

# Document support au débat

Légende :

**Rouge** : Modification du texte justifiant un nouveau débat

**Bleu** : Ajustements rédactionnels intégrant notamment les remarques des communes à l'issue du premier débat et des personnes publiques associées

## Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)



Envoyé en préfecture le 28/09/2018

Reçu en préfecture le 28/09/2018

Affiché le

Breuer  
Levraut

ID : 076-217607092-20180927-908\_CM\_18\_109-DE

# SOMMAIRE

1.4.4	Améliorer les conditions d'accueil et de maintien des activités économiques.....	17
1.4.5	Développer le tourisme autour des richesses patrimoniales, naturelles et paysagères.....	17
1.4.6	Favoriser l'intégration des sites universitaires, de recherche et de santé dans leur environnement urbain.....	18
1.4.7	Valoriser l'agriculture et la forêt en tant qu'activités économiques...19	
<b>2</b>	<b>POUR UNE METROPOLE GARANTE DES EQUILIBRES ET DES SOLIDARITES</b> .....	<b>21</b>
<b>2.1</b>	<b>INSCRIRE L'EVOLUTION DE LA METROPOLE DANS UN OBJECTIF DE REDUCTION DE LA CONSOMMATION FONCIERE</b> .....	<b>23</b>
2.1.1	Maintenir l'équilibre entre les espaces agricoles, les espaces forestiers et les espaces urbanisés.....	23
2.1.2	Proposer un modèle de développement permettant de réduire de 50% la consommation foncière liée à l'habitat.....	23
2.1.3	Prioriser la reconversion des friches pour optimiser le foncier à usage d'activités.....	23
<b>2.2</b>	<b>ORGANISER LE DEVELOPPEMENT URBAIN DANS LE RESPECT DE L'EQUILIBRE DES TERRITOIRES</b> .....	<b>24</b>
2.2.1	Assurer la complémentarité des territoires à l'appui d'une armature urbaine, support du développement de la Métropole.....	25
2.2.2	Favoriser l'accès aux services et aménagements pour tous.....	25
2.2.3	Instaurer des densités bâties adaptées à la diversité du territoire.....	26
2.2.4	Prendre appui sur les axes de transports en commun pour densifier les espaces urbains.....	26
<b>2.3</b>	<b>PROPOSER UNE OFFRE D'HABITAT EQUILIBREE, DIVERSIFIEE ET DE QUALITE</b> .....	<b>28</b>
2.3.1	Développer des logements dans les secteurs urbains tout en veillant à maintenir une offre dans les secteurs périurbains ou ruraux afin de garantir le renouvellement des populations communales.....	28
<b>1</b>	<b>POUR UNE METROPOLE RAYONNANTE ET DYNAMIQUE</b> .....	<b>6</b>
<b>1.1</b>	<b>SOUTENIR LA DYNAMIQUE DE PROJETS</b> .....	<b>7</b>
1.1.1	Renforcer les centralités et la « mise en Seine » du territoire.....	8
1.1.2	Conforter les lieux remarquables contribuant à la richesse de l'offre culturelle, sportive et de loisirs.....	8
1.1.3	Favoriser un renouvellement qualitatif des espaces urbanisés pour une gestion économe du foncier.....	9
<b>1.2</b>	<b>RENFORCER L'ATTRACTIVITE RESIDENTIELLE DE LA METROPOLE</b> .....	<b>10</b>
1.2.1	Accompagner la dynamique démographique.....	10
1.2.2	Poursuivre la requalification du parc de logements existants.....	11
<b>1.3</b>	<b>AMELIORER L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE POUR ASSURER LES GRANDES FONCTIONS METROPOLITAINES</b> .....	<b>12</b>
1.3.1	Améliorer l'accessibilité à l'échelle européenne, dans le Grand Ouest français, et vers les territoires voisins.....	12
1.3.2	Garantir la compétitivité du complexe portuaire et valoriser la multimodalité des flux marchands.....	12
1.3.3	Compléter le maillage routier métropolitain.....	13
1.3.4	Renforcer l'usage du train dans la chaîne des déplacements urbains.....	13
<b>1.4</b>	<b>CREER LES CONDITIONS DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE</b> .....	<b>15</b>
1.4.1	Conforter la vocation industrielle, logistique et portuaire du territoire au service de l'économie productive métropolitaine.....	15
1.4.2	Accueillir des activités tertiaires et des fonctions métropolitaines supérieures dans les secteurs de forte intensité et mixité urbaine ...	16
1.4.3	Renforcer les réseaux d'entreprises thématiques en améliorant leur effet vitrine.....	16

2.3.2	Constituer une offre complète et attractive de logements pour favoriser les parcours résidentiels	28
<b>2.4</b>	<b>REPENDRE AUX BESOINS DES DEPLACEMENTS QUOTIDIENS</b>	<b>30</b>
2.4.1	Prévoir le réseau de transports en commun urbains de demain et améliorer les performances du réseau actuel	30
2.4.2	Développer une offre de mobilités adaptée à la diversité des territoires et selon les motifs de déplacement	30
2.4.3	Conforter les points d'échanges / Favoriser le report modal - l'intermodalité - la multimodalité	31
2.4.4	Développer un cadre favorable à la pratique du vélo et de la marche à pied	31
2.4.5	Apaiser les circulations automobiles dans les centres-villes grâce à des stratégies de stationnement adaptées	32
2.4.6	Mettre en cohérence l'aménagement de la voirie en hiérarchisant le réseau viaire	32
2.4.7	Accompagner l'évolution de la logistique urbaine	33
<b>2.5</b>	<b>MAINTENIR LES EQUILIBRES COMMERCIAUX FAVORABLES A LA DIVERSITE ET AU MAILLAGE COMMERCIAL</b>	<b>34</b>
2.5.1	Prioriser le développement du commerce dans les polarités commerciales existantes	34
2.5.2	Veiller à la complémentarité, à la diversité et au renouvellement du tissu commercial	35
<b>3</b>	<b>POUR UN ENVIRONNEMENT DE QUALITE ET DE PROXIMITE POUR TOUS</b>	<b>37</b>
<b>3.1</b>	<b>RESPECTER ET CONFORTER LES GRANDS MILIEUX NATURELS, VECTEURS D'IDENTITE</b>	<b>39</b>
3.1.1	Protéger les grands milieux naturels remarquables et préserver les grandes continuités écologiques existantes ou à développer	39
3.1.2	Promouvoir des aménagements et des modes de gestion favorisant le développement de la biodiversité	40
<b>3.2</b>	<b>PRESERVER ET VALORISER LES QUALITES URBAINES ET PAYSAGERES DU TERRITOIRE</b>	<b>41</b>
3.2.1	Préserver les vues remarquables vers les éléments patrimoniaux repères du territoire et vers le grand paysage	41
3.2.2	Valoriser les spécificités locales en identifiant et préservant les éléments du patrimoine bâti et naturel	41
3.2.3	Insérer les nouveaux projets d'aménagement dans leur contexte paysager et urbain	42
3.2.4	Améliorer la qualité des entrées de ville et d'agglomération	42
3.2.5	Traiter de manière qualitative les franges urbaines, maintenir des coupures d'urbanisation	43
<b>3.3</b>	<b>FAIRE DE LA NATURE EN VILLE UN GAGE DE QUALITE DU CADRE DE VIE</b>	<b>44</b>
3.3.1	Promouvoir le développement de la biodiversité comme vecteur d'amélioration du cadre de vie	44
3.3.2	Maintenir et développer la nature en ville	44
3.3.3	Poursuivre la valorisation de la Seine et de ses affluents	44
<b>3.4</b>	<b>ADAPTER LE TERRITOIRE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE ET GERER DURABLEMENT LES RESSOURCES</b>	<b>47</b>
3.4.1	Promouvoir la sobriété et l'efficacité énergétiques	47
3.4.2	Préserver la qualité de l'eau et protéger la ressource en eau	48
3.4.3	Gérer durablement les ressources naturelles, agricoles et forestières	48
3.4.4	Assurer les conditions d'une gestion et d'un traitement des déchets performants et économes	49
<b>3.5</b>	<b>PROPOSER UNE URBANISATION PERMETTANT DE REDUIRE LES RISQUES ET L'EXPOSITION AUX RISQUES</b>	<b>49</b>
3.5.1	Limiter l'exposition aux risques majeurs (inondations, glissements, cavités souterraines, falaises, technologiques)	50
3.5.2	Diminuer les nuisances environnementales	50
3.5.3	Réduire les pollutions en mettant en œuvre les procédés adaptés aux aménagements prévus	50

<b>3.6 AMELIORER LA QUALITE DES ESPACES A VOCATION D'ACTIVITES ECONOMIQUES ET COMMERCIALES.....</b>	<b>52</b>
3.6.1 Diversifier les espaces à vocation d'activités afin de créer les conditions d'une mixité des fonctions urbaines.....	52
3.6.2 Optimiser les surfaces économiques et commerciales existantes en favorisant la densification, la requalification et la mutualisation.....	52
3.6.3 Proposer des aménagements qualitatifs tant sur le plan économique, fonctionnel, urbain, qu'environnemental.....	53
3.6.4 Porter une attention particulière à la gestion des espaces d'activités situés à l'interface avec l'habitat ou les zones agricoles/naturelles...	53
3.6.5 Développer les pratiques de la marche et du vélo au sein des secteurs à vocation d'activités économiques et commerciales.....	54

PROJET

# Le territoire aujourd'hui

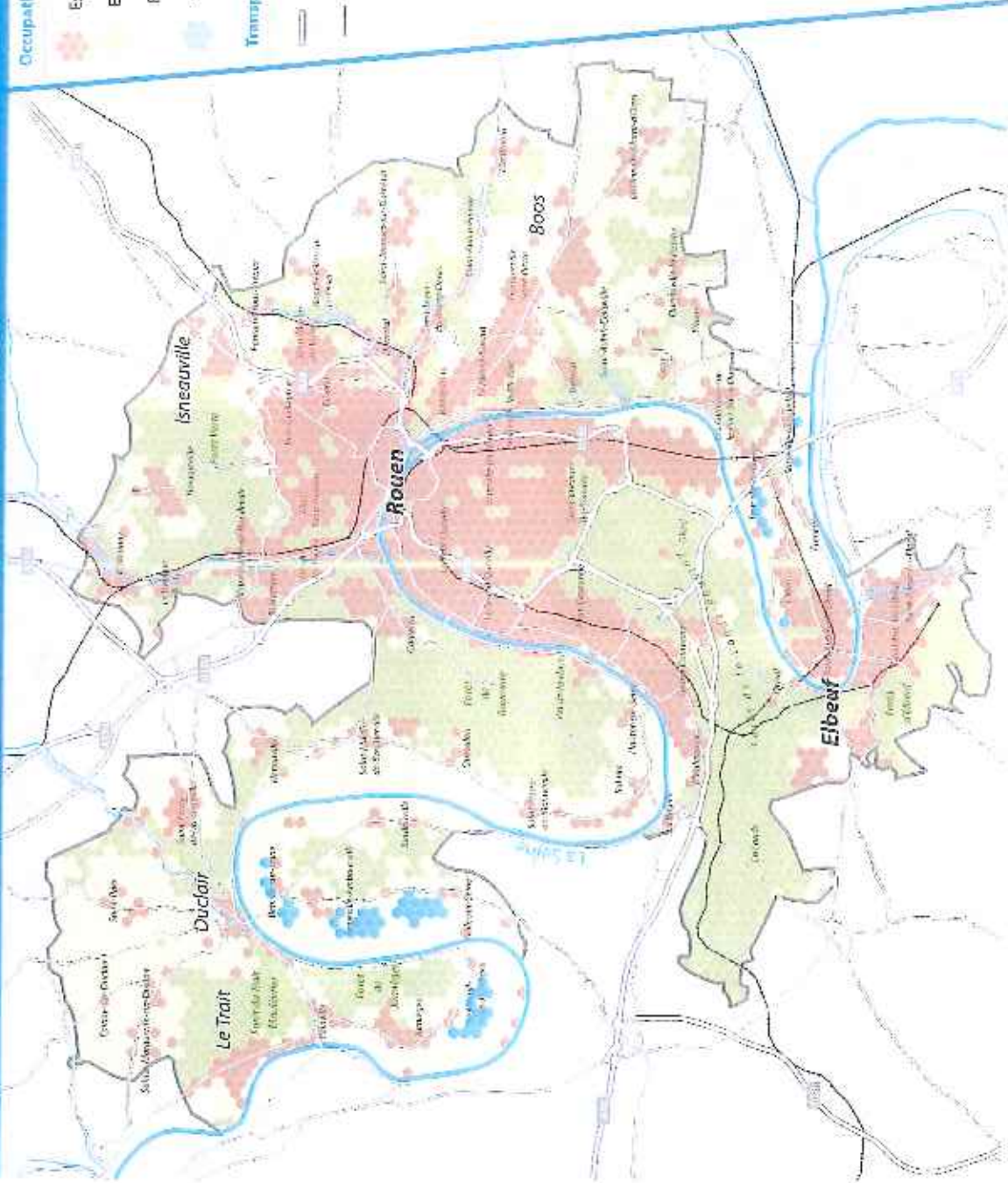
PLU Métropole Rouen Normandie  
PADD

## Occupation dominante des sols

-  Espaces urbains
-  Espaces naturels
-  Espaces agricoles
-  Espaces en eau

## Transports

-  Réseau routier
-  Voies ferrées



Les illustrations du PADD doivent être consultées à l'échelle visuelle  
orientée paysage, elles ne sont pas destinées à être utilisées en vue  
d'un débouche lors de l'élaboration à la parcelle.



## 1 POUR UNE METROPOLE RAYONNANTE ET DYNAMIQUE

Alors que le phénomène de métropolisation voit s'accroître l'ancrage de la croissance dans les grandes métropoles, devenues les lieux essentiels de la croissance française, que sont venues conforter les récentes lois de décentralisation, la Métropole Rouen Normandie a la responsabilité d'entraîner son territoire et d'organiser son développement de façon à soutenir, renouveler et amplifier son dynamisme.

La dynamique d'une métropole innovante, créative, attractive et rayonnante s'entend d'abord en deux sens. C'est d'abord la dynamique métropolitaine qui voit l'extension et le renforcement de la grande centralité de la Métropole, sur les deux rives de la Seine, où sont situés les grands projets porteurs des fonctions métropolitaines. A l'image de ce cœur urbain principal, la Métropole de 2030 est majoritairement déjà là. Ce constat élémentaire impose de pouvoir mener une action forte sur et au sein du tissu urbain existant. Cela implique dès lors des enjeux forts en matière de reconquête, de requalification, de renouvellement urbain. Parce qu'il est nécessaire de renforcer, au-delà de la grande centralité métropolitaine, toutes les centralités, depuis Elbeuf jusqu'au Trait, il faudra reconstruire la ville sur elle-même ; c'est là aussi une des conditions pour améliorer l'attractivité résidentielle de notre métropole.

C'est ensuite celle du tissu économique du territoire. Alors que celui-ci est confronté au défi de son insertion dans la mondialisation, les principes d'aménagement doivent accompagner le processus de transition dans lequel il est engagé. Il s'agit de créer les conditions du développement de l'ensemble des secteurs d'activité, car la réussite du territoire passe par la diversification de son économie. Cette réussite passera aussi par l'amélioration de l'accessibilité de la Métropole, que doit permettre la réalisation des infrastructures routières et ferroviaires qui lui font aujourd'hui défaut, afin de lui garantir une desserte à la hauteur de son potentiel de développement.

### 1.1 Soutenir la dynamique de projets

Sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie, caractérisé par une configuration urbaine polycentrique, avec une ville-centre au poids démographique relativement faible et des centres urbains et pôles de vie forts, l'affirmation de la dynamique métropolitaine passe aujourd'hui par le renforcement de la centralité métropolitaine que composent la ville-centre et les communes densément peuplées de la première couronne sur les plateaux nord, ou sur la rive gauche, et de la commune d'Elbeuf. Du campus de Mont-Saint-Aignan au technopôle Rouen Madrillet Innovation à Saint-Etienne-du-Rouvray, de Rouen Innovation Santé au futur quartier Rouen-Flaubert en passant par le cœur historique de Rouen ou le quartier Saint-Sever-nouvelle gare, il s'agit d'engager ou de poursuivre la mise en œuvre des grands projets porteurs des fonctions métropolitaines supérieures ; de renforcer la centralité métropolitaine pour assurer la lisibilité et l'unicité de la Métropole.

