs, la dévitalisation du centre déjà largement engagée, exige l'intégration de logements dans le cadre des opérations de restructuration, en particulier le long de l'axe tertiaire, ainsi que la réhabilitation ou la rénovation des quartiers insalubres. Quant aux bidonvilles et logements de circonstance, ils ne devront pas être oubliés car ils sont nombreux, mais peu apparents du fait de leur dispersion.

HABITAT

-  Zone agglomérée existante
-  Restructuration et densification
-  Habitat à faible densité, contrôlé
-  Urbanisation nouvelle concertée dense (localisation définie)
-  Urbanisation nouvelle concertée dense (localisation à définir)



Un certain décalage existe entre le nombre d'emplois prévisibles, 268.000, et le nombre d'actifs qui résideront dans l'agglomération soit, au taux de 39 %, 234.000. Ce déficit signifie que le solde des mouvements migratoires s'élèvera à 34.000 personnes venant de l'extérieur des deux agglomérations de ROUEN et d'ELBEUF travailler dans celles-ci.

Ce déséquilibre laisse prévoir une demande latente de logements supérieure à celle qui est indiquée, obligeant à une politique adaptée de contrôle sur ROUEN, et de promotion active dans les pôles périphériques.

L'étude et la solution des problèmes ainsi posés sont indispensables à la réussite de la politique d'urbanisation discontinue au niveau du Grand'ROUEN.

3 - La fonction tertiaire régionale et la hiérarchie des centres

Le développement du centre régional à ROUEN est la clé du développement de l'agglomération et de l'indépendance de la région.

La situation actuelle du centre de ROUEN est caractérisée par :

- . une extrême concentration d'activités tertiaires,
- . un bâti inadapté,
- . des locaux professionnels souvent conquis sur le patrimoine de logements, et donc peu fonctionnels,
- . un engorgement sans cesse grandissant du fait de la faiblesse du réseau viaire et de la capacité de stationnement,
- . des possibilités de croissance extrêmement limitées sans une aggravation des défauts de fonctionnement.

Les tendances d'évolution s'orientent :

- . soit vers une densification excessive sur la rive droite compte-tenu de ses possibilités,
- . soit vers la rive gauche à la suite de l'implantation de la Préfecture et de la Cité Administrative,
- . soit même vers la fuite à la périphérie lorsque les besoins exprimés ne peuvent être satisfaits au centre.

Ainsi apparaît progressivement un seuil critique au-delà duquel le centre ne pouvant plus fonctionner, les activités le désertent, amorçant un processus de déperissement.

Lutter contre cette tendance et pratiquer une politique d'ensemble destinée à permettre le développement du centre est donc la tâche urgente de l'agglomération.

Il faut : une politique de répartition spatiale des activités s'appuyant sur la mise en oeuvre d'une politique d'accueil.

EMPLOI TERTIAIRE CONCENTRE

- Fonction tertiaire de niveau régional
- Réserves supplémentaires
- Emplois administratifs et directionnels
- Commerces
- U Implantation Universitaire éventuelle
- H Hopitaux



Ces actions concernent en particulier l'organisation de la fonction tertiaire : organisation qui doit substituer à l'imbrication actuelle de la plupart des activités au Centre de ROUEN, une distinction spatiale entre :

- . le tertiaire de haut-niveau, au service de la région et de l'agglomération,
- . le tertiaire lié à l'habitat au service de la seule agglomération.

Une doctrine claire est notamment nécessaire au niveau du SDAU dans le domaine des implantations commerciales.

31 . Le tertiaire à influence régionale.

Les problèmes posés par l'ampleur des besoins à satisfaire ont conduit à proposer l'extension du centre sur la rive gauche.

A l'échelle du Grand'ROUEN, agglomération discontinue de 1,2 million d'habitants en l'an 2000, il n'est plus possible de concevoir un centre polyvalent où serait groupé l'ensemble des fonctions.

A cette échelle, les activités centrales doivent se cristalliser autour de noyaux spécifiques. L'ensemble de ces noyaux constitue l'axe tertiaire dont le centre ancien fait partie intégrante.

311. Le centre rive droite.

Le centre rive droite, dans un tissu urbain dense desservi par une trame de voirie ancienne, accueille la majeure partie des activités tertiaires à influence régionale : commerces rares, équipement hôtelier, services privés, activités culturelles.

Actuellement, ce secteur a tendance à se densifier fortement par une utilisation irrationnelle du patrimoine immobilier ; en effet, de nombreux logements sont, chaque année, transformés, soit en magasins soit en bureaux. On a pu estimer qu'entre 1954 et 1962, 2.400 logements ont subi ce sort (1), soit 300 logements/an.

Le contrôle de ce phénomène est primordial :

- . pour enrayer le dépeuplement qui en résulte,
- . pour rétablir un vrai marché des surfaces de bureaux inexistant actuellement et vital pour l'opération Saint-Sever,
- . pour éviter une densification supplémentaire.

(1) SORETUR/Décembre 1966 : Les désaffectations de logements.

Le centre rive droite devra garder et accentuer sa vocation traditionnelle :

- . les mesures de sauvegarde permettront d'y mettre en valeur le patrimoine artistique, culturel et touristique (1),
- . la réaffectation des surfaces de plancher lui permettra de s'adapter,
 - en profitant d'opportunités telles que le percement de la rue du Général Giraud et le départ des halles de la Place du Vieux Marché,
 - en se spécialisant essentiellement dans le commerce anormal de haut-niveau, le commerce banal ainsi que les activités parasites étant rejetés à la périphérie de l'agglomération continue (§ 32),
 - en se déchargeant du tertiaire administratif et d'éléments du centre directionnel attirés sur la rive gauche.

Le problème difficile à résoudre est celui d'un aménagement rationnel visant à enrayer la diminution constante de son accessibilité :

- . le réseau de voirie rapide le déchargera d'une partie importante des trafics parasites qui l'encombrent actuellement,
- . la mise en sens unique des grandes artères permettra d'améliorer les liaisons internes,
- . la capacité de stationnement sera accrue par la réalisation de parkings, mais il est certain qu'une telle politique atteindra rapidement ses limites du fait de la rigidité du patrimoine immobilier. D'ailleurs, l'ambiance architecturale et le tissu resserré sont plutôt favorables à la réalisation progressive d'un centre réservé aux piétons.

312. L'opération centre rive gauche (2).

D'un caractère tout différent, l'extension du centre dans le quartier de Saint-Sever tire sa justification :

- . des relatives facilités de libération que présente ce secteur,
- . du mouvement de franchissement de la Seine par le centre, amorcé avec l'implantation de la Préfecture et de la Cité Administrative.

En continuité de l'ensemble administratif récent et de la zone de reconstruction, un secteur de qualité médiocre, encombré d'entrepôts ou même d'usines, devra faire l'objet d'une vaste opération de restructuration destinée à favoriser l'édification d'un centre moderne à vocation essentiellement directionnelle.

(1) ROUEN Secteur Sauvegardé : Monsieur ARRETCHE et Atelier d'Urbanisme de la Ville de ROUEN / Octobre 1967. En cours d'approbation (loi du 4 Août 1962).

(2) Etude Secteur Saint-Sever/Mars 1968 : SORETUR.
Opération Saint-Sever : extension du Centre Urbain/Mai 1968.

Bénéficiant de la proximité du siège du pouvoir de décision régional, ce centre attirera les administrations privées (banques, sièges sociaux) et pourra accueillir la croissance prévisible des besoins des administrations publiques. Leur étroite symbiose renforcera les "économies d'agglomération" réalisées par la concentration d'activités tertiaires de haut-niveau en un même lieu. On peut envisager d'y adjoindre le futur siège du pouvoir de l'agglomération.

La difficulté représentée par la conception d'un programme global ajoutant tous les besoins prévisibles sur une période de 20 ou 30 ans, conduit à envisager une organisation de l'opération suffisamment souple et ouverte pour s'adapter à l'évolution des besoins et aux échéances des réalisations.

Pour cela, on a défini :

- le réseau de voirie rapide qui encadre le futur centre à l'Ouest et à l'Est, ainsi que les principes d'échanges entre cette voirie et le centre,
- le maillage de la voirie principale qui irriguera le centre.

Dans ce maillage, prendront place les opérations :

- du secteur public concernant en particulier la première zone d'intervention de la Ville de ROUEN protégée par une ZAD,
- du secteur privé, encadrées de façon à assurer la cohérence technique et architecturale avec l'ensemble.

Une zone réservée, l'environnement de l'actuelle Eglise Saint-Sever, fera l'objet d'acquisitions foncières préparant la réalisation ultérieure de l'hypercentre moderne, sous la forme d'une vaste opération publique.

Afin d'éviter la création d'un centre d'affaires vivant exclusivement durant la journée, les opérations devront intégrer la réalisation de logements et de pôles d'animation. La présence de la future Maison de la Culture qui pourrait trouver place dans la première opération de la Ville de ROUEN, sera un facteur attractif favorable. De même l'éventuelle implantation d'un élément universitaire serait un important facteur de réussite.

La clientèle représentée par la population résidente et la population active entraînera la constitution d'un appareil commercial complémentaire de celui de la rive droite pouvant même, du fait des conditions modernes d'accès, avoir une zone d'influence vaste.

Le centre Saint-Sever pourrait accueillir :

- . 210.000 m2 de surfaces commerciales,
- . 240.000 m2 de bureaux,

en 1985, ce qui en ferait un pôle tertiaire concentré d'environ 20.000 emplois; le nombre des logements qui pourront y être réalisés dépendra essentiellement du marché qui naîtra du fait des contraintes imposées à l'urbanisation sur les plateaux Nord et Est et de l'éventuel report de la demande dans ce secteur.

Les études menées jusqu'à présent permettent de penser que les surfaces à libérer devraient atteindre environ 45 hectares d'ici à 1985 (1).

La détermination :

- . des secteurs d'intervention prioritaire, en particulier la 1ère tranche,
- . de l'importance des surfaces concernées dans un avenir proche, doit maintenant faire l'objet d'études plus approfondies se rapportant essentiellement :
 - à l'intégration des valeurs industrielles et commerciales aux éléments déjà connus sur les facilités de libération des sols,
 - aux différents marchés mis en cause : foncier, bureaux, commerces, logements et équipements divers,
 - à la conception architecturale d'ensemble et sa résultante au niveau de la 1ère tranche.

