

Contrat de Plan Interrégional État Région

Vallée de la Seine - 2015/2020



Programme de travail 2018

Fiche action 1.4

Rapport d'activités - AURBSE



Agence d'Urbanisme
de Rouen et des Boucles
de Seine et Eure

Introduction

La convention partenariale de travail 2018 signée entre les agences d'urbanisme normandes, l'État, la Région Normandie et l'EPFN, relative à la fiche action 1.4 du Contrat de Plan Interrégional Etat Région, comporte deux volets :

- Un volet étude sur les sites stratégiques
- Un volet observation foncière

La convention partenariale de travail 2018 couvre la période de travail du 1er janvier 2018 au 30 juin 2019.

SITES STRATEGIQUES

Le travail de l'agence s'est poursuivi sur le site stratégique Val d'Hazey - Gaillon. Le diagnostic mené en partenariat avec les acteurs institutionnels mobilisés autour du projet (Etat, Région, DREAL, DDT, EPFN, VNF, SNCF, CCEMS, CASE, AURH, AUCAME) s'est concrétisé par une publication, imprimée et largement diffusée.

<http://www.vdseine.fr/ressources/maîtrise-du-developpement-urbain.html>

<https://www.aurbse.org/bibliographie/site-strategiquee-val-dhazey-gaillon-communauté-de-communes-eure-madrie-seine/>

En 2019, l'agence s'est attachée à explorer les possibilités de réaménagement de la RD 316. Ce travail a fait l'objet d'une présentation aux élus de la CCEMS en mars 2019.

Par ailleurs, l'agence était associée aux instances de pilotage des études externalisées (étude d'opportunité logistique) ainsi qu'aux temps préparatoires au lancement des études externalisées (référentiel foncier, étude hydraulique, PPRI...).

L'Agence a mené un diagnostic territorial du site stratégique Louviers-Audresset afin d'identifier les enjeux et assurer ainsi la cohérence et la bonne insertion du projet dans son environnement architectural, urbain et paysager. Le diagnostic a été livré en Mai 2019 et sera une pièce constitutive de l'appel d'offre lancé prochainement pour le recrutement d'un groupement chargé d'élaborer une esquisse d'aménagement sur le site.

<https://www.aurbse.org/bibliographie/site-strategique-louviers-audresset-communauté-dagglomeration-seine-eure/>

OBSERVATION FONCIERE

Le volet observation foncière de la fiche action 1.4 du Contrat de Plan Interrégional Etat Région prévoyait dans la convention partenariale de travail 2017 signée entre les agences d'urbanisme normandes, l'État, la Région Normandie et l'EPFN, une mission d'élaboration de cartographie des grands projets à l'échelle de la Normandie. À ce titre, les agences d'urbanisme normandes étaient donc mobilisées pour conduire ce travail en coopération. Ce travail a été matérialisé sous la forme d'une cartographie interactive.

Cartographie des grands projets normands :

<http://arcg.is/1jmCbD>

Le travail initié en 2017 a été exposé aux financeurs du dispositif le 1er mars 2019. Une note de cadrage explicitant le contenu de la mission et les perspectives d'utilisation a été formalisé en avril 2019.

Comptabilité et financements

Le tableau ci-dessous retrace de manière synthétique le temps passé sur la fiche 1.4 du CPIER Vallée de la Seine.

Le temps de travail a été estimé au préalable de la signature de la convention partenariale de travail 2018. Le présent rapport fait ainsi état du travail mené par l'agence du 1er juillet 2018 au 30 juin 2019.

Le cout journalier forfaitaire a été fixé à 750 €. Ce coût inclut l'ensemble des frais liés aux prestations délivrées dans le cadre de ce dispositif. Ainsi, les frais liés à l'organisation et à l'animation des réunions, aux déplacements, aux consommables, à l'acquisition de donnée, aux impressions de livrables sont inclus dans le décompte global des jours passés sur chaque mission.

Le cout global des missions menés dans le cadre de la convention partenariale de travail 2018 a été estimé à 62 000 € comprenant subventions Région Normandie, Etat et fonds propres. Néanmoins, la mission initialement prévue sur le site BATA à Vernon, chiffrée à 4 500 € n'a pas été réalisée et ne fera donc pas l'objet d'un appel de fonds. Le tableau ci-dessous en tient compte.

Contrat de Plan Inter-régional Etat Région - Développement de la vallée de la Seine - Fiche 1.4

	Chargé d'étude - Yohann Banik	Chargé d'étude - David Voyeux	Chargé d'étude - Julien Cammas	Chef de projet - Romain Deghilage	Total jour	Total €
ETU137 - Fiche 1.4 CPIER - Carto des grands projets (travail méthodologique / analyse de la donnée / traitements statistiques / test cartographique / développement de l'interface interactive sur le web / restitution / correction / préparation de réunions...)	1	3	1	6	11	8 250 €
ETU137 - Fiche 1.4 CPIER - Val d'Hazey - Gaillon (visite de terrain / observation, analyse spatiale / réunions techniques / recollement des études / préparation, animation, restitution des séminaires de travail / production cartographique / analyse, réflexion, rédaction / production du rapport d'étude final / préparation des instances de validation avec les élus...)	8	4	2	20	34	25 500 €
ETU137 - Fiche 1.4 CPIER - Louviers Audresset (visite de terrain / observation, analyse spatiale / réunions techniques / recollement des études / préparation, animation, restitution des séminaires de travail / production cartographique / analyse, réflexion, rédaction / production du rapport d'étude final / préparation des instances de validation avec les élus...)	8	2	2	20	32	24 000 €
Total jour	17	9	5	46	77	57 750 €
	12750	6750	3750	34500		57 750 €

Comptabilité analytique des missions menées du 1er juillet 2018 au 30 juin 2019

Comptabilité et financements

Les modalités du financement de la fiche 1.4 du CPIER sont précisées dans les conventions signées avec l'Etat et la Région Normandie.

Il est ainsi convenu que l'agence d'urbanisme assure le financement des prestations inscrites à la convention partenarial de travail 2018 à hauteur de 20%. Les 80% restants sont à la charge des financeurs du dispositif que sont l'Etat et la Région Normandie. Comme évoqué précédemment, la mission prévue sur le site Bata à Vernon n'ayant pas été menée, les 4 500 € fléchés pour cette mission ont donc été soustrait du global.

Le financement de la fiche 1.4 du programme de travail 2018 du CPIER se décline ainsi :

FNADT (Etat) : 22 950 € (40%)
Région Normandie : 22 950 € (40%)
Fonds propres : 11 600 € (20%)

Total : 57 750 € (100%)

TRAVAUX, REUNIONS, ETUDES, COORDINATION, ANIMATION

DÉPENSES RÉELLES	Montant	Nb de jours	Coût/jour
Frais de personnel	57 750 €	77,0	750 €
<i>Détail ci-dessous :</i>			
	Montant	Nb de jours	Coût/jour
Sites stratégiques - Val d'Hazey-Gaillon			
<i>préparation, animation, restitution des séminaires de travail / production cartographique / analyse, réflexion, rédaction / production du rapport d'étude final / préparation des instances de validation avec les élus / impressions de la publication / diffusion, communication...</i>	25 500 €	34	750 €
Sites stratégiques - Louviers-Andresset			
<i>préparation, animation, restitution des séminaires de travail / production cartographique / analyse, réflexion, rédaction / production du rapport d'étude final / préparation des instances de validation avec les élus / impressions de la publication / diffusion, communication...</i>	24 000 €	32	750 €
Observation foncière			
Cartographie des grands projets : <i>travail méthodologique / acquisition de la donnée / analyse de la donnée / traitements statistiques / test cartographique / développement de l'interface interactive sur le web / restitution / correction / préparation et animation des réunions de travail / production d'une note de cadrage...</i>	8 250 €	11	750 €
SOUS-TOTAL	57 750 €		

FRAIS ANNEXES - DÉPLACEMENTS - SUPPORTS

Frais annexes	pour mémoire
<i>Détail ci-dessous :</i>	
<i>Frais de déplacements, frais de bouche</i>	
<i>Frais de conception, édition, impression de livrables</i>	
<i>Acquisition de données / observatoire grands projets</i>	
<i>Frais spécifiques à l'organisation de réunion</i>	

TOTAL GENERAL	57 750 €		
Financement au titre du CPIER			
FNADT	22 950 €	40%	
Région Normandie	22 950 €	40%	
<i>volet sites stratégiques</i>	19 350 €		
<i>volet observation foncière</i>	3 600 €		
Fonds propres	11 850 €	20%	
TOTAL	57 750 €		

Je soussignée, Françoise GUILLOTIN,
Présidente de l'AURBSE, certifie l'exactitude
des dépenses indiquées dans ce document
récapitulatif

Fait à Rouen, le 23 décembre 2019

Françoise GUILLOTIN



Sites stratégiques : **Val d'Hazey - Gaillon**

Sites stratégiques

Phase 2

L'agence s'est attachée à formaliser le rapport d'étude du diagnostic synthétisant l'ensemble du travail mené dans le cadre du programme de travail 2017.

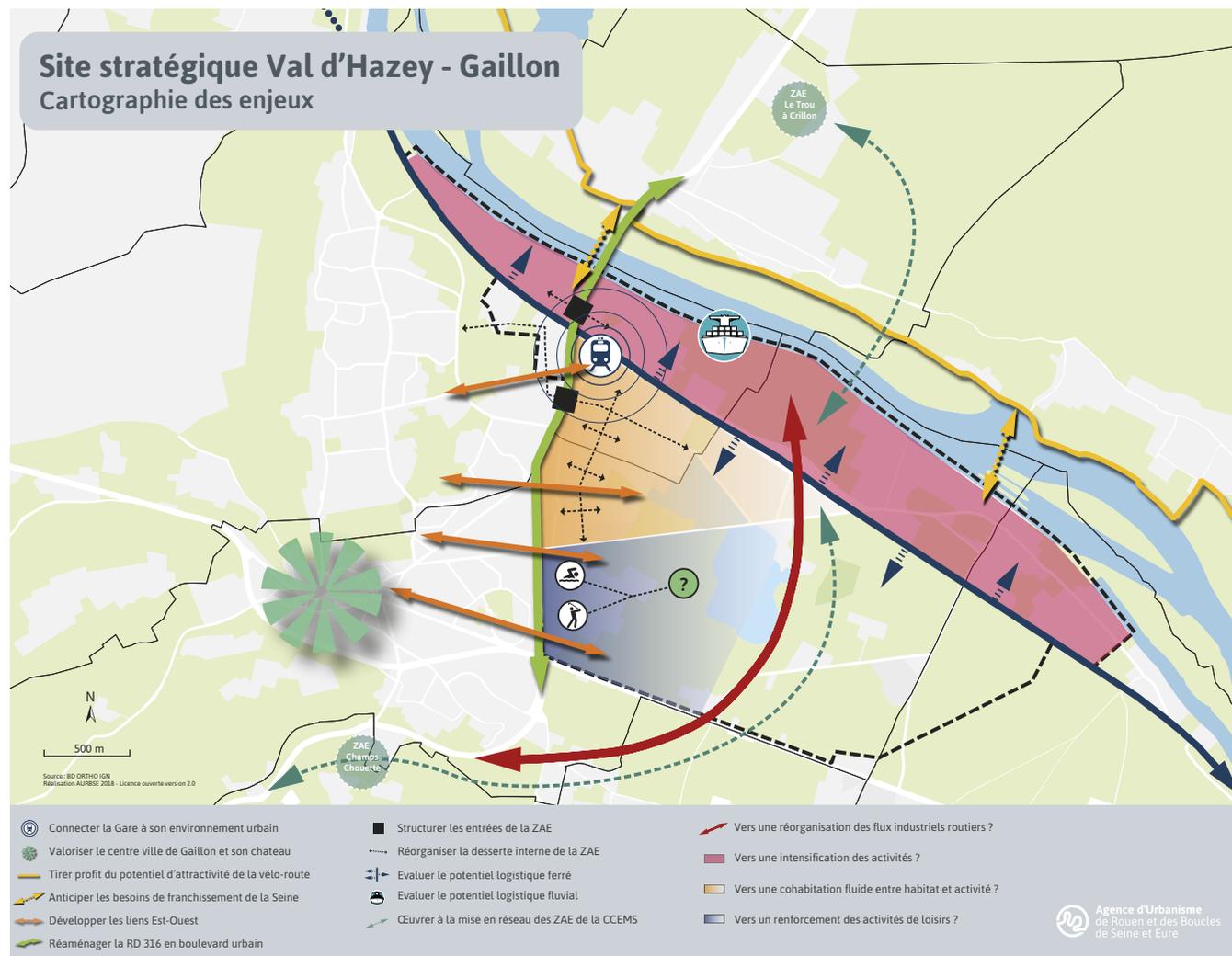
Ce travail a fait l'objet d'une publication, imprimée et diffusée sur le web également.

<http://www.vdseine.fr/ressources/maîtrise-du-developpement-urbain.html>

<https://www.aurbse.org/bibliographie/site-strategiquee-val-dhazey-gaillon-communaute-de-communes-eure-madrie-seine/>

La cartographie des enjeux clôture le diagnostic et permet de poser les éléments stratégiques de manière synthétique et schématique.

Le travail de requalification de la RD316, illustré après, a été mené sur la base des enjeux validés par les élus lors du diagnostic.



SITE STRATÉGIQUE VAL D'HAZEY-GAILLON

Communauté de Communes Eure Madrie Seine



Contrat de Plan Interrégional
État Région - Vallée de la Seine



Agence d'Urbanisme
de Rouen et des Boucles
de Seine et Eure

Étude pour la requalification de la RD 316 en boulevard urbain

La coopération de l'agence d'urbanisme de Rouen et de la CCI Portes de Normandie, sous l'égide de l'Établissement Public Foncier de Normandie, dans le cadre de la fiche 1.4 du CPIER, a donné lieu à la conduite d'un diagnostic territorial sur le site stratégique Val-d'Hazey-Gaillon. Ce travail partenarial a réuni les services et élus de la Communauté de Communes Eure-Madrie-Seine, les élus des communes concernées, la Région Normandie, l'État, l'EPFN, les agences d'urbanisme normandes, le département de l'Eure, la DDTM de l'Eure, la SNCF, VNF et la CCI Portes de Normandie.

Le travail mené lors des séminaires, de juin 2017 à juin 2018, s'est traduit par un rapport d'étude synthétisant les enjeux identifiés et partagés par l'ensemble des partenaires du dispositif. Ce travail a fait l'objet d'une présentation aux élus de la CCEMS et des communes concernées, le 29 mai 2018 qui ont validé les enjeux identifiés. Le 4ème séminaire de travail, tenu le 14 juin 2018, a permis d'esquisser de premières orientations d'aménagement.

Dans la continuité du projet de territoire élaboré entre 2016 et 2017, la CCEMS poursuit sa construction communautaire en élaborant son Plan Local d'Urbanisme Intercommunal valant SCoT, auquel participent différents bureaux d'études sur des thématiques propres (urbanisme réglementaire, environnement, stratégie commerciale...). Le PLUI a été arrêté et est en cours de consultation. Une étude spécifique aux

mobilités du territoire est également en cours et visera à proposer des solutions à la CCEMS en termes de systèmes de transport urbain.

En outre, une étude d'évaluation du potentiel de développement d'activités logistiques sur le site du Val-d'Hazey / Gaillon a été menée dans le cadre de la fiche 1.4 du CPIER afin d'apporter des compléments à l'étude réalisée par VNF (schéma portuaire de l'Eure), sur la viabilité économique de l'implantation d'un terminal logistique multimodal portuaire et ferré, dédié au trafic containers et vrac, sur le site.

Enfin, l'EPFN conduira une étude de référentiel foncier afin d'identifier notamment les secteurs de mutabilité et accompagnera la collectivité dans sa réflexion autour de la gare SNCF via le dispositif « Secteur Gare ».

En parallèle du CPIER, l'Etat est en cours d'élaboration du Plan de Prévention des Risques Inondation sur le territoire de la CCEMS. Des ponts entre les études du CPIER et celles initiées par l'Etat pour le PPRI ont déjà été tracés avec l'appui du CEREMA. Il conviendra de travailler en itération sur ce sujet afin que chacun prenne en compte le travail et les attentes d'autrui.