L'invention du centre de la Métropole du XXI<sup>ème</sup> siècle sur les deux rives de la Seine, porté notamment à travers l'opération Rouen Seine Cité, une des plus vastes opérations de recomposition urbaine en France aujourd'hui, présente un caractère stratégique pour l'attractivité et le rayonnement de la Métropole Rouen Normandie. En accentuant le dynamisme du cœur de l'agglomération et en renforçant l'assise au sein du territoire, ces grands projets contribueront à faire émerger une métropole au fonctionnement urbain plus efficace, à même de limiter les processus d'étalement urbain qui s'opèrent dans des secteurs périurbains ou ruraux, tout en garantissant une évolution qualitative de la ville.

nouvelle gare à l'écoquartier Rouen-Flaubert en transport à haut niveau de service et le franchissement de Seine entre le Pont Guillaume le Conquérant et le Pont Flaubert.

### 1.1.1 Renforcer les centralités et la « mise en Seine » du territoire

⇒ Poursuivre la mise en œuvre de projets urbains mixtes, économiques et d'équipements, participant à l'attractivité du territoire, et s'appuyer sur la Seine comme levier de développement territorial fort et cohérent, en plaçant au cœur de la dynamique métropolitaine.

Seine Cité, projet multiple et multifonctionnel destiné à recomposer les espaces urbains des bords de Seine et visant un renforcement global de la centralité métropolitaine, en est un exemple phare :

- Poursuite de l'écoquartier Luciline et mise en œuvre de l'écoquartier Rouen-Flaubert,
- Mise en place de la Ligne Nouvelle Paris Normandie et de la future gare de Rouen Saint-Sever, aménagement du nouveau quartier de la gare,
- Développement de part et d'autre de la Seine, sur les 3 sites (Luciline, Rouen-Flaubert, nouvelle gare) d'un pôle multifonctionnel avec une forte vocation tertiaire, « vitrine » du savoir-faire du territoire, et diffuseur vers les autres sites de développement économique de la Métropole.

⇒ Concevoir le développement de la Métropole selon une organisation polycentrique valorisant les spécificités et les complémentarités entre les communes : garantir la bonne intégration de tous les territoires dans le fonctionnement métropolitain et veiller à leur vitalité, réduire les déplacements de longue distance, œuvrer en faveur d'une Métropole apaisée et marchable, assurer l'efficacité des transports en commun, et permettre la régénération des tissus urbains.

⇒ Assurer une connexion et une cohérence entre les projets et avec l'ensemble du territoire, en développant une offre de transports et d'infrastructures nouvelles comme par exemple l'axe est-ouest reliant la

### Seine Cité : un projet multiple pour renforcer la centralité et l'attractivité métropolitaine



#### 1.1.2 Conforter les lieux remarquables contribuant à la richesse de l'offre culturelle, sportive et de loisirs

⇒ Poursuivre la mise en valeur du centre-ville historique de Rouen, en requalifiant ses espaces publics centraux.

⇒ Conforter le réseau muséal métropolitain, composé des musées des Beaux-Arts, de la Ferronnerie, de la Céramique, Pierre-Corneille, de la



Conderie Valois et des Antiquités ainsi que du musée d'histoire naturelle et de la Fabrique des Savoirs, avec la création du quartier des musées et du nouveau musée sur le site Beauvoisine.

⇒ Affirmer le rayonnement touristique de la Métropole à travers ses équipements emblématiques (l'Historial Jeanne d'Arc, Panorama XXL et son évolution, la Fabrique des Savoirs, le Palais des Sports Kindarena, le Zénith, le 106) et ses éléments patrimoniaux reconnus (abbayes de Jumièges et Saint-Martin de Boscherville, site classé de la boucle de Roumare, La Bouille...).

⇒ Permettre le développement d'équipements sportifs de rayonnement métropolitain.

### 1.1.3 Favoriser un renouvellement qualitatif des espaces urbanisés pour une gestion économe du foncier

⇒ Poursuivre les projets sur lesquels une dynamique de renouvellement urbain est engagée comme par exemple Seine Cité à Rouen, Rondeaux-Libération-11 novembre à Rouen/Petit-Quevilly, Saint Amand, site Cousin Corbin, Marignan à Elbeuf, friche ABX à Saint-Aubin-lès-Elbeuf, Petit-Quevilly Village, site SPIE à Déville-lès-Rouen, espace du rail à Sotteville-lès-Rouen.

⇒ Poursuivre la transformation des quartiers rencontrant des dysfonctionnements urbains et sociaux importants et notamment les 9 quartiers identifiés dans le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) : Les Hauts et Grammont à Rouen, Les Fleurs-Feugrais à Cléon et St Aubin les Elbeuf, La Piscine à Petit Quevilly, Le Plateau à Canteleu, Le Parc du Robec à Darnétal, Le Centre-ville à Elbeuf, St Julien à Oissel, Château Blanc à St-Etienne-du-Rouvray.

⇒ Mobiliser en priorité les espaces déjà urbanisés ou artificialisés pour les besoins urbains, économiques ou résidentiels du territoire métropolitain.

Il s'agit pour cela de définir, pour les espaces potentiellement mobilisables identifiés dans le diagnostic, les modes d'intervention à mettre en place sur les tissus urbains existants (renouvellement urbain, requalification ou densification) tout en prenant soin de bien étudier les contraintes inhérentes à l'urbanisation de ces sites (dépollution, accessibilité, protection de la trame verte et bleue, prise en compte des risques, etc.).

⇒ Restaurer et réhabiliter le bâti ancien, dans une logique de préservation et de valorisation du patrimoine architectural et historique participant à l'identité de la Métropole.

⇒ Repenser l'équilibre entre les différents modes de déplacements pour un partage harmonieux et convivial de l'espace public urbain.



## 1.2 Renforcer l'attractivité résidentielle de la Métropole

Premier pôle démographique de Normandie, la Métropole Rouen Normandie connaît une faible croissance de la population. A l'occasion de l'élaboration de son SCOT, la Métropole a fait le choix d'une croissance démographique ambitieuse, afin de renforcer la dimension métropolitaine du territoire. Cet objectif - + 40 000 habitants à l'horizon 2030 - nécessite une politique volontariste en matière d'habitat, afin notamment de remédier aux points faibles identifiés : solde migratoire négatif, vacance des logements à surveiller dans certains centres-villes du territoire notamment.

Le renforcement de l'attractivité résidentielle de la Métropole constitue un défi majeur que doit relever le territoire, au même titre que le développement de son attractivité économique. Outre la quantité de l'offre résidentielle, il faudra en promouvoir la qualité et la durabilité, mais aussi orienter la localisation des logements en assurant de manière solidaire leur répartition territoriale, afin d'attirer de nouveaux habitants, de répondre aux besoins de l'ensemble des résidents, de leur permettre de rester sur le territoire en y assurant la totalité de leur parcours résidentiel, et de limiter l'évasion résidentielle subie vers des territoires plus éloignés des lieux d'emploi et de la Métropole.



### 1.2.1 Accompagner la dynamique démographique

- ⇒ Renforcer l'attractivité résidentielle de la Métropole afin d'accroître la dynamique démographique pour atteindre environ 530 000 habitants à l'horizon 2033, correspondant à une croissance moyenne comprise entre 0,3% et 0,5% par an.
- ⇒ Produire une offre de logements en adéquation avec les besoins et développer l'attractivité résidentielle de l'ensemble de son parc.
- ⇒ **Produire une offre de logements en adéquation avec les dynamiques démographiques et de marché**
  - ⇒ Viser la mise ou remise sur le marché d'un nombre de logements compris entre 35 000 et 40 000 logements à l'horizon 2033, afin d'assurer la croissance démographique souhaitée.
  - ⇒ Réaliser 90% de l'offre de logements dans les cœurs d'agglomération et les espaces urbains (cf. armature urbaine p.26).
- ⇒ **Produire des logements en adéquation avec les besoins de la population**
  - ⇒ Diversifier l'offre de logements neufs pour proposer des produits immobiliers aux plus près des besoins des habitants et des actifs selon les caractéristiques des différents secteurs du territoire : accès aux équipements, aux transports en commun et aux zones d'emploi notamment (en cohérence avec les objectifs du PLH).
  - ⇒ Maîtriser la vacance et la déqualification des secteurs de logements anciens les plus fragiles en veillant à un juste équilibre et une complémentarité fructueuse entre la production de nouveaux logements neufs et le parc de logements anciens.
- ⇒ Adapter les logements à la diversité des morphologies urbaines du territoire et développer des formes urbaines innovantes pouvant répondre aux aspirations des ménages : des appartements dotés

d'espaces extérieurs partagés et/ou privés favorisant une préservation de l'intimité ; de l'habitat intermédiaire ou individuel aux formes compactes et diversifiées comportant des espaces verts de qualité, etc.

Plusieurs typologies pourront ainsi être proposées : habitat collectif, habitat intermédiaire ou semi-collectif, habitat groupé, logements individuels sur des parcelles de taille mesurée.

⇒ Rééquilibrer la répartition territoriale de l'offre de logements locatifs sociaux et promouvoir un développement socialement équilibré.

**Développer les équipements en adéquation avec l'évolution démographique**

⇒ Prévoir les différentes structures et équipements capables de répondre aux besoins des populations, en accompagnant les phénomènes démographiques à l'œuvre, comme le vieillissement.

⇒ Adapter l'offre d'équipements scolaires et de petite enfance en lien avec l'évolution des effectifs de population.

⇒ Conforter l'offre de proximité en matière de sport, culture et loisirs dans une logique de maillage territorial.

⇒ Assurer le déploiement du numérique au service des habitants en amenant la fibre optique jusqu'au domicile sur l'ensemble du territoire et en garantissant une couverture mobile de qualité.

**1.2.2 Poursuivre la requalification du parc de logements existants**

⇒ Créer une nouvelle attractivité résidentielle par la requalification du parc existant et la réduction de la vacance.

⇒ Favoriser la réhabilitation et la remise sur le marché de logements vacants dans les centres villes anciens (centres-villes de Rouen et d'Elbeuf en particulier), ce qui permettra également de revaloriser le patrimoine architectural et de mettre en valeur les cœurs urbains de l'agglomération.

⇒ Requalifier les quartiers d'habitat de la deuxième moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, tels que les Lods à Sotteville-lès-Rouen, la Cité verte et rose à Canteleu ou les hauts de Rouen, qui concentrent des dysfonctionnements urbains et sociaux en redéveloppant leur potentiel dans un objectif de qualité et d'attractivité et en l'adaptant aux besoins de ménages diversifiés.

⇒ Résorber les logements dégradés, vétustes, indignes ou insalubres en favorisant leur réhabilitation thermique, l'amélioration de leur confort et leur adaptation au vieillissement et au handicap.

⇒ Poursuivre et amplifier les actions de rénovation énergétique dans tous les types de logements afin de permettre la réduction des charges et l'amélioration du confort thermique, et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

### 1.3 Améliorer l'accessibilité du territoire pour assurer les grandes fonctions métropolitaines

Bénéficiant d'une localisation privilégiée sur l'axe Seine, au carrefour de plusieurs axes routiers et ferroviaires structurants, porte d'entrée fluvio-maritime de Paris et de la région-capitale, la Métropole Rouen Normandie occupe une place prépondérante dans l'organisation des mobilités régionales. La Seine dite « maritime » a fortement contribué à modeler la morphologie du territoire en polarisant les activités humaines au creux de ses méandres.

Le positionnement de la Métropole, à mi-chemin entre Le Havre et Paris, lui confère un rôle de zone d'échanges de premier plan à l'échelle nationale. Pôle économique majeur, fort de 230 000 emplois, le territoire métropolitain est le support de mobilités à l'échelle nationale et régionale, occasionnant des déplacements articulés avec les territoires limitrophes.

S'adossant sur ce positionnement stratégique, l'attractivité de la Métropole est conditionnée par cette accessibilité. A l'heure de l'intensification des flux et des échanges (de personnes, de marchandises, d'idées, de capitaux), la plupart des grands territoires urbains dynamiques partagent aujourd'hui une insertion performante dans les grands réseaux de transports et de communication. Or l'accessibilité de la Métropole demeure pénalisée par les difficultés de franchissement de la Seine, les déficiences du réseau routier structurant en l'absence de contournement ou la saturation de l'étoile ferroviaire. Ces faiblesses rendent pressant l'enjeu de mieux connecter la métropole, de la mettre en relation avec les grands centres urbains et économiques européens en réalisant les infrastructures nécessaires à même de répondre aux besoins actuels et futurs du territoire. Le renforcement de l'accessibilité, externe et interne, constitue un enjeu stratégique de l'aménagement du territoire métropolitain.

#### 1.3.1 Améliorer l'accessibilité à l'échelle européenne, dans le Grand Ouest français, et vers les territoires voisins

⇒ Contribuer à renforcer le positionnement du territoire au sein des flux européens de marchandises, la Métropole jouant un rôle stratégique entre Paris et le port du Havre, et renforcer les relations entre le port de Rouen et son hinterland.

⇒ Renforcer l'accessibilité de Rouen à l'échelle du quart nord-ouest de la France, le territoire de la Métropole orchestrant les déplacements régionaux, par la mise en œuvre des grands projets d'infrastructures, à la fois routiers et ferroviaires (Ligne Nouvelle Paris Normandie, contournement routier est assurant la jonction entre l'A28 et l'A13).

⇒ Consolider, au service de l'attractivité du territoire, l'activité de l'aéroport Rouen Vallée de Seine pour une aviation d'affaires, de loisirs et pour les vols sanitaires indispensables aux liens entre hôpitaux.

⇒ Articuler les mobilités entre la Métropole et ses territoires voisins (Communauté d'agglomération Caux Vallée de Seine, Communauté d'agglomération Seine-Eure, Communauté de communes Inter-Caux-Vexin, Communauté de communes de Lyons-Andelle, Communauté de communes Roumois-Seine, Communauté de communes Caux-Austreberthe), dans une logique globale de bassin de vie.

⇒ Améliorer les franchissements de la Seine.

#### 1.3.2 Garantir la compétitivité du complexe portuaire et valoriser la multimodalité des flux marchands

⇒ Renforcer l'efficacité économique du complexe portuaire, reposant sur plusieurs piliers : un maillage entre les différents réseaux de transports de marchandises, une diversité des modes de transport et une intermodalité efficace, permettant des solutions et interactions multiples.

⇨ Accroître les logiques éco-responsables dans le transport des marchandises en soutenant les aménagements en faveur de l'augmentation du fret fluvial et ferroviaire pour gagner en compétitivité et en durabilité, et réduire les flux de poids-lourds dans les espaces urbains et résidentiels.

### 1.3.3 Compléter le maillage routier métropolitain

⇨ Compléter le réseau routier structurant au travers du projet de Contournement Est / Liaison A28-A13, dans une logique de valorisation réciproque du territoire et de l'infrastructure.

⇨ Inscrire le projet de contournement est du secteur eibeuvien, engager des réflexions sur le franchissement routier de la vallée du Cailly et sur l'amélioration des accès au Pont Flaubert sur la rive nord.

⇨ Anticiper les effets induits de la mise en œuvre des projets routiers, tant sur le plan des logiques de déplacements et des dynamiques d'urbanisation (par exemple requalification des pénétrantes routières et maîtrise de l'urbanisation au droit des échangeurs routiers du projet de Contournement Est/Liaison A28-A13), que de l'insertion de ces infrastructures sur l'environnement, les paysages et le cadre de vie.

### 1.3.4 Renforcer l'usage du train dans la chaîne des déplacements urbains

#### Désaturer le nœud ferroviaire rouennais

⇨ Désaturer le nœud ferroviaire rouennais et fluidifier le réseau ferroviaire par la mise en œuvre du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie, condition *sine qua non* de l'attractivité métropolitaine via une accessibilité fortement renforcée.

⇨ S'appuyer sur l'amélioration du réseau ferroviaire et la présence de 9 gares au sein du territoire pour renforcer le rayonnement dans la trame

urbaine et le rôle dans la chaîne des déplacements internes à la Métropole.

⇨ Interroger collectivement les opportunités de préservation et de déploiement des emprises ferroviaires.

### ⇨ Deux projets phares pour améliorer l'attractivité métropolitaine :

**Le Contournement Est/Liaison A28-A13** : Un projet à horizon 2024, 41,5 Kms de tracé, 9 échangeurs prévus, entre 20 000 et 30 000 véhicules par jour attendus.



