



Zone d'Aménagement Concerté
Ecoquartier FLAUBERT



DOSSIER DE CREATION

Approuvé par le conseil d'agglomération du

Maître d'ouvrage :

La CREA - Norwich House - 14 bis avenue Pasteur
76006 ROUEN Cedex1 - Tel : 02 32 76 44 22

Maitre d'ouvrage délégué :

La SPL - CREA AMENAGEMENT

Montmorency II - 65 avenue de Bretagne BP 1137
76175 ROUEN Cedex 1 - Tel : 02 32 81 69 10

Equipe de maitrise d'œuvre urbaine :

Atelier Jacqueline OSTY & associés,

77 rue de Charonne 75011 PARIS Tel : 01 43 48 63 84

ATTICA urbanisme et paysage,

10 bd Batignolles 75017 PARIS Tel : 01 45 22 69 71

EGIS France, Parc de la Vatine - 32 rue Raymond Aron

76130 MONT SAINT AIGNAN Tel : 02 35 12 55 85

BURGEAP, 24 rue des Patis

76140 LE PETIT QUEVILLY Tel : 02 32 81 45 00

Zone d'Aménagement Concerté
Ecoquartier FLAUBERT



DOSSIER DE CREATION

BORDEREAU DES PIECES :

1. Rapport de présentation
2. Plan de situation
3. Plan de délimitation du périmètre
4. Étude d'impact
5. Régime fiscal exigible dans la zone

Zone d'Aménagement Concerté Ecoquartier FLAUBERT



Un projet de La CREA

DOSSIER DE CREATION

1. Rapport de présentation

Approuvé par le conseil d'agglomération du

Maître d'ouvrage :

La CREA –

Norwich House - 14 bis avenue Pasteur BP 589
76006 ROUEN Cedex1 - Tel : 02 32 76 44 22

Maitrise d'ouvrage déléguée :

La SPL - CREA AMENAGEMENT

Montmorency II - 65 avenue de Bretagne BP 1137
76175 ROUEN Cedex 1 - Tel : 02 32 81 69 10

Equipe de maitrise d'œuvre urbaine :

Atelier Jacqueline OSTY & associés, 77 rue de Charonne 75011 PARIS Tel : 01 43 48 63 84

ATTICA urbanisme et paysage, 10 bd Batignolles 75017 PARIS Tel : 01 45 22 19 77

EGIS France, Parc de la Vatine - 32 rue Raymond Aron 76130 MONT ST AIGNAN Tel : 02 35 12 55 85

BURGEAP, 24 rue des Patis 76140 LE PETIT QUEVILLY Tel : 02 32 81 45 00

SOMMAIRE DU RAPPORT DE PRESENTATION

PREAMBULE :	3
1 OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION	6
1.1 LOCALISATION, CONTEXTE ET AMBITION DE L'OPERATION	6
1.2 INTERET DE L'OPERATION PAR RAPPORT AUX PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT	10
1.2.1 <i>Sur le plan de l'environnement</i>	10
1.2.2 <i>Sur le plan du développement économique</i>	11
1.2.3 <i>Dans le domaine du logement</i>	12
2 DESCRIPTION DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT	13
2.1 OCCUPATION ACTUELLE DU SITE	13
2.2 PROJETS RECENSES DANS L'ENVIRONNEMENT DE L'ÉCOQUARTIER.....	14
2.3 CADRE PHYSIQUE ET HYDROLOGIQUE	15
2.4 CADRE PATRIMONIAL ET PAYSAGER	15
2.5 VALEUR BIOLOGIQUE ET ECOLOGIQUE	16
2.6 CONTRAINTES TECHNIQUES, POLLUTIONS ET RISQUES.....	17
3 PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS AU STADE DE LA CREATION	19
3.1 DE L'ESQUISSE DE PRINCIPE AU SCHEMA D'INTENTIONS D'AMENAGEMENT	19
3.2 NOTICE EXPLICATIVE DES PRINCIPES D'AMENAGEMENT PORTES AU SIA	20
3.2.1 <i>Principes de maillage et d'organisation spatiale de l'éco mobilité</i>	21
3.2.2 <i>Principes de structuration urbaine autour d'espaces publics de qualité</i>	27
3.2.3 <i>Principes d'aménagement d'une armature paysagère verte et bleue reliée au fleuve</i> ...	30
3.3 LE DOCUMENT GRAPHIQUE DU SCHEMA D'INTENTIONS D'AMENAGEMENT	32
4 PROJET DE PROGRAMME PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS	33
5 RAISONS DU CHOIX DU PROJET	34
5.1 AU REGARD DES DISPOSITIONS D'URBANISME EN VIGUEUR.....	34
5.1.1 <i>D'échelle supra communale : Scot, PDU, DTA et SRDAT, PLH</i>	34
5.1.2 <i>D'échelle communale : PLU de Rouen et PLU de Petit Quevilly</i>	36
5.2 AU REGARD DE SON INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET URBAIN	39

Document établi par ATTICA / Christelle HEUDRON Urbaniste, sous la direction de Yves COULOUME Architecte urbaniste
Codification SGTI : EMO_CZAC Dossier création de ZAC / ATT_EQF_EMO_GEN_RAP_0100_G

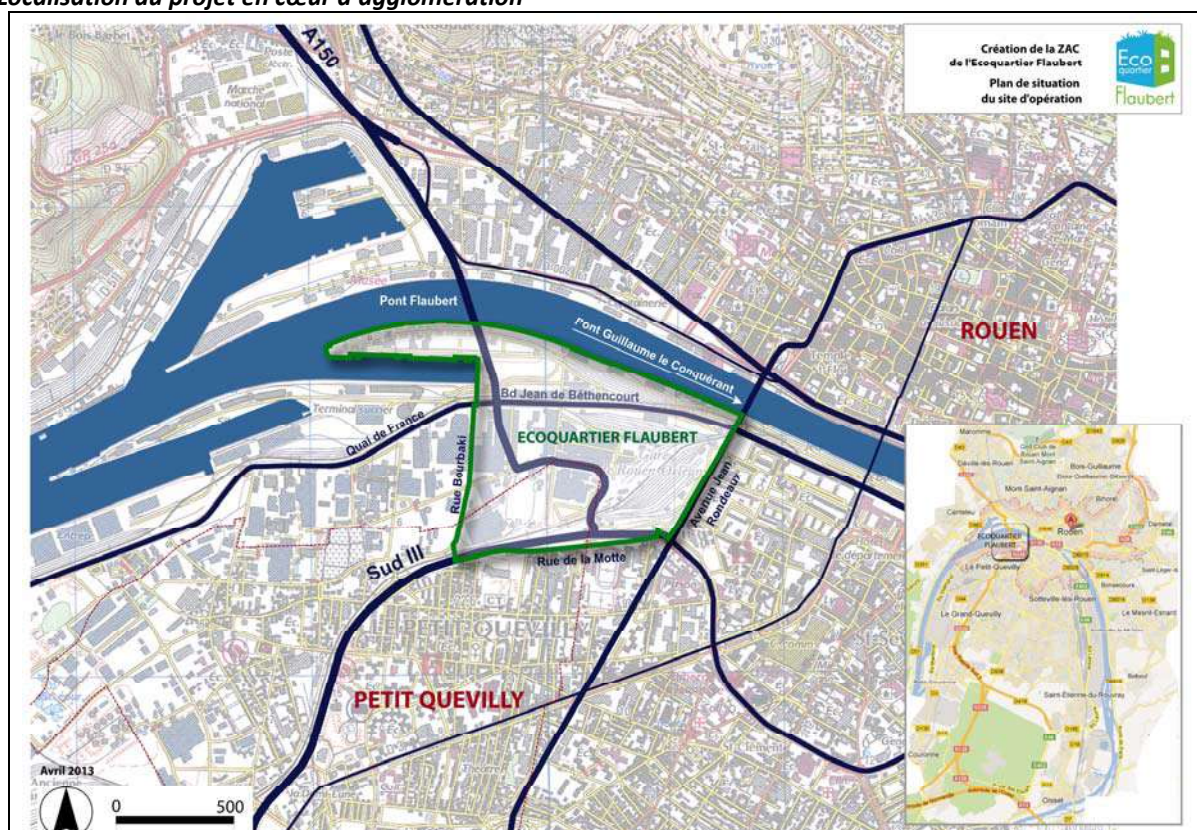
PREAMBULE :

→ *Objet du dossier*

Sur la rive gauche de la Seine sur les communes de Rouen et de Petit-Quevilly, la Communauté d'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe (La CREA) prévoit d'aménager l'Écoquartier Flaubert sur un ensemble de terrains sous-utilisés, bien qu'au fort potentiel urbain en cœur de l'agglomération.

Le site d'implantation du projet est situé à l'Ouest de l'avenue Jean Rondeaux entre la rue Bourbaki et la rue de la Motte, et s'étend en rive Sud de la Seine dans la suite du projet d'aménagement des Bords de Seine et de la Presqu'île Rollet en cours de réalisation.

Localisation du projet en cœur d'agglomération



La transformation en un quartier urbain central de cet ensemble de terrains industrialo-portuaires situés entre le centre-ville, la Seine et le port, a été inscrite dès 2001 au Schéma Directeur de l'Agglomération.

Dans la continuité de la stratégie Seine Ouest engagée sur les deux rives du fleuve, de la construction du Pont Gustave Flaubert, et dans le cadre de la stratégie globale d'aménagement du territoire de la CREA, la **reconquête urbaine de ces espaces permettra d'étendre vers l'Ouest le cœur de l'agglomération.**

Le site de l'Écoquartier Flaubert, déclaré d'intérêt communautaire par délibérations successives de l'ex CAR en 2005 et du Conseil de la CREA le 21 novembre 2011, s'affirme comme **un des secteurs stratégiques de redéploiement urbain le long de l'axe Seine au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Schéma de Cohérence Territoriale (Scot)** mis en débat en conseil communautaire en juin 2012.

Ce projet ambitieux est nécessaire pour l'ensemble de la CREA, parce qu'il renforcera son attractivité et contribuera à en faire une des premières éco-communautés de France.