L'ensemble de ces énergies et expertises se doivent d'être agrégées et mises en cohérence. La coopération de l'agence d'urbanisme de Rouen et de la CCI Portes de Normandie propose d'assurer ce rôle d'ensemblier et de tra-

duire la somme des études et réflexions dans un schéma synthétique de type plan guide d'aménagement à l'issue des études menées actuellement sur le territoire.

En outre, l'agence d'urbanisme de Rouen est missionnée pour mener une réflexion sur la requalification de la RD 316 en boulevard urbain en anticipation de la transformation envisagée de la ZAE et de ses abords.

Le diagnostic réalisé en 2018 a mis en exergue la nécessité de travailler à la restructuration du réseau viaire du site stratégique Val d'Hazey-Gaillon. Deux axes de recomposition ont été identifiés : le réaménagement de la RD316 en boulevard urbain et la réorganisation de la desserte de la ZAE.

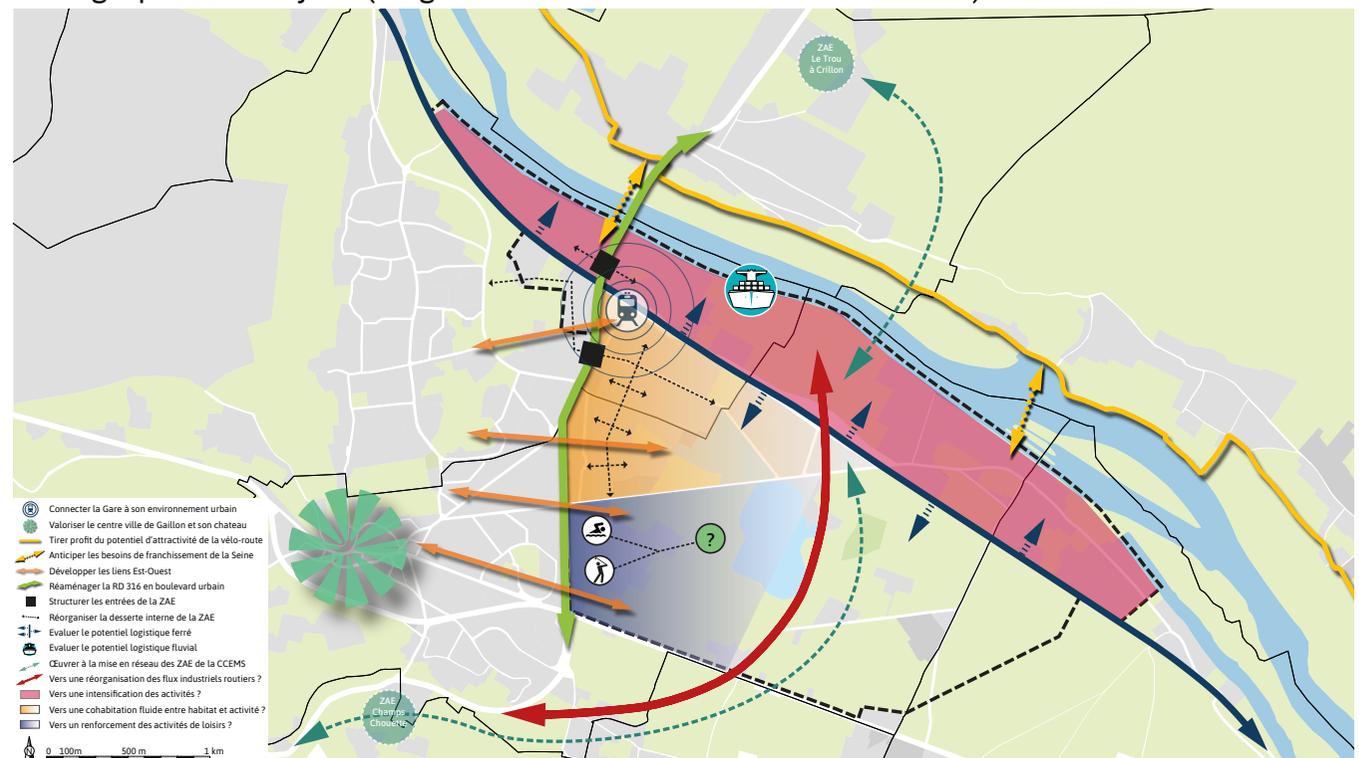
La RD 316, véritable dorsale Nord-Sud, dessert équipements, activités, habitat et intègre des flux et des pratiques usuelles diversifiées. La ville habitée, résidentielle, qui s'étend à l'ouest de l'infrastructure, occasionne des flux Est-ouest notamment au droit des équipements sportifs et commerciaux. La RD 316 se caractérise aujourd'hui par un aménagement au vocabulaire routier, voire autoroutier, avec de larges emprises de chaussées et très peu d'espaces pour les flux non motorisés. Depuis le pont de Courcelles jusqu'au croisement avec la RD 6015, l'aménagement incite à la vitesse et génère des conflits d'usages avec les autres flux et n'autorise pas le développement d'autres fonctions. De fait, l'aménagement actuel fige le devenir des abords de l'infrastructure.

La nature des aménagements préconisés dans le plan guide visera à créer une unité spatiale qualitative en cohérence avec le tissu urbain existant et projeté. En ce sens, nous proposons une esquisse de réaménagement de la RD 316 (coupes et plans d'aménagement).

La zone d'activité est desservie à plusieurs reprises le long de la RD 316, ce qui altère la compréhension du site et la lisibilité/visibilité des entreprises. En outre, la desserte interne de la ZAE n'est pas structurée et se doit d'être réorganisée. La réalisation d'un nouvel accès direct à la ZAE, et notamment vers le futur pôle logistique multimodal, depuis la RD 6015 permettrait la réalisation d'un aménagement créant les conditions du renouvellement urbain des abords de la RD 316 et notamment de la ZAE.

Aussi, dans un second temps, nous explorerons les possibilités de tracé de ce nouvel accès, en interrogeant le fonctionnement existant et projeté du maillage circulatoire interne à la ZAE.

Cartographie des enjeux (diagnostic urbain - CPIER - fiche 1.4 - 2018)



PREMIÈRE APPROCHE DE SCHÉMA CYCLABLE

L'enjeu de concilier le développement économique du territoire avec les atouts touristiques est au cœur des préoccupations des élus. A ce titre, **la Seine à Vélo**, véritable projet touristique de l'axe Seine, profitera au territoire de la CCEMS et contribuera à développer l'activité touristique. Passant à Courcelles-sur-Seine, sur la rive droite de la Seine, cet itinéraire cyclable devrait catalyser des flux touristiques dont le territoire devrait tirer profit. Néanmoins, les aménagements cyclables actuels ne permettent pas d'assurer l'attrait touristique du territoire et notamment du château de Gaillon. Deux franchissements de la Seine sont possibles sous réserve d'aménagements spécifiques.

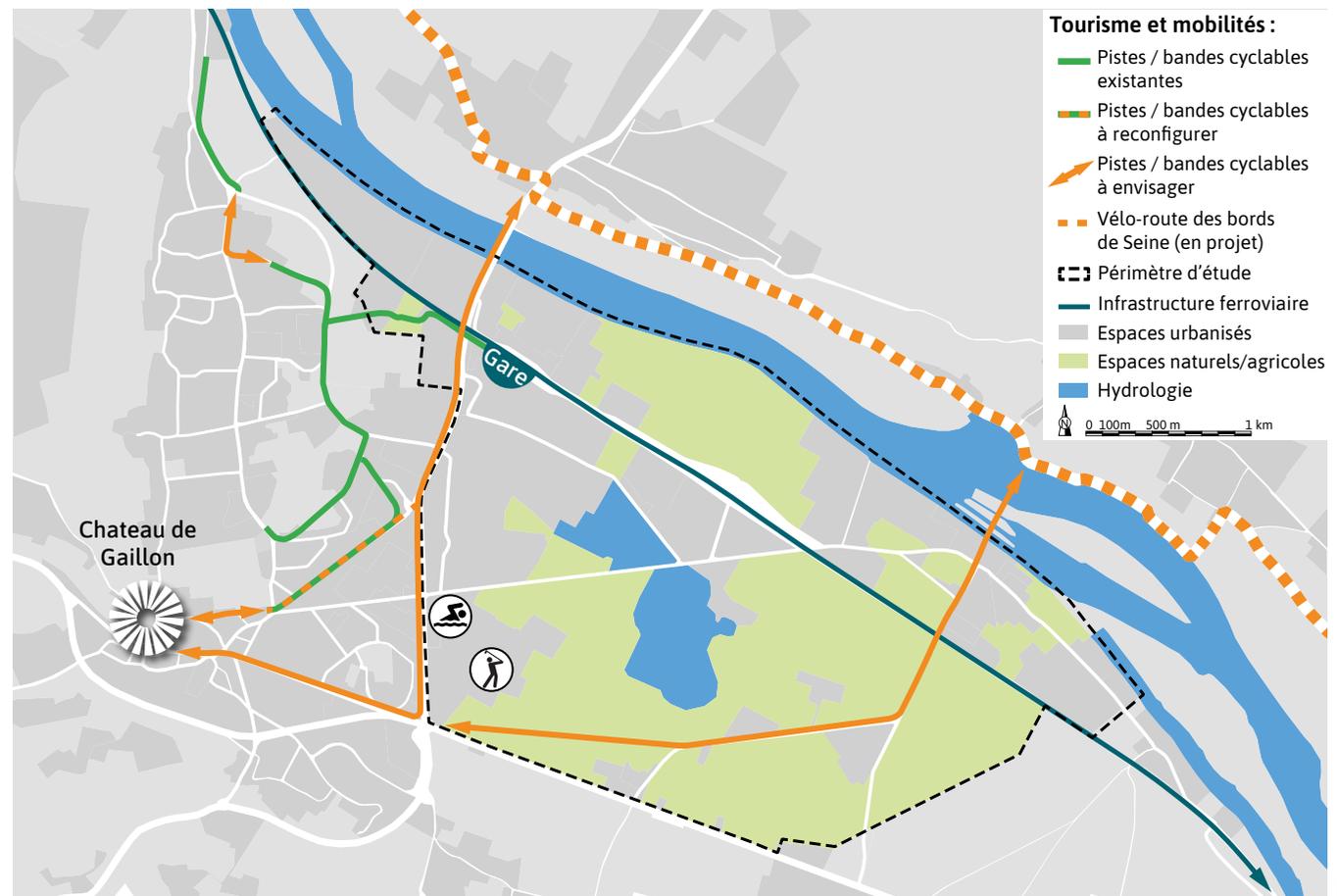
Le premier s'établirait au droit des écluses de Port-Mort dont la réouverture est programmée après travaux en 2020. Il pourrait éventuellement correspondre à un itinéraire alternatif de découverte pour le cyclo-touriste selon la compatibilité de ce tracé avec le développement de l'activité industrielle.

Le second au niveau du pont de Courcelles répondrait en premier lieu à un besoin de franchissement quotidien, piéton et cycle, notamment depuis et vers la gare.

Si ces deux franchissements sont opérationnels, une boucle de 11 km se dessine depuis la gare SNCF, en passant par les écluses de port mort et le château de Gaillon.

Par ailleurs, l'équipe «Relief», lauréate du concours Ergapolis au niveau local, régional et national, avait proposé cette boucle comme vecteur d'attractivité du territoire en lien avec la vélo-route et en accompagnement du développement d'activités orientées autour du cyclotourisme (hébergements, espaces de loisirs, restaurations, ateliers de réparations cyclables...).

Enfin, la proposition de réaménagement de la RD 316 en boulevard urbain, présenté ci-après, intègre les flux cyclables et piétons sur la base du principe cyclable illustré ci-dessous.

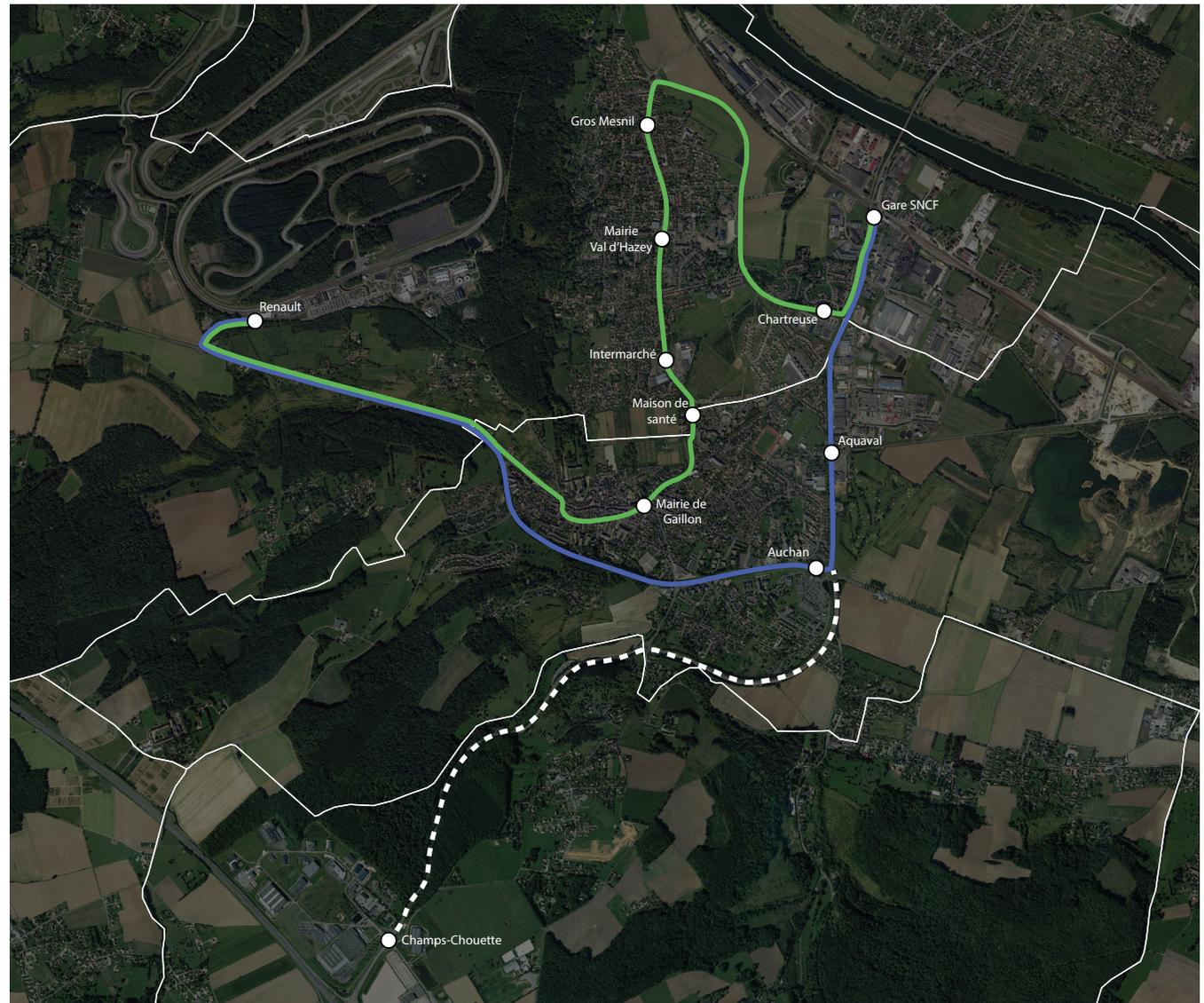


PRINCIPE DE RÉSEAU DE TRANSPORT URBAIN

En parallèle des différentes études menées dans le cadre du CPIER et du PLUI valant SCoT, la CCEMS a décidé de conduire une étude prospective pour la mise en oeuvre d'une ligne de transport urbain desservant les entreprises du territoire depuis la gare. Le bureau d'étude retenu a proposé un tracé desservant à la fois les aménités urbaines et le centre technique de Renault.