Cependant, le facteur le plus important pour le démarrage effectif de l'opération et sa réussite réside dans l'existence, parmi tous les responsables de l'agglomération, de la volonté de réaliser une politique d'accueil efficace, c'est-à-dire, d'investir dans des équipements collectifs entraînants capables de valoriser le quartier, d'attirer les investisseurs privés et d'y polariser ainsi le développement d'un centre moderne.

(1) - Ville de ROUEN : Opération Saint-Sever/Extension du Centre Urbain
Mai 1968.

313 - L'Axe tertiaire et le secteur du Madrillet.

Le principe de développement du centre prévoit une organisation préférentielle suivant un axe Nord-Sud. Cet axe partant du centre suit le tracé historique de la voie romaine en direction de la forêt du Rouvray. Il traverse, dans sa partie Sud, un tissu urbain récent mais lâche, dans sa partie Nord, un tissu dense mais vétuste et encombré d'emprises industrielles.

En bordure, sont situés des terrains dont l'affectation peut être remise en cause, et qui constituent des réserves foncières. On peut envisager la libération progressive de surfaces affectables aux grands équipements au fur et à mesure des besoins. Cependant, l'utilisation de ces terrains remarquablement situés doit être soigneusement conduite de façon à ne pas oblitérer dès aujourd'hui les possibilités d'un aménagement cohérent.

En effet, faire aujourd'hui un inventaire exhaustif des activités à accueillir est impossible : cet inventaire est du ressort du futur plan de modernisation et d'équipement qui permettra de prévoir les besoins exacts, les échéances et les réserves foncières à préserver le long de l'axe.

Toutefois, il semble logique de penser que pourront y trouver place, en divers pôles éventuellement spécialisés :

- . des activités administratives de gestion, soit privées, soit publiques, peu fréquentées par le public sinon par un public restreint et spécifique, mais nécessitant un accès aisé (transport en commun) du fait de la concentration d'emplois qu'elles représentent.
- . l'Université qui devra croître hors du site actuel de Mont-Saint-Aignan,
- . des activités de loisirs exigeant de larges espaces,
- . des équipements sanitaires dont l'irrigation doit être privilégiée en raison des besoins d'intervention rapide et des possibilités d'enseignement médical,
- . le futur Palais de Justice dont le besoin se fait sentir du fait, d'une part du regroupement souhaité des divers tribunaux, d'autre part de l'exiguïté du Palais actuel et son inadaptation.
- . les installations correspondant aux manifestations publiques à caractère sporadique (compétitions sportives, expositions, grandes manifestations économiques), ou bien aux commerces spécifiques à grande emprise au sol (meubles, automobiles etc. . .) des halls d'exposition restreints demeurant au Centre.

Par contre, d'autres équipements doivent être écartés de cet axe, bien qu'ils soient liés au fonctionnement de la capitale régionale, car :

- . leur caractère n'est pas dynamisant :

Service Central de Protection Civile et de Secours Incendie,
Casernes etc...

- . leurs nuisances sont manifestes :

Aérodrome, stations d'épuration, usines d'incinération,
Centrale électrique etc...

- . la localisation souhaitable est nettement périphérique :

Aérodrome sportif, hippodrome, etc..

- . la localisation est liée à celle d'autres fonctions :

Centres de gros, centre de la batellerie, regroupements de rupture
de charge, etc...

C'est à l'extrémité Sud de l'axe qu'est situé le secteur du Madrillet composé de vastes terrains libres dont l'utilisation immédiate est possible. La superficie disponible atteint 650 ha.

Dans cette optique, y est prévue l'installation d'un hôpital de 1000 lits. Cette localisation justifiée par les facilités de liaison avec l'ensemble de la zone agglomérée et avec les grands itinéraires routiers (accidents de la route), et la possibilité de donner à cet établissement la fonction de C. H. U.

L'aménagement du Parc des Expositions (30 ha. environ) y semble judicieux, car il y trouve à la fois la vaste superficie qui lui est nécessaire, et une position particulièrement intéressante, tant du point de vue prestige (entrée de la Ville), que du point de vue desserte, sans négliger les possibilités d'extension.

Une vaste zone est réservée à l'implantation d'établissements de recherches liés aussi bien à l'industrie qu'à l'Université. A ce point de vue, une telle localisation est à la fois justifiée par l'emplacement des entreprises existantes ou futures et par la volonté d'un développement universitaire rive gauche qui, quelle que soit sa localisation précise, présenterait des liaisons très commodes avec les instituts et laboratoires du secteur Madrillet.

32. L'Armature Commerciale.

Tous les besoins de surfaces commerciales liés à la croissance de la consommation, résultant de l'augmentation du niveau de vie et du volume de population desservie ne pourront être localisés dans les secteurs privilégiés qui viennent d'être décrits. En effet, dans les limites de confiance que l'on peut accorder à une prévision à long terme en matière commerciale, les besoins sont estimés à environ 500.000 m², toutes surfaces (ventes et réserves) confondues, de 1968 à 1985, dont 220.000 m² avant 1976.

La concentration de toutes ces surfaces aboutirait à reproduire la situation actuelle.

- . hypertrophie de l'appareil commercial au centre de ROUEN, sans distinction du niveau de service offert,
- . sous-équipement notoire de la périphérie où la concurrence ne joue pas, ce qui induit :
 - des prix supérieurs à ceux pratiqués au Centre de la Ville,
 - une forte évasion commerciale favorisée encore par le manque de choix,
- . multiplication des déplacements vers le centre :
 - superflus quand on considère les achats quotidiens ou semi-quotidiens (commerce banal),
 - encombrants, dans la mesure où ils s'ajoutent la plupart du temps aux déplacements de l'heure de pointe:

Cette situation est le résultat d'une politique "prudente" en matière d'équipement des zones d'urbanisation nouvelles, politique d'ailleurs liée aux réticences des commerçants à se lancer dans "l'aventure de l'implantation périphérique".

Ainsi, sous la pression des besoins, la tendance des activités commerciales à se disperser à la périphérie est inéluctable. Le "laisser-faire" aboutirait à une insertion anarchique dans le tissu urbain, au grè des terrains libres et des opportunités.

PRINCIPES D'ARMATURE COMMERCIALE

PÔLES LES PLUS IMPORTANTS



La volonté d'urbanisme doit, au contraire, se traduire par un dialogue avec les promoteurs commerciaux de façon à orienter leurs implantations vers un certain nombre de pôles. Ainsi pourra être réalisée la structuration de la banlieue :

- . augmentant considérablement le niveau de service offert sur place aux habitants,
- . favorisant le renforcement de l'animation des quartiers,
- . déchargeant le centre de la fonction banale qui l'encombre.

L'organisation en un petit nombre de pôles permettra d'offrir en contrepartie des contraintes que l'urbanisme impose aux activités commerciales, un équipement adéquat en particulier du point de vue de l'accès, soit en automobile, soit même par transports en commun.

Dans les secteurs en cours de remodelage (rénovation de MAROMME, DARNETAL, PETIT-QUEVILLY, structuration de SOTTEVILLE) l'équipement commercial doit être réétudié de façon à s'adapter, non aux opérations elles-mêmes, mais aux zones d'influence possibles.

Sur les plateaux Nord, du fait du type d'urbanisation et des difficultés de modification au coeur des opérations concertées, la seule solution pour faire face aux besoins sera d'adopter la solution d'un centre commercial relativement isolé. Il pourrait prendre place à l'intérieur de la zone de plan-masse prévue dans le secteur des Bocquets. La programmation de surfaces nouvelles aux Sapins, à la Grand'Mare et aux Bocquets, conduit à prévoir la réalisation de ce centre en fin de VIème Plan.

Dans le secteur de GRAND-QUEVILLY, la réalisation de la ZUP actuellement en cours pourrait intégrer le centre de services d'une population voisine de 100.000 habitants. Il contribuerait à l'animation de cette ville neuve (50.000 habitants vers 1980), et au rééquilibrage des types d'emplois féminins. Cependant, le centre du Madrillet pourrait, dans certaines conditions, jouer ce rôle.

Au Sud-Est de la boucle, OISSEL, SAINT-ETIENNE-SUD, pourront recevoir un équipement important au service d'une zone d'influence de 70 à 80.000 habitants.

Le quatrième pôle est situé à ELBEUF : les études en cours doivent conduire à la définition plus précise de l'armature commerciale propre à cette agglomération.

4 - L'université

Les études effectuées par la SORETUR (1) et la Mission Basse-Seine, complétées par une récente publication de l'IAURP, mettent en relief l'acuité des problèmes posés par le rapide développement du nombre d'étudiants à accueillir par les établissements d'Enseignement Supérieur de la région. Compte-tenu de la nécessité de prévoir une répartition des implantations universitaires entre plusieurs villes de Haute-Normandie, et en particulier au Havre, les plus récentes prévisions (2) admettent que l'effectif universitaire dans la zone du Grand'ROUEN, en 1977, varierait entre 13 000 et 20 000 selon que les 2ème et 3ème cycles seraient ou non entièrement localisés à ROUEN. La capacité nécessaire en 2000 serait de 30 000 étudiants environ.

La capacité du campus de Mont-Saint-Aignan est limitée par :

- . l'organisation de l'existant,
- . la capacité propre des voies de desserte,
- . les effectifs maximum admissibles pour une gestion optimum, soit environ 15 000 étudiants.

Des implantations nouvelles hors du site de Mont-Saint-Aignan sont incontestablement nécessaires. Le principe en est admis.

41. Les contraintes.

Le choix d'une deuxième implantation est lié aux facteurs suivants :

- . le facteur le plus important est "l'existant".

la présence de l'ensemble actuel est un facteur dynamisant favorable à un développement complémentaire, mais contraignant pour une localisation nouvelle : dédoublement coûteux des installations ou utilisation commune, mais peu commode, de celles-ci.

(1) c. f. "Extensions Universitaires" : Etude préliminaire.

(2) Note Rectorat/Février 1968 d'après IAURP.