**Faciliter l'intermodalité autour des gares**

⇒ Affirmer le rôle structurant, dans la chaîne des déplacements, des gares de Rouen, Maromme, Oissel, Malaunay-Le Houleme et Elbeuf-Saint-Aubin, au regard des potentiels de desserte et d'intermodalité. Le renforcement de la gare de Saint-Étienne-du-Rouvray pourrait également jouer un rôle dans la desserte des zones d'activités, tout comme la halte ferroviaire de Tourville-la-Rivière qui pourrait permettre une meilleure desserte de la zone commerciale du Clos des Antes. Pour les autres gares, en activité ou non, l'optimisation de nouveaux liens ferroviaires au regard des potentiels d'usagers, de l'offre en transports publics existante et de la faisabilité technique devra être étudiée.

⇒ Organiser les rabattements tous modes (voiture, vélos, transports en commun) vers les gares, améliorer leur accessibilité et faciliter le stationnement.

⇒ Améliorer le lien urbain entre la gare et les centralités urbaines, pour celles qui en sont actuellement déconnectées (Saint-Aubin-lès-Elbeuf, Malaunay-Le Houleme, par exemple).

⇒ Proposer des parcours lisibles, agréables et confortables, et aménager des espaces publics de qualité.

**Les objectifs du projet :**

Détourner le trafic de transit des routes et voiries locales, orienter les trafics liés aux zones logistiques et portuaires vers des axes sécurisés, capter une partie des trajets domicile-travail entre Rouen et les « Plateaux Est », améliorer les liaisons entre la Métropole et le nord de l'Eure

**La Ligne Nouvelle Paris Normandie :**

La LNP vise à l'horizon cible environ 30 millions de voyageurs en 2030 pour l'ensemble de la ligne. Pour ce qui est de la gare de Rouen, on envisage une fréquentation de 5,9 millions de voyageurs en 2030 et de 8,8 millions de voyageurs en 2050.



**Les objectifs du projet :** Rapprocher la Normandie et l'Île-de-France, favoriser le développement de la Vallée de la Seine, libérer les capacités de la ligne historique et améliorer la fréquence et la qualité de service.

## 1.4 Créer les conditions du développement économique

Engagé dans un processus de transition économique, le territoire de la Métropole Rouen Normande doit affirmer son positionnement économique au cœur de la vallée de Seine. Rendue nécessaire par les évolutions technologiques et le phénomène de la désindustrialisation, qui fait peser une menace de dévitalisation sur le territoire, cette grande mutation consiste à la fois à conforter les secteurs qui ont fait historiquement la force économique du territoire, et notamment sa tradition industrielle, logistique et portuaire, et à poursuivre la diversification. Conforter et diversifier : telles sont les deux conditions de la réussite économique de Rouen et de sa métropole.

Forte des nouveaux leviers d'action dont elle dispose, celle-ci s'affirme comme un acteur majeur de ces processus, en lien avec les entreprises et les acteurs institutionnels, les chambres consulaires et les établissements d'enseignement supérieur et de recherche, la Région, chef de file pour le développement économique, et les communes. Elle les accompagne notamment par ses politiques d'aménagement, avec le souci d'articuler l'insertion dans les grandes dynamiques nationales et mondiales avec le développement d'une économie de proximité répondant aux besoins et aux enjeux locaux, l'économie productive avec l'économie résidentielle.

En tirant parti des atouts du territoire, celles-ci doivent créer les conditions du développement des entreprises et du renforcement des capacités d'innovation pour dynamiser l'emploi, au service de deux objectifs indissociables : le redressement industriel durable et l'affirmation des spécialisations d'excellence de la métropole. Il s'agira donc de mettre à disposition le foncier et l'immobilier nécessaire au développement de la dynamique entrepreneuriale et de l'accueil des activités, par le développement d'une offre nouvelle, la requalification de sites anciens ou

le renouvellement de l'offre existante. C'est ensuite permettre le renforcement de l'écosystème local d'innovation, des capacités de formation, de recherche et de développement, en portant une nouvelle ambition pour les campus et en poursuivant le développement des clusters d'excellence comme le technopôle du Madrillet ou Rouen Innovation Santé.

Elles devront également permettre l'amplification de la dynamique tertiaire, avec l'accélération des grands projets tertiaires, notamment en centralité et sur les plateaux nord, et favoriser le développement du tourisme comme un secteur économique à part entière pour accroître les retombées positives pour le territoire.

### 1.4.1 Conforter la vocation industrielle, logistique et portuaire du territoire au service de l'économie productive métropolitaine

#### Accompagner le développement de filières industrielles de pointe

⇒ Soutenir les compétences et savoir-faire locaux en développant les filières d'excellence, créatrices d'emplois, constituant la tête de pont de l'économie industrielle métropolitaine, notamment les éco-énergies, l'industrie pharmaceutique, l'économie numérique, et la filière agro-alimentaire, et conforter ou mettre en place les dispositifs destinés à accompagner ces filières, qui nécessitent une large mise en réseau.

#### Intégrer pleinement la filière logistique au cœur des grands projets de développement portuaire et de revitalisation industrielle

⇒ Faciliter et amplifier les échanges marchands à différentes échelles en soutenant l'activité logistique portuaire, filière générant une réelle plus-value pour les entreprises locales.

⇒ Renforcer des flux logistiques à l'échelle de la Métropole et plus largement de l'axe Seine et initier une démarche de réindustrialisation par l'aménagement des trois sites principaux de développement : Seine Sud, Petit-Couronne et Rouen Vallée de Seine Logistique.

#### **Optimiser le foncier existant dans les secteurs déjà urbanisés**

⇒ Investir le potentiel de développement économique recensé plus particulièrement au sein des espaces dédiés à l'industrie et à la logistique portuaire, par un recyclage des friches ou par une optimisation du foncier, notamment celui géré par le Grand Port Maritime de Rouen.

⇒ Mettre en oeuvre des projets de reconversion urbaine d'espaces industriels, portuaires et ferroviaires sous-utilisés permettant à ces espaces de muter vers des quartiers plus mixtes, tel que l'Espace du Rail à Sotteville-lès-Rouen.

⇒ Veiller au maintien des activités existantes afin de ne pas fragiliser le tissu économique, mais également de produire un certain degré de mixité fonctionnelle au sein des espaces urbains nouvellement aménagés.

#### **1.4.2 Accueillir des activités tertiaires et des fonctions métropolitaines supérieures dans les secteurs de forte intensité et mixité urbaine**

⇒ Développer une offre de bureaux centrale, bien desservie par les transports en commun, et disposant d'aménités<sup>2</sup> urbaines importantes par la réalisation de trois projets majeurs : le nouveau quartier Rouen-Flaubert, l'écoquartier Luciline, et le quartier Saint Sever Nouvelle Gare, tous trois formant l'ensemble Seine Cité.

⇒ Soutenir le développement d'autres sites tertiaires : la Plaine de la Roncée à Isneauville/Bois-Guillaume, le technopôle Rouen Madrillet Innovation à Saint-Etienne-du-Rouvray/Petit-Couronne, et Rouen Innovation Santé, qui s'appuient sur des filières d'excellence et portées sur l'innovation. Une attention particulière sera accordée à l'intégration urbaine de ces sites en développant, de manière à leur permettre une bonne accessibilité par les transports en commun et à favoriser la mixité des fonctions.

#### **1.4.3 Renforcer les réseaux d'entreprises thématiques en améliorant leur effet vitrine**

⇒ Conforter et développer les sites des trois réseaux d'entreprises thématiques contribuant au développement des filières d'avenir et de forte valeur ajoutée, constituant le « triangle de l'innovation », en améliorant le fonctionnement et la visibilité, et favoriser l'accueil de **nouveaux sites reliés à ces réseaux thématiques** :

- Biopolis, technopôle dédié à la biologie et à la santé sur le site de Rouen Innovation Santé ;
- Innopolis, technopôle à Petit-Quevilly dédié au secteur du numérique ;
- Ecopolis, spécialisé dans les écotechnologies au sein du Technopôle du Madrillet.

⇒ Permettre des parcours fluides et fructueux en développant les pépinières et hôtels d'entreprises ainsi que leur mise en réseau.

<sup>2</sup> Espaces de vie de proximité nouveaux ou renforcés, dynamisme commercial, offre de services et d'équipements, espaces verts et espaces publics, offre de transports en commun attractive.



#### 1.4.4 Améliorer les conditions d'accueil et de maintien des activités économiques

##### *Poursuivre la logique de maillage territorial de parcs d'activités attractifs*

- ⇒ Conforter les grands pôles économiques du territoire tels que la zone portuaire ouest, la zone industrielle est avec Seine-Sud, les Coutures et Moulin IV autour de Cleon, le secteur du Trait.
- ⇒ Compléter l'offre de parcs d'activités performants bien répartie sur le territoire, et tenant compte des besoins économiques et urbains des différents secteurs de la Métropole.
- ⇒ Porter une attention particulière à la qualité urbaine de ces parcs, facteur d'attractivité pour les entreprises : bonne accessibilité, desserte par les transports en commun, proximité de services aux entreprises et aux salariés, très haut débit, qualité environnementale et paysagère.

##### *Permettre le maintien et le développement des activités artisanales tout en s'adaptant à leurs contraintes*

- ⇒ Maintenir les activités artisanales implantées de manière diffuse dans les tissus résidentiels ou plus mixtes dans une logique de mixité fonctionnelle, dans la mesure où elles ne génèrent pas de nuisances incompatibles avec les autres fonctions présentes.
- ⇒ À l'inverse, accueillir dans les parcs d'activités les activités qui ne pourront pas trouver place au sein des tissus mixtes pour leur offrir de bonnes conditions d'installation et de développement.

##### *Développer l'infrastructure numérique métropolitaine*

- ⇒ Assurer une couverture numérique performante (déploiement de la fibre optique, montée en Très Haut Débit) afin de mettre à disposition des entreprises des outils de conception et de communication numériques puissants et innovants.

#### 1.4.5 Développer le tourisme autour des richesses patrimoniales, naturelles et paysagères

##### *Protéger et valoriser le patrimoine naturel et bâti comme support du développement du tourisme urbain, patrimonial et culturel*

- ⇒ Conforter la labélisation du territoire « Ville et pays d'art et d'histoire » en veillant à l'entretien, la mise en valeur du patrimoine bâti historique, et la qualité des espaces publics.
- ⇒ Faire connaître le patrimoine naturel riche et diversifié du territoire, notamment celui du Parc Naturel Régional (PNR) des Boudes de la Seine Normande et faciliter son accessibilité depuis les gares et les lieux d'hébergement touristique.
- ⇒ Favoriser la découverte du patrimoine industriel, fluvial et maritime de la Métropole en développant des parcours thématiques et les « mises en scène » (scénographies, mises en lumière, évènements).

##### *Accueillir les équipements nécessaires au développement du tourisme d'affaires*

- ⇒ Accompagner le rayonnement du complexe multisites d'accueil de congrès autour des deux équipements phares de la Métropole que sont le Parc des Expositions et le Kindarena.
- ⇒ Promouvoir le développement d'une hôtellerie adaptée au tourisme d'affaires, notamment au sein du projet Seine-Cité.

##### *Développer le tourisme de nature*

- ⇒ Conforter les activités de loisirs localisées au sein de certains espaces forestiers (parcours sportifs, accrobranche, etc.) en veillant à leur bonne intégration paysagère et environnementale.

- ⇒ Conforter les bases de loisirs du territoire (Hérouville, Tourville-la-Rivière, Jumièges/Le Mesnil-sous-Jumièges) et valoriser leur potentiel de développement, en veillant à l'insertion paysagère et environnementale de leurs aménagements.
- ⇒ Poursuivre le développement touristique de la presqu'île de Jumièges et mobiliser le potentiel offert notamment sur le secteur de Bardouville dans la Boucle d'Anneville, les îles et Berges de la Seine et la base de loisirs de Bédanne à Tourville-la-Rivière/Cléon, la Boucle de Roumare en proposant une offre touristique complète : hébergement de qualité, découverte du patrimoine historique, culturel et naturel, accès aux aménités de loisirs et sportives notamment depuis et vers le cœur d'agglomération.
- ⇒ Préserver et mettre en valeur le patrimoine fluvial et maritime, engager la réhabilitation de certains aménagements (réfection des pontons à Duclair et La Bouille, par exemple) et favoriser le développement du tourisme fluvial en fluidifiant les points de contacts avec les centralités (notamment stationnement des péniches, accessibilité vers la ville).
- ⇒ Assurer la continuité des cheminements et des franchissements, notamment au sein des espaces urbanisés, y compris ceux occupés par des activités portuaires, pour favoriser la découverte et la lisibilité de la vallée de la Seine.

**Mettre en œuvre et qualifier des parcours touristiques adaptés aux différents modes de déplacement (sentiers de randonnée pédestre ou équestre, boucles VTT, véloroutes...)**

- ⇒ S'appuyer sur les itinéraires emblématiques (chemin de Compostelle, chemin de Saint-Michel, véloroute du Val de Seine, GR 2, etc.) pour développer le réseau d'itinéraires de petite, moyenne et grande randonnée et poursuivre le maillage du territoire.

- ⇒ Valoriser et jalonner les parcours en mettant en scène le patrimoine naturel et bâti, en confortant les structures pédagogiques déjà en place (bureaux d'informations touristiques, maisons des forêts, etc.), et les éléments permettant le confort de la randonnée (balisage, aires de pique-nique, aires de stationnement, etc.).
- ⇒ Favoriser la découverte des activités de production traditionnelles locales (maraîchage, vergers, etc.), notamment celles des boucles de la Seine (Route des Fruits), et des paysages qui y sont associés.

**Prévoir le renforcement et la diversification de l'offre d'hébergement**

- ⇒ Aménager plusieurs sites de stationnement pour les camping-cars.
- ⇒ Organiser l'accueil des cars de tourisme en veillant à leur insertion urbaine et leurs besoins en services et équipements de proximité.
- ⇒ Promouvoir le développement d'une offre d'hébergement rural (chambres d'hôtes, gîtes, camping à la ferme, hébergement insolite, etc.).
- ⇒ Développer l'offre d'hébergement ainsi que les aménagements conformes au label « Tourisme et handicap ».

**1.4.6 Favoriser l'intégration des sites universitaires, de recherche et de santé dans leur environnement urbain**

- ⇒ Favoriser l'ouverture sur la ville des sites universitaires (Mont-Saint-Aignan, Pasteur et Martainville à Rouen, Madrillet à Saint-Etienne-du-Rouvray, Elbouff), de recherche et de santé pour permettre davantage d'interactions sociales et économiques entre les étudiants, les universitaires, les entreprises.
- ⇒ Renforcer l'accessibilité des sites, et offrir une meilleure qualité de vie et de bonnes conditions de déplacements, d'étude ou de travail.