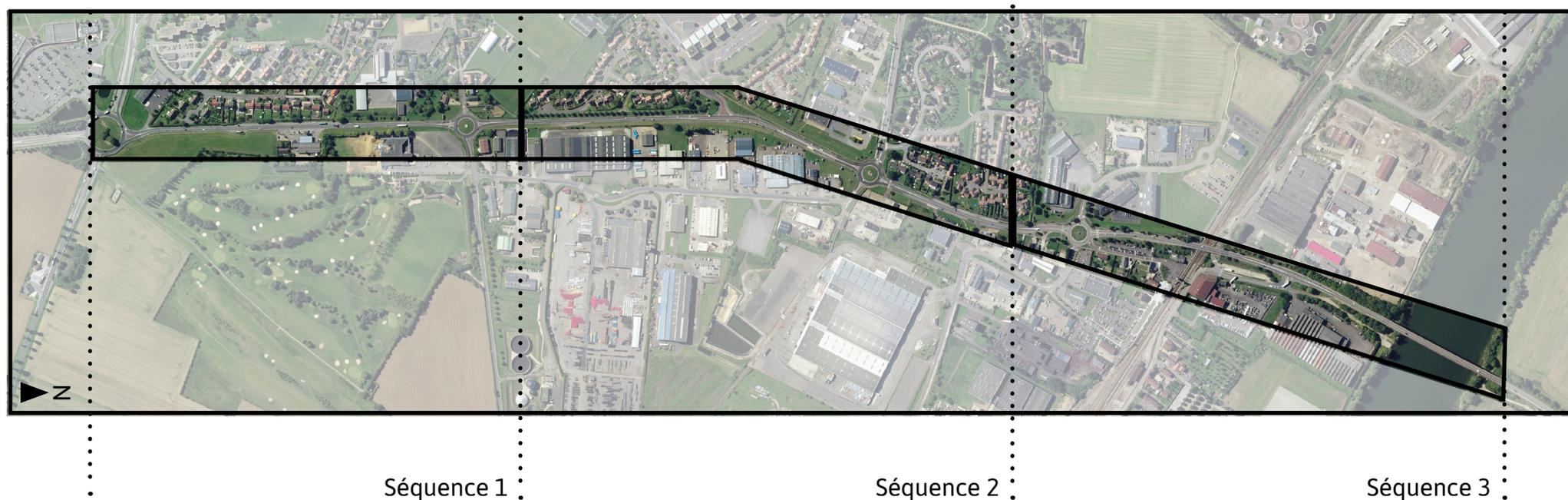
Compte tenu du nombre d'entreprises présentes sur la ZAE des champs-chouette située sur la commune de Saint-Aubin-sur-Gaillon, la CCEMS envisage la possibilité de créer une ligne dédiée depuis la station Auchan.

Par ailleurs, l'insertion des stations de bus n'est pour le moment pas dessiné sur l'esquisse de réaménagement de la RD316 que nous présentons ci-après.



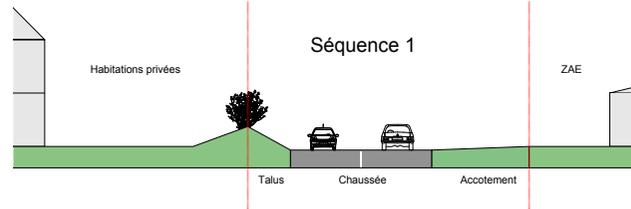
La portion de la RD 316, à laquelle nous nous intéresserons dans la présente étude, s'étend sur 2,5 km, du carrefour avec la RD 6015 jusqu'au pont de Courcelles-sur-Seine.

3 séquences ont été identifiées au regard de leurs caractéristiques d'aménagement actuel.



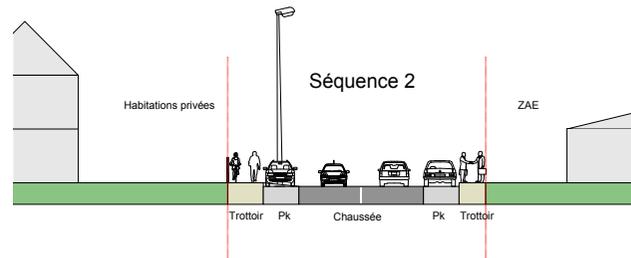
SÉQUENCE 1 :

Sur cette séquence, les franges de la RD 316 sont constituées des façades arrières des bâtiments industriels de la Z.A.E et des jardins des maisons individuelles protégés derrière un talus planté. L'aménagement y est particulièrement pauvre et routier, pas de trottoirs, ni de pistes cyclables malgré la proximité du centre-ville de Gaillon.



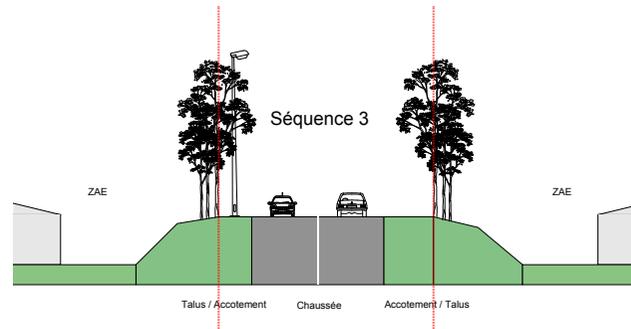
SÉQUENCE 2 :

En termes d'aménagement, c'est l'une des séquences les plus urbaines de la RD 316, où l'infrastructure n'est pas totalement niée par son environnement urbain. En effet, c'est le seul endroit où les entrées principales sont tournées vers la RD, avec des façades actives, du stationnement, des trottoirs, du mobilier urbain...



SÉQUENCE 3 :

Les franchissements successifs des voies ferrées et de la Seine créent de fait une césure entre la voirie et son environnement. Les accotements ne sont pas stabilisés mais sont empruntés tant par les piétons que les cycles.



L'absence d'aménagement autre que la chaussée multiplie les possibilités de requalification sur la séquence 1. Toujours dans cette optique de perméabilité Est-Ouest et de partage de la voirie par tous les usagers, une place importante a été faite aux mobilités actives dans les propositions déclinées ci-après.

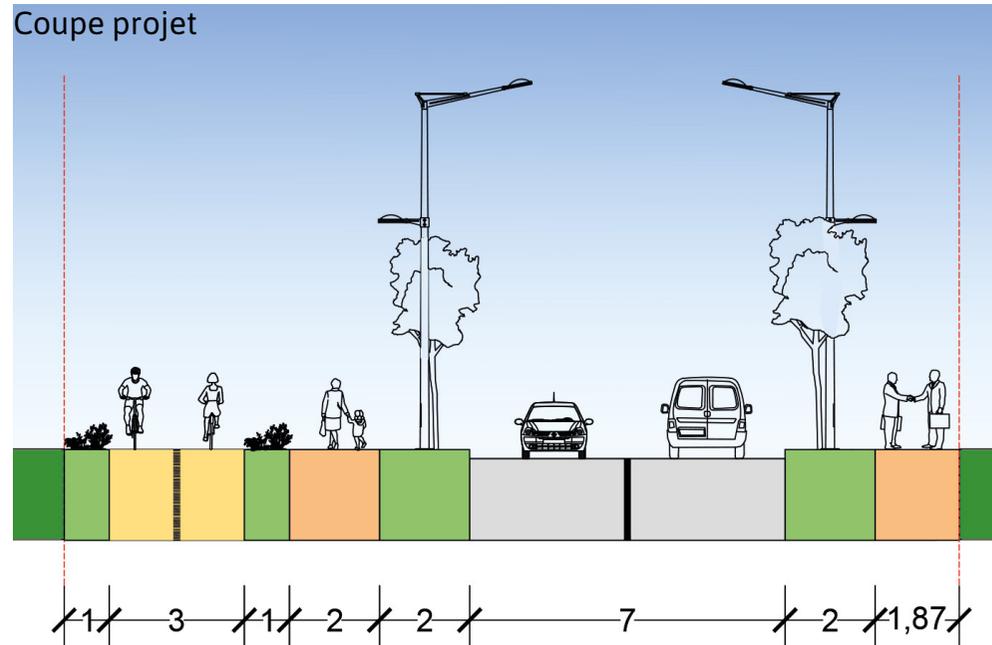
S'agissant de la chaussée, une emprise de 7 mètres permet à tous types de flux motorisés de circuler aisément. Ce gabarit permet notamment à deux bus de se croiser.

Considérant l'emprise d'espace public disponible une fois les 7 mètres de chaussée posés, il subsiste une douzaine de mètres d'espace à aménager.

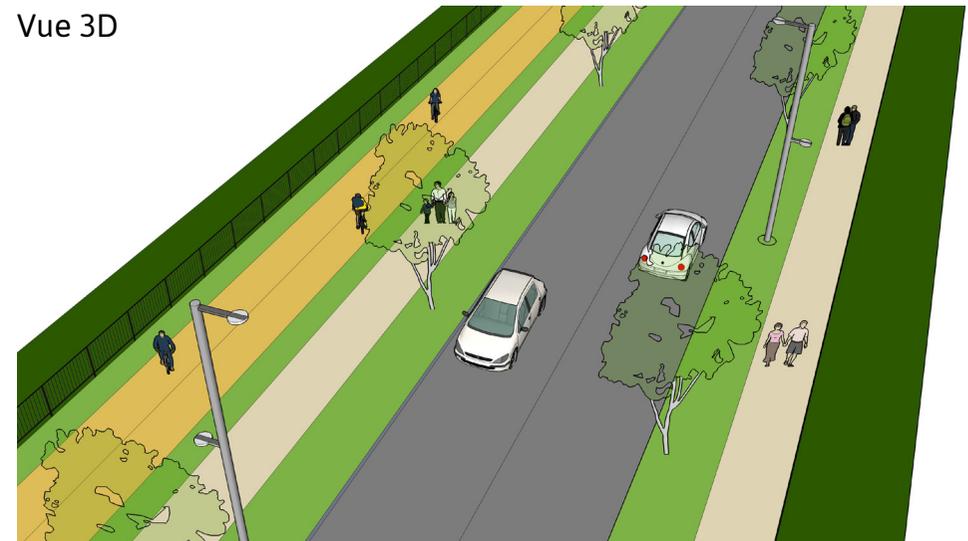
Différentes options ont été envisagées pour le positionnement des voies cyclables. Nous préconisons de réserver un large espace qui prendrait la forme d'un mail planté, arboré et apaisé à l'Ouest de la RD et au plus proche de la ville habitée, pour accueillir les flux piétons et cycles. De part et d'autre de la chaussée, une bande active à usage multiple de 2 mètres a été réservée pour l'implantation du mobilier urbain, d'arbres, de stationnements, d'espaces de noues...

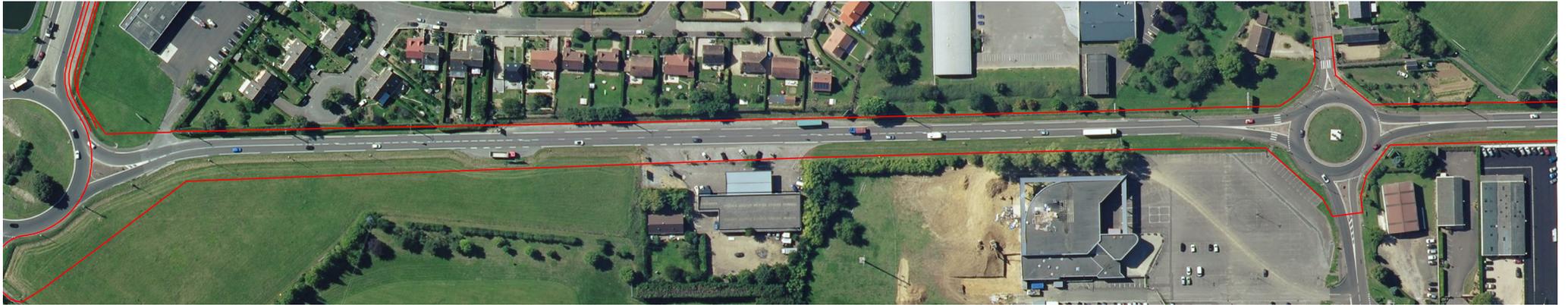
Par ailleurs, le réaménagement de la RD doit être l'occasion d'améliorer le fonctionnement des réseaux et notamment d'enfouir les réseaux électriques actuellement en aérien.