. La liaison Ville/Université doit être prise en considération.

Reléguer en périphérie le potentiel d'animation constitué par les étudiants est un gaspillage pour la cité. Il faut concilier besoins de centralité et besoins de surfaces. Seul ce dernier critère a été déterminant dans les récents choix d'implantations universitaires.

. les impératifs de localisation résultent des structures de l'Enseignement Supérieur actuellement en pleine mutation.

. la nécessité de programmer rapidement certains éléments (Pharmacie, Génie Civil, extensions du C. H. U.) impose une compatibilité entre les options générales et ces décisions à prendre à court terme.

42. Les possibilités.

Mont-Saint-Aignan :

A Mont-Saint-Aignan, le site des 33 ha. permet l'accueil de 15.000 étudiants.

Des terrains plus au Nord faisant l'objet de réservation, permettent d'y adjoindre le complément d'équipements nécessaires (sports & oeuvres). Par contre, l'implantation de nouveaux bâtiments d'enseignement y présente de gros risques :

- .. incompatibilité avec le Schéma de Structure par dépassement des effectifs admissibles,
- .. incompatibilité avec le fonctionnement propre de l'Université.

Le développement à Mont-Saint-Aignan doit être envisagé plus comme une densification et une spécialisation de l'existant que comme un étalement sur le terrain.

Secteur Madrillet/Rouvray:

Des réservations foncières portant sur 150 ha. permettraient d'y offrir des surfaces d'accueil pour les établissements d'Enseignement Supérieur et de Recherches, avec possibilité d'extensions ultérieures.

Si, malgré ses inconvénients, un développement en campus est retenu, le secteur Madrillet/Rouvray constitue la seule localisation valable dans l'agglomération. En tout état de cause, certains éléments peuvent y trouver une place judicieuse : I. U. T. de Génie Civil à proximité de l'O. T. R. existant, disciplines pharmaceutiques, médicales et paramédicales autour du nouvel hôpital, centres de recherches liés à l'industrie voisine.

Opération Centre Rive Gauche :

A moyen et long termes, des programmes de constructions universitaires pourraient trouver place au sein de l'opération rive gauche, mais :

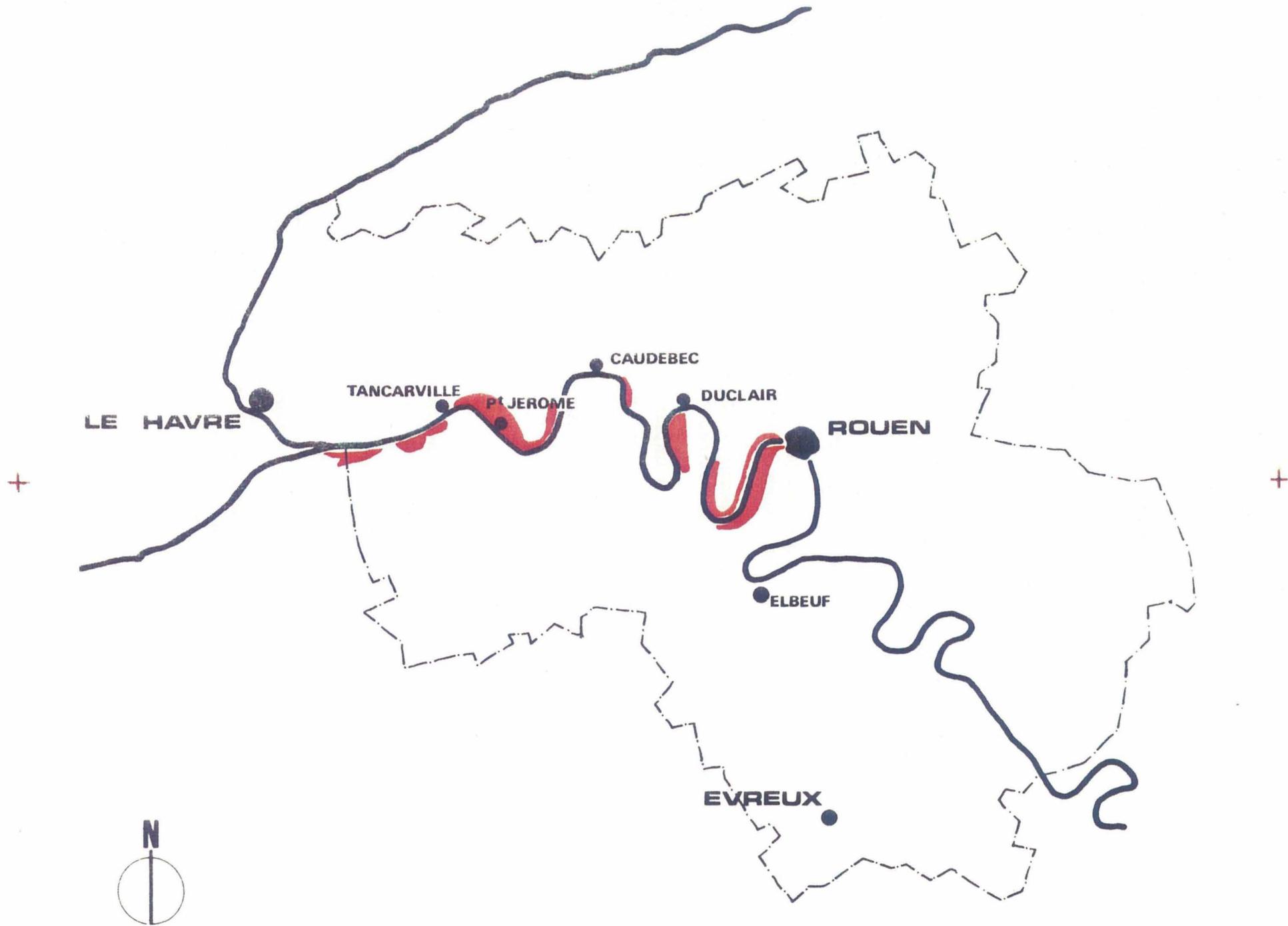
- .. il s'agit de terrains occupés dont les coûts de libération et d'équipement seraient nécessairement élevés,
- .. la superficie affectable à l'Enseignement Supérieur y serait restreinte et les extensions difficiles à réserver,
- .. une telle implantation nécessite la conception architecturale nouvelle des bâtiments, (structures verticales - parkings en sous-sol ou en silos - etc..).

L'Université serait ainsi intégrée au centre directionnel de la région.

Le long de l'axe tertiaire :

Les terrains du Champ de Courses (30 ha) et des Poudrières Davey-Bickford (27 ha) pourraient, entre autres affectations possibles, recevoir des extensions universitaires. Il en est de même, mais un peu à l'écart de l'axe, de l'opération Nobel-Bozel.

Ces dernières opportunités favoriseraient l'intégration de l'Enseignement Supérieur au sein de la ville. Elles exigent la remise en cause des normes admises : architecture, intégration des logements étudiants dans les programmes d'habitat voisins, séparation des terrains de sports des bâtiments d'enseignement.



ZONES INDUSTRIELLES PORTUAIRES DEPENDANTES DU P.A.R

5 - Le port

1/ Importance du développement des activités portuaires, maritimes et fluviales pour le développement de l'économie de la région.

Situé à 120 km de la mer et à peu près à la même distance de PARIS, ROUEN est le port de transit naturel du bassin parisien. Il fait partie de cet ensemble portuaire de la Basse-Seine qui constitue un des pôles économiques actuels de la FRANCE. C'est une chance remarquable de développement qu'il convient d'utiliser au maximum. La Basse-Seine bénéficie, en effet, en plus de la proximité de marchés puissamment structurés, sources d'échanges importants avec l'extérieur et générateurs de trafics très diversifiés à l'importation et à l'exportation, d'un ensemble d'infrastructure de transport de grande capacité.

2/ Vocation du Port de ROUEN dans le cadre de la Basse-Seine.

Le Port de ROUEN a la double vocation de recevoir des activités commerciales et des activités industrielles, dont la concomitance n'est pas seulement un fait historique, mais également une nécessité vitale pour une gestion financière équilibrée et pour une bonne organisation des services rendus à la clientèle. Une spécialisation excessive pourrait aboutir rapidement à l'abandon d'un certain nombre de missions susceptibles de nuire finalement aux activités même que l'on voudrait encourager.

L'utilisateur industriel comme l'utilisateur commercial du Port de ROUEN trouve la possibilité de raccourcir les transports intérieurs d'approvisionnement ou les transports de distribution des produits fabriqués, le transport maritime pouvant s'effectuer jusqu'à ROUEN dans des conditions particulièrement économiques.

C'est ainsi que le Port de ROUEN est bien placé pour accueillir aussi bien les trafics de marchandises diverses opérés par cargos conventionnels ou par navires spécialisés que les industries dont les approvisionnements s'évaluent par centaines de milliers de tonnes par an, et ceci chaque fois que les contraintes d'accès et les charges économiques correspondantes ne compensent pas la rente de situation que la proximité de son hinterland donne à ROUEN.

Il faut donc envisager pour le Port de ROUEN, une répartition équilibrée entre l'activité commerciale de manière à donner à l'agglomération rouennaise un support économique sans lequel le développement souhaité du secteur tertiaire risque de perdre son sens à échéance lointaine.

Il n'est toutefois pas possible de cristalliser dès maintenant l'avenir du Port de ROUEN. La politique d'extension du Port devra être révisée périodiquement compte-tenu de l'évolution de la concurrence internationale et de la révolution prévisible des méthodes de transport et de manutention, liée à l'apparition de navires spécialisés : porte-conteneurs, roll-on/roll-off, porte-barges, etc...

Enfin, une large part de choix essentiels doit être laissée à l'initiative privée, qu'il s'agisse du commerce ou de l'industrie.

3/ Nécessité de réserver dans le schéma directeur des surfaces importantes pour les extensions portuaires, maritimes et fluviales.

Les activités portuaires, maritimes et fluviales constitueront dans l'avenir un facteur d'entraînement puissant pour l'ensemble de l'activité industrielle et commerciale de la région. L'un des objectifs techniques du schéma d'aménagement de la vallée de la Basse-Seine a été par conséquent de réserver aux zones portuaires et aux zones industrielles situées en bordure de la voie navigable de très larges possibilités d'extension.

Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération de ROUEN et d'ELBEUF qui s'insère naturellement dans le schéma de la Basse-Seine prévoit également la réservation de zones portuaires aussi bien sur la rive gauche jusqu'à La Bouille que sur la rive droite jusqu'à la limite de l'agglomération. Il faut souligner que ces zones proches de ROUEN ont une importance primordiale pour le Port de ROUEN, car elles constituent, avec la zone d'extension prévue à Hautot et avec les zones réservées de Sahurs et Saint-Pierre-de-Manneville, les seules possibilités d'extension du Port de ROUEN à court et moyens termes.

L'extension prévue sur la boucle d'Anneville ne pourra en effet guère rendre de services avant quinze ou vingt ans, même si l'on prépare, comme cela est souhaitable, cette extension dès le VIème Plan.

Le Port de ROUEN doit pouvoir accueillir dans l'avenir d'importantes activités industrielles et il ne peut le faire à moyen terme de manière économique et attractive pour les industriels que sur les terrains situés sur la rive gauche de la Seine à l'aval de Grand-Couronne. Il y a là une donnée fondamentale du Port de ROUEN dont le schéma doit tenir compte. Il faut donc trouver un compromis réaliste entre la nécessité d'implantation de zones industrielles à proximité de l'agglomération et la lutte contre la "pollution atmosphérique".

Il faut aussi donner au Port de ROUEN la possibilité de ne pas affecter ces terrains de la rive gauche à des activités qui n'ont pas besoin de profondeur et qui pourraient s'implanter sur la rive droite. Les extensions prévues sur les communes d'Hautot et le cas échéant de Sahurs et de Saint-Pierre-de-Manneville répondent à ce souci.

Le schéma prévoit enfin la réservation de zones industrielles et commerciales pour le futur port fluvial à l'île du Jonquay et de Saint-Etienne-du-Rouvray. La zone industrielle d'Oissel, déjà saturée, n'apparaît pas suffisante, et il convient de lui adjoindre, comme prévu au schéma de la Basse-Seine, la zone industrielle fluviale de Tourville-la-Rivière.

6 - Les industries

La vocation industrielle de l'agglomération ROUEN-ELBEUF s'inscrit dans celle de l'ensemble industriel et portuaire de la Basse-Vallée de la Seine.

L'organisation générale prévoit l'installation des unités lourdes dans le secteur aval de celle-ci, les agglomérations de ROUEN et ELBEUF devant recevoir des activités de petite et moyenne importance dont la technicité requiert les services du Centre Tertiaire Régional.

61. Le problème d'ensemble :

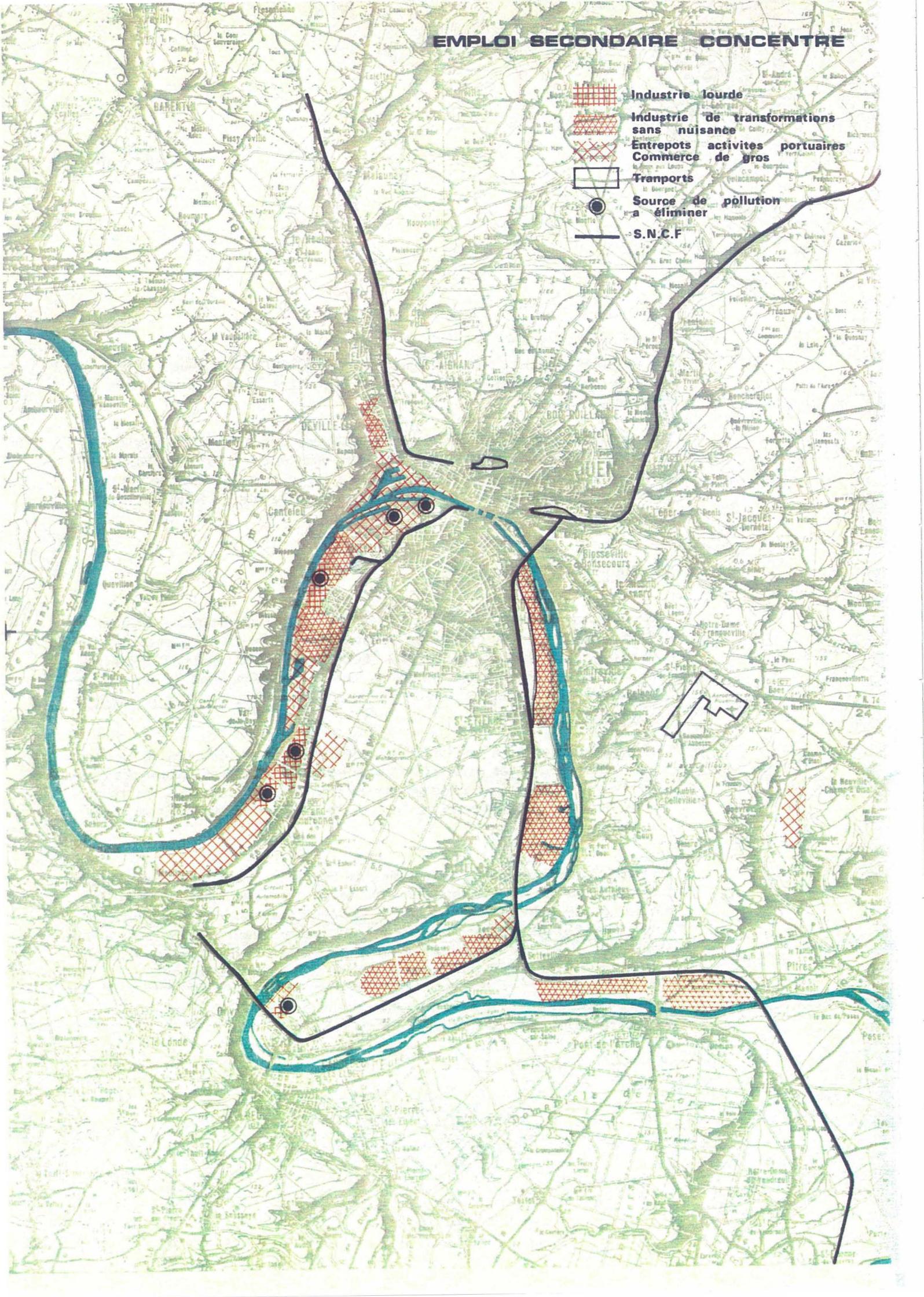
- . Composantes de l'ensemble urbain, les zones industrielles doivent être localisées et occupées en cohérence avec les autres secteurs de la ville : liaisons habitat-travail, relations économiques, impératifs de voisinage. Parmi ces derniers, les caractéristiques du site - physiques, climatiques - rendent crucial le problème de la pollution atmosphérique.
- . Les espaces aptes à recevoir des activités industrielles ne disposent pas tous des mêmes avantages : accessibilité à la navigation maritime, fluviale, proximité de ressources en eau, desserte ferrée, routière, proximité du centre tertiaire, etc... et leur utilisation doit se faire au mieux de ceux-ci.

En particulier, certaines catégories de terrains, spécifiques de l'agglomération, ont des disponibilités limitées : surfaces maritimes et fluviales. Aussi conviendra-t-il que la programmation permette d'offrir à tout moment un éventail de zones de caractéristiques différentes afin d'orienter au mieux les demandes d'implantation et d'éviter la neutralisation de terrains bien dotés par des activités peu exigeantes.

Cette évolution devra s'accompagner d'une réorganisation de certains secteurs qui ne sont pas utilisés au mieux.

EMPLOI SECONDAIRE CONCENTRE

-  Industrie lourde
-  Industrie de transformations sans nuisances
-  Entrepôts activités portuaires
-  Commerce de gros
-  Transports
-  Source de pollution à éliminer
-  S.N.C.F.



62. Les besoins :

Les caractères du site déterminent les espaces disponibles pour les activités maritimes et fluviales. Par ailleurs, les besoins de surfaces pour activités non maritimes et non fluviales s'élèvent à :

- . 350 ha. pour l'agglomération rouennaise,
- . 160 ha. pour l'agglomération elbeuvienne.

63. La localisation des surfaces à usage industriel et leur vocation (1)631. Agglomération de ROUEN/Rive Droite.

La vocation de ce secteur sera d'accueillir, dans le tissu urbain, des activités n'entraînant pas de nuisance à forte densité d'emplois, compte-tenu du déficit de cette rive en emplois secondaires.

L'ensemble des surfaces disponibles s'élève à environ 220 ha. dispersés en zone urbaine.

De plus, l'implantation d'activités ponctuelles dans les secteurs d'habitat est possible et souhaitable, à la condition de ne pas entraîner de nuisance pour ceux-ci.

632. Agglomération de ROUEN/Rive Gauche.

C'est sur cette rive que se trouvent la majeure partie des disponibilités en terrains.

Pour la plupart, ils sont situés en bord de fleuve et leur utilisation devra se faire de manière à valoriser au mieux cette situation : activités liées au transport maritime et fluvial, grosses consommatrices d'eau.

. à l'Ouest, les terrains situés entre ROUEN et MOULINEAUX sont les seuls accessibles aux navires de mer. En particulier, compte-tenu de la proximité du Centre Tertiaire Régional et de leurs bonnes liaisons avec le réseau autoroutier régional, il semble que ces terrains doivent recevoir des activités commerciales (2). Les disponibilités immédiates ou consécutives à la réorganisation de l'occupation actuelle de certains secteurs, s'élèvent à environ 585 ha.

Par ailleurs, séparés du fleuve par des entreprises existantes, 40 ha. sont disponibles.

(1) Grand'ROUEN : localisation des Zones Industrielles : SORETUR/
Mars 1968 : étude réalisée pour le compte de la M. E. B. S.
(2) voir § 5 "le Port".

A l'Est, les terrains situés entre la voie ferrée PARIS/ROUEN et le fleuve, de ROUEN à OISSEL, sont destinés à recevoir des activités utilisant la desserte fluviale ou consommant des quantités importantes d'eau.