#### 1.4.7 Valoriser l'agriculture et la forêt en tant qu'activités économiques

##### **Pérenniser les exploitations agricoles et les activités sylvicoles**

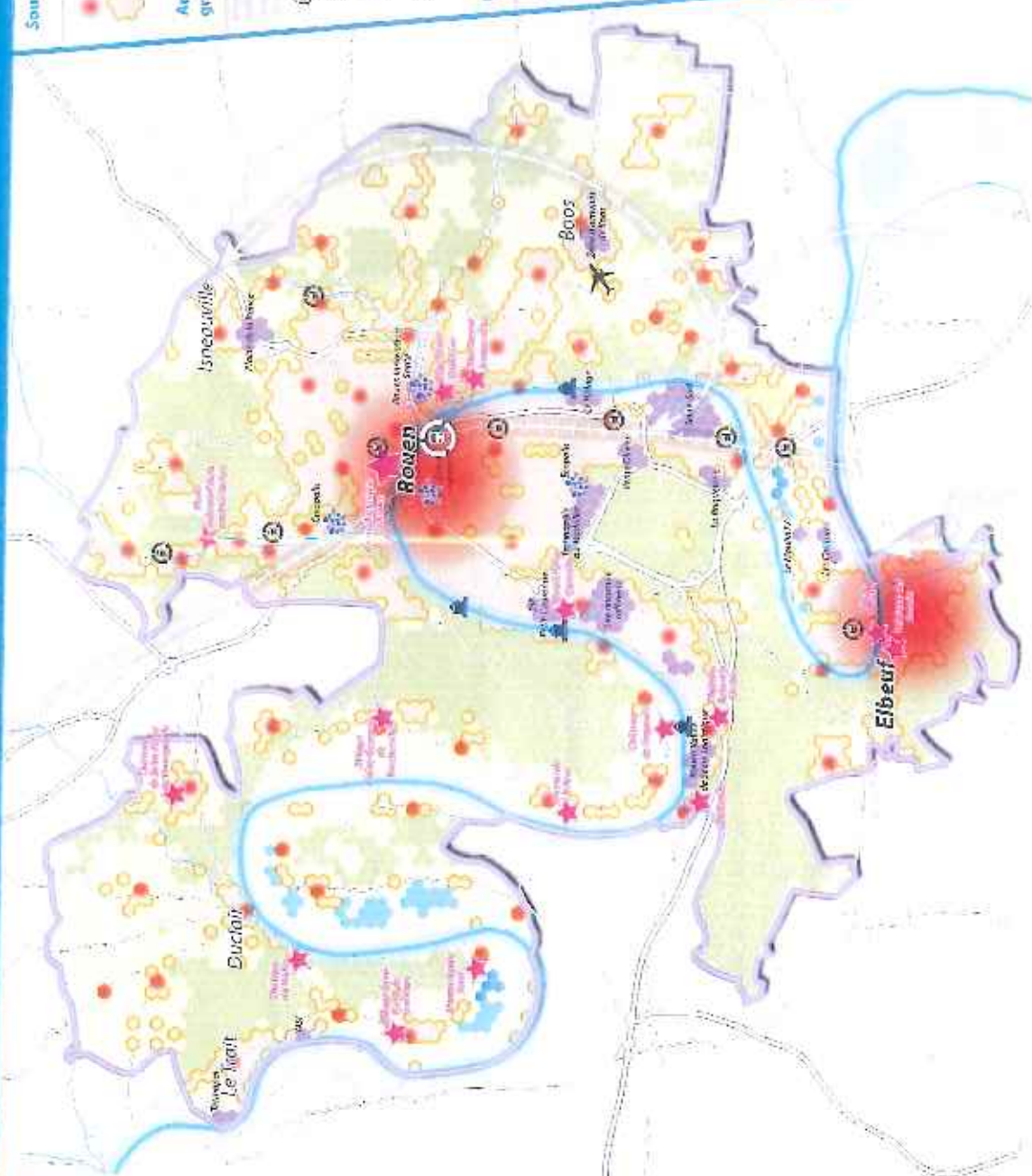
- ⇒ Favoriser les conditions de maintien et de développement des exploitations agricoles en protégeant de toute destination susceptible de remettre l'activité agricole en cause, les sièges tout comme les bâtiments agricoles.
  - ⇒ Envisager la diversification de l'activité, sans compromettre la vocation agricole principale, en autorisant sous certaines conditions les activités ou usages complémentaires (vente de produits, hébergement à la ferme, par exemple).
  - ⇒ Limiter les conflits d'usages en appliquant le principe de réciprocité des distances d'implantations.
  - ⇒ Privilégier l'implantation des nouvelles constructions à usages agricoles en continuité des bâtiments existants afin d'éviter le mitage de l'espace rural.
  - ⇒ Permettre une valorisation d'un bâti rural patrimonial dans les espaces agricoles par le changement de destination des bâtiments identifiés, sans pour autant compromettre ni le maintien ni la reprise éventuelle de l'activité agricole.
  - ⇒ Permettre le développement des différentes filières sylvicoles : bois énergie et bois-matériau afin de promouvoir l'utilisation du bois local.
- Protéger les espaces concernés et maintenir leurs accès**
- ⇒ Protéger les surfaces agricoles et sylvicoles les plus significatives : les plateaux nord-ouest, nord, et est, caractérisés par des terres de grande culture, ainsi que les vallées et leurs versants, davantage marqués par la présence de prairies, de pâtures ou de surfaces en maraîchage.

- ⇒ Garantir des coupures d'urbanisation entre les espaces urbanisés et les espaces agricoles ou forestiers, en raison du rôle notable qu'elles jouent tant sur le plan paysager (cohérence et perception des silhouettes urbaines), qu'agricole (fonctionnement et accessibilités des terres agricoles) et environnemental (circulation des espèces et biodiversité).
- ⇒ Assurer l'intégrité des accès aux parcelles agricoles et sylvicoles, et faciliter la circulation des engins en limitant le morcellement des terres par une urbanisation compacte et resserrée dans les secteurs déjà urbanisés.



# Pour une métropole rayonnante et dynamique

PLU Métropole Rouen Normandie  
PADD



## Soutenir la dynamique de projets

- Renforcer les centralités et l'attractivité métropolitaine
- Mobiliser en priorité les espaces déjà urbanisés

## Améliorer l'accessibilité du territoire pour assurer les grandes fonctions métropolitaines

- Contournement est / liaison A28-A13 (tracé indicatif)
- Ligne Nouvelle Paris Normandie (principe fonctionnel)
- Nouvelle gare de Rouen - Saint Sever
- Faciliter l'intermodalité autour des gares
- Renforcer l'efficacité économique du complexe portuaire
- Consolider l'activité de l'aéroport Rouen Vallée de Seine

## Créer les conditions du développement économique

- Mettre en oeuvre des projets de développement économiques
- Renforcer les regroupements d'entreprises thématiques
- Améliorer les conditions d'accueil et de maintien des activités économiques
- Protéger l'agriculture et la forêt en tant qu'activités économiques
- Développer le tourisme autour des richesses patrimoniales, naturelles et paysagères :

- Favoriser le développement du tourisme fluvial
- Valoriser les bases de loisirs métropolitaines
- Valoriser les espaces naturels
- Protéger et valoriser le patrimoine d'intérêt touristique

Les illustrations du PADD doivent être comprises à l'échelle où elles ont été réalisées, elles n'ont pas vocation à être reproduites en copie avec aucune forme de déformation de la portée.



## 2 POUR UNE METROPOLE GARANTE DES EQUILIBRES ET DES SOLIDARITES



La Métropole fait de deux grandes notions le fil directeur de l'aménagement de son territoire : l'équilibre et la solidarité. Conditions d'un développement solidaire et durable, ces notions sont indissociables : l'équilibre de l'organisation territoriale (entre les territoires, entre l'habitat, les activités et les axes de transport) devient la condition de sa sobriété, pour qu'elle génère moins de déplacements et consomme moins d'espace. Tout l'enjeu est de parvenir à ce que le territoire « fonctionne » mieux.

Alors que son territoire se caractérise par une armature urbaine multipolaire et discontinue, la responsabilité du PLU est de parvenir à créer de la proximité, spatiale et temporelle, entre les différents ensembles qui la composent. Avec un souci d'équité, il faut faire fonctionner ensemble cette diversité de territoires alors que la métropole, atténuant la césure entre l'urbain et le rural, intègre une hétérogénéité plus importante que ne le faisait la ville. Créer cette proximité, organiser cette métropole rapprochée implique d'évoluer vers une urbanisation plus intense, c'est-à-dire plus dense et plus mixte, ce qui implique de prioriser les localisations d'urbanisation préférentielle, notamment dans les centralités et le long des axes de transports en commun structurants, pour que toutes les communes puissent bénéficier d'un potentiel de développement urbain. Ces choix collectifs devront respecter les spécificités locales - car d'une commune à l'autre, d'un quartier à l'autre, la chance de la métropole réside aussi dans la diversité de ses formes d'habitat et de ses tissus urbains, et cette richesse doit être conservée, valorisée.

Un territoire qui fonctionne mieux, c'est aussi un territoire où la vie quotidienne des habitants est facilitée, qu'il s'agisse des déplacements, de l'accès au logement et des parcours résidentiels : il y a là un enjeu de vivre-ensemble, pour aller vers une métropole à la fois plus inclusive et plus durable, garantissant un accès pour tous aux fonctions et aux aménités urbaines, et résolument engagée, à travers l'organisation de la mobilité, dans la transition écologique.

C'est ainsi, en faisant mieux fonctionner le territoire, que nous parviendrons à mieux préserver le patrimoine naturel remarquable de la Métropole, la richesse de ses paysages et de ses milieux entre Seine et forêts, à la fois vecteur d'identité et gage de qualité de vie.

## 2.1 Inscrire l'évolution de la Métropole dans un objectif de réduction de la consommation foncière

La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers s'évalue à environ **108 hectares par an au cours de la période 1999-2015**, et s'est effectuée pour moitié sur des espaces agricoles. Le SCOT encadre aujourd'hui les dynamiques d'urbanisation en évaluant les surfaces maximales qu'il est possible d'urbaniser pour la période 2015-2033.

### 2.1.1 Maintenir l'équilibre entre les espaces agricoles, les espaces forestiers, et les espaces urbanisés

⇒ Préserver les atouts et la diversité du territoire en veillant à maintenir les grands équilibres entre les espaces ruraux qui occupent les trois quarts de la surface du territoire - composés d'espaces agricoles et forestiers, prédominants à parts égales, et d'espaces naturels -, et les espaces urbanisés.

⇒ Limiter l'étalement urbain et la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour la période 2020-2033, dans le respect des objectifs définis dans le Schéma de Cohérence Territoriale :

- 360 hectares pour l'habitat (25,5ha/an),
- 300 hectares pour les activités économiques (21ha/an),
- 250 hectares pour les infrastructures et grands équipements (18ha/an)
- 110 hectares pour les « espaces en cours d'évolution<sup>2</sup> » (8ha/an).

<sup>2</sup> Autrement appelés « espaces en mutation », indiquant qu'il y a un changement en cours d'usage des sols : chantiers en cours d'urbanisation, carrières en fin d'exploitation, friche industrielle, commerciale..., décharges sauvages, etc.

2.1.2 Proposer un modèle de développement permettant de réduire de 50% la consommation foncière liée à l'habitat

⇒ Réduire la consommation liée au développement de l'habitat de l'ordre de 50% par rapport à la période 1999-2015, en proposant plusieurs modes d'intervention :

- La priorité à l'urbanisation au sein de l'enveloppe urbaine existante après identification des espaces non bâtis, ou sous-utilisés
- L'identification des espaces en friches ou mutables, pouvant faire l'objet d'un renouvellement ou d'une reconversion
- La volonté de permettre l'évolution du bâti et la densification dans les tissus urbains existants, et ce à des degrés différents selon les typologies urbaines et architecturales
- La recherche d'une production de formes urbaines et architecturales innovantes, peu consommatrices d'espaces et permettant différents usages et modes de vie.

L'objectif tendant à réaliser, en moyenne, au moins 30% des besoins en logements en reconversion urbaine dans les espaces urbains, sera recherché sur l'ensemble du périmètre du PLUJ. Par ailleurs, au moins 10% de la production de logements pourra se faire par densification des quartiers résidentiels dans chacun des niveaux de l'armature urbaine.

### 2.1.3 Prioriser la reconversion des friches pour optimiser le foncier à usage d'activités

⇒ Proposer un mode de développement économique qui s'appuie sur le réinvestissement des sites d'activités existants et mobilise les friches

## 2.2 Organiser le développement urbain dans le respect de l'équilibre des territoires

apparus ces dernières décennies, en mettant en œuvre des projets permettant le recyclage du foncier ainsi qu'une valorisation urbaine :

- Des projets d'échelle métropolitaine seront amenés à jouer un rôle prépondérant dans le développement des activités industrielles, portuaires et logistiques comme par exemple Seine Sud à Oissel, Saint-Etienne-du-Rouvray et Sotteville, le nouveau pôle industriel de Petit-Couronne sur l'ancien site de la raffinerie, les friches du domaine portuaire en rive gauche de la Seine.
- Des projets d'échelle plus locale comme par exemple la zone d'activités Elisa Lemonnier au Petit Quevilly, les Deux-Rivières et Saint-Gilles à Rouen, CAP Darnétal...

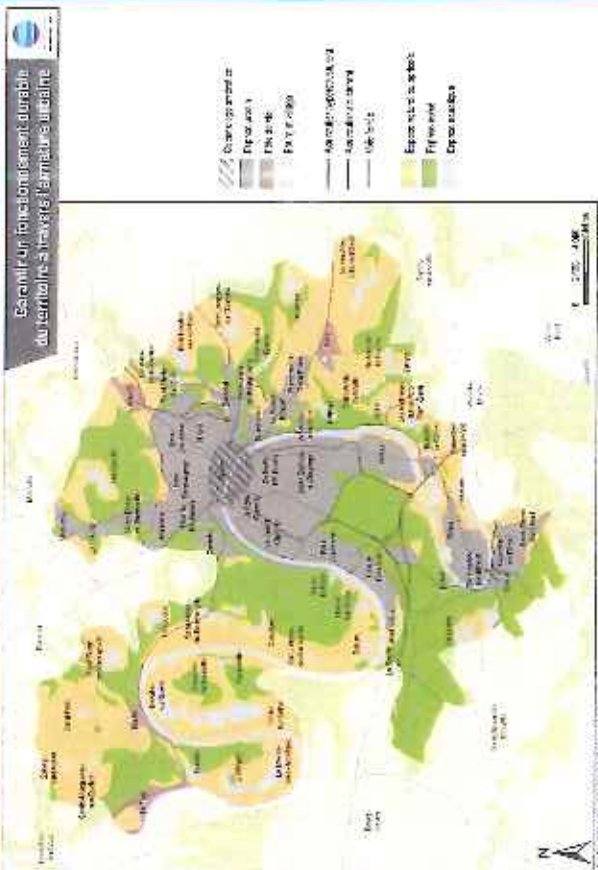
L'objectif tendant à réaliser environ 60% des besoins en foncier pour les activités économiques par renouvellement urbain et densification sera recherché sur l'ensemble du périmètre du PLU.

*Au-delà des grands projets et du développement de la centralité métropolitaine, le développement de la Métropole nécessite le développement de chacune de ses communes. Chaque commune doit pouvoir bénéficier d'un potentiel de développement urbain pour renouveler sa population, poursuivre son dynamisme, contribuer à la dynamique démographique métropolitaine. Mais ce développement doit être maîtrisé et priorisé. Afin de réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et de limiter les besoins de déplacements, l'urbanisation doit s'effectuer sur un mode plus intense. Cette notion d'intensification urbaine articule une densité (de l'habitat, de l'emploi) plus grande, la mixité des fonctions et la richesse des aménités urbaines : espaces de vie de proximité nouveaux ou renforcés, dynamisme commercial, offre de services et d'équipements, espaces verts et espaces publics, offre de transports en commun attractive.*

*Cette intensification urbaine se doit d'être adaptée aux différents contextes locaux, reflétant la diversité des formes urbaines de la Métropole. Dans cette perspective, l'armature urbaine définie par le SCOT, qui distingue les cœurs d'agglomération, les espaces urbains, les pôles de vie et les bourgs et villages, constitue un cadre de référence pour envisager les évolutions urbaines au sein du territoire.*



## L'armature urbaine définie par le SCOT : un cadre de référence



### 2.2.1 Assurer la complémentarité des territoires à l'appui d'une armature urbaine, support du développement de la Métropole

- ⇨ Privilégier un développement urbain plus intense au sein des communes de Rouen et d'Elbeuf, les projets Seine Cité ou la ZAC Marignan venant fortement contribuer au renforcement de la centralité métropolitaine.
- ⇨ Accompagner le développement des espaces urbains, dans le respect des objectifs de densification assignés à ces espaces, par des projets d'envergure devant permettre de participer aux objectifs démographique et de l'habitat, comme par exemple l'écoquartier Guérin à Saint-Etienne-du-Rouvray.

#### ⇨ Organiser les centralités :

- Renforcer la lisibilité des centralités dans les espaces urbains de première périphérie en mettant en valeur les centres anciens existants et en intensifiant les centralités nouvelles ou émergentes ;
- Accentuer la mixité fonctionnelle dans certains espaces urbains de première périphérie.

- ⇨ Conforter les pôles de vie (Le Trait, Duclair, Boos et Isneauville) en renforçant leur offre de services, d'équipements et de commerces de proximité, et soutenir leur dynamique de construction en privilégiant une diversification des typologies d'habitat et des formes urbaines compactes et économes du foncier.

- ⇨ Développer modérément les bourgs et villages selon un principe de renforcement des centres-bourgs et de villages permettant de dynamiser/densifier le centre-bourg, de valoriser le bâti ancien ainsi que les espaces publics centraux, et de contenir les extensions urbaines futures sur des espaces immédiatement contigus au tissu urbain existant. Soigner le traitement paysager des franges urbanisées des bourgs, permettant une transition qualitative entre espaces urbanisés et espaces ruraux. Veiller à une urbanisation très modérée, limitée et ponctuelle, des hameaux, à l'intérieur de leur enveloppe urbanisée existante.