Coupe projet



Vue 3D





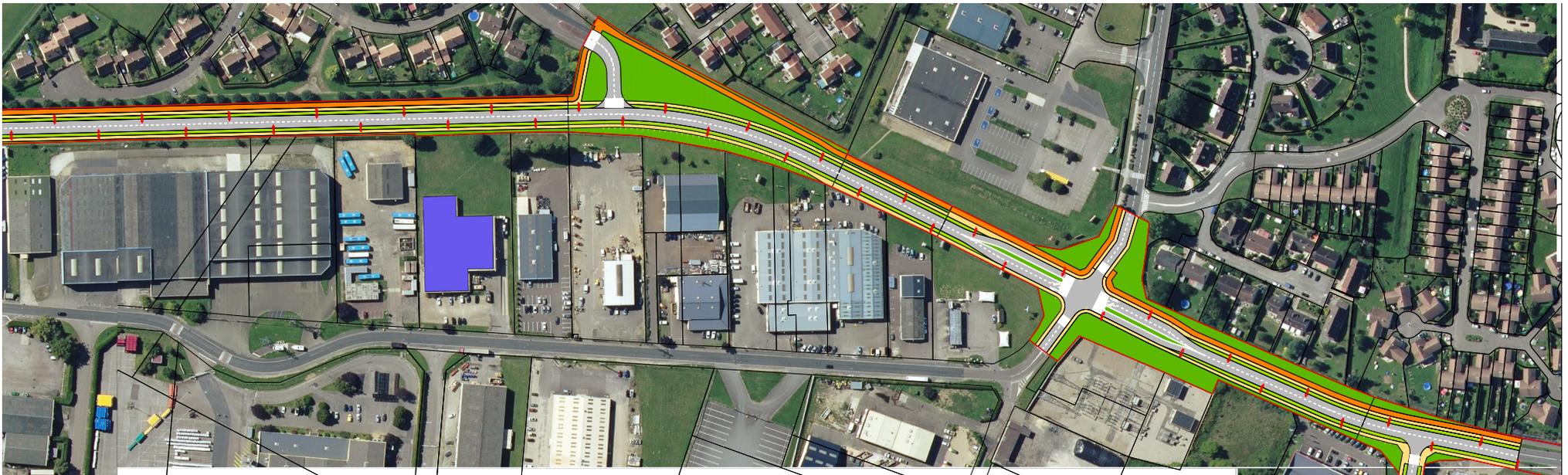
Séquence 1 - Etat existant



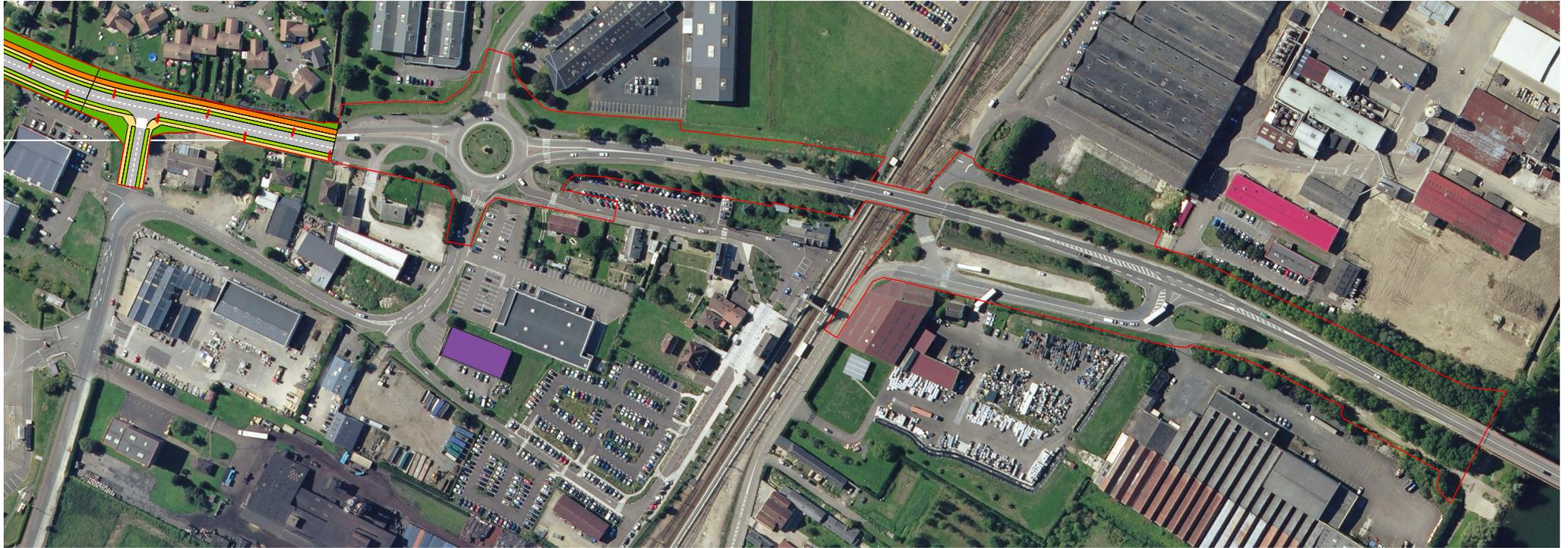
Séquence 1 - Première esquisse



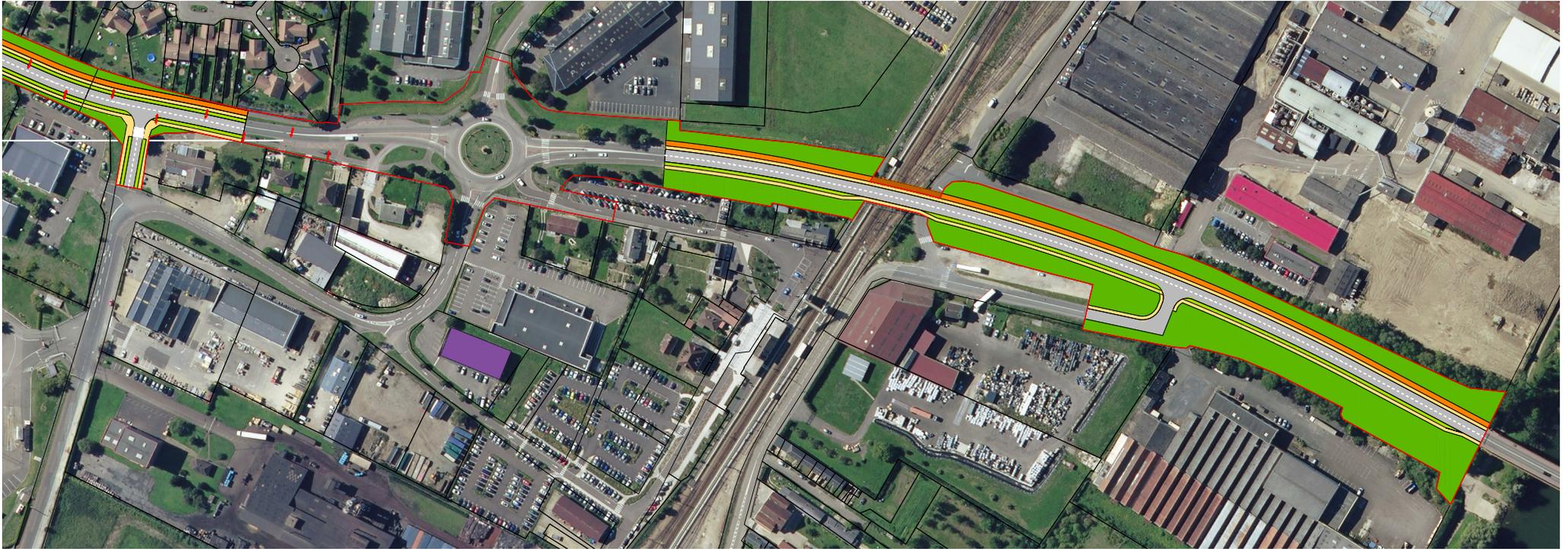
Séquence 2 - Etat existant



Séquence 2 - Première esquisse



Séquence 3 - Travail en cours



Séquence 3 - Travail en cours

Compte tenu du travail prochainement mené autour de la gare et correspondant à un périmètre de réflexion plus vaste que la présente étude de requalification de la RD 316, nous avons volontairement laissé ce secteur libre de propositions d'aménagement. Toutefois, nous proposons de prolonger la rue de la Céramique afin de préfigurer la reconfiguration des accès viaire et de la façade urbaine de la frange Est de la RD316.

S'agissant des franchissements des voies ferrées et de la Seine, l'empatement actuel de ceux-ci ne permettent pas d'intégrer des flux piétons et cycles sécurisés. Nous avons pris le parti d'imaginer une passerelle complémentaire tant au dessus des voies ferrées que de la Seine. Ces aménagements sont essentiels pour les échanges quotidiens depuis et vers la gare en direction de la rive droite mais également pour attirer les cyclotouristes vers le centre ville de Gaillon et son château.

Le chiffrage présenté est réalisé sans prendre en compte la séquence autour de la Gare, représentant une surface à aménager d'environ 65 000 m². Le prix au m² estimé à ce stade est d'environ 100 €/m², soit environ 6 500 000 € coût H.T. travaux.

Travaux préparatoires :

Démolition voiries existantes : 15 €/m²
- 30 000 m² = 450 000 €

Voirie et revêtements :

Réalisation chaussée lourde type 200PL/jour : 100 €/m²
- 20 000 m² = 2 000 000 €
Réalisation trottoir en enrobés : 40€/m² | béton désactivé : 60€/m² | pavé béton : 100€/m²
- 10 000 m² = 400 000 € / 600 000 € / 1 000 000 €
Réalisation piste cyclable en enrobés : 40€/m² | béton désactivé : 60€/m² | pavé béton : 100€/m²
- 6 800 m² = 272 000 € / 408 000 € / 680 000 €

Bordures :

Bordures béton chaussée 30*40 : 120 €/m linéaire
- 5 000 ml = 600 000 €
Bordures T2 arasées : 35 €/m linéaire
- 10 000 ml = 350 000 €

Espaces verts :

Travaux préparatoires noues – espaces verts : 60 €/m²
- 6300 m² = 378 000 € / 12 000 m² = 720 000 €

Fournitures et plantations vivaces noues : 18€/m²

- 6300 m² = 115 000 €

Fournitures et plantations arbustes, vivaces espaces verts : 40 €/m²

- 12 000 m² = 480 000 €

Eclairages :

Mats double foyer 150W à 8 m et 60W à 4m : 5000 €

- 80 mats = 400 000 €

Réseaux éclairage : 100 €/m linéaire

- 2500 ml = 250 000 €

Poste transformateur éclairage public (?) : 100 000 €

Réseaux électriques :

Un diagnostic technique est nécessaire sur l'ensemble des réseaux. En outre, nous ne connaissons pas l'état actuel des réseaux.

Assainissement :

Une note de calcul hydraulique est à réaliser pour estimer les besoins en assainissement. Par ailleurs, nous ne connaissons pas l'état actuel des réseaux. Cependant, certains trottoirs seront équipés de noues végétalisées. Ces noues, d'une profondeur de 40cm, recueilleront et stockeront les eaux ruisselant des espaces viaires attenants. Ces noues suivront le profil de la chaussée, elles seront raccordées en trop plein sur les avaloirs de chaussée.

Mobilier urbain :

(Pour mémoire : Bancs, potelets, barrières, corbeilles, abris bus...)

COUPE EXISTANT

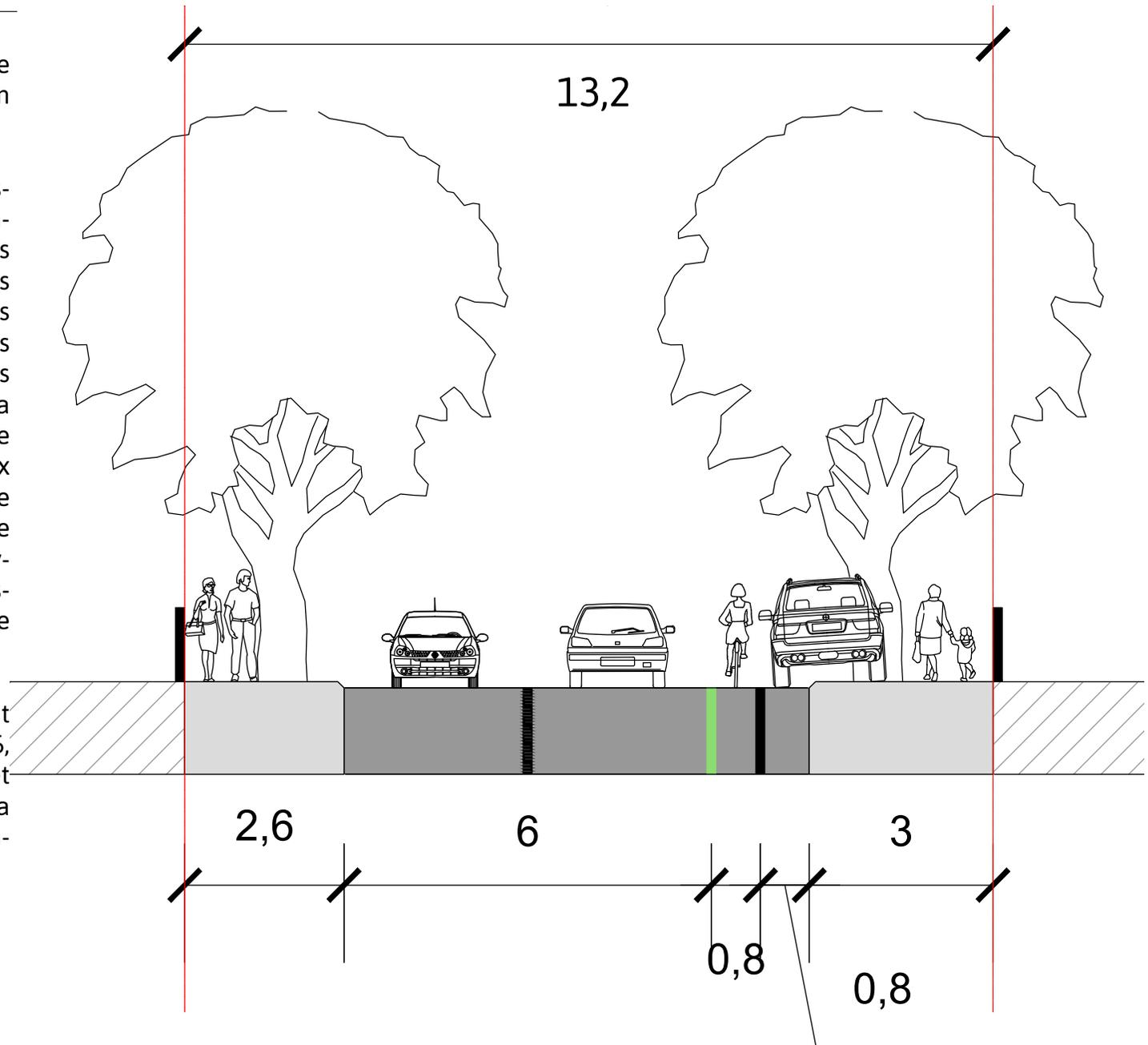
AVENUE F. MITTERRAND

L'avenue François Mitterrand est l'axe de connexion direct au centre ville de Gaillon depuis la RD 316.

D'une largeur de 13 mètres, cette voie dispose d'aménagement ni lisible ni fonctionnel. Les platanes (?) occupent près d'un tiers des trottoirs et sont plantés de telles sortes à ce qu'aucun des espaces latéraux résiduels ne permettent d'assurer des cheminements aux normes actuelles. En outre, des espaces de stationnement occupent une partie de la chaussée et du trottoir. Par ailleurs, la bande cyclable qui est positionnée sur trottoir aux abords du lycée, selon un aménagement de type espace partagé (non conforme), passe sur la chaussée sous la forme de bande cyclable d'une largeur de 0,8 m, entre la chaussée et le stationnement. Ici encore ce type d'aménagement n'est pas conforme.

Considérant l'intérêt de connecter facilement le centre-ville de Gaillon depuis la RD 316, notamment dans une optique de visibilité et d'attractivité des cyclotouristes, la CCEMS a souhaité envisager un scénario sur ce tronçon viaire.

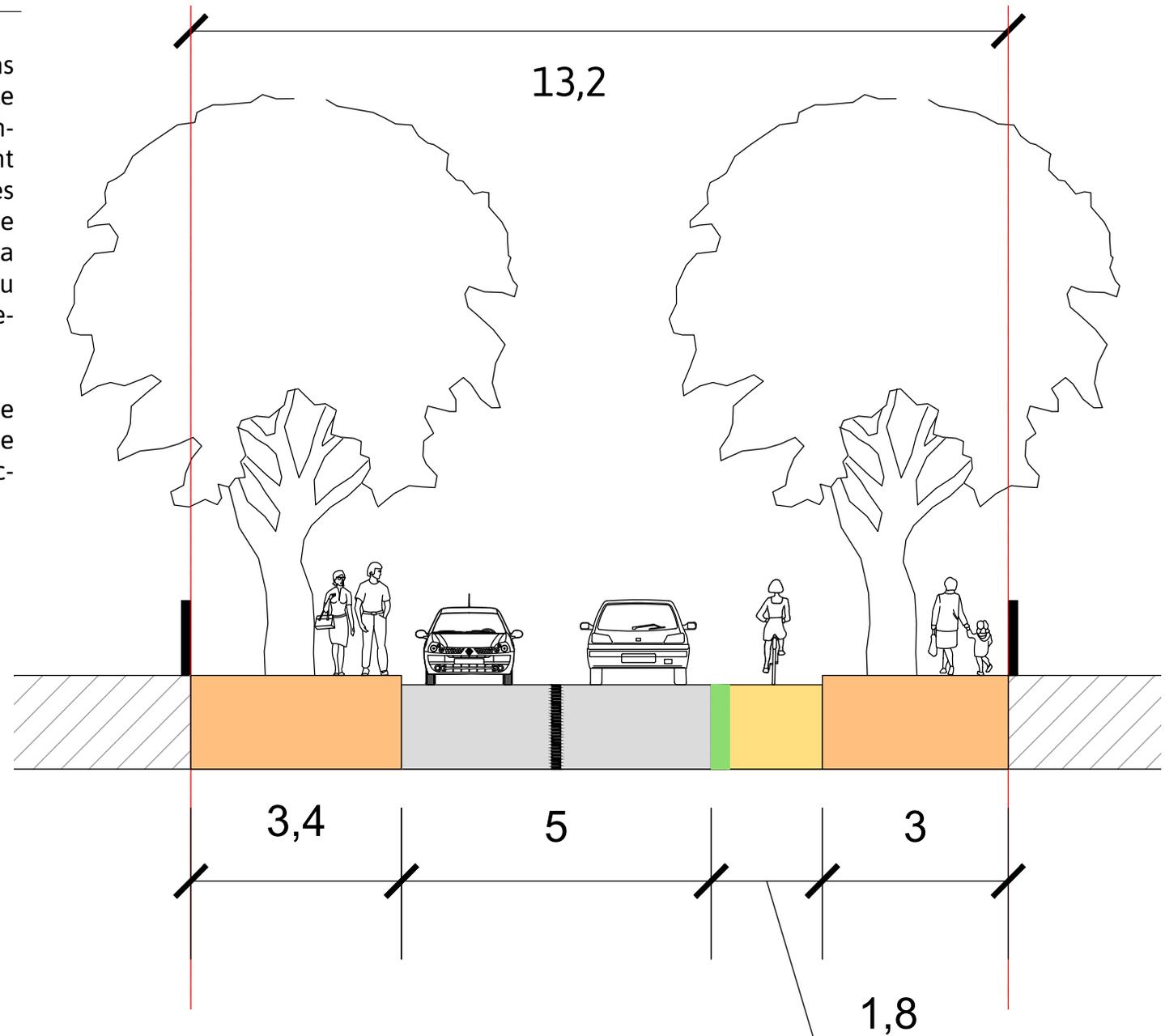
DOCUMENT DE TRAVAIL



COUPE PROJET AVENUE F. MITTERRAND

Dans cette première proposition, nous avons décidé de conserver les arbres existants. Le gabarit disponible reste assez étroit notamment du fait des platanes. Aussi, en réservant un espace d'1m80 répondant aux normes minimales pour l'implantation d'une bande cyclable unidirectionnelle et en réduisant la chaussée à 5 mètres, les trottoirs restent peu confortables en raison des arbres relativement volumineux.