Le processus d'étude mené par la CREA sur le secteur de développement Ouest du centre de l'agglomération, conduit aujourd'hui à envisager la **création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) pour réaliser l'aménagement d'un quartier urbain durable**, mêlant activités économiques, habitat, commerces, services et équipements collectifs (de loisirs, culturels et sportifs), **en rive Sud de la Seine.**

L'objet du présent dossier est la **création de la ZAC communautaire de l'Écoquartier Flaubert sur une emprise foncière d'un seul tenant, d'environ 68 hectares.**

Vue aérienne du terrain d'opération de la ZAC de l'écoquartier Flaubert



Par délibération communautaire du 20 septembre 2010, un mandat d'études préalables à la création de la ZAC a été confié à la CREA Aménagement qui a été constituée initialement en Société Publique Locale d'Aménagement (SPLA), en association avec les communes de Petit-Quevilly et de Rouen, par délibération du 28 juin 2010, et transformée en Société Publique Locale (SPL) le 25/02/2014. **La SPL est destinée à assurer la concession d'aménagement de l'opération au terme des études pré-opérationnelles.** Elle a, aussi été mandatée par délibération du 9 mai 2011 pour la réalisation de l'aménagement des Bords de Seine à Rouen, dont une partie a été livrée pour l'Armada en Juin 2013.

Le présent rapport de présentation, selon l'article R311-2 du code de l'urbanisme a pour but : d'exposer *l'objet et la justification de l'opération ; de décrire l'état initial du site et de son environnement ; d'indiquer le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone ; d'énoncer les raisons pour lesquelles au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire concerné et l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain, le projet faisant l'objet du dossier de création a été retenu.*

→ **Modalités d'organisation de la concertation préalable**

Conformément à l'article L300-2 du code de l'urbanisme, **une procédure de concertation préalable à la création a été engagée** par délibération du 14 septembre 2009 du Bureau de la CAR. Les modalités de concertation ont été complétées le 21 novembre 2012 par délibération du Conseil de La CREA, afin d'étendre à l'ensemble de son territoire les objectifs d'association du public et de proportionner les modalités à l'importance du projet et de la population concernée. L'association des habitants, des associations locales et des autres personnes concernées est encadrée par les modalités suivantes :

Modalités fixées en 2009

- **Une exposition publique** présentant les intentions de projet et la mise à disposition d'un registre destiné à recueillir les observations des habitants aux hôtels de ville de Rouen et de Petit Quevilly ;
- **La mise à disposition**, durant un mois aux deux étapes clef de l'élaboration du projet à l'hôtel d'agglomération, **d'un dossier** comprenant un plan du périmètre du site étudié, une notice explicative présentant les intentions du projet et ses objectifs, ainsi qu'un registre destiné à recueillir les observations des personnes concernées ;
- L'organisation de **trois réunions publiques** ;
- La mise à disposition d'un registre permanent sur le site internet de l'agglomération ;
- La mise à disposition pour la consultation, dans les bureaux du département urbanisme et développement de l'ex-CAR des documents préparatoires (Plan Directeur seine Ouest, programme et projet résultant de l'étude de définition et marchés de maîtrise d'œuvre) ;

Modalités complétées en 2012

- La mise à disposition **d'une brochure de présentation générale du projet** avec des registres destinés à recueillir l'avis du public dans les hôtels de ville de Rouen et de Petit-Quevilly, à l'hôtel d'Agglomération ;
- **La communication sur l'espace dédié au projet sur le site internet de la CREA**, avec un registre permanent www.la-crea.fr ;
- **Le recueil des avis adressés par voie postale** à Monsieur le Président de la CREA (objet : Concertation Ecoquartier Flaubert) ou par courrier électronique sur une adresse dédiée ;
- **L'organisation d'au moins deux réunions publiques avec une large information** par voie de presse et d'affichage auprès des habitants de l'agglomération et auprès du (des) conseil(s) de quartier concerné(s) ;
- L'organisation **d'une réunion spécifique pour le Conseil Consultatif de Développement** et les acteurs socio-économiques.

Conformément aux dispositions législatives du code de l'environnement, l'opération d'aménagement nécessitant une étude d'impact, celle-ci a fait l'objet d'une procédure d'avis de l'autorité administrative compétente (rendu par le CGEDD le 22/01/2014) et de « mise à disposition du public » avant la décision de création de la ZAC, selon des modalités qui ont été préalablement établies par délibération du conseil communautaire du 16/12/2013.

L'adoption du présent dossier de création est donc précédée par l'adoption des bilans de la concertation engagée au printemps 2013, d'une part et de la mise à disposition du public de l'étude d'impact complétée par l'avis de l'autorité compétente, d'autre part. Ces bilans qui permettent d'expliquer les modalités de la prise en considération des observations et propositions recueillies pour prendre la décision, seront mis également à disposition du public.

1 OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION

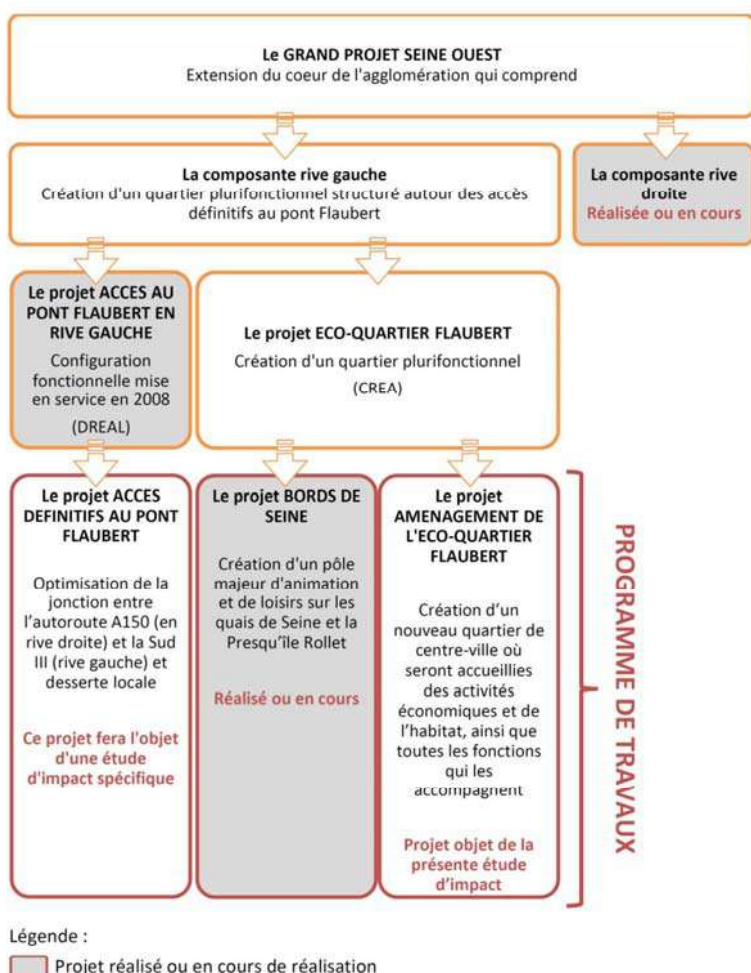
1.1 Localisation, contexte et ambition de l'opération

Porté par la CREA, le projet d'Écoquartier Flaubert est **un projet d'aménagement de grande envergure sur les communes de Petit-Quevilly et de Rouen, sur l'axe Seine**. Sur une emprise de 90 ha en incluant les emprises du projet d'aménagement des Bords de Seine et de la presqu'île Rollet, **l'Écoquartier Flaubert consiste à transformer et à valoriser un ancien site industriel et portuaire, actuellement sous-utilisé**.

Le site d'opération est **un espace à reconquérir, partagé entre le centre-ville, la Seine et le port**.

Caractéristique des interfaces villes-port, il concrétise l'opportunité urbaine qui accompagne la construction du pont Gustave Flaubert (6^{ème} franchissement de la Seine qui assure la jonction entre l'autoroute A150 en rive droite et la Sud III en rive gauche), ainsi que le glissement progressif vers l'aval des fonctions portuaires.

Constituant une porte d'entrée vers le cœur d'Agglomération cet ensemble de terrains bénéficie d'une localisation privilégiée, même si sa connexion sur des infrastructures autoroutières (voiries constituant la configuration fonctionnelle transitoire des accès au pont Flaubert) et ferroviaires emporte la nécessité d'intégrer des contraintes importantes.



Ce contexte pouvant peser sur les possibilités d'installer de nouveaux usages urbains sur le secteur, il a conduit à envisager une réalisation échelonnée dans le temps et son inscription dans un programme de travaux¹ comprenant la réalisation conjuguée :

- du projet de réalisation des accès définitifs au Pont Flaubert en rive gauche de la Seine, porté par l'Etat et représenté localement par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Haute Normandie ;
- du projet d'écoquartier Flaubert qui se compose de l'opération d'aménagement objet de la présente création de ZAC et du projet d'aménagement des Bords de Seine en partie réalisé (sous maîtrise d'ouvrage de la CREA).

¹ Selon l'article L122-1 du code de l'environnement : « Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrages et constituant une unité fonctionnelle ».

La libération progressive des activités industrielles portuaires sur le site d'opération permettent d'envisager la constitution d'un potentiel de développement urbain et économique pour répondre aux besoins d'accueil des populations et des activités dans la zone centrale, en mobilisant toutes les emprises disponibles. Elle permet d'envisager de **retisser les liens entre la ville de Petit-Quevilly et le fleuve**.

Il s'agit d'une **véritable opportunité pour renforcer les fonctions centrales et métropolitaines (notamment tertiaires) du cœur d'agglomération, autour de l'axe Seine qui apporte au site une forte valeur ajoutée**. La transition entre le quartier, la zone d'activités des quais de Seine et le secteur portuaire sera assurée par la réalisation d'un secteur à vocation exclusive d'activités économiques aux abords du viaduc.

Le projet d'Écoquartier Flaubert s'inscrit dans la continuité de la stratégie de développement de l'agglomération initiée dans les années 1990, qui avait trouvé une première phase de réalisation dans le réaménagement du quartier Pasteur et la requalification des quais rive droite. **Il traduit la volonté du Schéma Directeur de l'Agglomération Rouennaise approuvé en 2001, précisée au Plan Directeur d'Aménagement et de Développement (PDAD) en 2005** qui visent à créer « *un nouveau site urbain central [...] favorisant la mixité des fonctions, associant de l'habitat, des activités tertiaires, des espaces verts et des équipements attractifs d'intérêt d'agglomération* ».

Ce projet d'ampleur s'appuie notamment sur la réalisation d'un 6^{ème} franchissement de la Seine au niveau de l'agglomération, à savoir le pont Flaubert^{2,3}, qui structure le territoire et offre des opportunités de desserte et de valorisation du foncier dans ce secteur.