### 2.2.2 Favoriser l'accès aux services et aménagements pour tous

- ⇨ Compléter l'offre de services de proximité dans les secteurs qui en sont les moins dotés, dans une logique de mutualisation des équipements et des services.
- ⇨ Structurer l'offre de services intermédiaires notamment dans les pôles de vie, de manière à optimiser les déplacements, tout en veillant à un bon maillage du territoire.

- ⇒ Favoriser l'accès aux services urbains et aménagements à toutes les personnes en situation de handicap.
- ⇒ Construire la métropole de la proximité en privilégiant une ville compacte et mixte, favorable aux transports alternatifs à l'automobile

### 2.2.3 Instaurer des densités bâties adaptées à la diversité du territoire

- ⇒ Rechercher, pour les urbanisations nouvelles à vocation d'habitat, des densités différenciées en fonction de l'armature urbaine du territoire :
  - Cœurs d'agglomération : 120 logements par hectare
  - Espaces urbains : 50 logements par hectare
  - Pôles de vie : 40 logements par hectare
  - Bourgs et villages : 15-20 logements par hectare

- ⇒ Permettre la densification des tissus pavillonnaires de manière à offrir la possibilité aux habitants de faire évoluer leur logement, au gré de leurs besoins et de l'évolution de leur ménage, tout en garantissant une gestion raisonnée de la densification : qualité et capacité des réseaux, eau, systèmes d'assainissement, défense incendie, limitation de l'imperméabilisation des jardins, gestion des accès, préservation de la trame arborée, intégration paysagère, préservation de l'intimité des logements, préservation du caractère de certains ensembles urbains et architecturaux...

- ⇒ Favoriser la densification des tissus urbains mixtes en orientant l'évolution de la forme urbaine vers des implantations plus compactes (alignements bâtis, hauteurs plus importantes, par exemple), notamment là où la centralité nécessite d'être affirmée.

- ⇒ Garantir le respect des densités et des formes urbaines existantes dans les secteurs déjà densément bâtis par un respect des alignements et des hauteurs.

- ⇒ Diversifier les formes urbaines dans le cadre des opérations de renouvellement urbain.

### 2.2.4 Prendre appui sur les axes de transports en commun pour densifier les espaces urbains

- ⇒ Rechercher, dans le périmètre du réseau structurant de transport en commun urbain et des gares, une densité supérieure aux densités fixées précédemment (cf. 2.2.3).

- ⇒ Accentuer l'intensité urbaine à proximité des nœuds de transports en commun tant sur le plan fonctionnel que morphologique, pour replacer les centralités urbaines au cœur des déplacements quotidiens des habitants :

- Développer une mixité des fonctions en y proposant une offre d'habitat et d'activités générant des emplois
- Amplifier la vitalité commerciale, garante d'une plus grande animation urbaine
- Développer des espaces publics de centralité garantissant la marchabilité, la mixité et la qualité des usages

⇒ Favoriser l'intégration urbaine des points structurants du réseau de mobilité (gare, points d'arrêt des transports en commun structurants, pôles d'échanges, parkings...), les projets de transports en commun étant aujourd'hui porteurs d'enjeux de requalification urbaine (exemple de l'objectif d'amélioration de la qualité urbaine sur les boulevards et avenues qui accueillent la ligne T4).



## 2.3 Proposer une offre d'habitat équilibrée, diversifiée et de qualité

Alors que la solidarité est aujourd'hui fragilisée par les logiques de fragmentation sociale et de cloisonnement de l'espace urbain qui existent dans la métropole rouennaise comme dans toutes les agglomérations de France, les principes d'aménagement en matière d'habitat doivent poursuivre un objectif de vivre ensemble. En outre, proposer un logement pour chacun, adapté à ses besoins à chaque moment de la vie, constitue un défi de taille alors que les parcours résidentiels sont soumis aujourd'hui plus qu'hier à des changements.

Le territoire métropolitain est aujourd'hui confronté à plusieurs phénomènes démographiques et résidentiels qui constituent autant de défis à relever : vieillissement de la population et recul de la part des jeunes ménages, fortes disparités territoriales en matière d'offre de logements sociaux, besoins en logements sociaux impartants, vacance croissante du parc dans certains centres-villes ou quartiers, denserement de la population impliquant des besoins en nouveaux logements mobilisant une part conséquente de la production... Ces processus rendent nécessaire une production suffisante de logements, afin de contribuer à la dynamique démographique de la métropole, mais aussi son rééquilibrage. Ce rééquilibrage doit concourir à deux objectifs : parvenir à une meilleure répartition de l'offre dans une logique de solidarité entre les différents secteurs, en atténuant les spécialisations socio-spatiales, et mieux répondre à la diversité des besoins des habitants, en améliorant notamment les possibilités de parcours résidentiels pour l'ensemble des ménages résidant ou travaillant sur le territoire.

2.3.1 Développer des logements dans les secteurs urbains tout en veillant à maintenir une offre dans les secteurs périurbains ou ruraux afin de garantir le renouvellement des populations communales

*Produire une offre de logements répondant aux besoins des actifs*

⇒ Améliorer la répartition territoriale et la diversité des zones d'emplois et d'habitat afin d'assurer un meilleur équilibre emploi/habitat par bassin de vie.

⇒ Veiller à répondre aux besoins en logements différenciés des actifs des nouvelles zones d'activité (en termes de prix et d'accessibilité en fonction notamment de la localisation par rapport au réseau de transports collectifs).

2.3.2 Constituer une offre complète et attractive de logements pour favoriser les parcours résidentiels

*Déployer les outils permettant d'assurer une mixité sociale et intergénérationnelle*

⇒ Développer l'offre de logements sociaux en construction neuve ou acquisition-amélioration, notamment dans les communes soumises à l'article 55 de la loi SRU, afin de répondre aux besoins constants de la population résidente mais aussi future, en priorisant les programmes dans les secteurs et communes en déficit - et où la pression de la demande est la plus forte - et à l'inverse en contenant la production dans les territoires où l'offre est déjà très présente.

⇒ Maintenir une offre de logements sociaux à très bas loyers afin de répondre aux besoins de ménages aux faibles ressources.

⇒ Favoriser la programmation d'opérations mixtes, à la fois en matière de statuts d'occupation, de niveau de loyers, mais également de typologies

⇒ Développer si nécessaire une offre innovante de logements adaptés en adéquation avec la demande de sédentarisation des Gens du Voyage installés de longue date sur le territoire.

**Rééquilibrer territorialement l'offre de logements abordables et produire un effort supplémentaire en faveur de l'accession à la propriété à coût maîtrisé**

⇒ Favoriser le développement d'une offre en accession abordable permettant le maintien sur le territoire de ménages aujourd'hui contraints de s'éloigner du cœur de l'agglomération pour accéder à la propriété dans des conditions financières correspondant à leurs besoins (surface recherchée notamment)

**Favoriser des opérations innovantes pour développer une offre de logement adaptée et accessible**

⇒ Contribuer à la qualité de vie à domicile des personnes vieillissantes ou handicapées en répondant aux besoins diversifiés de logements adaptés et résidences collectives.

**Répondre aux besoins en logements des publics spécifiques**

⇒ Faciliter l'accès au logement pour les jeunes soit en mobilisant les logements existants soit en développant une offre spécialisée, à la fois pour le public étudiant mais aussi pour les jeunes actifs en mobilité ou aux ressources réduites, en fonction des besoins.

⇒ Répondre aux besoins en hébergement des populations les plus fragiles (**personnes en situation de handicap, personnes âgées**).

⇒ Dans les communes de plus de 5 000 habitants, favoriser l'accueil des Gens du Voyage selon les besoins identifiés dans le cadre du Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage.



## 2.4 Répondre aux besoins des déplacements quotidiens

La métropole inclusive et solidaire doit garantir un accès à la ville et à ses aménités pour tous. Alors que les processus de périurbanisation et d'étalement urbain, de spécialisation des zones d'activités, d'emploi, de formation, de commerces ou de loisirs, induisent des déplacements toujours plus nombreux et plus complexes, la responsabilité de la Métropole est de les faciliter, tout en répondant à une multiplicité de besoins et de contextes locaux : grâce à un réseau de transports en commun dont elle va poursuivre le renforcement, grâce au développement de solutions de mobilité diversifiées, mais aussi en organisant mieux l'aménagement de son territoire de façon à réduire les besoins de déplacements « à la source ».

La dépendance à la voiture particulière et l'importance de la part qu'elle occupe dans les déplacements quotidiens, en raison de certaines caractéristiques du territoire (comme sa superficie) mais pas uniquement, constitue toutefois un réel défi pour réussir la transition écologique. Dès lors, l'organisation de la multimodalité devient un enjeu majeur de la fluidité de la chaîne de déplacements et d'un meilleur report vers des modes de déplacements vertueux, en prenant appui sur le réseau structurant des transports collectifs, dont les nombreuses gares qui existent sur le territoire métropolitain, et en développant les liaisons douces au sein de la métropole.

### 2.4.1 Prévoir le réseau de transports en commun urbains de demain et améliorer les performances du réseau actuel

→ Renforcer la desserte des pôles générateurs de flux (centralités économiques, grands équipements, zones d'habitat dense, lieux touristiques, etc.) par les transports en commun et adapter l'offre aux besoins (amplitudes horaires, permanence de l'offre et lisibilité) :

- Mettre en œuvre l'arc nord-sud (lignes T4/F1),
- Permettre la réalisation du projet de Transport à Haut Niveau de Service Est-Ouest : initié pour répondre aux enjeux de desserte du cœur du quartier Rouen Flaubert, de saturation du tronc commun des lignes TEOR en rive droite et d'absence de franchissement en transport en commun de la Seine, ce projet poursuit l'objectif d'ouvrir le réseau de transport collectif sur le secteur.
- Préserver l'opportunité de prolonger des lignes structurantes : T1, T2, T4, F1, etc.

⇒ Poursuivre la hiérarchisation du réseau de transports en commun pour garantir un service efficace, lisible et efficient économiquement, autour des quatre produits existants (Tramway-TEOR/Fast/Lignes de bus régulières/Transport à la demande).

### 2.4.2 Développer une offre de mobilités adaptée à la diversité des territoires et selon les motifs de déplacement

⇒ Garantir la diversité des modes de déplacement et coordonner leur usage aux besoins des territoires et à la diversité des motifs :

- Assurer le bon fonctionnement et le développement du réseau de transports en commun urbains,
- Poursuivre le développement du train comme mode de transport interne au territoire,
- Optimiser le service de transport à la demande Filor,

- Maintenir les bacs sur la Seine et leur fréquence de service, qui contribuent fortement à l'organisation d'un territoire fluvial,
- Développer la pratique des modes de déplacements doux.
- Intégrer la capacité offerte par l'infrastructure fluviale comme support de mobilité
- Accompagner les phénomènes émergents de mobilité :
  - Les nouvelles mobilités automobiles (les nouveaux usages de l'automobile et, en particulier, les usages partagés)
  - Le déploiement progressif de véhicules autonomes (qui conduira à une remise en cause voire une refondation de l'organisation actuelle des systèmes de mobilité, aujourd'hui principalement articulés autour du diptyque voiture individuelle / transports collectifs).
  - Les nouvelles technologies automobiles (les avancées technologiques du secteur automobile et leurs impacts potentiels sur des comportements de mobilité)
  - Les nouveaux services à la mobilité (les différentes initiatives innovantes pour le développement des mobilités alternatives)
  - Les facteurs extérieurs (les évolutions sociétales qui pourraient impacter significativement la manière de se déplacer)

#### 2.4.3 Conforter les points d'échanges / Favoriser le report modal - l'intermodalité - la multimodalité

- ⇒ Amplifier les logiques de rabattement vers le réseau de transports en commun :
  - En proposant une offre de stationnement en parkings-relais suffisante et bien positionnée :
    - Six nouveaux parkings-relais (P+R) sont envisagés sur des sites stratégiques pour encadrer les grandes portes d'entrée

d'agglomération afin de compléter l'offre existante (des P+R structurants desservent des lignes structurantes),

- Des P+R de proximité pour un rabattement de plus courte distance ;

- En coordonnant l'implantation future des parking-relais avec le développement urbain ;
- En développant un réseau cyclable et des itinéraires piétonniers sécurisés, lisibles et agréables en direction des points de transports en commun ;
- En valorisant et en intensifiant les lieux intermodaux par des aménagements de qualité.

⇒ Prévoir les aménagements permettant de garantir des temps de correspondances optimum pour limiter les ruptures de charges dans la chaîne de déplacements.

#### 2.4.4 Développer un cadre favorable à la pratique du vélo et de la marche à pied

⇒ Relier les itinéraires existants pour créer davantage de continuité et de cohérence sur le réseau cyclable et limiter les points de rupture dans le cadre du schéma directeur métropolitain des aménagements cyclables.

⇒ Favoriser le développement du vélo dans la chaîne des déplacements du quotidien et notamment les trajets domicile-travail :

- en organisant l'intermodalité vélo/transports en commun, par la valorisation des parcours de rabattement et par la mise en place de stationnement dédié aux vélos à proximité des nœuds de transport
- en veillant à l'équilibre entre un maillage fin et l'organisation de liaisons sécurisées et performantes entre les différentes centralités urbaines (magistrales cyclables)

#### 2.4.5 Apaiser les circulations automobiles dans les centres-villes grâce à des stratégies de stationnement adaptées

- ⇒ Définir des stratégies de stationnement visant à une meilleure gestion de l'espace public, différenciées notamment selon les usages (résidentiel, pendulaire, activités...) et la proximité des transports en commun.
- ⇒ Inciter à une utilisation optimisée des capacités actuelles de stationnement dans un objectif de mutualisation et de facilitation du foisonnement.
- ⇒ Améliorer la lisibilité des accès et de l'accessibilité des capacités de stationnement afin d'optimiser les flux de déplacement.
- ⇒ Agir sur le partage de la voirie au profit des modes doux.
- ⇒ Raisonner en nombre d'usagers plutôt qu'en nombre de places.
- ⇒ Poursuivre les mesures en faveur de la rotation des véhicules en stationnement dans les secteurs générateurs de flux (favoriser certains usages: visiteurs, résidents/en limiter d'autres: stationnement lié au travail).
- ⇒ Garantir des normes de stationnement différenciées et adaptées selon les secteurs et les destinations des constructions afin d'harmoniser les objectifs du stationnement privé avec le stationnement public.

#### 2.4.6 Mettre en cohérence l'aménagement de la voirie en hiérarchisant le réseau viaire

- ⇒ Adapter les gabarits et les caractéristiques des voies aux trafics qu'elles supportent et à l'intensification urbaine et aménager progressivement les voies (en veillant à la cohérence entre le traitement de l'espace public et la nature des flux) pour garantir un meilleur partage modal.

⇒ Développer les itinéraires cyclables et piétonniers en cohérence avec la trame verte et bleue.

⇒ Aménager un territoire marchable et accessible (en prenant en compte les échelles d'aménagement qui permettent de trouver un équilibre entre un maillage fin et des liaisons sécurisées entre grandes polarités urbaines), développer des itinéraires lisibles et confortables vers les lieux de vie et d'emploi.

⇒ Proposer un traitement qualitatif des espaces publics reflétant la diversité des ambiances urbaines et des usages, et favorisant leur appropriation par les habitants.

⇒ Compléter le réseau d'itinéraires de promenade et de découverte du territoire et poursuivre l'aménagement des itinéraires cyclables métropolitains pour faire découvrir les paysages forestiers et naturels comme par exemple la véloroute des boucles de la Seine, l'itinéraire des plateaux est, la liaison Duclair-Le Trait, etc.





#### 2.4.7 Accompagner l'évolution de la logistique urbaine

- ⇒ Organiser la logistique des derniers kilomètres en diversifiant les modes de livraison et en facilitant l'usage du vélo ou de véhicules à faible émission de gaz à effet de serre.
- ⇒ Faire émerger avec les acteurs économiques des solutions pour mutualiser le dernier kilomètre de livraison
- ⇒ Intégrer les fonctions de logistique urbaine dans les projets urbains : en cours et à venir en réservant des surfaces pour des solutions de distribution

## 2.5 Maintenir les équilibres commerciaux favorables à la diversité et au maillage commercial

Premier pôle commercial de la région, la Métropole Rouen-Normandie est forte d'un tissu commercial diversifié et dynamique qui contribue au rayonnement du territoire et à la satisfaction des besoins de ses habitants.