Nous nous interrogeons sur la pertinence de les maintenir en l'état en vue de disposer de latitudes supplémentaires dans la perspective d'un réaménagement complet.



DESSERTTE DE LA ZAE

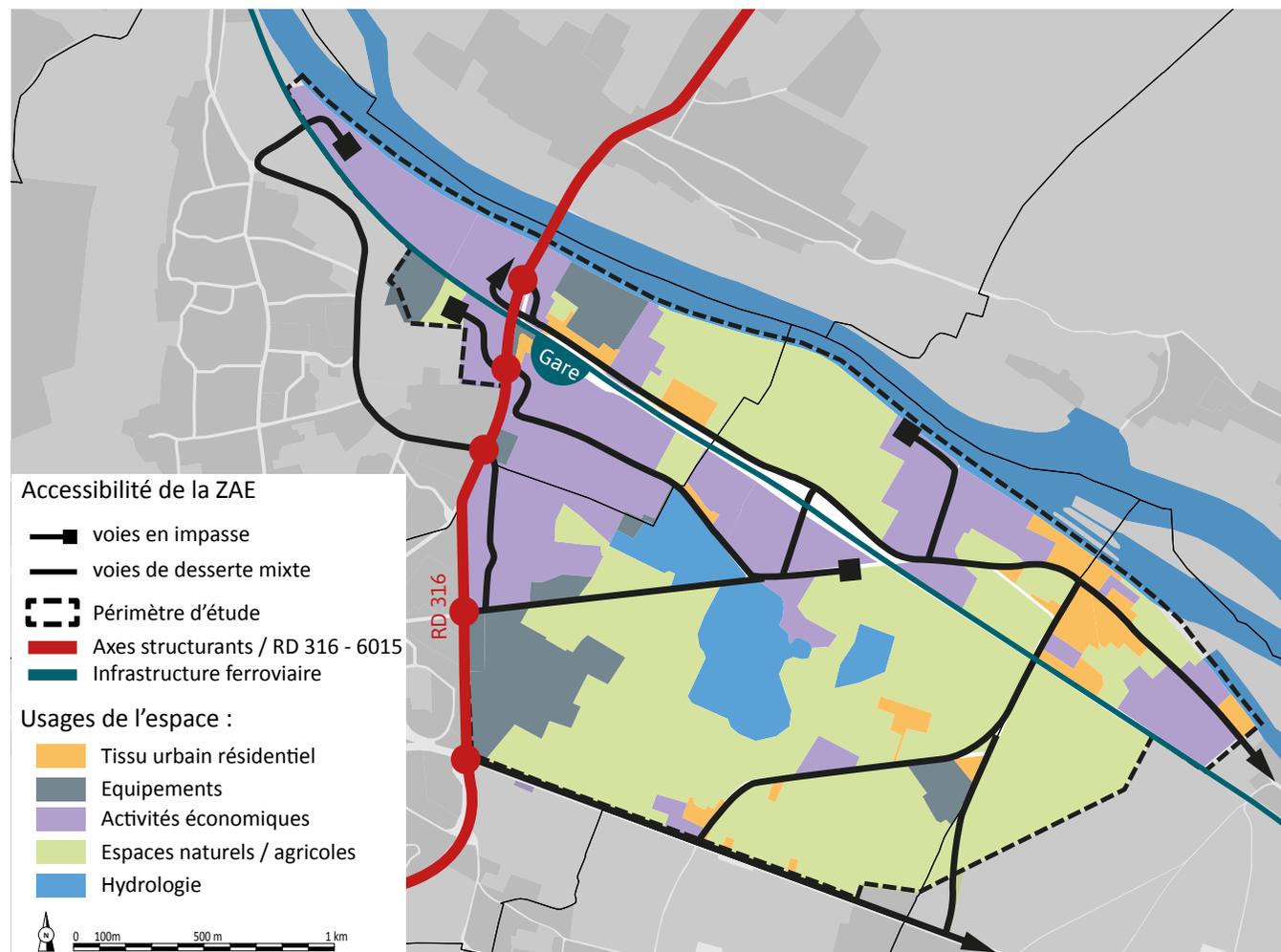
SITUATION EXISTANTE

Depuis la RD 316, 5 points d'entrée permettent de desservir la zone d'activité économique du Val d'Hazey. Les infrastructures routières, fluviales et ferrées tendent à fractionner la zone et compliquer la lecture spatiale de celle-ci. La partie Nord est relativement enclavée, cernée par la Seine, la RD 316 et la voie de chemin de fer. La route de la Garenne, la rue de la Céramique et la rue de la Bergerie permettent de distribuer la zone au Sud de la voie ferrée. Le réseau viaire est sommaire et génère des îlots d'envergure conséquente.

Ce travail de refonte du réseau viaire de la ZAE sera mené au regard des résultats d'études conduites actuellement en parallèle des missions de l'agence : étude de danger, étude de référentiel foncier, étude secteur gare...

Rappel des enjeux identifiés au diagnostic :

- Repenser, compléter et hiérarchiser le maillage viaire de la ZAE et notamment ses entrées
- Initier un travail de couture entre les différentes entités constituant la zone en vue d'amoinrir les fractures générées par les infrastructures
- Envisager l'aménagement des espaces publics selon l'usage
- Œuvrer à la requalification de la RD 316 dans la perspective d'une recomposition urbaine de ses abords
- Améliorer la lisibilité de la Gare dans le renouvellement de la ZAE



Sites stratégiques : Louviers - Audresset

Sites stratégiques

Phase 2

Le site Audresset à Louviers a été identifié comme site stratégique éligible au dispositif CPIER Vallée de la Seine.

Cette ancienne filature, à l'état de friche et située en bordure de l'Eure, a été démolie via le Fonds Friches à l'appui de financement de la Région et de l'Etablissement Public Foncier de Normandie.

Soumis de fait au risque inondation et marqué par la présence de pollution liée aux activités industrielles passées, ce site situé en cœur de ville constitue un potentiel foncier stratégique. De nombreuses études ont déjà été menées et ont conduit à une programmation mixte alliant développement d'activité tertiaires, implantation de logements et aménagement d'un parc paysager (à vocation sportive et récréative).

L'intérêt du site au dispositif CPIER Vallée de la Seine réside dans la vulnérabilité du site aux risques inondations et pollutions. La conception du projet d'aménagement se caractérisera par une approche innovante en matière de gestion des crues et de pollution. Aussi, une étude de pré-faisabilité paysagère sera lancée en ce sens sur ce site via le dispositif CPIER.

La coopération de l'Agence d'Urbanisme de Rouen, de la CCI Portes de Normandie et du CEREMA Nord-Ouest, sous l'égide de l'Etablissement

Public Foncier de Normandie, dans le cadre de la fiche 1.4 du CPIER, contribuera à l'émergence d'un projet de restructuration urbaine de cette friche.

A ce titre, l'Agence d'Urbanisme de Rouen a été missionnée pour mener un diagnostic territorial afin d'identifier les enjeux et assurer ainsi la cohérence et la bonne insertion du projet dans son environnement architectural, urbain et paysager.

SITE STRATÉGIQUE LOUVIERS AUDRESSET

Communauté d'agglomération Seine-Eure



Contrat de Plan Interrégional
État Région - Vallée de la Seine

Fiche 1.4 - DIAGNOSTIC



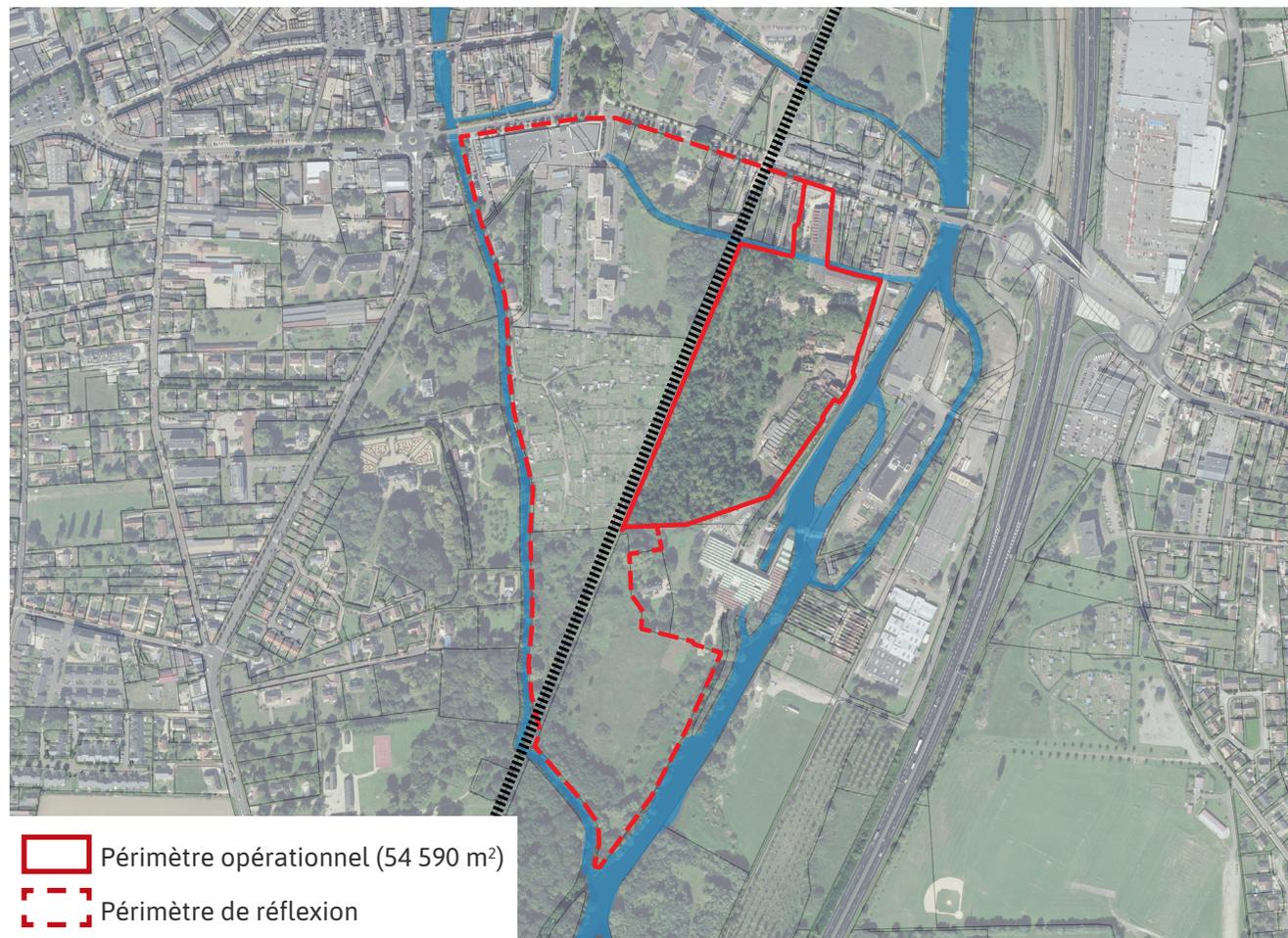
PRÉAMBULE

Le travail initié sur le site Louviers Audresset s'inscrit dans le déploiement de la stratégie «Axe Seine», dont il constitue un site stratégique.

Situé en bord de l'Eure, le site est une ancienne filature dont l'activité a cessé en 2001. La collectivité a depuis bénéficié du concours de l'EPFN pour démolir les bâtiments et évaluer la pollution du site héritée de son passé industriel. Il ne subsiste aujourd'hui qu'un petit bâtiment et la grande cheminée en brique. Le site a fait l'objet d'études de reconversion par le passé mais celles-ci n'ont pas abouties du fait de la superposition des contraintes du site (pollution inondation) insuffisamment prises en compte dans les propositions programmatiques.

Aussi, dans une optique expérimentale et innovante pour la Vallée de Seine, l'EPF Normandie a mobilisé le CEREMA pour concevoir et imaginer un aménagement intégrant la dimension risque inondation. Cette nouvelle approche est permise notamment avec le partenariat avec l'AURBSE et l'EPF Normandie constitué dans le cadre la fiche 1.4 du CPIER Vallée de la Seine portant sur la maîtrise du développement urbain. Cette démarche de réflexion bénéficie du concours financier de la Région Normandie et de l'État (FNADT).

Ce diagnostic, réalisé conjointement par l'AURBSE et le Cerema, doit apporter à l'Agglo Seine-Eure les éléments de compréhension et de fonctionnement du territoire d'étude, qui permettront d'alimenter la réflexion du bureau d'étude en charge de l'élaboration de l'esquisse d'aménagement.

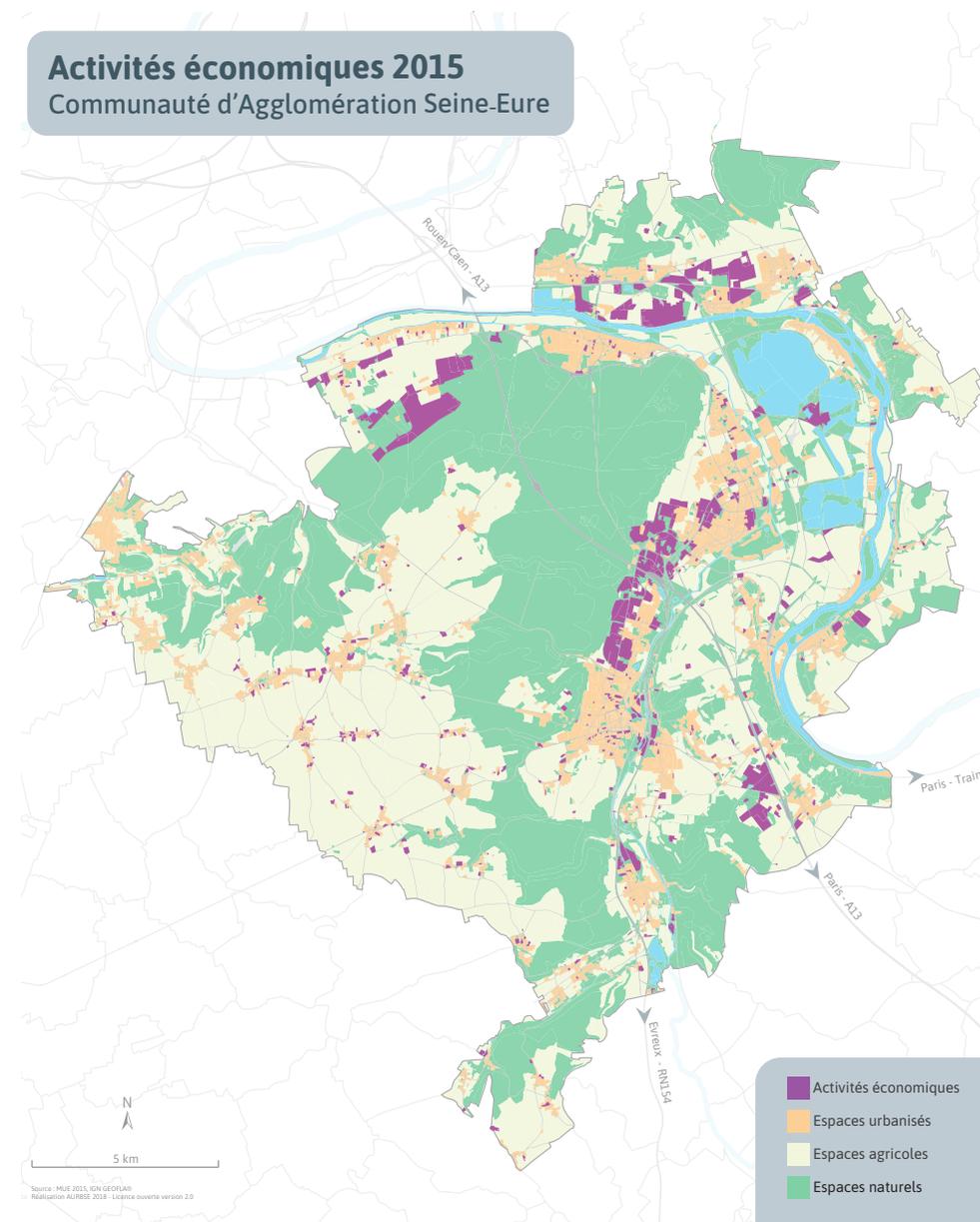


LOUVIERS : UNE HISTOIRE ARTISANALE ET INDUSTRIELLE

La ville de Louviers est le chef-lieu de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, située dans le département de l'Eure, en région Normandie. Forte d'une population de 19.000 habitants, Louviers est la 3^e ville du département de l'Eure et constitue avec Val-de-Reuil un pôle d'emploi majeur à l'échelle du département. Entre 2009 et 2015, les deux villes ont en effet créé 1300 emplois et développé près de 40 hectares d'activités économiques pendant la même période.