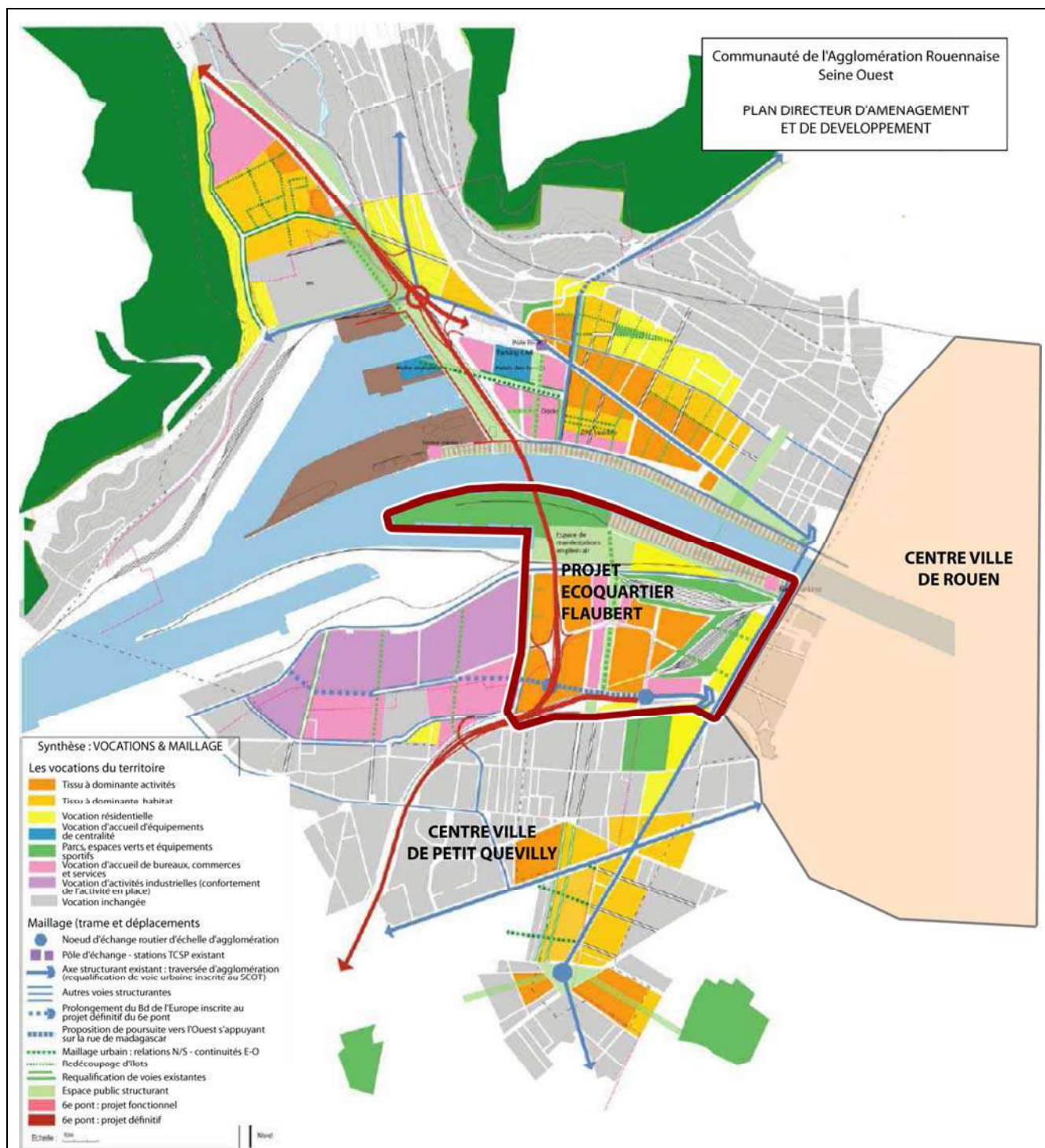
Le processus d'études et les grandes étapes qui ont conduit à la définition du projet ont été les suivantes :

- **Le schéma directeur de l'agglomération Rouen – Elbeuf approuvé le 2 février 2001**, identifie un secteur de développement à l'Ouest du centre de l'agglomération, centré sur les deux rives du fleuve, pour réaliser une importante recomposition urbaine à l'occasion de la réalisation du pont Flaubert ;
- une démarche de **Plan Directeur d'Aménagement et de Développement (PDAD) est alors conduite sur un territoire de 800 ha sur les communes de Rouen, Canteleu, Déville-lès-Rouen, Mont-Saint-Aignan et Petit Quevilly pour définir les orientations d'un projet urbain de grande ampleur**.

Le projet urbain a ainsi été concrétisé à travers un document intitulé « *Plan Directeur d'Aménagement et de Développement Seine Ouest* » ou PDAD Seine Ouest qui prévoit, en particulier sur la rive gauche de la Seine de créer un quartier central plurifonctionnel, avec une dominante économique dans son articulation ville-port et avec le pont Flaubert ;

² *Le projet de 6ème franchissement de la Seine, prévu au Schéma Directeur Routier National d'avril 1992, a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement soumise à enquête publique en 2000 (dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique – DUP). L'utilité publique des travaux de construction du 6ème franchissement de la Seine à Rouen et des ouvrages nécessaires pour relier l'autoroute A150 à la voie rapide urbaine Sud III à Petit-Quevilly et pour assurer les échanges avec les voiries urbaines sur le territoire des communes de Rouen, Petit-Quevilly, Déville-Lès-Rouen et Canteleu, a été déclarée par Décret du conseil d'état le 28 septembre 2001.*

³ *Par arrêté préfectoral du 13 novembre 2012, la mise à l'étude du projet d'aménagement des accès définitifs au Pont Flaubert en rive gauche de la Seine sur les communes de Petit-Quevilly et Rouen est prise en considération. A l'intérieur du périmètre d'étude correspondant, un sursis à statuer pourra être opposé aux demandes d'autorisation dans les formes prévues par les articles L111-7 et L111-8 du code de l'urbanisme.*



- par délibération du bureau de l'ex CAR le 25 mars 2005, **un périmètre d'intérêt communautaire est créé sur la base du PDAD**, sur deux zones de mutation prioritaires aux abords des accès au pont Flaubert;
- à l'issue d'une étude de définition (novembre 2006 à novembre 2007), **le groupement OSTY, ATTICA, EGIS, BURGEAP est retenu pour assurer la conception du projet urbain et paysager** de la zone rive Sud ;

- par délibération du 30 juin 2008, **le Conseil communautaire décide** d'une part, d'engager l'aménagement des bords de Seine en grand équipement d'agglomération accessible au public pour la promenade et les loisirs, et d'autre part, **de créer un nouveau quartier exemplaire en matière d'aménagement durable nommé « Écoquartier Flaubert »** ;
- **La reconquête des Bords de Seine et de la presqu'île Rollet constitue la première étape de la transformation d'image et d'usage du secteur Ouest rive gauche.** Cet espace public majeur d'agglomération partiellement réalisé, s'inscrira à terme comme un des espaces publics principaux du futur quartier pour répondre aux besoins de promenade et d'activités de loisirs des populations.
- **Le projet des Bords de Seine constitue avec l'opération d'aménagement de l'Ecoquartier Flaubert, objet du dossier de création de la ZAC, un ensemble devant former un tout cohérent à terme.**
- Par délibération du 21 novembre 2011 prise au titre de la compétence ZAC, la CREA a délimité le périmètre d'études du futur dossier de création de la ZAC, et a précisé les objectifs poursuivis définis initialement par délibération du Bureau de la CAR le 14 septembre 2009, ainsi :
 - ⇒ **La reconstruction de la ville sur elle-même**, ce qui impose la prise en considération des contraintes physiques et environnementales existantes ;
 - ⇒ **Une position au sein de l'espace urbain central, en entrée de ville** qui oblige à concevoir la structuration au-delà de l'échelle du site et des quartiers de la rive gauche ;
 - ⇒ **Une complexité d'usage** à exprimer dans une programmation équilibrée de l'économie, de l'habitat, des équipements et des espaces publics.

En cohérence avec les enjeux de l'Eco communauté portés par la CREA et les communes, une dimension environnementale forte est également donnée au projet, pour constituer un quartier urbain durable.

L'ambition de ce projet est traduite dans les 7 objectifs suivants :

- ⇒ **INTÉGRER pleinement le quartier à son environnement urbain** : faciliter les échanges et assurer la mixité fonctionnelle, sociale et générationnelle ;
- ⇒ **CRÉER des conditions favorables aux déplacements alternatifs et durables** pour favoriser l'écomobilité ;
- ⇒ **CRÉER des conditions de vie agréables pour tous** : réduire les nuisances sonores et adapter les usages du site à son passé industriel et à son environnement portuaire ;
- ⇒ **ATTEINDRE la sobriété énergétique** : réduire les besoins en énergie et leurs impacts environnementaux, sociaux et économiques à l'échelle du quartier et du bâti ;
- ⇒ **AMÉLIORER la biodiversité ordinaire et remarquable** et introduire la nature au cœur de la ville ;
- ⇒ **VALORISER la situation du site en bordure de Seine** : tirer parti de la forte présence de l'eau sur le site, tout en anticipant les évolutions futures liées aux changements climatiques ;
- ⇒ **FAIRE participer la population et les acteurs du territoire** dès l'amont du projet et tout au long de sa mise en œuvre.

1.2 Intérêt de l'opération par rapport aux perspectives de développement

1.2.1 Sur le plan de l'environnement

Soucieuse de réduire son empreinte écologique et de favoriser l'évolution des comportements et des pratiques sur son territoire, la CREA assoit sa stratégie de développement sur une utilisation raisonnée des ressources et de l'espace comme sur la promotion des éco-comportements auprès de ses habitants.

Le projet d'Ecoquartier Flaubert s'inscrit tout naturellement dans cette stratégie : il traduit la volonté forte de la CREA de conduire une politique de renouvellement urbain intégré, fondée sur les principes de mixité sociale et fonctionnelle et d'intensification urbaine. La volonté de reconstruire la ville sur la ville, dans un dialogue privilégié avec le fleuve, dessine un modèle de développement urbain durable exemplaire au service de l'attractivité du territoire.