Centre historique de Rouen, qui compte parmi les premières concentrations commerciales de France, grandes zones commerciales comme le Clos aux Antes à Tourville la Rivière, mais aussi centre-ville d'Elbeuf et offre de proximité dans les quartiers urbains ou les bourgs ruraux : les formes et les localisations du commerce dans la Métropole sont variées. Il importe de maintenir voire d'améliorer les équilibres - nécessairement évolutifs - qui s'établissent au sein de cette offre en veillant à une répartition cohérente des différentes polarités commerciales, avec le souci de permettre la vitalité de ces dernières et un maillage satisfaisant du territoire. Conditionné par cet équilibre de l'appareil commercial à l'échelle de la Métropole, mais aussi en cohérence avec les pôles commerciaux situés hors du territoire comme la zone de Barentin, le maintien et le renouvellement d'un commerce de centre-ville qui participe à la qualité de vie en ville constitue un objectif prioritaire.



### 2.5.1 Prioriser le développement du commerce dans les polarités commerciales existantes

**Asseoir et structurer l'attractivité des pôles commerciaux majeurs du territoire**

- ⇒ Maintenir le dynamisme commercial des cœurs d'agglomération de Rouen et Elbeuf par un renforcement global de la centralité métropolitaine et de son attractivité.
- ⇒ Veiller à la programmation commerciale des futurs projets au sein du cœur d'agglomération rouennais (Luciline, Rouen-Flaubert, nouvelle gare en

**Maintenir la vitalité commerciale dans les pôles commerciaux de proximité**

rive gauche) afin d'accompagner le développement de nouveaux quartiers, tout en veillant à l'équilibre avec l'offre des polarités existantes

⇒ Conforter la dynamique commerciale du pôle régional de Tourville-la-Rivière, améliorer sa qualité architecturale, environnementale et paysagère tout en permettant la densification du site dans ses contours actuels.

⇒ Maintenir l'équilibre entre les zones commerciales La Vatine à Mont-Saint-Aignan, Le Haut Hubert au Mesnil-Esnard, Le Bois Cany au Grand-Quevilly et L'Oison à Saint-Pierre-lès-Elbeuf, et maîtriser l'évolution de ces pôles en privilégiant leur développement par renouvellement ou densification de surfaces déjà urbanisées.

**2.5.2 Veiller à la complémentarité, à la diversité et au renouvellement du tissu commercial**

⇒ Privilégier les zones d'activités commerciales pour l'accueil des commerces ne trouvant pas à s'implanter dans les centralités urbaines.

⇒ Garantir la diversité des types de commerces représentés et veiller en particulier à une bonne répartition entre activités de services et commerces de proximité afin de ne pas dévitaliser certaines rues commerçantes.

⇒ Accompagner les projets garantissant le maintien de l'activité commerciale sur le territoire.



**Pérenniser l'équilibre entre les pôles commerciaux intermédiaires**

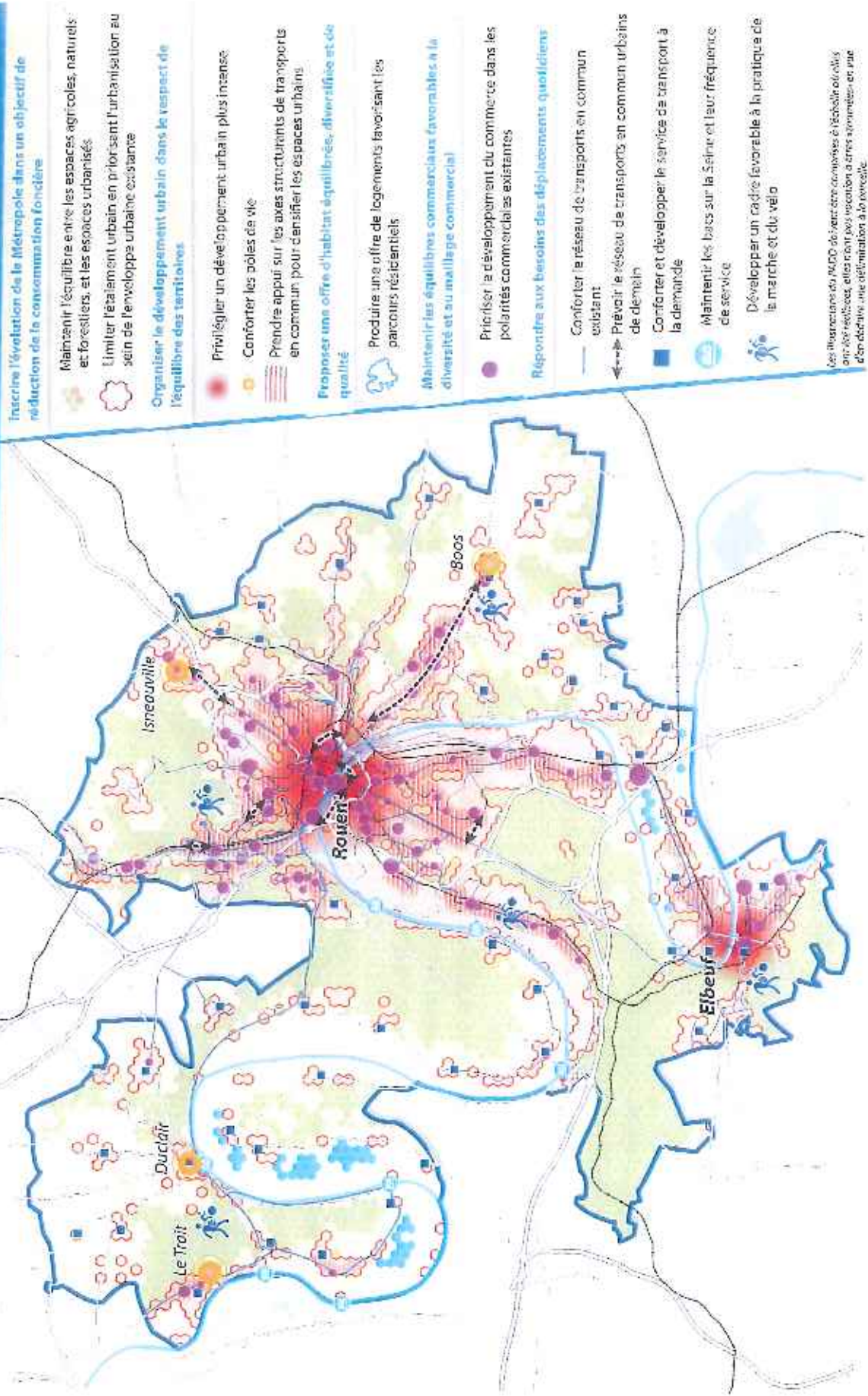
⇒ Favoriser le maintien et la redynamisation des centres-villes commerçants remplissant une fonction de moyenne ou de grande proximité.

⇒ Privilégier le maintien, le renforcement et l'amélioration qualitative des pôles commerciaux intermédiaires existants à l'émergence de nouvelles polarités.

⇒ Encourager le développement de projets mixtes (habitat, emplois, services, équipements, commerces, ...) dans le cadre de renouvellement ou d'extension de zones commerciales intermédiaires.

# Pour une métropole garante des équilibres et des solidarités

PLU Métropole Rouen Normandie  
PADD



Inscrire l'évolution de la Métropole dans un objectif de réduction de la consommation foncière

- Maintenir l'équilibre entre les espaces agricoles, naturels et forestiers, et les espaces urbanisés
- Limiter l'étalement urbain en priorisant l'urbanisation au sein de l'enveloppe urbaine existante
- Organiser le développement urbain dans le respect de l'équilibre des territoires

- Privilégier un développement urbain plus dense
- Conforter les axes de vie
- Prendre appui sur les axes structurels de transports en commun pour densifier les espaces urbains

Proposer une offre d'habitat équilibrée, diversifiée et de qualité

Produire une offre de logements favorisant les parcours résidentiels

Maintenir les équilibres commerciaux favorables à la diversité et au maillage commercial

- Prioriser le développement du commerce dans les polarités commerciales existantes

Répondre aux besoins des déplacements quotidiens

- Conforter le réseau de transports en commun existant
- Prévoir le réseau de transports en commun urbains de demain
- Conforter et développer le service de transport à la demande
- Maintenir les bacs sur la Seine et leur fréquence de service
- Développer un cadre favorable à la pratique de la marche et du vélo

Les illustrations du PADD ont été réalisées à partir de données existantes et de données d'ordonnancement. Elles ne constituent pas une recommandation de la Métropole Rouen Normandie.



### 3 POUR UN ENVIRONNEMENT DE QUALITE ET DE PROXIMITE POUR TOUS

Aujourd'hui, la raréfaction des énergies fossiles, la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre pour lutter contre le dérèglement climatique, les préoccupations de santé publique, la pression sur les ressources naturelles imposent à la métropole de se montrer plus économe dans sa consommation énergétique et moins polluante dans son fonctionnement : il faut intégrer dans les modes de concevoir et de vivre la métropole le passage de l'ère de l'abondance à celle de la rareté. Riche de son patrimoine naturel remarquable entre Seine et forêts, le territoire de la métropole doit poursuivre son engagement pour réduire son empreinte écologique.

Face à l'urgence des défis environnementaux, les principes d'aménagement doivent permettre de trouver collectivement des solutions pour découpler plus efficacement le développement du territoire des pressions sur l'environnement, et au premier chef sur le climat. Malgré ou à la faveur des difficultés économiques et de la crise écologique, la métropole rouennaise croît, les modes de vie évoluent, le tissu économique et urbain se transforme. Dès lors, il s'agit d'encourager et d'accompagner ces mutations en définissant des principes d'aménagement qui fassent d'un environnement préservé, d'un patrimoine naturel et urbain valorisé un levier pour améliorer le quotidien de tous, en amplifiant les efforts dans tous les domaines : préservation de la ressource en eau et de la biodiversité, réduction des émissions de gaz à effet de serre, développement de la rénovation énergétique, adaptation au changement climatique et lutte contre les nuisances, protection des paysages et développement de la nature en ville... Et faire ainsi émerger une métropole responsable, où la sobriété volontaire est un gage de la qualité du cadre de vie : l'éco-métropole du XXIème siècle.

### 3.1 Respecter et conforter les grands milieux naturels, vecteurs d'identité

La Métropole bénéficie d'un patrimoine naturel riche et diversifié, mosaïque d'espaces où vivent faune et flore remarquables ou ordinaires. Ensemble, la trame boisée, avec des forêts remarquables qui couvrent plus de 20 000 hectares, la trame aquatique et humide, avec les 100 kilomètres de la Seine et ses affluents, mais aussi les pelouses des coteaux calcaires, les terrasses alluviales, les espaces agricoles constituent un bien commun fédérateur dont la préservation et la mise en valeur constituent un enjeu majeur de l'identité métropolitaine et du maintien de son cadre de vie. Composée de réservoirs et de corridors de biodiversité, support de vie, d'usages et véritable atout du territoire métropolitain, l'armature naturelle joue un rôle structurant, c'est-à-dire qu'elle est essentielle au fonctionnement écologique, économique et social du territoire comme à la qualité de vie par les richesses et les aménités qu'elle peut offrir : elle permet d'encadrer le développement urbain.

Préservation et multifonctionnalité de cette trame naturelle verte et bleue sont les deux objectifs, afin que la ville et la nature soient organisées comme deux composantes complémentaires et non plus opposées, en conciliant activités et occupations humaines - l'urbanisation notamment - et trame naturelle, qu'il s'agisse de l'occupation du sol, pour laquelle les équilibres doivent être garantis, ou du mode de gestion de ces espaces.

#### 3.1.1 Protéger les grands milieux naturels remarquables et préserver les grandes continuités écologiques existantes ou à développer

- ⇒ Protéger les réservoirs de biodiversité : forêts, pelouses des coteaux calcaires, cours d'eau et zones humides, milieux secs et ouverts de pelouses et de landes des terrasses alluviales, espaces agricoles constituant la trame naturelle.
- ⇨ Favoriser le maintien et la remise en état des corridors écologiques :
  - Restaurer les continuités écologiques entre les grands réservoirs par la reconstitution du réseau de haies, la plantation d'alignements d'arbres ou le développement de liaisons douces paysagées,
  - **Préserver et restaurer la continuité de la Seine et ses affluents** (notamment Cailly, Aubette, Robec, Austreberthe, Oison),
  - Permettre les projets de renaturation des berges des cours d'eau.

#### Porter une attention particulière à la protection des zones humides, des mares et des lisières forestières

- ⇨ Identifier et protéger les zones humides et les mares, restaurer les milieux humides et développer la biodiversité sur plusieurs sites de projet : le Marais du Trait, la zone humide du Linoléum, la terrasse alluviale de Bardouville, **les Marnis de la Vallée de la Seine (structurés autour des prairies et des alignements d'arbres têtards)**, etc.
- ⇨ Protéger les lisières forestières autour des réservoirs boisés et des forêts de production, et envisager des usages permettant une valorisation écologique et fonctionnelle de ces espaces (cheminement doux, développement de la biodiversité, gestion du ruissellement, etc.) ainsi qu'une transition qualitative avec les espaces urbanisés voisins.

**3.1.2 Promouvoir des aménagements et des modes de gestion favorisant le développement de la biodiversité**

- ⇒ Développer les aménagements favorisant le rafraîchissement, le traitement des îlots de chaleur et l'insertion du végétal sur le bâti qui favorisent le développement de la biodiversité
- ⇒ Privilégier les plantes indigènes lors des aménagements de l'espace public mais aussi dans les espaces libres des projets de construction
- ⇒ Concevoir les projets dans une logique de gestion différenciée des espaces verts
- ⇒ Développer les dispositifs de gestion alternative des eaux pluviales dans les secteurs où les sols le permettent
- ⇒ Assurer le maintien des pelouses calcicoles par une gestion appropriée, permettant d'éviter leur reboisement progressif





⇒ Porter attention aux héritages du passé en freinant les effets du mitage de l'espace rural et des extensions urbaines successives participant à la dégradation et à la banalisation des paysages.

⇒ Favoriser l'intégration des constructions dans le paysage, en portant une attention particulière aux hauteurs et aux couleurs du bâti, ainsi qu'aux implantations dans le relief, qui ont un impact important sur les vues de longue distance.

⇒ Maintenir la silhouette des différentes entités paysagères urbaines, tant celle des villages que des centres-villes historiques, et particulièrement celle de Rouen disposant d'une grande densité de patrimoine bâti, perçue depuis le lointain.

⇒ **Préserver de toute nouvelle urbanisation les coteaux et les rebords de plateau restés à l'état naturel afin de veiller à la lisibilité des paysages de vallées.**

⇒ **Préserver les paysages de la vallée de la Seine en assurant le maintien des pelouses et prairies présentes sur les coteaux.**

### 3.2.2 Valoriser les spécificités locales en identifiant et préservant les éléments du patrimoine bâti et naturel

⇒ Assurer la protection des nombreux sites classés et inscrits du territoire, et notamment ceux de la Vallée de la Seine Boucle de Roumare et des Boucles de la Seine.

⇒ Intégrer les protections relatives aux abords des Monuments Historiques, du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur du centre de Rouen, des ensembles bâtis homogènes d'intérêt patrimonial, et des Aires de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP).

### 3.2 Préserver et valoriser les qualités urbaines et paysagères du territoire

*Bénéficiant d'un site géographique remarquable au cœur de la vallée de la Seine normande, le territoire de la Métropole est riche d'une diversité de paysages qui contribuent aujourd'hui comme hier à sa singularité, son rayonnement, et à la qualité de son cadre de vie. Paysages de la Seine, des vallées de ses affluents, du Robec à l'Austreberthe, des falaises des coteaux qui font courir un trait d'union d'Orival au Mesnil-sous-Jumièges en passant par Saint-Pierre-de-Varengeville et Belbeuf, des forêts d'exception - Roumare, La Lande-Rouvroly... -, des vergers et des marais sur les terrasses alluviales dans les boucles d'Anneville-Ambourville et de Jumièges... : ces grandes unités caractéristiques, qui constituent un vecteur d'identité du territoire, doivent être protégées et mises en valeur. Ces principes de préservation et de valorisation doivent être mis en œuvre à différentes échelles, depuis celle du grand paysage jusqu'à celle du projet d'aménagement, en adaptation avec les différents contextes : espaces agricoles, naturels ou forestiers, axes de circulation structurants et entrées de ville, tissus urbanisés riches de leur patrimoine historique et architectural.*

#### 3.2.1 Préserver les vues remarquables vers les éléments patrimoniaux repères du territoire et vers le grand paysage

⇒ Assurer la préservation des cônes de vue remarquables et des panoramas notamment les vues vers la Seine, vers les coteaux ou les falaises calcaires, en y limitant le développement de l'urbanisation.