Les liens de corrélations avec la Métropole Rouen Normandie sont particulièrement prégnants s'agissant des déplacements domicile-travail. En effet, la Métropole Rouen Normandie tend à accueillir une partie de la population active travaillant sur l'Agglomération Seine-Eure, lorsque celle-ci y concentre une partie des emplois. Entre 2009 et 2015, la Métropole produit 300 hectares d'espaces à usage résidentiel, lorsque l'agglomération Seine-Eure développe pendant la même période l'équivalent en espaces à vocation économique. Cette interdépendance est une des convergences du Pôle Métropolitain Rouen Seine-Eure, réunissant les deux intercommunalités. En outre, l'Agglomération Seine-Eure développe de nombreuses actions visant notamment à loger sa population active sur son territoire.

La politique de développement économique de l'Agglomération Seine-Eure a donné lieu à la constitution de zones d'activités économiques d'envergure, notamment le projet Ecoparc sur Heudebouville. Parallèlement, la collectivité dispose d'un large tissu industriel hérité du passé, avec de nombreuses friches industrielles, dont certaines font l'objet de grands projets de recomposition, à l'image du Hub (ex-Cinram). Ces friches, conséquences du déclin de l'activité de filature et plus globalement de la désindustrialisation, sont généralement situées en bord de l'Eure, à l'image de la friche Audresset.



LOUVIERS : UNE HISTOIRE ARTISANALE ET INDUSTRIELLE

L'activité artisanale et industrielle fait partie intégrante de l'identité économique de la ville. L'activité drapière est en effet présente à Louviers depuis le 12^e siècle et s'est développée et maintenue jusqu'au début des années 2000, forte d'un savoir-faire local d'exception. À partir du milieu du 19^e siècle, l'impulsion du chemin de fer en vallées de Seine et d'Eure va accélérer le développement de l'activité industrielle et notamment des filatures avec la modernisation des métiers. La présence de l'Eure et de ses nombreux bras oriente la localisation des activités qui bénéficient à la fois du courant et d'apport en eau. De nombreuses activités parallèles à l'industrie drapières se développent à Louviers : métallurgie, tanneries, équipements hydrauliques...

La mécanisation de la production initiée à la fin du 19^e siècle va contribuer à diminuer le nombre d'établissements tout en augmentant leur productivité. Après la Seconde Guerre mondiale, la concurrence de nouveaux pays producteurs à l'image de l'Italie puis par la suite davantage à l'Est de l'Europe, couplé à la perte du marché colonial et des commandes militaires, amorce le déclin de l'industrie textile lorraine. Seuls quelques filatures poursuivent leur activité en essayant de se spécialiser à l'image de la filature Audresset vers le fil de qualité (mérinos, alpaga, cachemire) dont l'activité, cédant à la concurrence internationale, cesse en 2002.



Métiers à filer, filature Audresset - Louviers



Gare de Louviers

LOUVIERS : UNE HISTOIRE ARTISANALE ET INDUSTRIELLE

Outre les nombreuses constructions manufacturières présentes à Louviers, le passé industriel est encore perceptible aujourd'hui dans le tissu urbain sous d'autres formes. L'organisation de la ville et de ses fonctions a en effet été pour partie façonnée par cette histoire si prégnante.

À Louviers, le patrimoine industriel jalonne ainsi les rues et occupe de nouvelles fonctions grâce à l'action publique de la ville qui reconvertit ces sites en lieux culturels à l'image de l'ancienne halle breton abritant la médiathèque, l'ancien moulin à blé transformé en salle de spectacle ou l'ancienne gare, dédiée aux musiques actuelles. Par ailleurs, de nombreuses demeures patronales subsistent dans le tissu urbain et notamment le périmètre d'étude.

La fin de l'industrie textile à Louviers a ouvert la voie au recyclage de certains bâtiments vers de nouvelles activités industriels. Quelques bâtiments ont ainsi poursuivi leur existence lorsque d'autres ont subi les dommages du temps ou de la Seconde Guerre mondiale. Ainsi, les bâtiments industriels inutilisés, laissés à l'état de friches, se sont dégradés et sont devenus difficilement réhabilitables. De nombreuses démolitions ont donc été nécessairement menées à l'image des usines Audresset ou Mercier-Breton, dont quelques fragments ont été sauvegardés pour rappeler le passé industriel du site.

Enfin, à proximité directe de la friche Audresset, des jardins familiaux, destinés à occuper les ouvriers au sortir des usines, sont toujours présents et largement utilisés aujourd'hui. La photo aérienne ci-contre prise en 1954 permet d'illustrer à la fois la présence des demeures patronales, des jardins ouvriers et de l'usine Audresset.



Ancien moulin à blé - Louviers



Ancienne gare - Louviers



Friche Audresset - Louviers



Maisons patronales / Jardins familiaux / Usine Audresset

CARACTÉRISTIQUES DU SITE

L'une des caractéristiques paysagères de Louviers réside dans l'omniprésence de l'eau dans le tissu urbain. La commune est en effet traversée par de nombreux bras de l'Eure, artificiels ou naturels. La présence de multiples ponts, écluses et passes marinières parsèment la commune et participent à son identité.

Le site objet de l'étude ne fait pas exception à ce particularisme. La friche Audresset se situe effectivement en bord de l'Eure mais dispose également d'un bras usinier dévié pour les besoins de l'industrie (énergie hydroélectrique, besoin en eau). De fait, de par sa localisation en bord de l'Eure, le site est soumis au risque inondation. Le Plan de Prévention des Risques Inondation Eure Aval régit la constructibilité du site et identifie les zones au regard de leurs vulnérabilités. Le site est ainsi impacté par trois types de zonages desquels découlent des règles singulières.

La zone jaune : zone urbanisée soumise au risque de remontée de nappes / emprise au sol limité mais vocation programmatique libre.

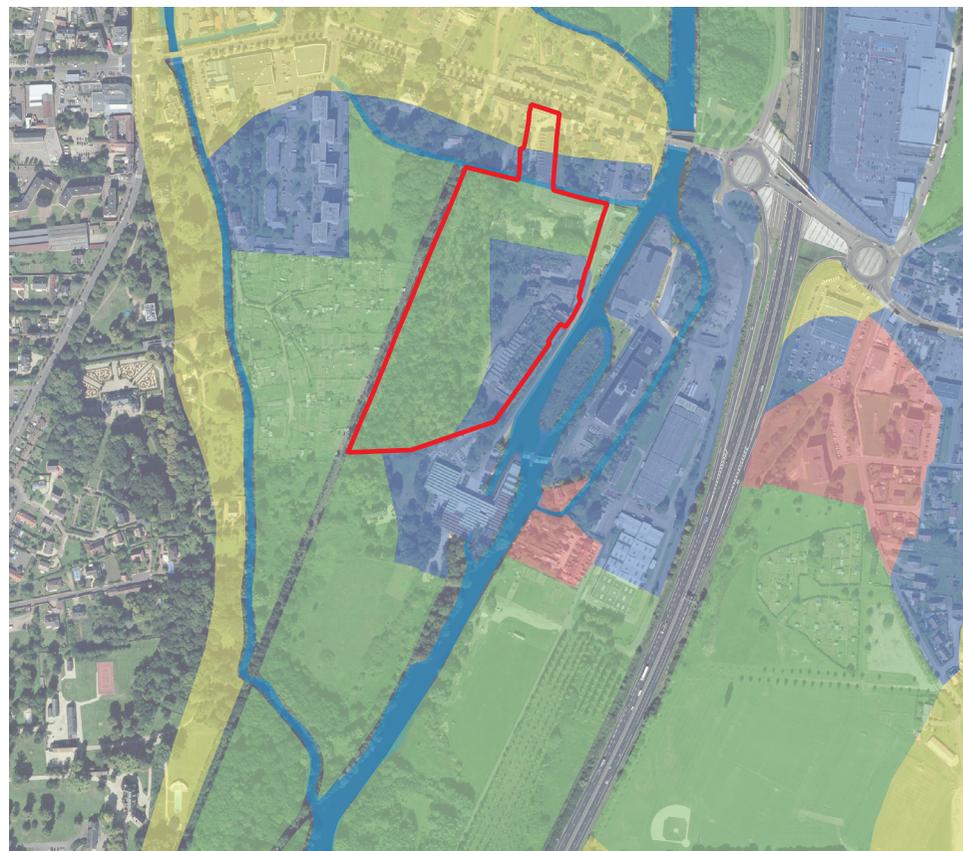
La zone bleue : zone urbanisée soumise à un aléa limité / occupation du sol encadrée et emprise au sol limitée.

La zone verte : zone d'expansion des crues / autorisations d'occupation du sol strictement encadrées et emprise au sol limitée.

Au delà des règles d'urbanisation découlant du PPRI, les documents de planification (SCoT, PLU, PLUi), affichent une volonté claire de préserver / restaurer / valoriser l'Eure et ses milieux attenants selon une logique de trame bleue. Cette politique de reconquête des bords de l'Eure se traduit par de nombreux aménagements récents livrés ou en projet.



L'Eure aux abords du site



Plan de Prévention des Risques Inondation Eure Aval - Louviers

CARACTÉRISTIQUES DU SITE

Dans cette perspective de recréer du lien avec le fleuve, l'agglomération Seine-Eure et la ville de Louviers portent de nombreux projets d'envergure. La voie verte des bords de l'Eure en est la première émanation. Cette voie a été aménagée sur les bords de l'Eure, sur la partie aval de la confluence avec la Seine. Le premier tronçon créé en 2002 entre Incarville et Poses a été prolongé vers le sud jusqu'à Louviers (en 2008) puis jusqu'à Pinterville (en 2009). Elle fait partie de la Vélo-route 40 qui permettra, à terme de relier la Seine à la Loire en passant par Chartres.

Cette voie verte permet la desserte d'un chapelet d'équipements sportifs le long de son tracé lovérien. En effet, suite à la réalisation du complexe aquatique intercommunal Caséo, l'agglomération poursuit l'aménagement d'équipements sportifs et de loisirs avec une patinoire en cours de construction, un bowling et un skatepark, tous deux en projet. Au nord, la voie verte passe également à proximité de la gare aux musiques, scène des musiques actuelles. Enfin, sur la rive gauche de l'Eure, au droit du franchissement vers le complexe aquatique, la voie verte dessert une base nautique, départ de canoë-kayak.

Niché entre la voie ferrée et l'Eure, cet espace enclavé, autrefois réservé aux activités industrielles et ferroviaires, se transforme grâce aux investissements publics, qui génèrent de nouvelles vocations, de nouveaux usages et une nouvelle visibilité à un espace jusqu'alors déconnecté de la ville habitée.

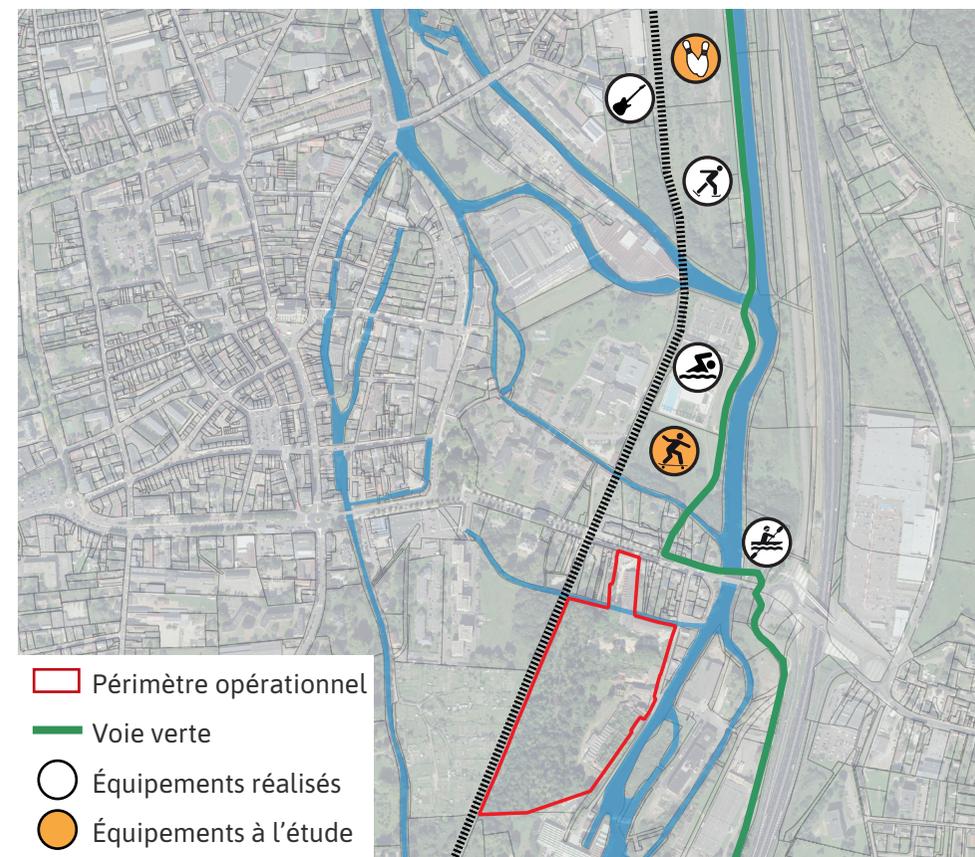
La friche Audresset, située également entre la voie ferrée et l'Eure, présente les mêmes caractéristiques. Son désenclavement tiendra notamment dans la capacité à faire de ce site un lieu de destination.