Par sa localisation et ses caractéristiques, l'Ecoquartier Flaubert permettra de répondre à des enjeux qui concernent l'ensemble de l'agglomération :

- **Il se situe sur un espace stratégique dans la mesure où il met en jeu l'entrée Ouest de l'agglomération.** Dans le cadre du projet Seine Cité, conduit sur les deux rives de la Seine et parallèlement au projet de nouvelle gare, il contribue à la redéfinition de l'ensemble des systèmes modaux d'entrée dans l'agglomération. Il constitue, à cet endroit une réponse à l'objectif de la CREA d'articulation du développement urbain autour des grandes infrastructures de demain (pont Flaubert, de l'Arc Nord Sud de Transports Collectifs en Site Propre sur l'avenue Jean Rondeaux et de l'axe « THNS – Ecoquartier Flaubert » identifiés au projet de PDU de la CREA arrêté en juin 2013), afin d'offrir une alternative à l'étalement urbain ;
- **Il concerne un espace fortement contraint, nécessitant un travail de reconversion de friches industrielles qui appelle une stratégie foncière ambitieuse sur ce site en particulier, comme dans le reste de l'agglomération portée par la CREA, les communes avec le concours de l'EPF de Normandie (Plan d'Action Foncière).** Le glissement vers l'aval des activités portuaires et la fermeture d'activités industrielles en cœur d'agglomération nécessitent de s'interroger sur le devenir de ces espaces délaissés et de redéfinir la nature de l'interface entre les fonctions portuaires et le centre-ville.

C'est dans la mesure où il se donne pour ambition de conjuguer aménagement et environnement que le projet d'Ecoquartier Flaubert est décisif pour l'ensemble de l'agglomération. Il permettra aussi de mieux répondre aux besoins de la population et d'améliorer la *résilience* du territoire, c'est-à-dire sa capacité à s'adapter aux changements multiples – économiques, sociaux, écologiques – auxquels il est déjà confronté et auxquels il sera plus encore confronté demain.

Sa réalisation représentera une application concrète et exemplaire des principes de l'éco-communauté qui sont au fondement de la stratégie de développement urbain durable de la CREA :

- ⇒ *Préserver les ressources naturelles ;*
- ⇒ *Réduire les consommations d'énergie ;*
- ⇒ *Valoriser la nature en ville ;*
- ⇒ *Reconstruire la ville sur la ville, en visant une intensification urbaine inscrite en cohérence avec les réseaux de transports collectifs ;*
- ⇒ *Améliorer les dessertes et accessibilités des services ;*
- ⇒ *Favoriser une mobilité durable ;*
- ⇒ *Déployer une offre de logements diversifiés et économes en énergie.*

1.2.2 Sur le plan du développement économique

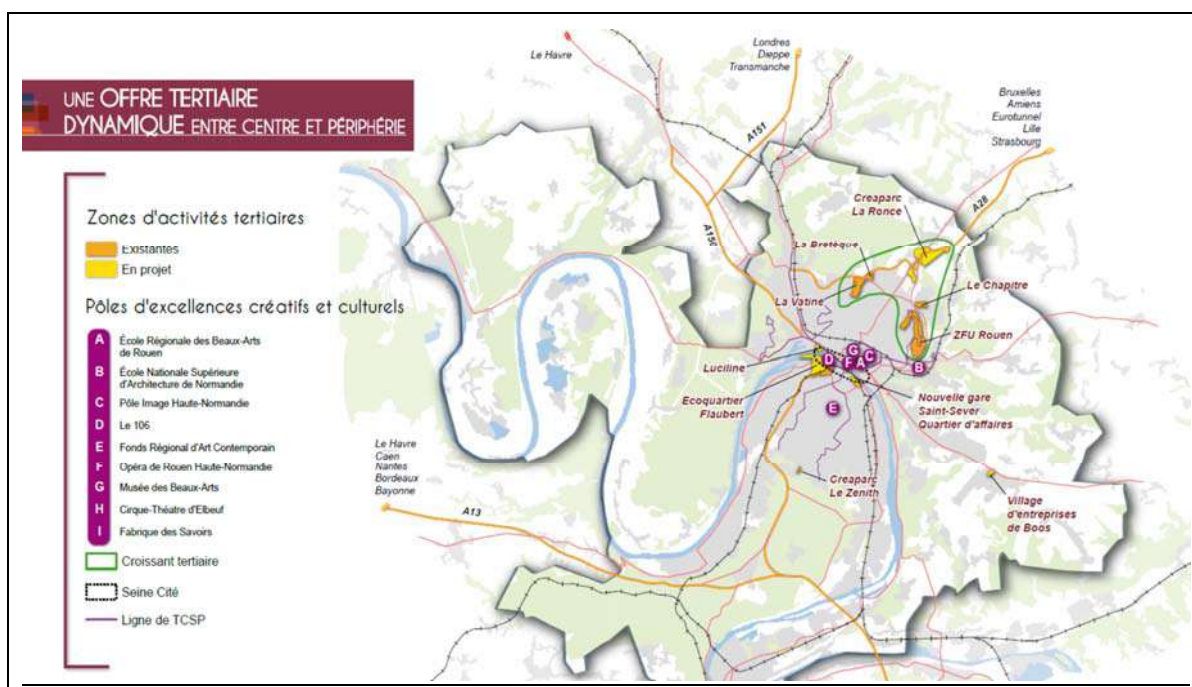
Par cette opération d'aménagement, **l'objectif est également de réinstaller l'activité** (notamment tertiaire) **et une offre d'habitat de qualité en cœur d'agglomération, sur l'axe Seine corridor de développement entre Paris et l'estuaire**. En effet, le secteur tertiaire est insuffisamment développé à Rouen et au cœur de l'agglomération qui accuse un déficit d'emplois stratégiques, particulièrement sensible dans la banque, la gestion et les services. Toutefois, le secteur tertiaire représente plus de 3 emplois sur 4 sur l'ensemble du territoire de la CREA.

L'enjeu du projet est de contribuer à amplifier la dynamique du secteur tertiaire, en proposant une offre de bureaux en centre-ville, adaptée aux fonctions stratégiques et exigeant une localisation centrale cohérente avec la desserte en transports. **En particulier, la volonté de la CREA est de créer une nouvelle offre immobilière d'entreprise au sein du projet « Seine cité », dont l'Écoquartier est un des composants, avec le quartier Luciline et le projet de construction de la nouvelle gare d'agglomération à Rouen Saint-Sever associée à un pôle central d'affaires.**

De part et d'autre du viaduc d'accès au pont Flaubert, des locaux d'activités sur plusieurs étages sont également envisagés. La vocation des locaux situés à l'Ouest du viaduc sera limitée aux activités économiques autres que l'activité tertiaire, qui ne pourra être implantée qu'à l'Est du viaduc et dans le cœur du futur quartier. L'implantation de ces activités pourra bénéficier du caractère visible et emblématique du lieu comme d'une excellente accessibilité.

Située à mi-chemin entre la région parisienne et la Manche (une des mers les plus fréquentées), la CREA bénéficie d'une position géographique stratégique qui a historiquement constitué un atout pour son développement. Situé au débouché du pont Flaubert reliant l'A150 à l'A13, via la SUDIII, en entrée d'agglomération sur des infrastructures principales, le site du projet bénéficie directement de cette position stratégique au débouché du pont Flaubert, atout pour sa reconversion urbaine.

Pôles d'activités tertiaires stratégiques sur le territoire



1.2.3 Dans le domaine du logement

Relever le défi de l'attractivité permettra de relancer la dynamique démographique sur le territoire, tel qu'affirmé dans les orientations du PADD du Scot de la CREA en cours d'élaboration. Le programme de construction prévu dans **l'Ecoquartier Flaubert participe de cette ambition**.

C'est également l'occasion **d'apporter des réponses à l'enjeu décisif du logement**, avec une programmation de réalisation d'une offre nouvelle de 2500/2900 logements (les orientations sont présentées au chapitre 4 du document), coordonnée avec les quartiers d'habitat voisins, tout en complétant l'offre existante.

Dans la continuité des orientations posées par le Programme Local de l'habitat (PLH) pour la période 2012-2017, la programmation se donnera pour but de **proposer des parcours résidentiels adaptés pour répondre aux attentes des habitants** (diversification des produits et des gammes de logements proposés, offre adaptée à la solvabilité des ménages) **et participera à un rééquilibrage de l'offre en cœur d'agglomération et le long des axes structurants de TC**. L'offre commercialisée sera ajustée aux différentes phases échelonnées sur une période de 20 ans, en fonction de la capacité d'absorption du marché du neuf.

En donnant une impulsion aux espaces urbains centraux, l'objectif est d'atteindre à terme un meilleur équilibre entre l'offre de logements et d'emplois dans la zone centrale à l'image de celui constaté à l'échelle de l'ensemble du territoire de la CREA qui est de 1. Par la même, il s'agira de créer les conditions d'un rapprochement susceptible de réduire les déplacements sur le territoire.

En outre, l'ambition des programmes est d'atteindre un niveau de qualité qui puisse **améliorer l'attractivité résidentielle du territoire communautaire et à l'échelle de chacune des deux communes** pour attirer et retenir cadres, chercheurs, étudiants, touristes ; et ainsi **conforter les fonctions de pôle métropolitain**.

Ainsi, l'Ecoquartier vise à rééquilibrer l'ensemble des fonctions urbaines autour de l'axe que constitue la Seine. L'enjeu est de retrouver une meilleure répartition spatiale des emplois et des logements, des équipements et des services sur les deux rives du fleuve, en les renforçant sur la rive gauche.

2 DESCRIPTION DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

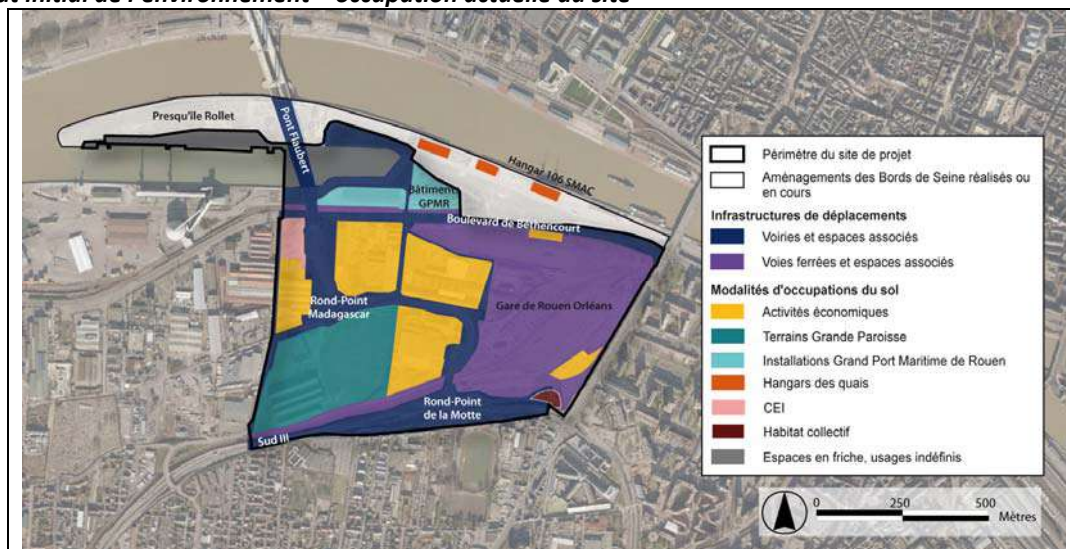
Les caractéristiques et sensibilités environnementales du site d'opération sont détaillées dans l'étude d'impact (pièce n°4 du dossier de création) et dans son résumé non technique. Ne sont repris dans le rapport de présentation que les éléments significatifs pour appréhender le site, sans viser à l'exhaustivité.