Les disponibilités peuvent être évaluées à environ 240 ha. Cependant, une part importante de ces terrains est constituée par des réserves foncières d'entreprises, et cette situation aura son influence pour la programmation.

Dans certains secteurs, la qualité du site naturel et la proximité d'ensembles urbains nécessiteront qu'un soin particulier soit apporté au remplissage de ces zones.

En dehors des espaces liés au fleuve, certaines surfaces sont disponibles pour recevoir des activités secondaires. Pour la plupart, situées en secteur résidentiel ou à proximité immédiate, elles offrent environ 130 ha.

633. Agglomération d'ELBEUF .

Les principaux terrains disponibles aptes à recevoir des activités industrielles sont situés en rive droite, sur le territoire des communes de Tourville-la-Rivière/ Cléon et Freneuse/Sotteville-sous-le-Val. Ils font l'objet d'une mesure de ZAD.

TOURVILLE-CLEON : bien reliés au fer et à la route, et en certains points au fleuve, ces terrains offrent une surface utilisable d'environ 240 ha. que le passage de l'autoroute divise en deux secteurs de 80 à 160 ha.

Le secteur de 80 ha. situé entre l'autoroute A. 13 et la voie ferrée PARIS/ROUEN sera réservé pour des équipements de caractère régional : entrepôts, manutention, etc. . . L'ensemble devra être traité de manière à ne pas défigurer ce site placé en face de la ville d'Oissel appelée à un important développement.

Le secteur de 160 ha. situé entre l'autoroute et l'usine Renault sera destiné à recevoir des activités diverses, consommatrices d'eau ou non, de densité d'emplois élevée afin de desservir le sud de la boucle rive gauche et le pôle elbeuvien dont il faudra éviter la pollution ou la défiguration, notamment le site classé d'Orival.

FRENEUSE/SOTTEVILLE-sous-le-VAL : desservis par le fleuve, reliés au fer et à la route, ces terrains offrent une surface utilisable d'environ 200 ha. , divisée en deux secteurs sensiblement égaux par le passage de l'autoroute.

Le secteur Ouest, face à Criquebeuf, sera réservé pour l'implantation d'une centrale EDF.

Le secteur Est recevra des activités liées au fleuve, activités polluantes exclues, compte-tenu de la préservation nécessaire du site de l'Andelle.

Cette zone se poursuit vers l'amont sur les communes d'Igoville et d'Alizay.

Rive Gauche : un certain nombre d'emplois seront à localiser à l'intérieur des extensions résidentielles (50 hectares environ).

Un certain nombre d'activités seront diffuses dans le tissu urbain et leurs surfaces n'ont pas été recensées. Ainsi, le solde des surfaces servira aux extensions d'après 1985, en particulier pour la région d'ELBEUF.

64. La programmation :

Elle devra permettre d'offrir à tout moment un éventail de zones de vocation différente afin de ne pas neutraliser des terrains bien dotés par des activités peu exigeantes et de satisfaire aux nécessités d'un développement harmonieux de la ville.

Ce souci d'utiliser au mieux les terrains conduira à étaler sur plusieurs plans l'occupation de certaines zones, y compris au-delà de 1985, pour certaines catégories de surfaces.

La programmation des diverses zones "traditionnelles" se fera en liaison avec celles des différents secteurs résidentiels, et celle des zones maritimes et fluviales devra s'effectuer au niveau du Grand'ROUEN, afin d'utiliser au mieux les vocations particulières des diverses surfaces.

BILAN DES SURFACES DISPONIBLES A VOCATION INDUSTRIELLE

Nature	Surfaces en hectares	Localisation	Observations
Maritime	585	PETIT & GRAND-QUEVILLY PETIT & GRAND-COURONNE MOULINEAUX VAL-de-la-HAYE	dont 150 provenant de réorganisations
Fluviale	280	GRAND-QUEVILLY SOTTEVILLE SAINT-ETIENNE /OISSEL	
	200	FRENEUSE SOTTEVILLE-ss-le-VAL	dont 100 pour 1 Centrale EDF
	220	agglomération ROUEN R. D.	
	130	" ROUEN R. G.	
	210	" d'ELBEUF	

7 - Infrastructures liées aux déplacements urbains

Le goulot d'étranglement majeur qui, progressivement, bloque le fonctionnement des villes modernes, réside dans les difficultés des déplacements et du stationnement, surtout dans le centre des villes. L'engorgement du Centre par la circulation automobile est le résultat d'une lutte constamment inégale entre les moyens de transports individuels et collectifs.

Quels que soient les efforts faits pour développer ces derniers, il est prévisible que le véhicule individuel restera majoritaire, ce qui suppose un effort important dans les aménagements routiers.

71. Le réseau de voirie rapide.

Son principe a déjà été énoncé page 61.

Les études ont permis de proposer un tracé d'ensemble de ce réseau, tracé qui a l'avantage de prendre en compte tous les éléments en cours de réalisation actuellement ou programmés, et surtout de limiter au minimum sur une grande partie de sa longueur les altérations du bâti existant et les problèmes d'intégration au paysage urbain, en particulier en utilisant des coupures existantes : les quais de la Seine et une zone tampon entre la zone d'habitat et la zone industrielle sur la partie Ouest de la rive gauche. Cependant, à l'Est, la traversée de SOTTEVILLE et la liaison entre les Plateaux Nord et l'entrée Est de ROUEN devront être soigneusement étudiées.

Pour la plupart des voies et ouvrages figurant au schéma, des études précises de tracé sur plans et maquettes sont en cours d'exécution dans les services de la Direction Départementale de l'Équipement. Certaines liaisons restent à définir notamment en direction d'ELBEUF où elles sont liées aux possibilités d'aménagement de ce secteur dont l'étude du Schéma de Secteur est en cours (1). Il en est de même en direction de l'aérodrome (2).

(1) cf. Schéma de Secteur de l'agglomération d'ELBEUF/SORETUR-1969

(2) cf. Schéma de Secteur des Plateaux Est/SORETUR-1968.

L'accent doit être mis sur la programmation car si le réseau n'atteint son efficacité totale qu'après intégrale réalisation, il doit permettre d'assurer le maximum de services à tous les stades d'avancement des travaux. Le découpage en phases doit donc être établi en parfaite coordination avec les grands programmes pour permettre la mise en place successive de tronçons cohérents.

72. Voirie de distribution.

Nous avons signalé qu'elle détermine l'efficacité du réseau rapide et structure le développement urbain dont elle est l'armature.

Dans le centre rive droite, des projets d'amélioration de la voirie existante peuvent déjà être proposés (pénétrante Nord-Sud : programme de généralisation des sens uniques dans le centre et d'interdiction de la circulation automobile dans certaines rues).

Sur les plateaux Nord, le tracé d'une nouvelle voie urbaine liant les principaux centres urbains est retenu.

Dans la boucle rive gauche, le principe de maillage urbain est esquissé.

73. Parkings.

En corollaire de l'accessibilité du centre, l'augmentation des capacités de stationnement est une nécessité, mais une politique intensive de réalisations de parkings peut être une arme à double tranchant : en effet, l'amélioration du stationnement attire de nouvelles activités et favorise donc une nouvelle densification. Une spirale est amorcée conduisant à des investissements de plus en plus coûteux.

Les besoins estimés pour l'échéance de 1985 s'élèvent à 30.000 places.

Les efforts d'implantation se portent actuellement sur la rive droite où 6.200 places ont déjà pu être localisées dans les secteurs les plus "malléables" d'un tissu urbain présentant de nombreuses contraintes : secteur sauvegardé, densité et surtout difficultés d'évacuation. Sur la rive gauche, les parkings nouveaux seront intégrés aux opérations centrales. Les facilités de libération du sol y étant plus grandes, l'implantation de parkings pourrait constituer un facteur d'entraînement.

74. Transports en commun.

La situation des transports en commun dans l'agglomération se caractérise par une forte baisse de fréquentation liée à la faiblesse du service rendu (fréquence de passage en particulier). L'anarchie des urbanisation périphériques conduit à une multiplication des lignes longues, peu ou pas rentables, qui est un lourd handicap à l'exploitation.

En tout état de cause, la situation critique des centres-villes exige un effort considérable en faveur des transports en commun, parallèlement à des actions dans le domaine des déplacements individuels. Ces actions sont nécessaires, non seulement pour apporter une amélioration, mais même pour maintenir l'accessibilité automobile du centre à son niveau actuel.

Nous avons évoqué, pages 61 & 62, les possibilités de réorganisation des transports susceptibles d'être mis en oeuvre.

Il est nécessaire de compléter ces données par une étude spécifique détaillée.

75. Cheminements piétons (1).

Le principe est acquis, en vue de l'amélioration de l'attrait des quartiers commerçants et touristiques, de rendre aux piétons un certain nombre de rues du centre ancien. Une telle politique d'aménagement, valable aussi au sein des futures extensions modernes, a toujours tenu toutes ses promesses au cours des nombreuses expériences qui ont été faites dans le monde.

Un projet applicable à court terme a été proposé par l'Atelier d'Urbanisme pour le centre rive droite.

(1) plan de sauvegarde déjà cité;

ESPACES VERTS ET LOISIRS

-  Site de qualité exceptionnelle
-  Equipements sports et loisirs
-  Parc urbain
-  Protection forestière
-  Protection agricole
-  Site à préserver, à mettre en valeur



8 Site et espaces verts

ROUEN figure parmi les villes possédant le moins d'espaces verts en tissu urbain. Les avenues plantées sont très rares. Trois jardins publics totalisent à peine 15 ha., alors que la surface communale de ROUEN est de : 2171 ha. Dans la partie la plus dense de l'agglomération, les possibilités d'aménagements nouveaux sont très limitées.

Cette carence est compensée par la proximité de très beaux massifs forestiers et de sites particulièrement intéressants qui constituent pour l'agglomération un patrimoine inestimable.

Dans le cadre du Schéma Directeur, les actions devront porter sur :

- . en zone urbaine, la sauvegarde des plantations existantes, et, dans la mesure du possible, la création de nouveaux espaces verts indispensables,
- . l'aménagement en parcs naturels des boisements existants situés en lisière de la zone agglomérée,
- . la protection et la mise en valeur des forêts et des sites entourant l'agglomération, y compris les rives de fleuve.