Complexe aquatique Caséo



Patinoire (en cours de construction)



CARACTÉRISTIQUES DU SITE

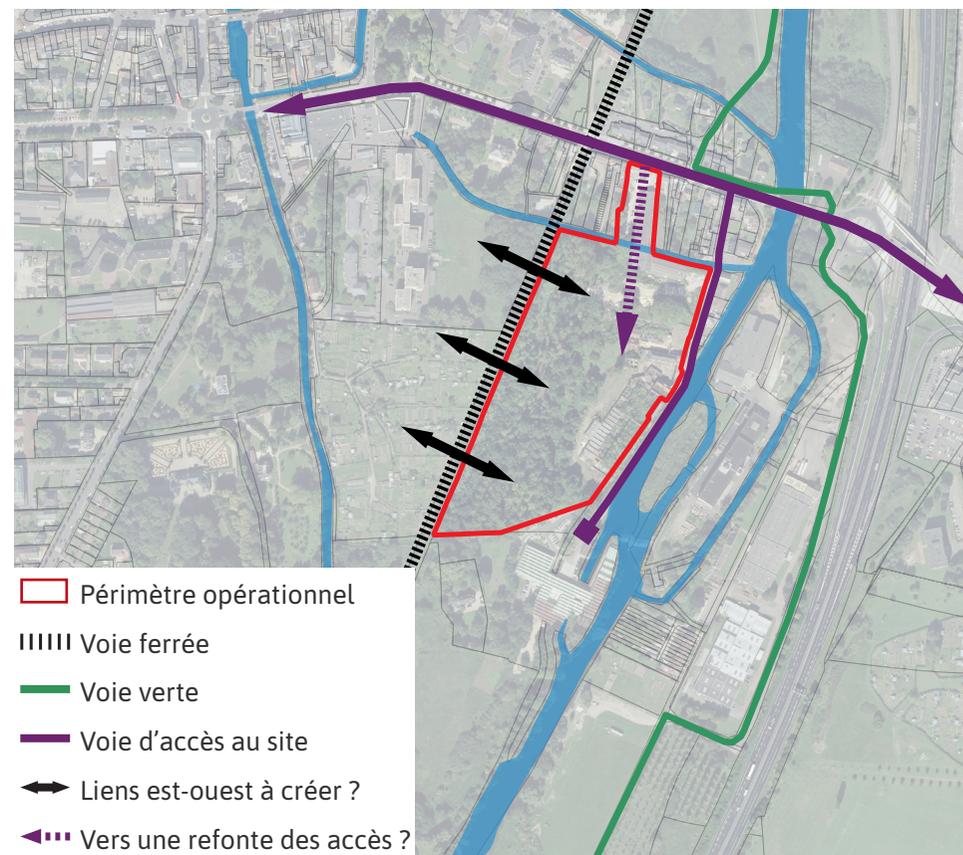
L'accessibilité du site se fait aujourd'hui via la rue du Port. Cette voie en impasse doit son nom à la présence d'un ancien port en service jusqu'en 1926, date de déclassification de l'Eure comme voie navigable. La rue du Port permet la desserte de la friche Audresset et d'un deuxième ensemble industriel, qui abrite toujours des activités économiques. L'étroitesse de la rue du Port et notamment son accès depuis la rue Saint-Jean n'est pas adapté à un trafic conséquent.

Outre cet accès routier, la voie ferrée désaffectée longe le site sans le desservir et constitue aujourd'hui une frontière spatiale. Il semble toutefois opportun d'étudier les possibilités de maillage du site via cette voie. En effet, la réutilisation des voies ferrées en voie verte est une solution d'aménagement simple, peu coûteuse, au service des mobilités actives. Cette opportunité de maillage devra s'étudier dans l'objectif de desservir les espaces connexes. La voie ferrée est néanmoins située en surplomb du terrain naturel, tant à l'Est (friche Audresset) qu'à l'ouest (jardins familiaux) et induit un aménagement pour gérer la déclivité. Par ailleurs, cette déclivité pourrait constituer un élément de protection contre les inondations si l'agglomération Seine-Eure le retient comme système d'endiguement au titre de sa nouvelle compétence GEMAPI.

La friche Audresset est un lieu emblématique de l'histoire industrielle locale, connu des lovériens mais peu lisible dans la trame des espaces publics. L'amélioration de la visibilité du site, notamment dans la perspective de sa vocation récréative et sportive pressentie (parc urbain d'agrément, petits équipements sportifs), et sa connexion au chapelet d'équipements sportifs et de loisirs au nord du site, est un enjeu majeur de l'étude. La simplification des accès au site et l'amélioration de la lisibilité seront primordiaux



Exemple de réemploi d'une ancienne voie ferrée

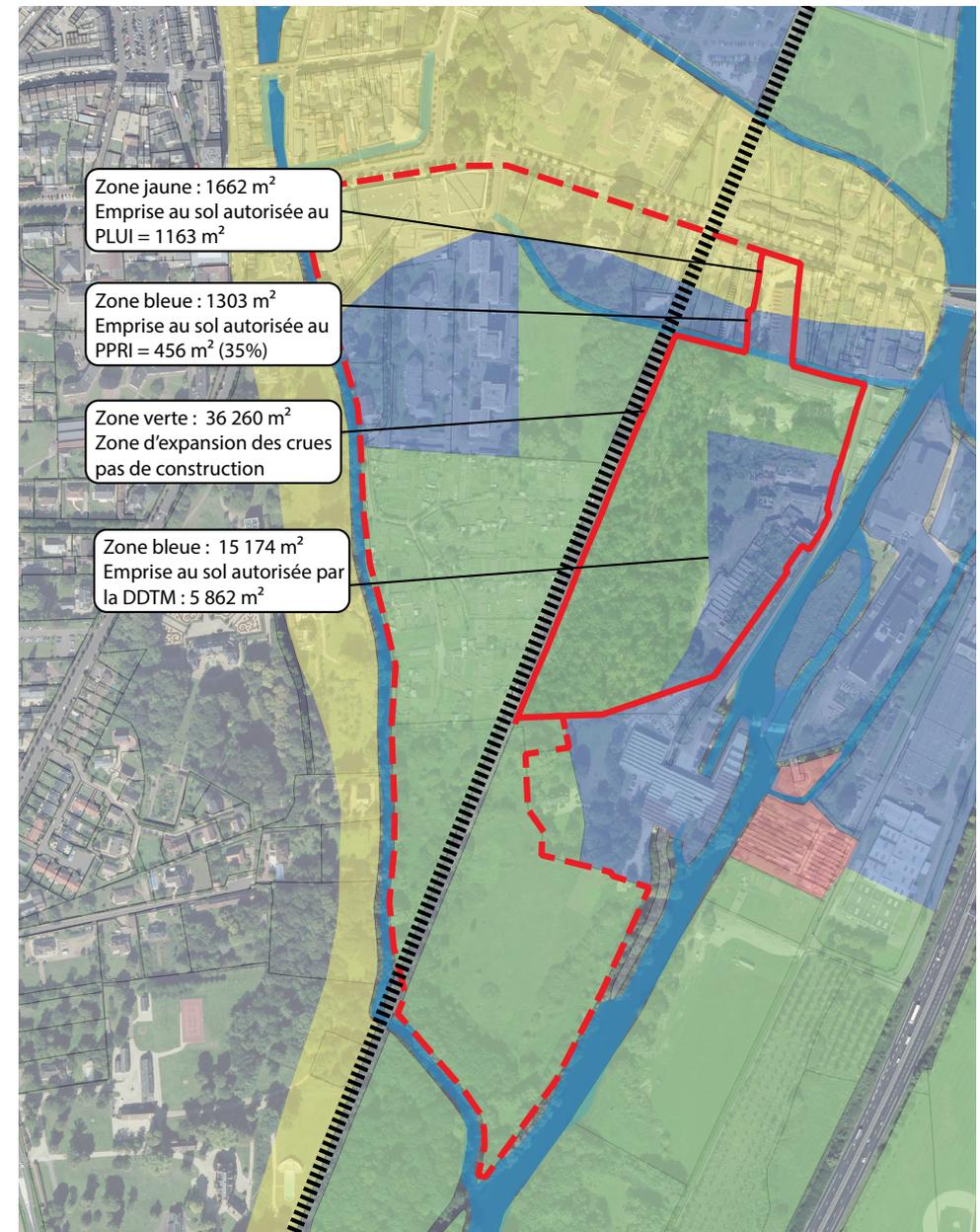


CARACTÉRISTIQUES DU SITE

Les différentes études urbaines menées sur le site, en amont de la démolition partielle de la friche, ont permis d'esquisser de premières intentions de projets. Bien que celles-ci n'aient pas eu de débouchés opérationnels, elles ont néanmoins contribué à identifier des éléments de programmes en lien avec les enjeux locaux de développement urbain.

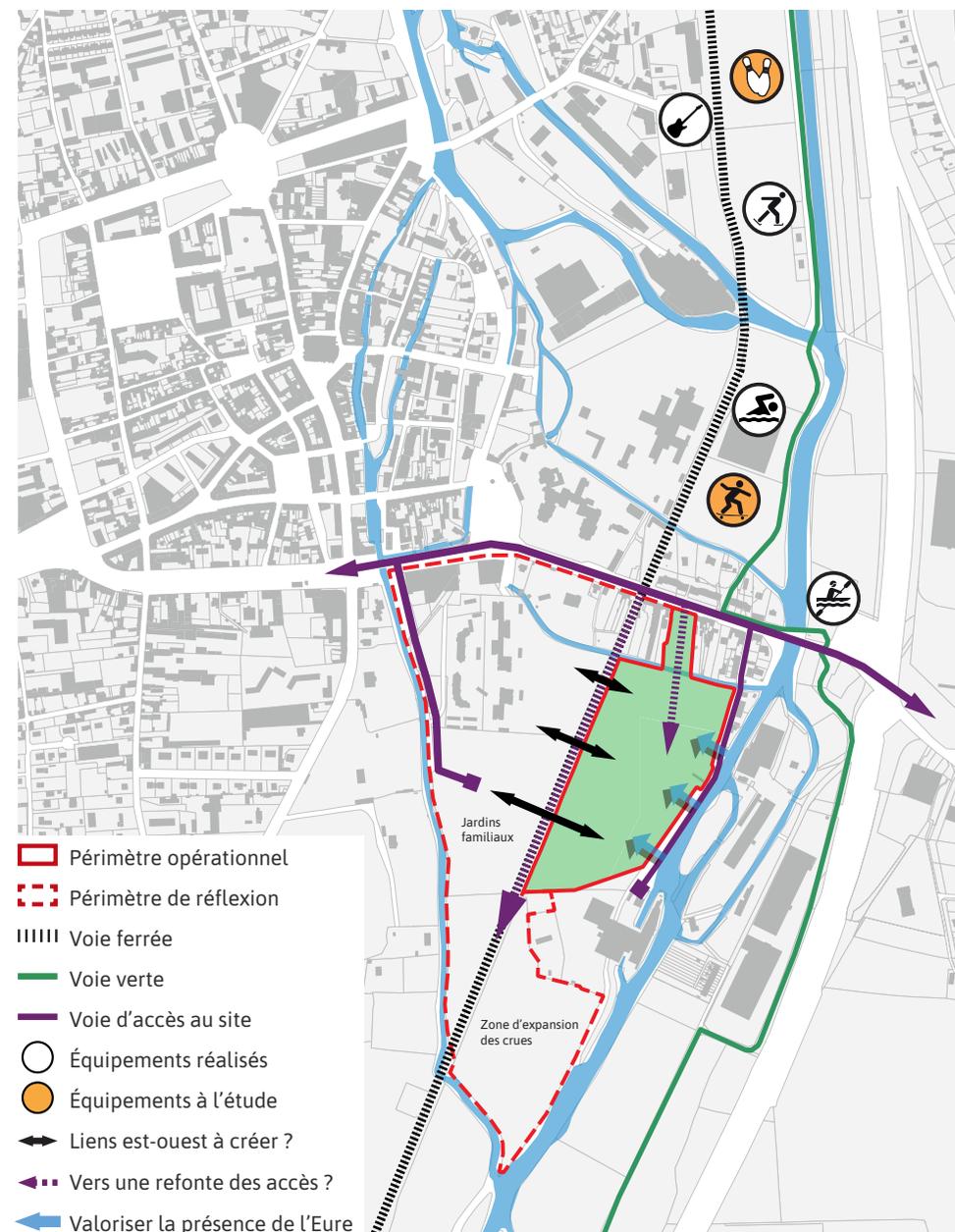
Le site est couvert par un PPRI qui régit la constructibilité des futurs programmes. La cartographie ci-contre illustre les capacités constructives de chaque zone en matière d'emprise au sol. Pour les parties constructibles (zone jaune et bleue), la programmation mixte s'orienterait prioritairement vers de l'habitat, de l'activité tertiaire, artisanale ou commerciale et/ou des services. Le bâtiment conservé pourrait être intégré au programme et être un marqueur historique de l'identité industrielle du site.

Sur les parties non constructibles (zone verte), un parc urbain à vocation sportive et/ou de loisirs est envisagé. La connexion à l'Eure et l'inondabilité induite du site guideront la conception paysagère en visant la valorisation de la rivière. Il conviendra en effet d'inscrire le risque inondation dans la conception pour faire de ce parc urbain un espace résilient aux aléas de l'Eure et de profiter de l'inondabilité du site pour structurer l'espace autour de l'eau.



SYNTHÈSE DES ENJEUX

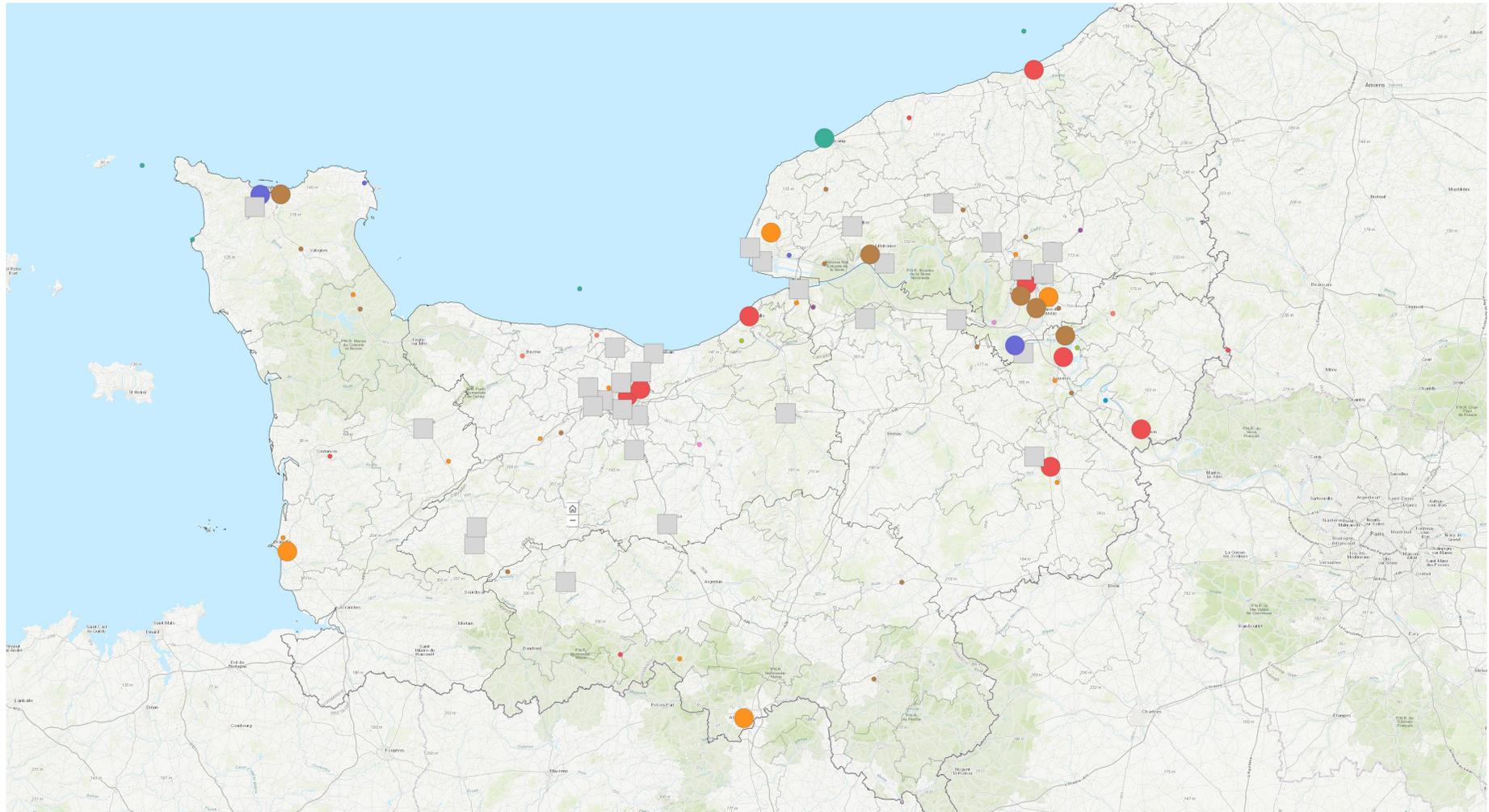
- **Un site enclavé à connecter à son environnement urbain et paysager et à inscrire dans la trame urbaine**
- **Des accès au site complexes : vers une refonte de l'espace public ?**
- **Un réflexion à mener sur la voie de chemin de fer : une opportunité de maillage ? Un élément de protection contre les inondations (GEMAPI) ?**
- **Une programmation à affiner pour révéler le site dans la composition urbaine actuelle et projetée, en en faisant un lieu de destination**
- **Un chapelet d'équipements sportifs et de loisirs entre l'Eure et la voie ferrée (Piscine intercommunale / patinoire / bowling / skatepark / canoë-kayak / futur parc urbain) à relier au site**
- **Tirer parti de la voie verte, desserte commune aux équipements sportifs et de loisirs**
- **Valoriser la présence de l'Eure dans le projet global**
- **Tirer parti de l'inondabilité pour structurer l'espace autour de l'eau**
- **Un enjeu d'insertion architecturale, urbaine et paysagère des futures programmes (en lien avec l'identité de la vallée de l'Eure et le tissu urbain environnant)**



Observation foncière cartographie des grands projets

Contrat de Plan Interrégional État Région

Vallée de la Seine - 2015/2020



Programme de travail 2017

Fiche action 1.4 - Volet observation foncière

Cartographie des grands projets normands



AURH
Agence d'Urbanisme
de la Région du Havre
et de l'Estuaire de la Seine



Agence d'Urbanisme
de Rouen et des Boucles
de Seine et Eure

Contexte

Le volet observation foncière de la fiche action 1.4 du Contrat de Plan Interrégional État Région prévoyait dans la convention partenariale de travail 2017 signée entre les agences d'urbanisme normandes, l'État, la Région Normandie et l'EPFN, une mission d'élaboration de cartographie des grands projets à l'échelle de la Normandie. À ce titre, les agences d'urbanisme normandes étaient donc mobilisées pour conduire ce travail en coopération.