2.1 Occupation actuelle du site

L'opération d'aménagement s'inscrit sur des terrains enclavés et actuellement en grande partie délaissés par les activités industrialo portuaires passées. Il se compose de : Zones de végétation rudérale (végétation se développant sur les secteurs de remblais ou en bordure des voies de circulation) ; Zones de friches ; Zones urbanisées et voies de circulation routières et ferroviaires.

En particulier, le site est traversé par le projet fonctionnel de réalisation du 6^{ème} franchissement de la Seine (ou pont Flaubert) et des viaducs d'accès raccordés sur l'existant qui a été mis en service en septembre 2008 et constitue l'état actuel du fonctionnement du réseau routier dans le secteur. Cette liaison via le pont Flaubert, la rue de Madagascar et la rue Léon Malétra est soumise à deux giratoires successifs (giratoire de Madagascar et giratoire de la Motte) allongeant actuellement le temps de parcours et générant, au cœur du site, de fortes nuisances sonores, visuelles, olfactives et de pollution de l'air.

Extrait état initial de l'environnement – occupation actuelle du site



On recense, comme l'illustre la carte page 15 :

- des activités de FRET ferroviaire sur les faisceaux Clamagèran et Plaine (1) qui participent à l'alimentation de l'activité industrialo portuaire à l'Ouest du secteur d'étude. Ces aménagements constituent la gare d'Orléans à laquelle sont rattachés les bâtiments de l'Agence de travaux Normandie de la SNCF à usage d'habitat social '1' ;
- la fourrière municipale de Rouen (2), les services techniques de la Direction Interdépartementale des Routes (3), les services de la Direction technique des Manifestations Publiques (DTMP) de Rouen (4), le skate parc de Rouen (5) ;
- Quelques entreprises encore en activités : VOLVO TRUCK (6), des activités de stockage et de services diverses (7&8) ;
- Des hangars désaffectés et des terrains en friche ;

Malgré la présence de quelques grandes unités foncières, le nombre de parcelles et les différents régimes de propriété observés (publics/privés) confèrent au site d'opération une dureté foncière assez importante. Selon l'état des propriétés foncières, seul 1/3 des emprises sont de propriété publique (Etat, villes et Etablissement Public Foncier de Normandie) ; le solde étant de propriété privée.

2.2 Projets recensés dans l'environnement de l'Écoquartier

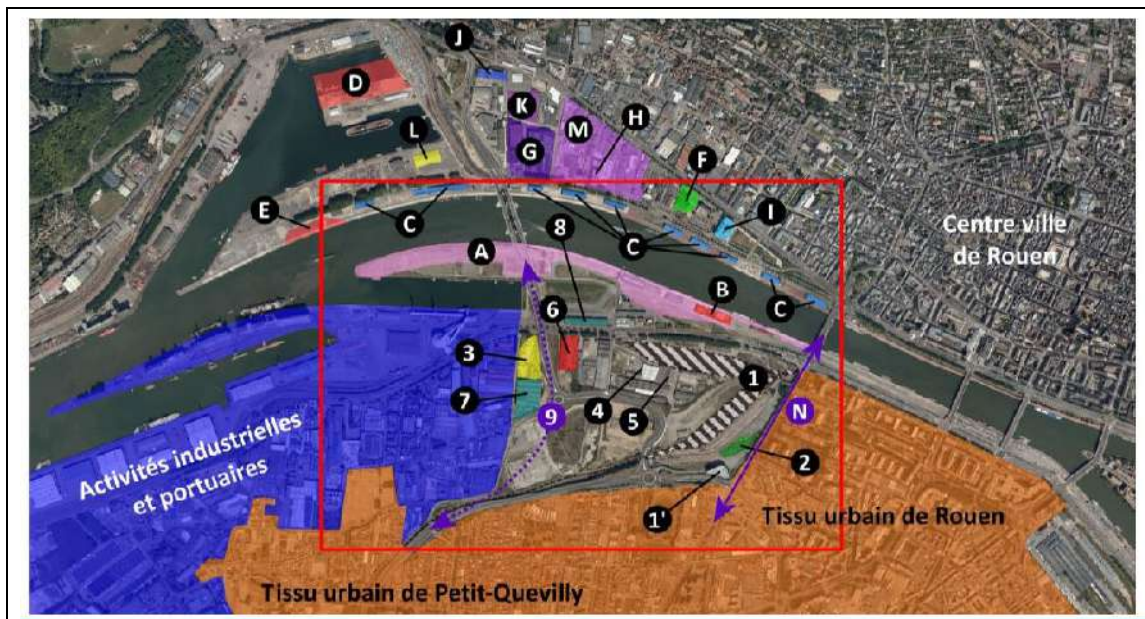
Deux projets d'infrastructures concernent le terrain d'opération et sont repérés sur la carte suivante :

- le projet de raccordement définitif au pont Flaubert à la Sud III (inclut au programme de travaux), qui prévoit un raccordement direct du viaduc d'accès de l'ouvrage en rive gauche à la voie rapide urbaine Sud III, tout en rétablissant la desserte du secteur (9) ;
- et le projet d'axe de transports collectifs (l'Arc Nord-sud) prévu sur l'avenue Jean Rondeaux (N).

Dans l'environnement du projet, on relève aussi la présence des éléments localisés sur la carte ci-après.

Nota : Les projets sont indiqués dans une teinte rose ou violette. Ils sont notés à titre indicatif pour souligner la nécessité de mettre en place les coordinations de travaux d'aménagements qui seront nécessaires.

En rive gauche	En rive droite
<p>Des activités industrielles et portuaires du Grand Port maritime de Rouen (GPMR).</p> <p>Des tissus urbains de Petit-Quevilly et de Rouen qui se décomposent entre habitat et activités commerciales ou petite industrie de type artisanat.</p> <p>Des quais de Seine en cours de réhabilitation (A) pour l'accueil d'activités touristiques et de loisirs (projet d'aménagement des Bords de Seine).</p> <p>Certains hangars accueillent des activités économiques et d'autres, des activités culturelles, comme la salle des Musiques Actuelles dans le hangar 106 (B) au Nord du Boulevard Jean de Béthencourt.</p>	<p>Des hangars portuaires accueillant des activités économiques et de loisirs (C), du Port de plaisance (D), du terminal croisières (E) et de la Direction du GPMR (F) ;</p> <p>Du pôle commercial des Docks 76 (G) et des bâtiments d'activités tertiaires qui se sont développés le long du Mont Riboudet : Vauban (H), Carré Pasteur (I)...</p> <p>D'équipements publics : parking relais Mont Riboudet / Kindarena (J), palais des Sports – Kindarena (K) et salle de spectacle hangar 23 (L) ;</p> <p>Du quartier Luciline (M) et du projet d'axe de transports collectifs nommé l'Arc Nord Sud (N) sur l'avenue Jean Rondeaux.</p>



2.3 Cadre physique et hydrologique

Implanté dans le fond de vallée de la Seine, sur la rive convexe, l'altitude du site oscille entre 4 et 8,5m NGF. La topographie locale est plane mais présente des irrégularités localisées dues aux remblais de construction.

La géologie locale se caractérise par un plateau de craie recouvert d'un manteau de formations résiduelles (argiles à silex et limons de plateaux) qui est échanuré par la vallée de la Seine (méandre de Rouen) et la vallée du Cailly (affluent de la Seine). Sur la zone d'étude, à l'exception des remblais déposés par l'homme, **le sous-sol est constitué d'alluvions déposés par la Seine** (sables et graviers, nappe alluviale) qui reposent sur des matériaux hétérogènes (craie, argiles ou grès) **aux caractéristiques mécaniques variables, à prendre en compte afin d'assurer la stabilité des bâtiments et aménagements projetés.**

Au niveau du secteur d'étude la nappe alluviale est relativement proche des terrains naturels (profondeur de l'ordre de 1 à 5m, qui varie en fonction des variations du niveau de la Seine (crues, étiage, marées...) et des précipitations. Dans le cas où ces deux paramètres présentent des niveaux inhabituels (niveau d'étiage élevé et précipitations de forte intensité), la zone non saturée n'offre plus suffisamment d'espace pour maîtriser naturellement le gonflement du fleuve et le niveau de la nappe atteint alors la surface du sol. Ce phénomène induit une inondation par remontée de nappe.

Ce risque a été évalué, sur le secteur dans des niveaux faibles à très forts au plus près de la Seine.

2.4 Cadre patrimonial et paysager

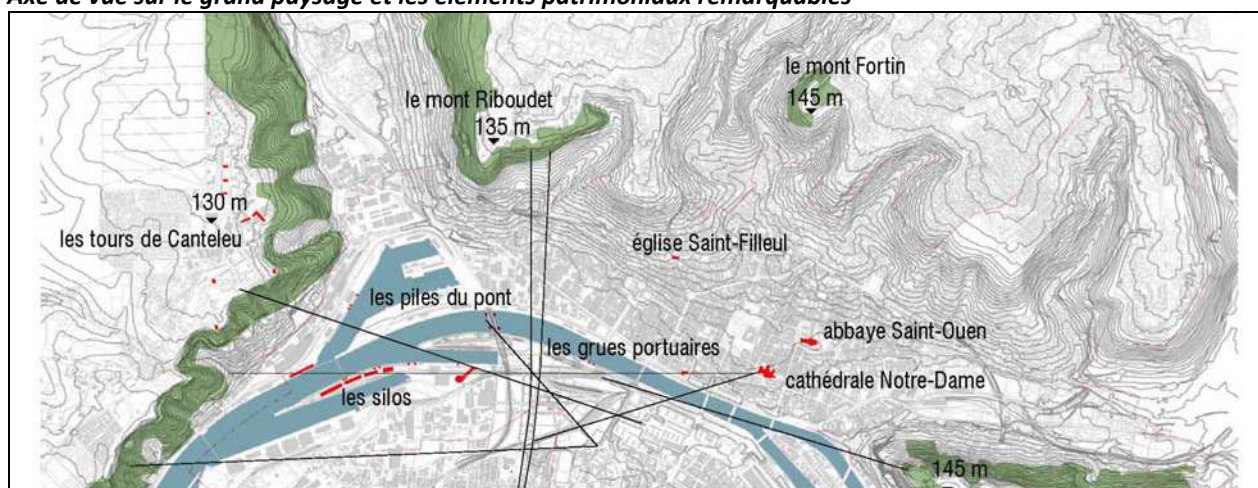
La Seine, dénominateur commun du territoire, façonne le paysage, la vie urbaine et l'économie régionale.