### 3.2.4 Améliorer la qualité des entrées de ville et d'agglomération

⇒ Valoriser les entrées de territoire, entrées des espaces urbains et entrées de villes ou de bourgs, selon un traitement adapté aux différentes ambiances et séquences paysagères :

- Les entrées de ville à dominante résidentielle :
  - Favoriser l'intégration des constructions et structurer les linéaires bâtis.
  - Maintenir, voire renforcer les structures paysagères en place (haies bocagères, vergers, bois, etc.), et affirmer la présence végétale.
  - Mettre en valeur les perspectives et affirmer des coupures d'urbanisation.
- Les entrées de ville à dominante d'activités :
  - Atténuer l'impact visuel des bâtiments soit en renforçant la qualité architecturale des bâtiments, soit en accentuant la présence végétale permettant de faire « écran ».
  - Traiter les discontinuités bâties pour améliorer la lisibilité des entrées de ville.
  - Assurer la sécurisation des parcours piétons et cyclistes.

⇒ Protéger le patrimoine bâti remarquable et le petit patrimoine identifié en encadrant les démolitions et les évolutions du bâti. Veiller au respect du patrimoine vernaculaire en portant une attention particulière aux caractéristiques principales initiales du bâti (volume, aspect des matériaux, encadrements, etc.).

⇒ Mettre en valeur le patrimoine industriel, maritime, et fluvial en favorisant les réhabilitations ou les changements de vocation, tout en maintenant ses caractéristiques.

⇒ Maintenir les structures paysagères rurales locales (clos masures, noyaux villageois, bâti de villégiature le long de la Seine, **continuits de la boucle de Jumèges...**) : maîtriser l'urbanisation dans ces espaces, **les décliner dans les projets d'aménagement et de développement urbain**, et préserver l'aménagement paysager des parcelles ainsi que leur végétalisation en privilégiant les espèces locales.

### 3.2.3 Insérer les nouveaux projets d'aménagement dans leur contexte paysager et urbain

⇒ Intégrer les projets dans le relief en travaillant les hauteurs et épannelages.

⇒ Proposer des formes urbaines (taille des îlots, maillage viaire et liaisons douces) permettant des transitions harmonieuses avec les tissus urbains environnants.

⇒ Offrir des espaces végétalisés respectueux du site et de la structure paysagère en place : haies, espaces publics, espaces privatifs, arbres d'alignement ou bosquets, par exemple.

### 3.2.5 Traiter de manière qualitative les franges urbaines, maintenir des coupures d'urbanisation

- ⇒ Valoriser les principales entrées de territoire tant routières, autoroutières, que ferroviaires, en préservant et en accentuant le caractère de chaque entité paysagère traversée, tout en valorisant les perspectives vers les marqueurs de l'identité métropolitaine : vues couvertes vers la Seine et ses coteaux, ambiances boisées, panoramas vers le cœur d'agglomération et son patrimoine bâti, etc.
- ⇒ Affirmer l'identité des axes d'entrée dans les espaces urbains, premières images du territoire urbain et des entrées dans le cœur de Métropole :
  - Atténuer la prégnance des infrastructures routières, sécuriser les circulations piétonnes et faciliter les traversées en cœur d'agglomération ;
  - Mettre en valeur les grands équipements, infrastructures et projets urbains, témoins du rayonnement métropolitain et de son renouveau ;
  - Recualifier les entrées et les axes les plus dégradés : RD 7, RD 6014, RD 18E.
- ⇒ Garantir un traitement qualitatif des entrées de villes ou de bourgs, en lien avec un principe plus général de préservation des coupures d'urbanisation, et d'un travail sur la qualité paysagère des franges urbaines.
- ⇒ Limiter la profusion d'enseignes et de panneaux publicitaires sur l'ensemble des entrées de ville du territoire.

- ⇒ Affirmer des transitions harmonieuses entre espaces urbanisés et espaces naturels ou agricoles, notamment sur les plateaux, ouvrant directement sur des vues dégagées, en offrant des limites d'urbanisation en lien avec les structures naturelles (cours d'eau, relief, boisements, etc.).
- ⇒ Permettre une bonne intégration des constructions en franges urbaines, en soignant leur architecture comme leur traitement paysager.
- ⇒ Conserver des coupures d'urbanisation dans les secteurs où l'urbanisation a une forte propension à s'étirer le long des voies, notamment dans les boucles de la Seine, dans les vallées ou certaines entrées d'agglomération : vallées du Cailly, de l'Aubette, du Robec, RD 6014, RD 928, etc.

### 3.3 Faire de la nature en ville un gage de qualité du cadre de vie

La métropole nature, c'est aussi la métropole qui porte une ambition plus grande pour réintroduire la nature en ville, sous toutes ses formes : végétalisation, création de parcs et de jardins, d'espaces publics de quartier, alignements d'arbres le long des axes, maillage des espaces de nature entre eux, conciliant à la fois continuités écologiques et continuités des cheminements doux... Ainsi, à la densification urbaine promue par la métropole répondent l'accès à la Seine, à ses affluents, et aux espaces de nature sur le pourtour immédiat de l'urbanisation d'une part ; et une nature en ville diffuse et ordinaire d'autre part, dont le développement devient un enjeu pour l'aménagement des espaces urbains. Gage de la qualité de vie urbaine au quotidien, cette nature en ville constitue un maillon indispensable de la trame verte et bleue métropolitaine et une condition du maintien de la biodiversité en ville. Alors que les habitants aspirent à une relation plus quotidienne avec la nature, ces espaces sont également des sources de dépollution de l'air, de rafraîchissement, d'amélioration de la qualité de l'eau et des sols, des supports pour le développement du lien social, des déplacements doux, et pour la valorisation du patrimoine et du paysage local.

#### 3.3.1 Promouvoir le développement de la biodiversité comme vecteur d'amélioration du cadre de vie

- ⇒ Améliorer l'accessibilité aux grands espaces forestiers de loisirs et de détente (Forêt de La Londe-Rouvray, Forêt de Roumare, Forêt Verte, Forêt d'Elbeuf), aux principaux espaces de nature en ville et aux équipements récréatifs et de sensibilisation qui les maillent, comme les Maisons des forêts, le Parc animalier de Roumare, les bases de loisirs

nautiques ou le futur Parc du Champ Libre à Sotteville-lès-Rouen et Saint-Etienne-du-Rouvray, aux coteaux boisés et pelouses, etc.

- ⇒ Développer les déplacements doux à vocation touristique et de loisirs le long de la trame bleue.

#### 3.3.2 Maintenir et développer la nature en ville

- ⇒ Protéger durablement les cœurs de nature en ville, notamment les grands parcs urbains et les principaux espaces boisés.
- ⇒ Maintenir et valoriser les jardins familiaux.
- ⇒ Affirmer un principe d'équilibre entre espaces construits et espaces de respiration et maintenir un accès à des espaces verts de qualité en développant la présence végétale dans les espaces publics existants ou en projet, et dans les espaces privatifs (trame verte « ordinaire », constituée des cœurs d'îlots, parcs privés, espaces verts publics, alignements d'arbres, etc.)
- ⇒ Préserver durablement une trame de jardins pour favoriser le maintien des corridors écologiques en pas japonais, limiter l'imperméabilisation des sols et conserver les zones de refuge pour les espèces ordinaires en maintenant des espaces de pleine terre au sein des espaces urbanisés.

#### 3.3.3 Poursuivre la valorisation de la Seine et de ses affluents

- ⇒ Valoriser les lieux donnant accès à la Seine et identifier les points de vue signifiant la présence de l'eau pour mettre en valeur les affluents de la Seine, notamment dans les espaces les plus urbanisés où leur présence est moins lisible.
- ⇒ Poursuivre la dynamique de reconquête des berges de Seine comme par exemple l'île Lacroix à Rouen, les berges à Saint-Aubin-lès-Elbeuf, etc. ; renforcer la multifonctionnalité des bords de Seine en développant des

espaces de promenade et de loisirs (cheminements, terrasses, équipements publics, espaces récréatifs...), afin de permettre une meilleure appropriation de cet espace par les habitants, à l'image de la Presqu'île Rollet et des quais bas rive gauche.







- ➔ Mettre en valeur les affluents de la Seine et favoriser la découverte du patrimoine industriel qui leur est associé, **comme dans les vallées du Cailly ou du Robec.**

PROJET




# Pour un environnement de qualité et de proximité pour tous - Milieux naturels et paysages

PLU Métropole Rouen Normandie  
PADD




Préserver et valoriser les qualités urbaines et paysagères du territoire

-  Préserver les vues remarquables vers les éléments patrimoniaux repères du territoire en vers le grand paysage.
-  Valoriser les identités locales en identifiant et préservant les éléments du patrimoine bâti et naturel.
-  Améliorer les entrées de ville et d'agglomération.
-  Traiter de manière qualitative les franges urbaines.
-  Maintenir des coupures d'urbanisation.
-  Porter une attention particulière à la gestion des espaces d'activités situés à l'interface avec l'habitat.

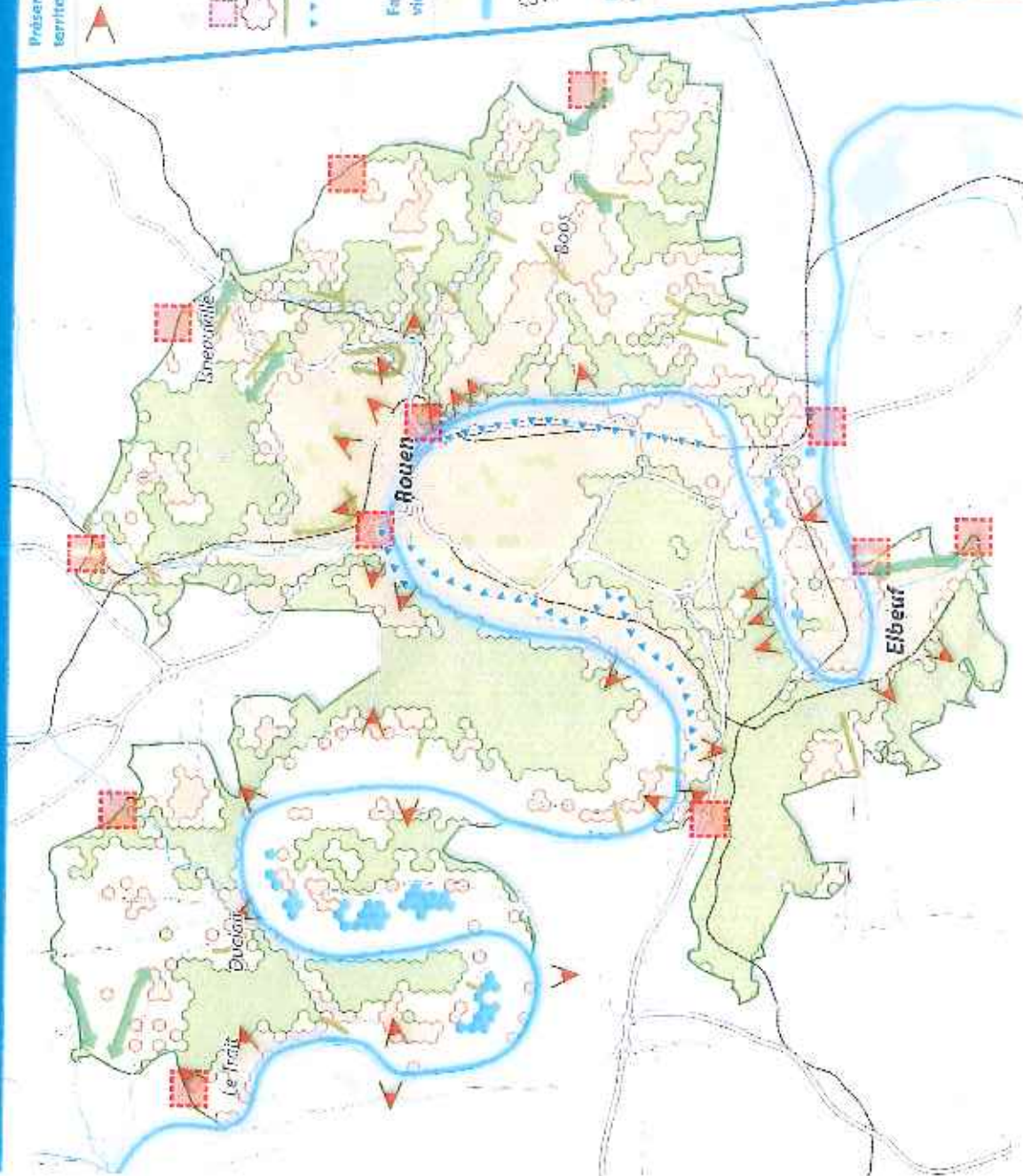
Faire de la nature en ville un gage de qualité de cadre de vie

-  Maintenir et développer la nature en ville.
-  Poursuivre la valorisation de la Seine et de ses affluents.
-  Promouvoir le développement de la biodiversité comme vecteur d'amélioration du cadre de vie.

Respecter et conforter les grands milieux naturels, vecteurs d'identité

-  Protéger les grands milieux naturels remarquables.
-  Restaurer les grandes continuités écologiques.
-  Porter une attention particulière à la protection des listes forestières.

Les délimitations du PADD doivent être comprises à l'échelle du plan, entre autres, les axes, sans être passées à l'échelle de détail, à l'exception de la protection d'habitats d'intérêt communautaire.



### 3.4 Adapter le territoire au changement climatique et gérer durablement les ressources

Alors que la Métropole s'est fixée, dans son Plan climat air énergie territorial mais aussi dans le cadre de la COP 21 locale et de l'accord de Rouen pour le climat, des objectifs ambitieux pour lutter contre le changement climatique, le projet d'aménagement du territoire devra contribuer à l'atteinte de ces objectifs. Il doit relever le défi que constituent certaines caractéristiques fortes du territoire - sa tradition industrielle, sa superficie, qui induit des déplacements en voiture nombreux, la part importante des logements individuels et/ou anciens dans le parc résidentiel, génératrice de consommations énergétiques importantes - qui impactent fortement le niveau d'émissions de gaz à effet de serre. En décidant des choix en matière de formes urbaines, de modes de déplacement et de localisation des activités, il doit permettre au territoire de réduire les consommations d'énergie et de matières premières et de limiter les émissions de gaz à effet de serre, s'engageant ainsi dans la transition écologique et énergétique. Au-delà des consommations énergétiques, l'impératif de la sobriété concerne l'ensemble des ressources naturelles du territoire - au premier rang desquelles la ressource en eau -, que les principes d'aménagement doivent permettre de gérer de manière plus durable.

#### 3.4.1 Promouvoir la sobriété et l'efficacité énergétiques

##### Favoriser le développement des énergies renouvelables

- ⇒ Favoriser le raccordement des immeubles de logements collectifs et des constructions à usage d'activités (notamment tertiaires) aux réseaux de chaleur performants, tout en assurant la faisabilité technique et économique d'un tel dispositif.
- ⇒ Inciter au développement du solaire thermique et du photovoltaïque en veillant à la bonne intégration des dispositifs dans la construction et l'environnement.
- ⇒ Développer l'utilisation de la ressource bois pour l'alimentation de réseaux de chaleur et des chaufferies.
- ⇒ Permettre la valorisation énergétique des déchets, le développement de la méthanisation et les petites éoliennes.

##### Conseils des tissus urbains économes en énergie

- ⇒ Privilégier des formes urbaines compactes, en favorisant la mitoyenneté des constructions dans des secteurs où elle s'intègre de façon harmonieuse dans le contexte urbain.
- ⇒ Limiter les phénomènes d'îlots de chaleur urbains par le développement de la végétalisation des espaces urbanisés.
- ⇒ Inciter à la réhabilitation thermique des logements, en veillant, le cas échéant, à maintenir le caractère patrimonial du bâti.
- ⇒ Favoriser l'isolation par l'extérieur des bâtiments, en veillant à l'intégration dans l'environnement proche.
- ⇒ Généraliser la conception bioclimatique dans la construction neuve (ergonomie des pièces de vie, orientation des bâtiments, prise en compte

des couloirs de vent, etc.) et inciter à de meilleures performances énergétiques.

- ⇒ Susciter le développement de projets innovants et exemplaires d'un point de vue énergétique.
- ⇒ Soutenir la mobilité durable et maîtriser les besoins énergétiques liés au transport en organisant le développement urbain en lien avec les projets de transports en commun et les lieux de multimodalité, y compris les liaisons douces.