Soulignons que la présence de ces espaces verts est d'autant plus souhaitable qu'ils constituent un moyen faible certes, mais réel, de lutte contre la pollution atmosphérique.

81. Les espaces verts en centre de ville :

- . en centre ville, la carence d'espaces plantés est telle qu'il ne saurait être question de détruire des plantations. Cet impératif doit être pris en compte pour les aménagements de voirie.
- . les plantations doivent y être considérées comme un élément d'architecture et doivent trouver place même dans des espaces urbains très denses. Elles peuvent notamment contribuer à la transfiguration de certaines parties du centre ancien actuellement peu mises en valeur.

82. Les espaces verts dans les zones en cours d'aménagement.

L'urbanisation nouvelle constitue le plus souvent une menace pour les boisements existants. Quant aux plantations incluses dans les programmes de logements, elles sont réalisées avec des sujets si jeunes que leur effet ne prend date que de nombreuses années après.

Les mesures à prendre peuvent se définir ainsi :

- . respect des espaces boisés naturels qui sont une richesse et non une contrainte pour l'urbanisation nouvelle,
- . affectation des réserves foncières importantes à des équipements publics pour éviter leur oblitération par des programmes de construction, (Usine DAVEY BICKFORD, CHAMP de COURSES),
- . création de "zones-tampons" vertes entre l'industrie et l'habitat, et en bordure des autoroutes,
- . intégration de la végétation aux nouveaux établissements industriels grâce à un cahier des charges approprié.

83. Les espaces verts naturels.

Les espaces boisés situés directement au contact de l'agglomération doivent être aménagés pour les besoins de la vie urbaine ; sans leur donner un caractère de jardin public, il faut en favoriser l'accès et mettre en valeur leur attractivité par un équipement sommaire.

Un statut juridique nouveau pourrait être défini pour ces bois appelés à devenir des "parcs d'agglomération".

Les espaces boisés à plus grande distance doivent être scrupuleusement préservés. Ceci implique des mesures pour les mettre à l'abri de la pollution atmosphérique dont l'attaque est sensible, notamment à l'Ouest des forêts de Rouvray et de Roumare, (recherches d'essences mieux adaptées, limitation des polluants à leur source).

Falaises et fleuve constituent les deux éléments les plus intéressants du site naturel. Il convient d'en assurer la sauvegarde et la valorisation.

- . une grande partie des rives de la Seine est occupée par des zones industrielles. Celles-ci ne doivent pas être un prétexte à la dégradation du paysage. L'intégration des constructions au site, la qualité de leur architecture, la création d'espaces plantés entre les installations, le maintien d'un chemin de halage accessible et d'un environnement vert au bord de l'eau doivent constituer les préoccupations majeures.
- . les bords de fleuve non affectés à l'industrie doivent être mis en valeur pour offrir au public le maximum d'agrément. Les fles doivent être conservées dans la mesure de la compatibilité avec l'aménagement du chenal, et être accessibles. L'installation de bases nautiques, guinguettes, restaurants, clubs etc... à terre ou sur les fles, peut y créer, jointe à un habitat aéré et bien traité, une atmosphère attractive favorable à la détente et à la promenade.
- . l'aspect caractéristique des falaises doit faire l'objet d'une sauvegarde scrupuleuse. Ceci n'exclut pas qu'en certains endroits des constructions d'habitations puissent se faire le long des pentes ; mais le type d'habitat, sa densité et son aspect doivent y être définis et contrôlés, de façon suffisamment précise pour éviter des erreurs irrémédiables.

84. Equipements de sports et de loisirs.

Les installations de sports du niveau "quartier" (équipements directement liés à l'habitat et aux établissements scolaires) seront répartis en fonction des programmes de construction, et s'intégreront aux espaces verts inclus dans le tissu urbain.

Au niveau de l'agglomération se situent les grands équipements spécifiques qui peuvent se composer en ensembles complexes :

- . grand stade de compétitions,
- . base nautique voile et moteur,
- . grande piscine,
- . patinoire,
- . golf,
- . centre équestre,
- . tir aux pigeons,
- . hippodrome etc...

et constituer des éléments d'animation pour les espaces verts périphériques.

Trois localisations préférentielles s'offrent :

- au Nord, en bordure de la Forêt Verte,
- au Sud, dans le parc des loisirs du Rouvray,
- au Centre de l'île Lacroix.

Des bases nautiques pourraient s'implanter à La Bouille, sur l'île Lacroix, à Oissel et Elbeuf.

Le sport automobile très vivace dans la région (Les Essarts, Belbeuf) appelle la réservation d'un circuit d'entraînement fermé à la circulation générale. L'affectation de Boos à l'aviation civile imposera la recherche de nouveaux terrains pour l'aviation sportive.

ROUEN, par ses richesses historiques et artistiques, ainsi que par la qualité des sites environnants, crée un afflux de touristes sans cesse accru, notamment parmi les étrangers. Cet intérêt se traduit par les besoins de structures d'accueil : hôtellerie, camping, caravaning, d'où la nécessité de deux catégories d'équipements :

- . équipements pour touristes en transit, bien reliés au centre de l'agglomération, qui pourraient être situés dans les secteurs Madrillet-Rouvray, et sur les Plateaux Nord en bordure de forêt.
- . équipements de villégiature à proximité de sites intéressants et de bases nautiques (forêt Verte, La Bouille, les Roches d'Orival, forêt de Roumare, forêt de Bord, Vallée de l'Andelle).

L'aménagement d'un circuit touristique proposé dans le plan d'urbanisme de Monsieur GREBER mérite d'être mis en application.

85. Cimetières.

La conception traditionnelle du cimetière ne peut être maintenue.

La prolifération des lieux d'inhumation (50 terrains actuellement en usage à cet effet dans l'agglomération), leur caractère morne et répulsif les rend indésirables au sein de l'agglomération.

Il y a lieu de concevoir une solution moderne tendant à regrouper les lieux de sépulture et à leur donner l'aspect de parcs boisés attrayants favorables au recueillement et au culte du souvenir.

Seraient à prévoir deux cimetières intercommunaux susceptibles de satisfaire les besoins de l'agglomération.

A titre indicatif, deux implantations peuvent être suggérées parmi d'autres : Mont-Saint-Aignan dans le Bois Saint-Gervais, et Grand-Couronne à l'Ouest des Essarts.

Une telle affectation, si les acquisitions foncières sont suffisantes, constitue en outre, pour les terrains envisagés, une protection efficace contre l'urbanisation spontanée.

°
° °

En résumé, la défense des espaces verts dans l'agglomération nécessite :

.. des mesures restrictives visant à protéger les espaces existants par réglementation de la construction,

mais aussi,

.. des mesures d'entraînement.

La création d'espaces verts nouveaux dont la rentabilité propre est mal définie, trouvera difficilement un financement. Aussi est-il souhaitable d'associer ces aménagements aux sources de profit (constructions nouvelles, aménagements routiers) par un cahier des charges convenable. Plus encore, la mise en place d'équipements de loisirs est susceptible d'apporter sa contribution à la mise en valeur d'un site.

9 Agriculture et zones maraîchères

Le phénomène d'urbanisation représente une menace pour l'agriculture péri-urbaine (1). Ce type d'agriculture constitue donc une contrainte à prendre en compte dans le choix des zones d'extensions urbaines.

Au contact des agglomérations, s'est développée une agriculture très intensive du fait de la cherté des terrains, de la proximité du marché et de la présence d'une main-d'oeuvre d'appoint importante. Au sein du tissu urbain, l'agriculture "intersticielle" correspondant aux cultures florales et maraîchères sous chassis. En périphérie, la production s'organise en couronnes successives :

- . maraîchage et pépinières,
- . cultures légumières et vergers,
et, plus loin,
- . exploitations laitières.

(1). Rapport n° 6 de l'Association Normande d'Economie Rurale Appliquée.

Ce sont les cultures maraîchères et légumières qui sont les plus menacées, d'autant plus que les sites de ROUEN et d'ELBEUF abritent une part très importante du "patrimoine" consacré à ces cultures en Haute-Normandie :

Hectares

Groupes Géographiques	Cultures Maraîchères intensives		Cultures légumières et maraîchères semi-intensives		TOTAL
ROUEN	30	15 %	50	2.5 %	80
ELBEUF	50	25 %	1000	50.	1050
ROUEN & ELBEUF	80	40 %	1050	52.5 %	1130
Haute-Normandie	200	100 %	2000	100. %	2200

Le groupe de ROUEN approvisionne l'agglomération et une zone de 50 à 80 kms autour d'elle. La production, localisée essentiellement dans la vallée du Robec, vient au 7ème rang en FRANCE.

Le groupe d'ELBEUF, le plus important de Haute-Normandie et très puissant du fait de sa structuration, commercialise 60 % de sa production dans l'agglomération de ROUEN, le reste étant "exporté". Les lieux de production occupent les terrains exceptionnels de la plaine qui s'étend d'Elbeuf à Pont-de-l'Arche où la concurrence des sabliers est extrêmement vive.

Le rôle important que jouent ces zones dans l'économie de l'agglomération et de la région justifie qu'on veuille en conserver l'affectation et le caractère agreste, en les préservant donc des spéculations des promoteurs et des risques de "banlieusardisation". Il en est de même pour certaines terres agricoles, en particulier celles du canton de Boos.

Ces terrains classés en "zones agricoles" pourront recevoir des constructions liées aux exploitations ou des résidences secondaires sur de très grandes parcelles. Cependant, quelques lotissements correspondant aux besoins des bourgs ruraux y seront possibles, mais à l'intérieur de périmètres bien déterminés.

10 Alimentation en eau et assainissement

Les possibilités d'alimentation en eau et d'assainissement constituent des conditions impératives à son développement urbain.

101. Alimentation en eau.

La situation peut être considérée comme satisfaisante, et moyennant certaines précautions notamment pour les eaux industrielles, les besoins peuvent être satisfaits:

. Besoins domestiques (petites industries incluses).

Actuellement	95.000 m ³ /jour moyen,
1985	256.000 m ³ /jour moyen,
Grand'ROUEN	550.000 m ³ /jour moyen.