Historiquement, le fleuve a contribué au développement du bassin d'emploi rouennais, point de rencontre entre la voie fluviale et maritime, et continue encore aujourd'hui à organiser le fonctionnement du territoire.

Le projet s'inscrit dans un site paysager remarquable constitué par la boucle de la Seine et les coteaux au Nord ; et bénéficie de l'image maritime attachée au fleuve, dont le régime maritime se ressent jusqu'au pont Guillaume le Conquérant. La situation est exceptionnelle, le site offre des vues lointaines sur le patrimoine architectural et urbain du centre historique de Rouen, situé rive droite.

C'est cette appartenance, liée à son emplacement en front de Seine qui lui conférera son identité.

Axe de vue sur le grand paysage et les éléments patrimoniaux remarquables



2.5 Valeur biologique et écologique

En ce qui concerne l'aspect patrimonial, le secteur d'étude présente peu de sensibilité du fait de l'absence de zones de type réglementaire, de l'absence de zonage de type inventaire de la faune et de la flore et de leurs habitats, en lien avec la préservation de la biodiversité.

Pour caractériser les sensibilités et potentialités écologiques sur site un inventaire a été réalisé par la société BIOTOPE par le biais de 11 campagnes de terrain au total menées entre Juillet et Aout 2011. Le relevé est annexé à l'étude d'impact, jointe au dossier de création de la ZAC (pièce n°4).

Elles ont permis de caractériser :

- les habitats présents dans le secteur du projet (riche herbacée clairsemée, abritant une flore banale et peu attractive pour la macrofaune ; habitats naturels des berges de Seine) ;
- la flore locale (3 espèces remarquables repérées au niveau des quais de Seine et une sensibilité importante liée à l'abondance des espèces invasives) ;
- la faune locale (Faucon pèlerins repérés sur la Seine et ses berges, Fauvette grisette et Linotte mélodieuse, deux espèces en déclin au niveau national et de ce fait protégées réglementairement ; identification du Lézard des murailles, espèces très communes en Haute-Normandie mais protégée à l'échelle nationale ; identification de l'Oedipoe Turquoise, espèce très commune à l'échelle nationale mais protégée en Haute-Normandie ; 3 espèces de chauves-souris anthropophiles ; 6 espèces de poissons protégées sur les 8 recensées dans ce secteur qui est peu attractif pour les poissons).

Le site présente globalement des enjeux écologiques faibles, les potentialités les plus intéressantes mais aux enjeux modérés, concernant les faisceaux ferroviaires et la presqu'île Rollet en cours d'aménagement, dans le cadre du projet connexe en Bords de Seine.

2.6 Contraintes techniques, pollutions et risques

Réseaux : La zone d'étude comprend des sites d'activités et des rues desservies par différentes natures de réseaux, comprenant notamment : assainissement eaux usées et eaux pluviales ; adduction eau potable ; alimentation électrique ; adduction de gaz ; téléphonie ; fibre optique ; éclairage public. La zone d'étude est desservie par 4 usines de production d'eau potable dont la capacité de production résiduelle varie entre 91 342 et 61 452m³/j ; mais est limitée à 54 842m³/j en moyenne dans l'état actuel des installations de production, selon les différents arrêtés de DUP.

Potentiel énergétique du site : Au regard de leur potentiel de développement, les énergies renouvelables potentiellement exploitables sur le site sont les suivantes : la chaleur issue des usines d'incinération de SMEDAR et de TRIADIS ; le bois énergie ; l'énergie solaire ; l'énergie éolienne ; l'énergie géothermique. Au stade actuel des études préalables, le dispositif le plus optimum au regard des caractéristiques du site et de programme de construction envisagé, n'a pu être arrêté. Il sera précisé en phases ultérieures de réalisation.

Nuisances sonores : Selon la carte du bruit établie en application de la Directive Européenne 2002/49/CE du 2 juin 2002 au niveau de la zone urbaine de Rouen, la principale source de nuisances sonore est liée aux infrastructures de transports qui font l'objet d'un classement spécifique visant à prendre en compte dans la construction de voies nouvelles et la modification des voies existantes ; à doter les constructions nouvelles d'un isolement adapté par rapport aux bruits de l'espace extérieur. Ces résultats ont été confirmés par l'étude acoustique menée par la société ACOUPLUS dans le cadre de l'étude d'impact, jointe au dossier de création de la ZAC et les investigations menées par le CETE Normandie centre, réalisées pour le projet des accès définitifs au pont Flaubert.

Une coordination des travaux nécessaire : Le site d'implantation du projet est concerné par le projet d'aménagement des accès définitifs au pont Flaubert porté par l'Etat et représenté localement par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Haute-Normandie, qui nécessiteront à minima plusieurs années de chantier, à coordonner avec l'urbanisation de l'Écoquartier Flaubert. Compte tenu de son aspect structurant en rive gauche de la Seine, la réalisation conjuguée de ce projet d'infrastructure autoroutière avec celui de l'écoquartier Flaubert (sous maîtrise d'ouvrage de la CREA et déléguée de la SPL CREA aménagement pour l'opération faisant l'objet de la présente création de ZAC), fait l'objet d'un programme de travaux qui sera échelonné dans le temps.

Sur le plan foncier, la relation entre les deux projets est intégrée, puisqu'une convention entre l'Etat et la CREA a été signée le 4 février 2011. Elle définit les moyens de leur action foncière respective, notamment par un cofinancement des acquisitions entre l'Etat et la CREA. Les parcelles concernées figurent toutes dans le périmètre d'opération envisagé au stade de la création de la ZAC à l'intérieur duquel seront menés les travaux d'aménagement. Sur la commune de Rouen, les parcelles cadastrées LH5 à LH10, LH54 et LH56 sont concernées. Sur la commune de Petit-Quevilly, il s'agit de la parcelle cadastrée AE117.

Pollution pyrotechnique : Un risque de découverte de bombe d'aviation au niveau des terrains d'emprise du projet a été mis en évidence par la société GEOMINES.

Pollution atmosphérique : Les études réalisées dans la zone urbaine de Rouen et complétées par les investigations du CETE Normandie Centre dans le cadre du projet des accès définitifs au pont Flaubert, mettent en évidence l'influence notoire des émissions associées au trafic automobile concernant l'impact sanitaire lié à la qualité de l'air.

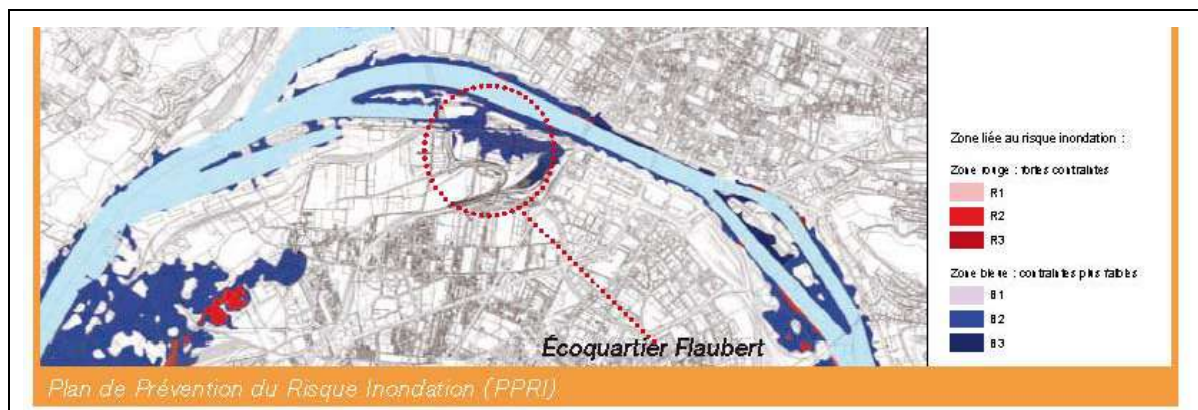
En revanche, l'étude de la qualité des aérosols de poussières émis lors du chargement des navires vraciers avec des céréales au niveau du Port de Rouen qui a été réalisée par AIR NORMAND, conclut à l'absence de risques sanitaires liés à ces activités que l'on retrouve au Nord-ouest du site du projet.

Pollution des sols : Un historique de l'intégralité de la zone a été réalisé. Il a permis à BURGEAP de faire la synthèse de l'ensemble des activités qui se sont succédé dans la zone d'études et de définir les problématiques éventuelles liées à la qualité environnementale des sols et des eaux souterraines. Le rapport détaillé est annexé à l'étude d'impact. Un plan de gestion sera réalisé en phase de mise au point du projet. A l'issue de ce plan, une analyse des risques sanitaires résiduels permettra ensuite de vérifier la compatibilité entre l'état des sols et leurs usages en fonction de la nature du projet.

Les terrains d'assiette de l'ancienne activité GPN et la nappe souterraine à cet endroit, présentent une pollution qui nécessite d'assainir le site au préalable à toute nouvelle urbanisation. Le projet de remise en état entre dans le cadre de la procédure de cessation d'activité ICPE et vise à définir les travaux qui seront mis en œuvre par GPN afin de permettre une nouvelle utilisation du site, sans engendrer de risques sanitaires ou environnementaux inacceptables. Ce projet de remise en état du site proposé par GPN a été remis aux services de la préfecture de Seine Maritime le 26 mars 2012. Il a été accompagné d'un dossier de demande d'instauration de servitudes d'utilité publique. Le projet d'arrêté préfectoral portant sur des prescriptions complémentaires imposant à la société Grande paroisse des servitudes d'utilité publiques liées à la pollution des sols et de la nappe souterraine est soumis à la consultation des personnes publiques et organismes associés depuis le 8 août 2013.