L'intérêt de ce travail réside dans l'amélioration de la connaissance des mutations des territoires. À ce jour, les acteurs régionaux et départementaux ne disposent d'aucune vue statique et potentiellement évolutive des intentions de projets des acteurs publics et privés. Cette connaissance mérite d'être prise en compte dans leurs stratégies respectives et dans leur fonction de conseil auprès des territoires. En outre, cette vision partagée serait également utile aux EPCI, dont le fonctionnement parfois en silo, altère la visibilité des projets des uns et des autres sur un même territoire.

Cette cartographie poursuit l'objectif de recenser les grands projets, en cours et à l'étude, susceptibles d'œuvrer au rayonnement, au dynamisme et à l'attractivité du territoire normand.

L'objet de cette mission consistait par ailleurs à élaborer une base de données permettant d'assurer un suivi des projets dans le temps à l'échelle

normande. La cartographie et l'observation de ces projets doivent permettre de comprendre et anticiper les dynamiques d'aménagement catalysées autour des sites de grands projets identifiés et d'optimiser leurs influences positives ou négatives sur le territoire.

En outre, cette mission pose les bases d'un travail d'observation plus pérenne et précis qui reste à mener et dont les analyses permettraient de participer à la définition de stratégies foncières à l'échelle de la Normandie et des EPCI.

Déroulé de la mission

Au préalable de cette mission, différentes questions se sont naturellement posées. Comment définir un grand projet ? Quelles modalités de recensement peuvent être mobilisées ? Comment recenser l'ensemble des grands projets de manière cohérente et globale à l'échelle normande ?

L'agence d'urbanisme de Rouen en tant que pilote de la mission s'est proposée de faire appel à une base de données à laquelle elle est abonnée pour entamer la réflexion.

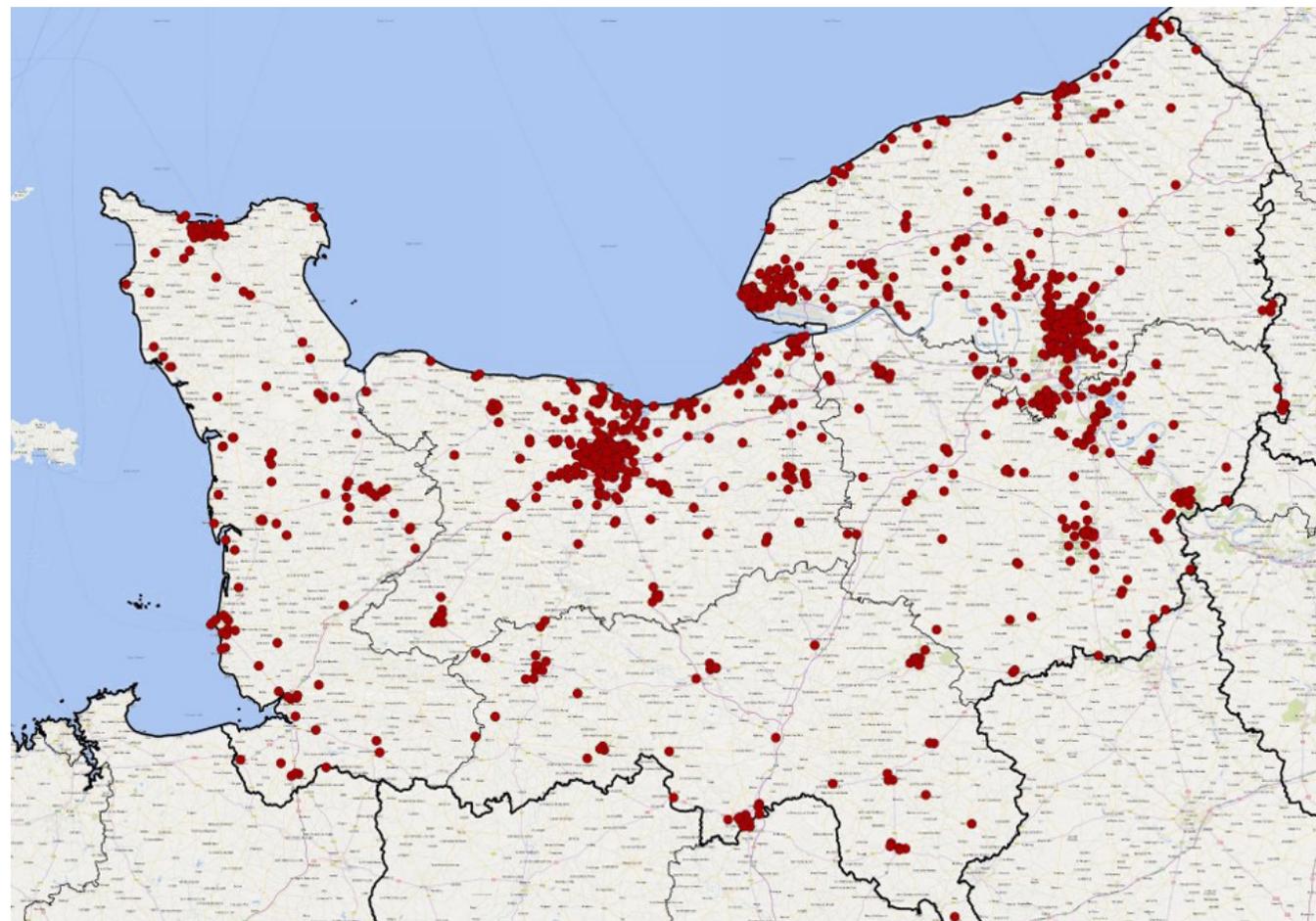
Les données utilisées proviennent de la société EXPLORE (<https://www.explore.fr/>). Les sources utilisées par ce prestataire sont multiples et croisent de nombreuses sources : données publiques / Open data, bases INSEE (SIRENE, RP), Sit@del, DGFIP, le JO, BOAMP, BODACC, DILA, BOAMP, la presse quotidienne régionale, le web et les réseaux sociaux, les réseaux ad hoc développés par la société Explore, etc.

L'agence d'urbanisme de Rouen n'étant abonnée qu'aux flux de données des territoires la concernant (l'Eure et la Seine-Maritime), une extraction spécifique des données à l'échelle normande a donc été commandée à la société EXPLORE pour un montant de 3 300 € TTC à la charge des agences normandes.

La date de livraison de la cartographie étant arrêtée au 30 juin 2018, (date de fin d'exécution de la convention partenariale de travail 2017) l'extraction des données concernait l'ensemble des

projets normands livrables après cette date. En première instance, l'utilisation de cette source a permis d'identifier près de 3000 projets à l'échelle de la Normandie. Ces projets sont majoritairement de petite taille avec peu d'effets à l'échelle régionale.

Une valorisation à l'échelle Vallée de Seine incite donc à filtrer pour en extraire les plus importants. L'expertise préalable de la base de données a permis de réduire de moitié le nombre d'entrées, soit environ 1400 projets cartographiés ci-dessous.



Extrait cartographique brut de la base EXPLORE

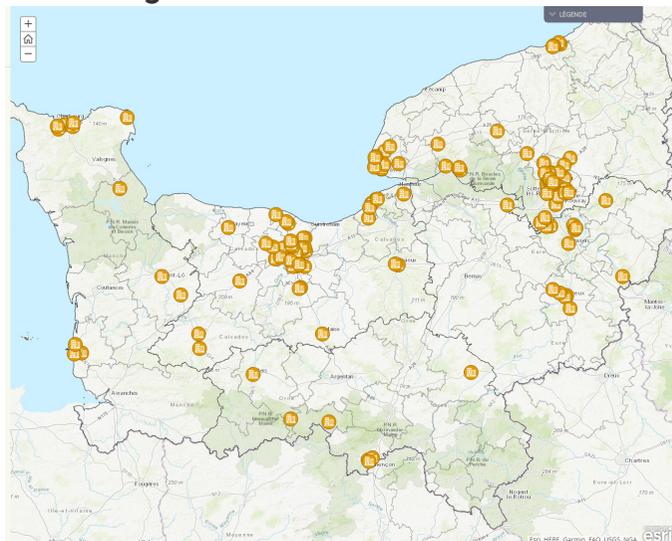
Déroulé de la mission

Sur la base de multiples critères, une sélection réduite à 230 projets a pu être constituée. Parmi les différents éléments de discrétisation des projets, la surface de plancher (supérieure à 10 000 m²), le type d'opérations (ZAC, PRU, OPAH...), l'envergure et l'ambition du projet (selon les commentaires renseignés dans la base de données), se sont révélés être relativement disparates selon les départements observés. In fine, le travail empirique d'analyse et de requêtage effectué pour passer de 1400 à 230 projets s'avère être grandement manuel et présente donc nécessairement une part arbitraire.

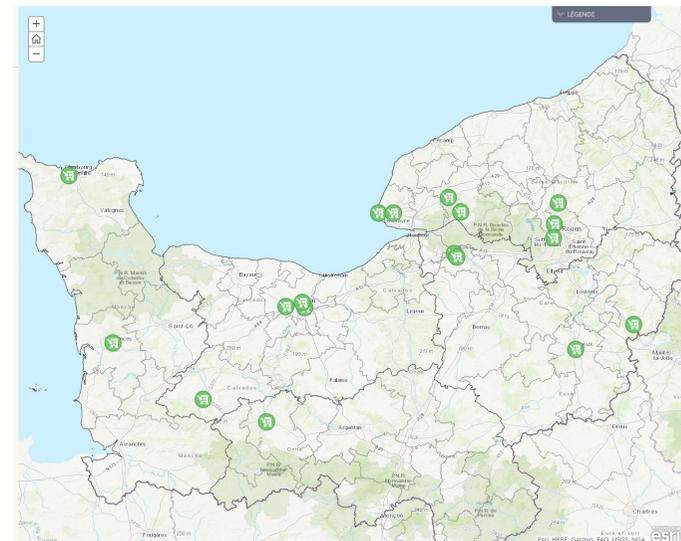
Malgré la mobilisation des agences pour expertiser les données sélectionnées sur leurs territoires de références et à proximité, deux biais importants subsistent dans la conduite de cette mission. Si certains grands projets ne figurent pas initialement dans la base de données EXPLORE et n'ont pas fait l'objet d'ajout de la part des agences, ceux-ci ne peuvent être pris en compte dans le travail mené ici. Le recensement des projets hors périmètres d'agences n'est donc confronté à aucune expertise locale.

Néanmoins, ce travail perfectible a fait l'objet d'une caractérisation thématique en vue d'alimenter une interface web interactive conçue sous la forme d'une storymap.

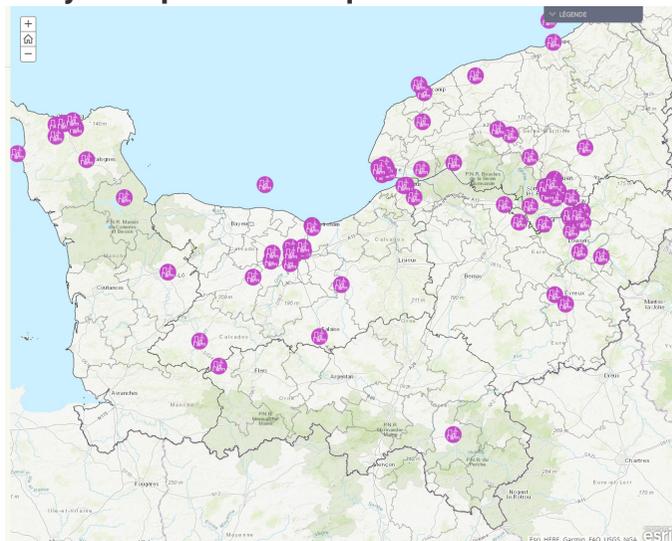
Aménagement urbain



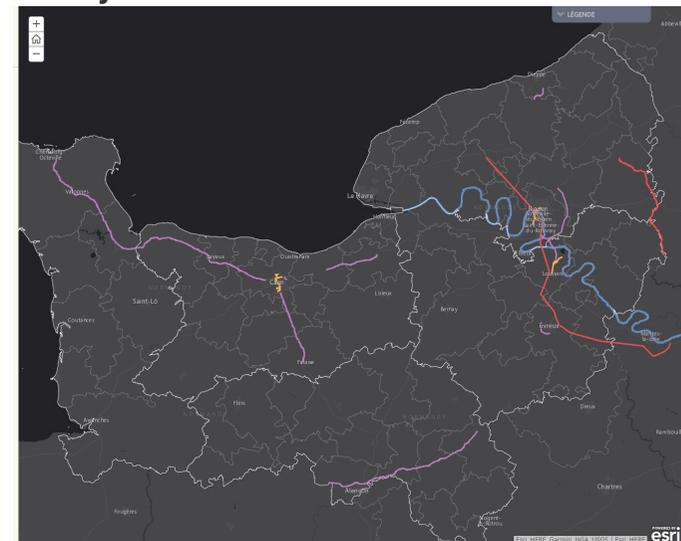
Renouvellement urbain



Dynamique économique



Projets d'infrastructure



Perspectives

L'interface web interactive, développée dans le cadre de cette mission (<http://arcg.is/1jmCbD>) est aisément transposable à l'outil cartographique développé par la coopération des agences d'urbanisme de la vallée de la Seine dans le cadre de la fiche 1.1.

Ce portail cartographique, hébergé sur le serveur VdSeine, permettra à terme d'assurer une visibilité complète des travaux menés dans le cadre du CPIER et contribuera ainsi à valoriser la cartographie des grands projets normands.

Par ailleurs, le suivi des projets dans le temps pourrait être envisageable par la mise en place d'un observatoire copiloté par les agences normandes. La faisabilité d'une telle opération doit cependant être évaluée au regard des moyens mis en œuvre (humains, financiers, contractuels).

Enfin, la diffusion de ce travail permettrait aussi de récolter un retour des territoires concernés sur le recensement effectué des projets et ainsi esquisser les éventuels axes d'amélioration pour la poursuite de cette mission. La dimension Vallée de la Seine de cette démarche pourrait également renforcer l'harmonisation des données et des pratiques avec l'Ile-de-France. Une coopération des agences normandes avec l'IAU pourrait être relancée dans ce sens.

Cartographie des grands projets normands - <http://arcg.is/1jmCbD>