. Besoins industriels.

Actuellement	1.100.000 m ³ /jour	{ 400.000 pour la production,
			{ 700.000 pour le refroidissement.

Compte-tenu du gaspillage, il y a lieu de régler la consommation plus que d'en prévoir l'accroissement.

. Ressources en eau domestique.

Les pompages existants permettent, moyennant de sévères mesures de protection, des débits de 265.000 m³/jour et 45.000 m³/jour supplémentaires peuvent être trouvés (Haut-Cailly, La Londe, Port-Saint-Ouen, Grottes de Caumont).

Ces ressources permettent d'assurer les besoins domestiques de l'agglomération. Au-delà de 1985, des adductions nouvelles (Andelle, Austreberthe) ou de nouvelles techniques de traitement doivent être étudiées pour satisfaire les besoins à long terme dans le cadre du Grand'ROUEN.

PRINCIPE DU RESEAU PLUVIAL

Cours d'eau du réseau pluvial existants ou unitaires
Réseau pluvial unitaires à créer
Cours d'eau à calibrer

Calibrage du cailly

Calibrage du robec



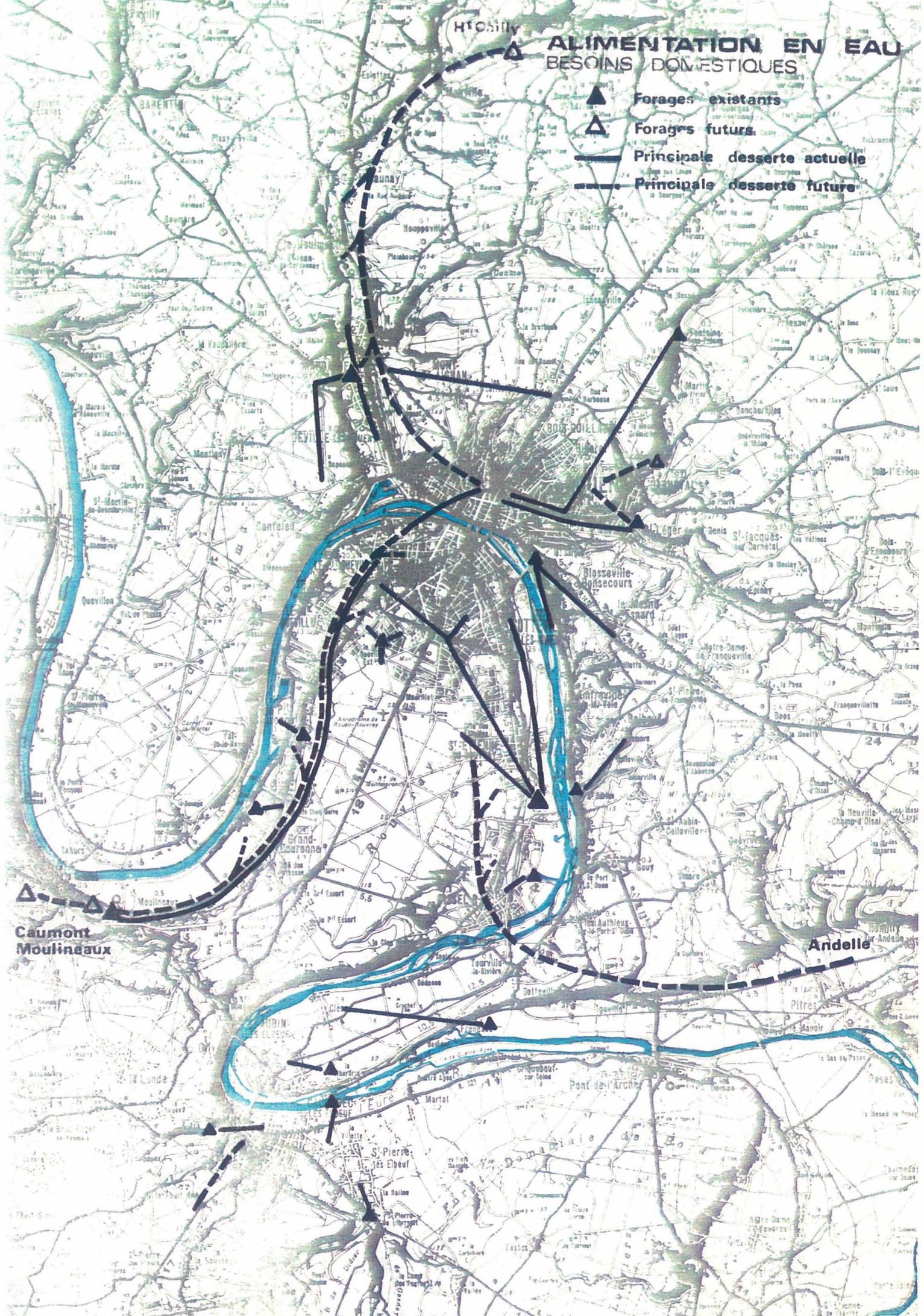
ALIMENTATION EN EAU BESOINS DOMESTIQUES

▲ Forages existants

△ Forages futurs

— Principale desserte actuelle

- - - Principale desserte future



Caumont
Moulineaux

Andelle

St-Etienne
des Esbeur

. Ressources en eau industrielle.

Les ressources en eau superficielle sont illimitées (1) mais nécessitent un traitement (nombreuses stations d'épuration d'emprise totale 150 ha.)

Il est impossible d'accroître le débit actuel des forages profonds sans polluer les nappes, ce qui est contraire avec les exigences des besoins domestiques.

. Dispositions à prendre.

- . L'alimentation en eau industrielle ne doit pas être faite par pompage en eau profonde, mais soit par traitement des eaux superficielles (individuel ou collectif), soit par adduction d'eau industrielle à longue distance,
- . la protection des forages doit être assurée scrupuleusement pour éviter la pollution qui atteint déjà plusieurs points de pompage.

102. Assainissement.

L'état actuel du réseau, sa conception et son dimensionnement supposent un effort important de la collectivité pour l'adapter aux besoins futurs.

Un freinage de l'urbanisation dans certains secteurs de l'agglomération (plateaux Nord et Est) est nécessaire à court et moyen terme si l'on ne veut pas être conduit à des travaux d'un coût considérable.

. Assainissement urbain.

<u>Rive droite</u>	: réseau eau vanne de dimensionnement suffisant à l'échéance 85.
(SIAAR)	: aménagement du réseau pluvial nécessaire* (Cailly, Aubette, Robec).
<u>Nord Rive Gauche</u>	: réseau à remanier mais dimensionnement général suffisant ; la station SIAAR de Petit-Quevilly peut être portée à la capacité nécessaire pour subvenir aux besoins.
<u>Grand-Quevilly</u>	: Réseau en cours de construction : station à construire.
<u>Elbeuf (SIAAR)</u>	: Dimensionnement du réseau suffisant pour 1985, extension de la station possible.

(1) Dans la mesure des possibilités de refroidissement.

Saint-Etienne-du-Rouvray/
Oissel.

: Station d'Oissel prévue pour 15.000 habitants, hors de proportion avec les besoins.

Réseaux et stations doivent être entièrement réétudiés en fonction des hypothèses de développement.

La réalisation ne se heurte pas à des obstacles techniques. La rentabilisation des installations doit être bonne compte-tenu du volume de logements prévus.

. Assainissement industriel.

Son urgence est impérative pour lutter contre la pollution des eaux superficielles (loi de 1964).

Les modalités pratiques restent à étudier : taux de pollution admissible des eaux, modes d'épuration, etc...

11 Rôle symbolique de la ville

Un développement urbain ne peut se concevoir sans prendre en compte la valeur symbolique qui s'attache à la notion même de la ville.

La méconnaissance de cette notion est en partie responsable de l'excès de centralisation déploré en FRANCE. Si les provinciaux "montent" à la Capitale, c'est sans doute moins à la recherche d'un marché de l'emploi ou de loisirs, que fascinés par le halo de prestige qui flotte autour des murs de la cité. Comme au temps de RASTIGNAC, PARIS reste la caution de la réussite. Les sièges sociaux des grandes entreprises lui demandent moins la concentration d'activités favorables à leur vie professionnelle, que le cadre justifiant du sérieux et de la prospérité de leurs affaires. Ils doivent avoir "pignon sur rue"... et pas sur n'importe quelle rue !

L'effort de décentralisation français ne peut aboutir que si l'on prend en compte l'importance de cette valeur affective qui lie la fonction au symbole architectural et recherche pour les activités des hommes, un cadre non seulement adapté, mais chargé d'un sens quasi mystique. Les capitales régionales ne pourront jouer leur rôle que lorsqu'elles auront compris qu'il ne suffit pas d'assurer des services, mais aussi d'offrir l'atmosphère urbaine d'un haut lieu de la civilisation.

Aucun schéma directeur, si élaboré soit-il, ne peut apporter ce souffle qui transforme la statue d'argile en être vivant.

La recherche de l'atmosphère urbaine s'oppose à la dilution. Elle suppose au contraire le groupement des activités en foyers de vie intense. Il leur faut un habit de cérémonie comme au prêtre une chasuble et au magistrat une toge. C'est ainsi, suivant l'expression de LE CORBUSIER, que viendront "s'inscrire quelques hauts faits architecturaux à l'âge de l'acier, du verre, du ciment armé". Ces hauts faits architecturaux expriment la vie des cités et du pays comme l'ont fait des grandes places d'autrefois avec leurs Maisons des Métiers et leurs Hôtels de Villes.

ROUEN doit rester la ville aux cent clochers. Des "clochers" nouveaux naîtront; ce seront les édifices civils, marque de notre société, autour desquels s'animeront les quartiers naissants, tandis qu'à l'ombre de la Cathédrale et autour du Vieux Marché, haut-lieu de notre histoire, continueront à prospérer les valeurs culturelles artistiques et commerciales.

CONCLUSION

L'avenir des agglomérations de ROUEN et d'ELBEUF, dès aujourd'hui inadaptées à l'accomplissement de leurs fonctions, est donc subordonné :

- . à un effort indispensable et considérable d'aménagement global défini par le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme proposé.
- . à la prise en considération par l'ensemble des usagers des contraintes certes, mais surtout des avantages que le schéma représente pour tous.
- . à la vérification permanente de la compatibilité de toute action d'aménagement ou d'urbanisme envisagée avec les objectifs du Schéma.