Risques industriels et liés au transport de matières dangereuses : Trois établissements à risques (ICPE) sont localisés à proximité du futur quartier : la société LUBRIZOL ; les installations du terminal sucrier (ROBUST) et les silos céréaliers SENALIA du Port de Rouen. Toutefois, les études de dangers réalisées mettent en évidence l'éloignement du futur quartier par rapport aux zones concernées par les risques et où l'urbanisation est interdite. Aucun des périmètres réglementaires établis dans le cadre du PPRT (interdiction, autorisation et recommandation) ne touche le quartier. Le parti d'aménagement du projet d'Ecoquartier Flaubert a intégré cette contrainte dès les études de définition, une partie sans habitations est prévue à l'Ouest du quartier et noté comme un intangible du projet au stade de la présente création. Des prescriptions y seront imposées sur le bâti, en phase ultérieures de réalisation, pour tenir compte des risques potentiels.

Risque inondation : Le site, situé en rive Sud de la Seine est concerné par le Plan de Prévention du Risque Inondation Vallée de la Seine Boucle de Rouen (PPRI). L'urbanisation est possible sur le site du futur quartier. Toutefois, dans les zones d'aléas moyens (repérées en bleu sur la carte du PPRI) une surélévation du niveau de plancher des constructions par rapport à la crue de référence devra être respectée.



3 PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS AU STADE DE LA CREATION

3.1 De l'ESQUISSE de PRINCIPE au SCHEMA d'INTENTIONS d'AMENAGEMENT

Les études préalables du marché de définition ont démontré qu'en intégrant les contraintes physiques et temporelles du site d'opération, il était possible d'envisager la reconversion urbaine et économique de ces terrains occupés par d'anciennes activités industrielles et portuaires. En s'appuyant sur un travail de composition et de programmation urbaine appliqué aux caractéristiques du territoire, elles ont mis en évidence la possibilité de constitution d'un quartier urbain plurifonctionnel en rive Sud de la Seine.

En particulier, la conception du projet d'aménagement urbain et paysager du secteur étudié s'est appuyée sur le tracé définitif du projet de raccordement des accès au pont Flaubert en rive gauche de la Seine, compte tenu de son caractère structurant. Un travail de concertation important mené entre les deux maîtrises d'ouvrages a été mené. Il a permis d'envisager une solution aérienne de raccordement direct du viaduc d'accès du pont Flaubert à la voie rapide urbaine Sud III, qui garantit l'insertion de l'ouvrage au sein du nouveau quartier tout en permettant l'optimisation de la continuité autoroutière par rapport à la situation actuelle et en assurant la gestion des flux automobiles de transit ou de desserte.

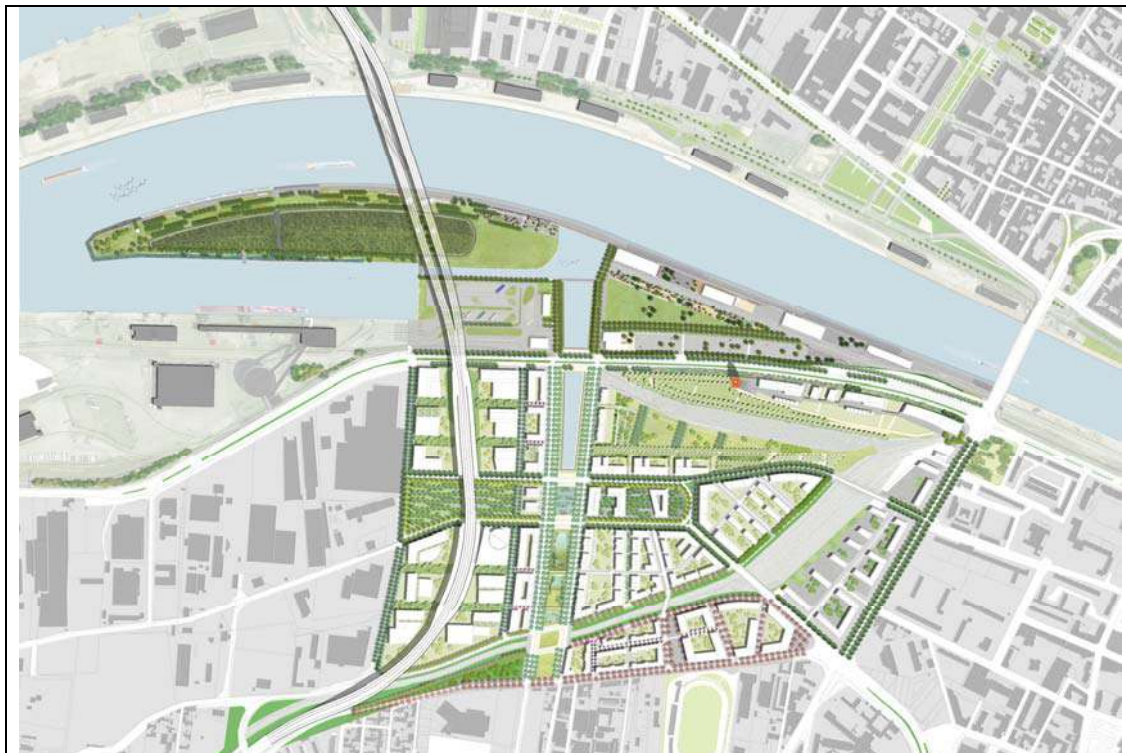
Par ces dispositions, la vocation plurifonctionnelle du nouveau quartier peut-être affirmée, et la cohésion urbaine avec les quartiers limitrophes et le cœur constitué de l'agglomération assurée. Des conditions d'ouverture de la ville de Petit-Quevilly vers la Seine sont aussi trouvées et inscrites dans la trame paysagère.

Ainsi à l'issue du marché de définition, le parti d'aménagement retenu organise la composition urbaine et paysagère de l'Écoquartier autour des éléments principaux suivants :

- **L'aménagement d'une double place centrale d'orientation Est-ouest au cœur du quartier**, organisant la distribution des flux de circulation à l'interface avec le viaduc d'accès au pont Flaubert ;
- **La constitution d'une succession de bassins en eau, d'orientation Nord-sud** longés par de vastes promenades plantées et prolongés par un tapis vert pour créer le lien entre Petit-Quevilly et la Seine ;
- **La qualification de grandes pièces urbaines et paysagères reliées les unes aux autres**, par un réseau de noues et de circulations douces (piétons, cycles).

L'esquisse de principe produite pendant l'étude de définition en 2008, est rappelée dans le présent chapitre à titre d'illustration du cadre urbain et paysager pouvant être constitué sur le site d'opération.

Dans le projet retenu, la création d'un axe structurant de transport en commun, au droit de l'avenue Jean Rondeaux et d'une ligne TC en échange avec cet axe à créer desservant le cœur du nouveau quartier est envisagée (identifiés au projet de PDU de la CREA, respectivement sous la dénomination « *l'Arc Nord-Sud* » et d'un « *Axe THNS-Ecoquartier Flaubert* »). L'objectif est d'assurer des conditions de circulation alternatives à l'automobile, par un maillage fin du nouveau quartier en TC, mais aussi pour les cycles et les piétons. Il est proposé de limiter l'offre de stationnement au bénéfice d'une mobilité durable et d'aménager les zones de stationnement en s'inscrivant dans la topographie.



Au stade de la création de la ZAC, la réflexion a conduit à élaborer un *Schéma d'Intentions d'Aménagement* (SIA) qui fixe les orientations spatiales poursuivies par l'opération, en réponse aux atouts et contraintes du site dans la continuité avec le parti d'aménagement choisi à l'issue du marché de définition.

A travers un « *schéma graphique* » et une « *notice explicative* » qui ne peuvent être appréhendés séparément l'un de l'autre, le SIA présente les principes d'aménagement retenus à ce stade de la procédure pour assurer la mise en œuvre spatiale des axes de la politique de Développement Durable portée par la CREA pour l'opération.

Une précision de l'opération d'aménagement et/ou du plan guide est susceptible d'être apportée en phase ultérieure de réalisation. Prévue à l'article R311-7 du code de l'urbanisme, elle devra s'effectuer en cohérence avec les principes inscrits au *Schéma d'intentions d'Aménagement*.

3.2 Notice explicative des PRINCIPES d'AMENAGEMENT portés au SIA

Au stade du dossier de création de la ZAC, le parti d'aménagement fondateur est décliné en principes ou « *intentions d'aménagement* », en matière de :

- **MAILLAGE** viaire et d'organisation des conditions spatiales d'éco mobilité ;
- **STRUCTURATION URBAINE** autour d'espaces publics de qualité ;
- **ARMATURE PAYSAGERE** verte et bleue, reliée au fleuve.

Ces principes sont spatialisés au *schéma graphique* à titre indicatif, en reprenant les éléments de repérage utilisés dans la présente *notice explicative* des intentions d'aménagement.

Les deux projets d'infrastructure suivants avec lesquels une coordination sera nécessaire aux différentes phases de mise au point de l'opération sont situés dans le terrain d'opération du futur Ecoquartier Flaubert :

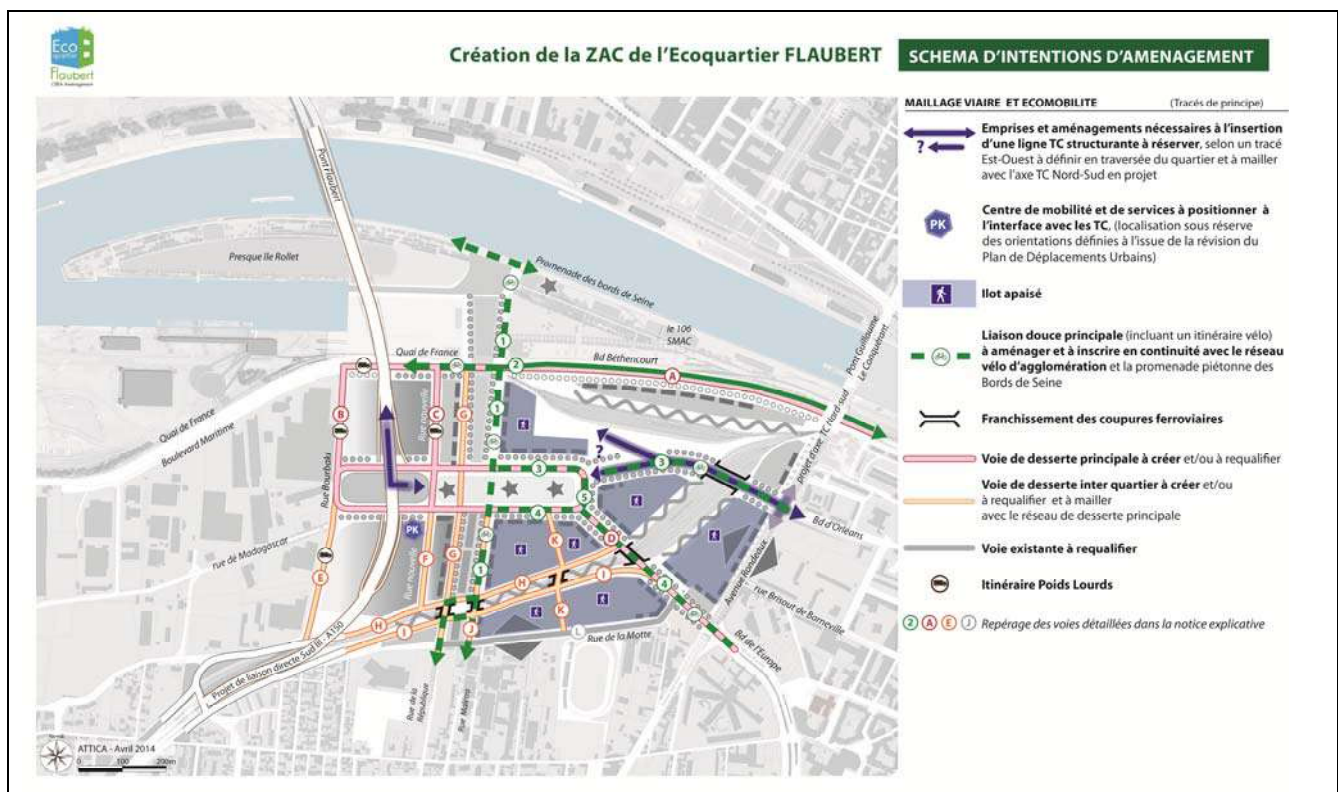
- Le projet de liaison directe SUDI III – A150 (phase définitive d'accès au pont Flaubert inclus au programme de travaux) porté par l'Etat et représenté localement par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Haute-Normandie, à l'Ouest ;
- Le projet d'une ligne structurante en Transports Collectifs de tracé Nord sud (l'arc Nord Sud) sous la maîtrise d'ouvrage de la CREA, qui emprunte l'avenue Jean Rondeaux dont la circulation s'en trouvera alors apaisée.