#### **Favoriser l'utilisation de matériaux locaux, réutilisables, recyclés ou recyclables**

- ⇒ Développer les projets d'écoconstruction et permettre le développement de la filière.
- ⇒ Inciter à l'utilisation de matériaux biosourcés, notamment le bois, ou recyclés lors des projets de construction ou de rénovation du bâti existant.

#### **Soutenir les démarches d'écologie industrielle**

- ⇒ Favoriser la mise en place de synergies entre les entreprises dans la gestion des ressources en termes de matière, d'eau ou d'énergie, ou dans la mutualisation de la gestion des activités (services, transport, déchets, etc.).

#### **3.4.2. Préserver la qualité de l'eau et protéger la ressource en eau**

- ⇒ Protéger les captages d'eau potable en maîtrisant l'urbanisation dans les périmètres rapprochés.

- ⇒ Réduire le ruissellement pluvial dans l'espace agricole et limiter son impact sur les cours d'eau et les plans d'eau en protégeant ou en restaurant les haies et les talus.

- ⇒ Réduire les rejets polluants et améliorer les systèmes d'assainissement. Adapter le développement de l'urbanisation à la capacité des stations d'épuration et privilégier un raccordement des constructions au réseau collectif, quand cela est possible.

- ⇒ Prendre en compte les besoins en eau liés à des usages spécifiques : défense incendie, industrie, agriculture, loisirs...

- ⇒ Lutter contre le gaspillage d'eau potable en développant les systèmes de réutilisation des eaux pluviales pour des usages non voués à la consommation.

#### **3.4.3. Gérer durablement les ressources naturelles, agricoles et forestières**

##### **Assurer la préservation des ressources agricoles et forestières**

- ⇒ Garantir la protection des terres agricoles et des forêts de manière à pérenniser les exploitations.
- ⇒ Valoriser les espaces agricoles et naturels, par l'agriculture périurbaine et urbaine, support de production locale et de lien social.
- ⇒ Protéger le maraîchage, les vergers et les jardins familiaux existants, relevant d'une agriculture non intensive, participant à la diversité des paysages de la Métropole et au développement d'une agriculture de proximité.



### 3.5 Proposer une urbanisation permettant de réduire les nuisances et l'exposition aux risques

Doté d'un réseau hydrographique considérable au cœur d'un plateau calcaire, d'infrastructures de transport nombreuses et caractérisé par une économie industrielle en transition, le territoire est confronté à un certain nombre de risques naturels, technologiques, de nuisances, ou de pollutions de diverses natures. Face à ce constat, la Métropole doit prendre en considération les effets de cette géographie particulière et orienter ses choix en termes d'urbanisation afin d'en réduire l'impact. Le projet d'aménagement du territoire doit ainsi répondre aux enjeux de la santé environnementale des habitants, condition nécessaire à l'amélioration de la qualité de vie. L'intégration des risques naturels et technologiques, mais aussi des nuisances et des pollutions, dans la conception des projets urbains est aussi un levier d'innovation urbaine pour une ville plus résiliente, qui anticipe mieux et s'adapte aux risques potentiels.

Au-delà de la réduction de la vulnérabilité aux risques, il est nécessaire - alors que certaines nuisances comme la pollution atmosphérique ont historiquement dégradé l'image du territoire -, d'amplifier les initiatives qui contribuent à la lutte contre ces nuisances et à l'amélioration de la qualité de vie urbaine : il s'agit à la fois d'un enjeu sensible, pour réduire les nuisances présentes dans le cadre de vie (pollution, bruit), préserver et améliorer la qualité et la diversité des ambiances urbaines, et aussi d'un enjeu de santé publique.

⇒ Encourager la diversification économique liée à l'agrotourisme et au développement d'énergies renouvelables, dans la mesure où la fonction agricole est maintenue.

⇒ Poursuivre les mesures engagées en faveur d'une gestion durable des forêts du territoire, notamment pour les forêts privées.

#### Assurer la gestion durable des ressources du sol et de l'eau

⇒ Encadrer le développement des activités de carrières et anticiper les effets d'exploitation sur les milieux.

#### 3.4.4 Assurer les conditions d'une gestion et d'un traitement des déchets performants et économes

⇒ Assurer la mise à disposition d'équipements de collecte accessibles, performants et adaptés ; adapter les nouvelles constructions aux dispositifs de tri pour en faciliter la pratique par les habitants et aménager les espaces urbains pour rendre la collecte des déchets plus aisée et efficace pour la collectivité.

⇒ Développer la valorisation des déchets fermentescibles et les systèmes de compostage.

### 3.5.1 Limiter l'exposition aux risques majeurs (inondations, ruissellements, cavités souterraines, falaises, technologiques)

⇒ Réduire la vulnérabilité des biens et des personnes face aux risques naturels et technologiques en restreignant voire en interdisant la constructibilité de certains secteurs.

⇒ Limiter le risque lié aux inondations et aux ruissellements :

- Limiter le risque d'inondation par ruissellement urbain en mettant en œuvre une gestion optimale des eaux pluviales, et notamment une gestion alternative, quand cela est possible, au moment de la conception des projets urbains (infiltration des eaux pluviales à ciel ouvert, etc.).

- Mettre en place des dispositifs de rétention dans les zones peu favorables à l'infiltration afin de limiter le débit de fuite dans le réseau.

- Limiter le risque d'inondation par débordement de cours d'eau en protégeant durablement les zones d'expansion des crues et maintenir un degré de perméabilité des sols suffisant pour garantir l'infiltration.

⇒ Prévenir et composer avec les risques technologiques : maîtriser le développement des activités à risque et ajuster le degré de mixité fonctionnelle dans les secteurs d'activité concernés.

⇒ Prendre en compte le risque de mouvement de terrain lié aux cavités souterraines et les risques d'éboulement et d'effondrement liés aux falaises fluviales en limitant l'urbanisation dans les secteurs concernés.

### 3.5.2 Diminuer les nuisances environnementales

⇒ Traiter certains sites et sols pollués bénéficiant d'une situation stratégique et d'un fort potentiel de renouvellement urbain.

⇒ Réserver des zones de calme et protéger les secteurs sensibles au bruit, tout en valorisant les lieux bien desservis par les transports en commun en incitant à une conception urbaine et architecturale adaptée (orientation des bâtiments, isolation, distribution des fonctions au sein de l'immeuble...).

⇒ Limiter les pollutions lumineuses dans les aménagements publics (éclairage public) et sensibiliser les acteurs privés (enseignes lumineuses des entreprises et commerces).

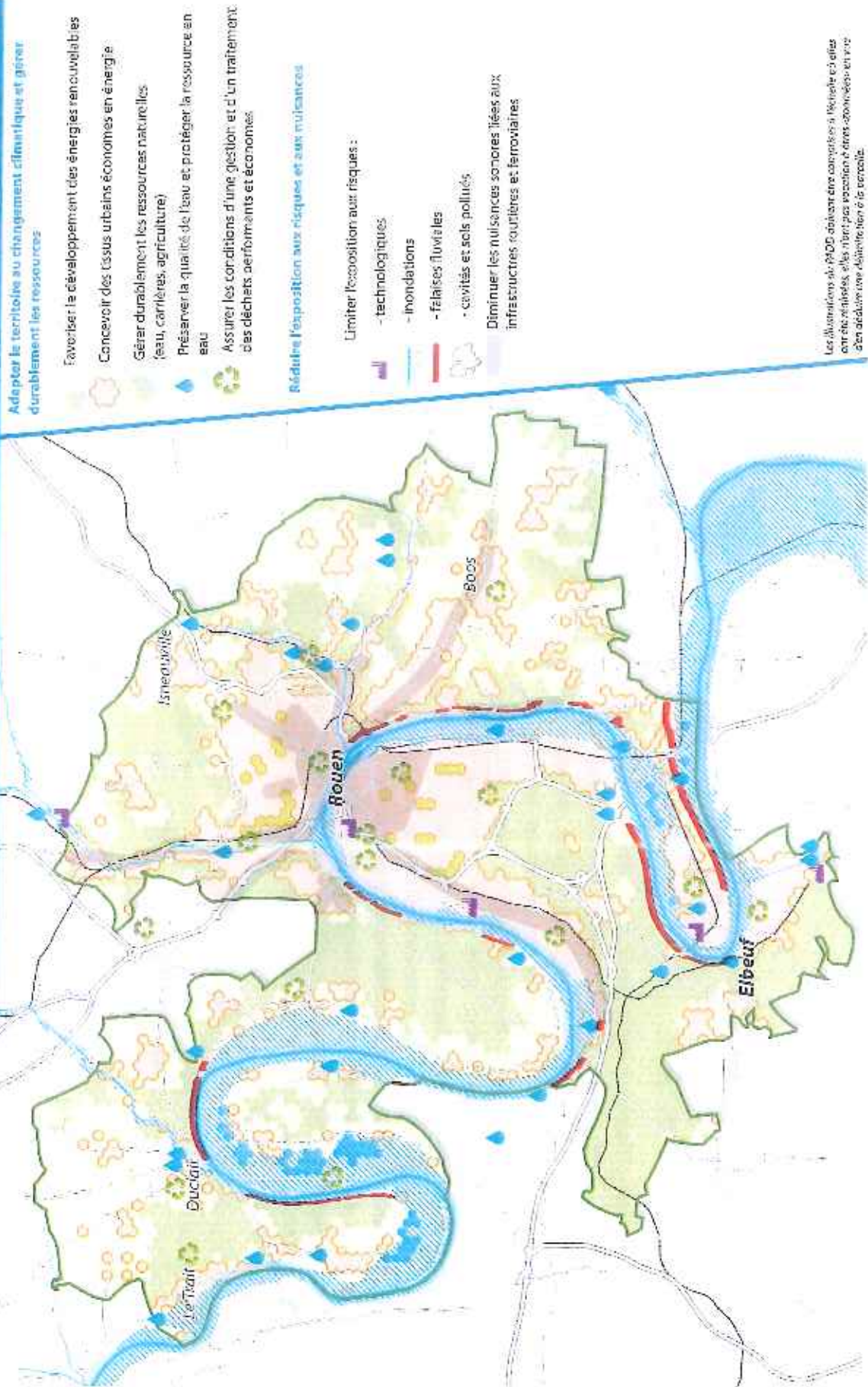
### 3.5.3 Réduire les pollutions en mettant en œuvre les procédés adaptés aux aménagements projetés

⇒ Réduire les risques de pollutions diffuses sur les milieux aquatiques en limitant le ruissellement urbain ou en favorisant le raccordement aux dispositifs d'assainissement des eaux usées performants.

⇒ Assurer la prise en compte des sources de pollutions de l'air lors de la conception des projets urbains (dispositifs de protection technique, mise en place d'espaces tampons, organisation des espaces de vie...)

# Pour un environnement de qualité et de proximité pour tous - Risques

PLU Métropole Rouen Normandie  
PADD



### 3.6 Améliorer la qualité des espaces à vocation d'activités économiques et commerciales

La localisation et les caractéristiques des zones d'activités économiques et commerciales entraînent aujourd'hui des enjeux forts en matière de requalification et d'intégration urbaine.

De Mont-Saint-Aignan à Tourville-la-Rivière, de Sotteville-lès-Rouen au Trait, ces zones, parfois exclues des tissus urbains, sont souvent trop monofonctionnelles, d'une qualité médiocre sur le plan urbain, paysager ou architectural, génératrices des flux automobiles nombreux sources de pollutions et de nuisances. Elles nécessitent d'être progressivement repensées au gré de leur développement et de leur renouvellement, afin d'intégrer davantage de qualité d'aménagement et d'envisager un meilleur rapport à la ville. La qualité, notamment environnementale, des espaces d'activités participe à la fois à une plus grande qualité du cadre de vie, en offrant dans ces espaces une plus grande diversité de fonctions et en améliorant leur accessibilité et leur desserte. Elle doit aussi contribuer à l'attractivité économique du territoire, par une image renouvelée et une visibilité accrue des entreprises.



#### 3.6.1 Diversifier les espaces à vocation d'activités afin de créer les conditions d'une mixité des fonctions urbaines

⇒ Développer la mixité fonctionnelle pour offrir aux actifs qui travaillent au sein de ces espaces davantage de services et un environnement qualitatif : restaurants ou crèches inter-entreprises, conciergeries, commerces de proximité, espaces verts et de loisirs, équipements publics... à l'image du projet de pôle de vie sur le technopôle Rouen Madrillet Innovation.

⇒ Promouvoir la diversification des fonctions au sein des espaces commerciaux en développant des projets mixtes à proximité des quartiers environnants, et accueillant une diversité programmable intégrant commerces, habitat, équipements et services.

⇒ Favoriser les interactions entre les espaces commerciaux, les zones d'activités et les quartiers environnants en développant des liens entre ces différents espaces au sein du tissu urbain.

#### 3.6.2 Optimiser les surfaces économiques et commerciales existantes en favorisant la densification, la requalification et la mutualisation

⇒ Engager la requalification de certaines zones commerciales telles que le Clos aux Antes à Tourville-la-Rivière, le Bois Cany à Grand Quevilly, et de certains espaces d'activités anciens, comme par exemple la zone d'activités de la Vatine à Mont-Saint-Aignan, le site de Saint-Sever, et la zone industrielle Est à Sotteville-lès-Rouen/Saint-Etienne-du-Rouvray.

⇒ Rationnaliser les surfaces bâties, d'espaces verts, de stationnement, de livraison, de voirie, de stockage et inciter à leur mutualisation entre entreprises, entre surfaces commerciales mais aussi avec les secteurs d'habitat alentours.

⇒ Permettre le développement de services de mobilité et de transports en commun adaptés aux besoins et au potentiel des entreprises, notamment sur les zones d'emplois principales.

⇒ Améliorer la qualité des cheminements entre les gares (existantes et à venir) et les zones d'emplois et zones commerciales à proximité pour favoriser une utilisation du train (par exemple à Saint-Etienne-du-Rouvray, Oisse), Tourville-la-Rivière et dans la Vallée du Cailly).

**3.6.4 Porter une attention particulière à la gestion des espaces d'activités situés à l'interface avec l'habitat ou les zones agricoles/naturelles**

⇒ Assurer des transitions douces en prévoyant une intégration paysagère des bâtiments ainsi qu'une bonne gestion des implantations et des hauteurs pour limiter les nuisances de toutes sortes (visuelles, sonores, etc.).

⇒ Concevoir un traitement des espaces verts et une végétalisation autour des constructions et des parcs de stationnement pouvant jouer un rôle tampon sur le plan visuel et environnemental.



⇒ Rechercher de meilleures performances énergétiques dans les bâtiments existants.

**3.6.3 Proposer des aménagements qualitatifs tant sur le plan économique, fonctionnel, urbain, qu'environnemental**

**Améliorer la qualité des espaces publics, des voiries, des espaces extérieurs et des espaces verts**

⇒ Permettre une meilleure visibilité des entreprises et des activités commerciales par une signalétique soignée et homogène, et un fonctionnement efficace en matière d'accessibilité, de stationnement ou d'entreposage.

⇒ Limiter la profusion d'enseignes et de panneaux publicitaires,

⇒ Développer la qualité des espaces libres et de stationnement au sein des zones d'activités économiques et commerciales par un aménagement paysager adapté à leur fonction, respectueux de l'environnement, notamment en hydraulique, et jouant un rôle dans la mise en valeur et le renforcement de la trame verte et bleue

**Améliorer la qualité architecturale et fonctionnelle des zones d'activités économiques et commerciales**

⇒ Privilégier des formes urbaines compactes et des formes architecturales de qualité et économes en énergie : sobriété des volumes, des matériaux, des couleurs, et des enseignes.

⇒ Favoriser la réhabilitation du bâti permettant une plus grande ouverture architecturale vers les tissus environnants, une meilleure insertion urbaine et paysagère et des économies d'énergie et de fluides.

⇒ Privilégier le développement des pôles commerciaux desservis par les transports en commun structurants.

**3.6.5 Développer les pratiques de la marche et du vélo au sein des secteurs à vocation d'activités économiques et commerciales**

- ⇒ Aménager les voiries structurantes des zones d'activités existantes et majeures, notamment rive gauche, afin d'y assurer une qualité d'usage pour des modes alternatifs à la voiture.
- ⇒ Intégrer des parcours cyclables et piétonniers lisibles, pratiques et agréables au sein des zones d'activités économiques et commerciales et en lien avec les quartiers adjacents.

PROJET