Une même action, globale, suivie et vigoureuse, est donc nécessaire dans les domaines :

- . Politique = Pouvoir d'agglomération.
- . Economique = Accueil, implantation et organisation du développement des activités.
- . Financier = Investissements et équipements.
- . Urbanistique = Cadre et conditions de vie des citoyens.

Pour que le Schéma devienne réalité.

En particulier, quels que soient les choix pouvant avoir une répercussion importante sur l'aménagement régional (croissance parisienne, extensions portuaires, aéroport international), les études de la Mission Basse-Seine ont montré que le développement de ROUEN est le dénominateur commun de la Haute-Normandie. En effet, ROUEN est la seule ville capable d'assumer le rôle de Capitale Régionale et de préserver une certaine autonomie Normande dans le cadre du Bassin Parisien.

Cette vocation, reconnue par la décision du Conseil Interministériel du 27 Juillet 1967, confère à l'agglomération rouennaise une "responsabilité" vis-à-vis de la région.

Elle a le devoir de satisfaire les besoins que la Basse-Vallée de la Seine est en droit d'attendre d'elle. Une mutation s'opère : ROUEN cessera d'être une ville de 120.000 habitants pour devenir le centre d'une agglomération future de plus d'un million d'habitants.

Ce changement d'échelle impose une refonte complète des structures du centre.

Il ne s'agit plus de répondre aux besoins propres d'une population agglomérée gravitant autour d'une concentration industrielle, mais bien d'assurer les services tertiaires de haut niveau nécessaires à la Haute-Normandie.

La croissance des activités s'est, jusqu'à présent, réalisée grâce à l'apport de la reconstruction, et par désaffectation des logements au profit des commerces et des bureaux, créant ainsi l'illusion de l'absence d'un marché du bureau à ROUEN. Il semble cependant que cette réserve tende à s'épuiser, d'autant que la croissance même de la taille des entreprises fait qu'elles ne peuvent plus se satisfaire de ce marché étriqué.

Un desserrement des activités centrales doit donc très rapidement s'opérer. Ce desserrement ne peut s'effectuer que sur la rive gauche, le long de l'AXE TERTIAIRE. Au sein de celui-ci, L'OPERATION CENTRE RIVE GAUCHE dans le quartier Saint-Sever est la clé de voûte du SCHEMA DIRECTEUR de l'agglomération ROUEN-ELBEUF.

Si ces objectifs sont ambitieux, ils n'ont rien d'irréaliste et restent à l'échelle du développement prévu. Ils restent subordonnés à la condition première absolue : la foi de l'agglomération en son Centre.

TELLE EST LA RESPONSABILITÉ DE ROUEN
VIS A VIS DE SA RÉGION

ANNEXES

ANNEXE 1

Extrait de la LOI D'ORIENTATION FONCIERE
du 30 décembre 1967

Titre II - Des prévisions et règles d'urbanisme.

Article 11. Les prévisions et règles d'urbanisme s'expriment par des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et par des plans d'occupation des sols.

"Schémas et plans peuvent concerner des communes ou des parties ou ensembles de communes. . ."

Article 12. Les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme fixent les orientations fondamentales de l'aménagement des territoires intéressés, notamment en ce qui concerne l'extension des agglomérations.

"Compte-tenu des relations entre ces agglomérations et les régions avoisinantes, et de l'équilibre qu'il convient de préserver entre l'extension urbaine, l'exercice d'activités agricoles, l'existence d'exploitations agricoles spécialisées et la conservation des massifs boisés et des sites naturels, ces schémas directeurs déterminent, en particulier, la destination générale des sols, le tracé des grands équipements d'infrastructure, l'organisation générale des transports, la localisation des services et activités les plus importants, ainsi que les zones préférentielles d'extension et de rénovation.

"Pour leur exécution, ils peuvent être complétés, en certaines de leurs parties, par des schémas de secteur qui en détaillent et précisent le contenu."

"Les schémas directeurs et les schémas de secteur orientent et coordonnent les programmes de l'Etat, des collectivités locales et des établissements et services publics établis dans le cadre du plan de développement économique et social. Les programmes et les décisions administratives qui les concernent doivent être compatibles avec leurs dispositions".

"Les schémas directeurs et les schémas de secteur sont élaborés conjointement par les services de l'Etat et les communes intéressés, ou lorsqu'ils existent, les établissements publics groupant lesdites communes et ayant compétence en matière d'urbanisme".

Ils sont approuvés après délibération par les conseils municipaux desdites communes ou les organes compétents desdits établissements publics. Cette délibération est réputée prise si elle n'intervient pas dans un délai de trois mois. . .

"Les schémas directeurs et les schémas de secteur approuvés sont tenus à la disposition du public".

Article 13. Les plans d'occupation des sols fixent, dans le cadre des orientations des schémas directeurs, s'il en existe, les règles générales et les servitudes d'utilisation des sols qui peuvent notamment comporter l'interdiction de construire.

"En particulier :

"1/ ils délimitent des zones d'urbanisation en prenant notamment en considération la valeur agronomique des sols et l'existence des zones de terrains produisant des denrées de qualité supérieure, ou comportant des équipements spéciaux importants.

"2/ ils déterminent des zones d'affectation des sols selon l'usage principal qui doit en être fait ou la nature des activités dominantes qui peuvent y être exercées,

"3/ ils fixent, pour chaque zone d'affectation ou chaque partie de zone, en fonction notamment de la capacité des équipements collectifs existants ou en cours de réalisation, un coefficient d'occupation du sol qui détermine la densité de construction qui y est admise;

"4/ ils précisent le tracé et les caractéristiques des principales voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer.

"5/ ils délimitent les quartiers, rues, monuments et sites à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique ou historique.

"6/ ils fixent les emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général, ainsi qu'aux espaces verts.

"7/ ils définissent les règles concernant le droit d'implanter des constructions, leur destination, leur nature, leur aspect extérieur, leurs dimensions et l'aménagement de leurs abords.

"Les règles mentionnées au 7° ci-dessus, peuvent prévoir des normes de constructions différentes de celles qui résultent de l'application du coefficient d'occupation du sol, soit en raison de prescriptions d'urbanisme ou d'architecture, soit en raison de l'existence de projets tendant à renforcer la capacité des équipements collectifs.

"Les plans d'occupation des sols peuvent ne contenir qu'une partie des éléments énumérés dans le présent article.

Article 14. Les plans d'occupation des sols sont élaborés conjointement par les services de l'Etat et les communes intéressés ou, lorsqu'ils existent, les établissements publics groupant les dites communes et ayant compétence en matière d'urbanisme.

"Les plans d'occupation des sols sont soumis pour avis aux conseils municipaux des dites communes ou aux organes compétents desdits établissements publics. Cet avis est réputé favorable s'il n'intervient pas dans un délai de trois mois.

"Les plans d'occupation des sols sont alors rendus publics, cette publication devant comporter en annexe le texte des avis donnés conformément à l'alinéa qui précède.

"Ils sont ensuite soumis à enquête publique, puis à une délibération prise par les conseils municipaux ou les organes compétents susvisés. Cette délibération est réputée prise si elle n'intervient pas dans un délai de trois mois.

"Les plans d'occupation des sols sont alors approuvés. . .

"Les plans d'occupation des sols approuvés sont tenus à la disposition du public".

ANNEXE 2

Délimitation du SDAU ROUEN-ELBEUF
(49 communes)population totale sans double compte

<u>AMFREVILLE-la-mi-VOIE</u>	2430	<u>MONTVILLE</u>	4139
<u>AUTHIEUX s/Le PORT St OUEN</u>	423	<u>MONT-SAINT-AIGNAN</u>	15276
<u>BELBEUF</u>	1240	<u>MOULINEAUX</u>	843
<u>BIHOREL</u>	7009	<u>N. D. de BONDEVILLE</u>	5794
<u>BOISGUILLAUME</u>	8782	<u>N. D. de FRANQUEVILLE</u>	1098
<u>BONSECOURS</u>	3806	<u>OISSEL</u>	9949
<u>BOOS</u>	767	<u>ORIVAL</u>	1164
<u>BOUILLE (1a)</u>	611	<u>PETIT-COURONNE</u>	4861
<u>CANTELEU</u>	13415	<u>PETIT-QUEVILLY</u>	22876
<u>CAUDEBEC-les-ELBEUF</u>	9595	<u>QUEVREVILLE-la-POTERIE</u>	205
<u>CLEON</u>	1938	<u>ROUEN</u>	120471
<u>DARNETAL</u>	11062	<u>St-AUBIN-CELLOVILLE</u>	473
<u>DEVILLE-les-ROUEN</u>	10377	<u>St-AUBIN-les-ELBEUF</u>	8305
<u>ELBEUF</u>	19407	<u>St-ETIENNE-du-ROUVRAY</u>	34713
<u>FONTAINE-sous-PREAUX</u>	186	<u>St-JACQUES S/DARNETAL</u>	1175
<u>FRENEUSE</u>	575	<u>St-LEGER-du-Bg-DENIS</u>	2144
<u>GOUY</u>	348	<u>St-MARTIN-du-VIVIER</u>	570
<u>GRAND-COURONNE</u>	6789	<u>St-PIERRE-de-FRANQUEV.</u>	790
<u>GRAND-QUEVILLY</u>	25611	<u>St-PIERRE-les-ELBEUF</u>	4456
<u>LE HOULME</u>	3935	<u>SOTTEVILLE-les-ROUEN</u>	34495
<u>LA LONDE</u>	1423	<u>SOTTEVILLE-ss-le-VAL</u>	297
<u>MALAUNAY</u>	4230	<u>TOURVILLE-la-RIVIERE</u>	1102
<u>MAROMME</u>	10107	<u>VAL-de-la-HAYE (1e)</u>	754
<u>MESNIL-ESNARD (1e)</u>	2726	<u>VAUPALIERE (1a)</u>	555
		<u>YMARE</u>	274
TOTAL ZONE du SDAU	423. 571		