A titre d'information, le SIA fait référence à plusieurs endroits à ces deux projets pour permettre de comprendre et de localiser la nature des interfaces à prendre en compte dans la mise au point ultérieure de l'opération d'aménagement. Afin d'inscrire le nouveau quartier dans le maillage TC de l'agglomération à terme, il s'appuie également sur le projet de PDU de la CREA arrêté en Juin 2013 qui identifie la prospective d'un nouveau tracé THNS en échange entre l'écoquartier Flaubert et l'ouvrage autoroutier du pont Flaubert.

3.2.1 Principes de maillage et d'organisation spatiale de l'éco mobilité

Ce principe s'exprime à travers 3 grandes orientations :

- ➔ **METTRE EN PLACE des conditions spatiales favorables à l'éco mobilité**
- ➔ **AMENAGER des conditions optimales pour organiser les flux principaux**
- ➔ **CREER un réseau viaire maillé et hiérarchisé**



3.2.1.1 METTRE EN PLACE des conditions spatiales favorables à l'éco mobilité

Dans un souci de développement durable, l'organisation du quartier est pensée pour favoriser l'éco mobilité (transports collectifs et modes actifs : marche à pied et vélo) et assurer une offre de déplacement cohérente avec celle du reste de l'agglomération. Dans l'aménagement, ce principe qui promeut la ville des courtes distances, trouve des traductions spécifiques pour chacun des modes, à travers :

Pour les TRANSPORTS COLLECTIFS :

- Au stade de la création de la ZAC, le tracé d'une ligne en Transports Collectifs d'orientation Est-ouest qui desservirait la nouvelle gare d'agglomération et relierait l'éco quartier au reste de l'agglomération (notamment la rive droite), n'est pas défini.
- Plusieurs variantes de tracé en traversée du nouveau quartier sont envisagées, sans qu'au stade de la création le choix de l'itinéraire soit arrêté. Elles ne sont donc pas représentées au document graphique du *Schéma d'Intentions d'Aménagement*, mais les dispositions d'aménagement qui seront prises en phases de mise au point ultérieures du projet, ne devront pas compromettre la faisabilité d'insertion d'une ligne TC en site propre d'orientation Est-ouest.
- Pour autant, quel que soit le tracé qui sera retenu en traversée du quartier Flaubert, il sera nécessaire :
 - o à l'Est, d'assurer le franchissement du faisceau ferré de la Plaine (au Nord) pour relier le boulevard d'Orléans au cœur de l'éco quartier et de prévoir dans le projet d'aménagement une emprise adaptée à son insertion à cet endroit. En conséquence, la section Est de son tracé qui permet le franchissement du faisceau ferré est représentée à titre indicatif, au *schéma d'intentions* par **un trait bleu terminé par une flèche**.
 - o à l'Ouest, d'assurer les échanges avec le reste de l'agglomération et pour cela d'emprunter l'ouvrage autoroutier. En conséquence selon une expression de principe cohérente avec celle du projet de PDU de la CREA, la section Ouest du tracé du THNS en échange avec l'ouvrage du pont Flaubert est représentée à titre indicatif, au *schéma d'intentions* par **un trait bleu terminé par une flèche**.
- Dans une logique de réseau en Transports Collectifs (TC), cette ligne nouvelle devra, dans tous les cas, être maillée avec le projet d'une ligne structurante d'orientation Nord-sud qui empruntera l'avenue Jean Rondeaux, en cours d'étude pour une réalisation avant 2020 (notée à titre indicatif par **une double flèche grise** sur l'avenue Jean Rondeaux).

Pour les PIETONS ET CYCLES :

Il est prévu :

- **l'aménagement de continuités piétonnes** sur l'ensemble des voies principales du quartier, afin d'assurer la liaison au sein du quartier et avec les quartiers contigus, au-delà des barrières physiques existantes ;
- **la systématisation à l'intérieur des îlots urbains d'itinéraires dédiés piétons/cycles, paysagers et apaisés, reliés aux voies principales pour assurer la perméabilité**. Au stade de la création, les tracés de ces itinéraires de perméabilité piétonne ne sont pas arrêtés. Pour autant, leur réalisation s'impose pour mettre en place les conditions d'un maillage fin du quartier ;

- **l'aménagement d'itinéraires cycles continus et sécurisés**, en complément du réseau de voiries qui sera créé et/ou requalifié. Les études préalables montrent qu'un objectif significatif de report modal vers le vélo ne pourra être atteint qu'à la condition de la réalisation d'aménagements allant bien au-delà du seul futur quartier et de leur maillage avec ceux existants et projetés au plan aggro vélo. Plusieurs liaisons douces (piétons/cycles) principales à aménager, sont ainsi repérées au *schéma d'intentions* par un **tracé pointillé vert et un cercle avec un idéogramme vélo**. Leur tracé est un tracé de principe.

- Elles assurent les liaisons aux voies suivantes :
 - o Liaison 1 : elle reliera en itinéraire cycle sécurisé la rue de la République à la Seine, et en cheminement doux la rue Malétra vers le centre de Petit-Quevilly. Son tracé longe la rive Est de la promenade vers la Seine. Il est prévu de la mailler avec toutes les autres liaisons (2, 3, 4 & 5) et de mailler la liaison 1 avec celle du bord à quais aménagée dans le cadre du projet de promenade des Bords de Seine,
 - o Liaison 2 : elle prolongera l'itinéraire cyclable aménagé au Sud du boulevard Béthencourt sur la section du quai de France située entre le pont Flaubert et le canal. Elle traversera ainsi le quartier en Est-ouest en longeant le boulevard Béthencourt et le quai de France. Elle sera maillée avec la liaison 1,
 - o Liaison 3 : elle reliera la place urbaine centrale et la liaison 1, au boulevard d'Orléans par la voie nouvelle de desserte qui sera créée pour franchir le faisceau ferré conservé et accueillir la future ligne Est ouest de Transports Collectifs.
 - o Liaison 4 : elle reliera la place urbaine centrale et la liaison 1, au boulevard de l'Europe par la voie nouvelle nommée D qui sera créée en prolongement du boulevard et franchira le faisceau Plaine ferroviaire.
 - o Liaison 5 : elle reliera la liaison 3 et la liaison 4 et sera créée à l'Est de la place urbaine.
 - o Il est prévu que les liaisons 2, 3 et 4 soient maillées avec l'itinéraire cyclable qui sera intégré au projet d'une ligne structurante de Transports Collectifs d'orientation Nord-Sud, dont le tracé empruntera l'avenue Jean Rondeaux.

Pour le STATIONNEMENT :

Dans la mesure où sa pertinence au sein du quartier est confirmée par les études menées à l'échelle de l'agglomération, il est prévu au projet de programme des constructions de réserver une emprise pour la réalisation à terme d'un « **centre de mobilité et de services** » à positionner à l'interface avec les Transports Collectifs. Sa localisation, la nature des services d'aide à la mobilité offerts et sa capacité en places de stationnement restent à définir en cohérence avec les orientations du Plan de Déplacements Urbains révisé.

Pour autant, pour qu'il assure pleinement son rôle favorable au report modal, sa localisation devra respecter les critères suivants :

- à la croisée des flux de circulation : véhicules légers, transports en commun ;
- à la sortie du pont Flaubert, en entrée Ouest d'agglomération.

Pour le stationnement des véhicules particuliers, la mutualisation des places entre les différents usages est une orientation à valoriser compte tenu de la mixité fonctionnelle des programmes souhaitée.

Dans la partie comprise entre la place centrale et les voies ferrées au Sud et à l'Est, on recherchera à utiliser la topographie pour intégrer des stationnements entre les niveaux actuels des sols et les niveaux projetés résultant du franchissement des voies ferrées.

3.2.1.2 AMENAGER des conditions optimales pour organiser les flux principaux

Deux caractéristiques intangibles du site conditionnent l'organisation des circulations traversantes :

1. leur connexion à l'échangeur d'entrée d'agglomération autoroutière vers la SUDIII et l'A150, via le nouveau pont Flaubert (projet de l'Etat de réalisation des accès routiers définitifs au pont Flaubert) ;
2. la nécessité d'assurer la fonction d'accès pour les Poids Lourds via le quai de France et l'échangeur de la rue de Stalingrad, aux installations portuaires situées à l'extrémité Nord-ouest du site.

L'enjeu est de définir une organisation optimale pour que ces fonctions soient assurées en compatibilité avec la préservation du cadre de vie au sein de ce futur quartier central.

La prise en compte du point n°1 dans des conditions urbaines adaptées à l'accueil de populations actives et résidentielles a conduit à la définition du principe d'aménagement d'un système d'échange au pied de l'ouvrage. Sa fonction est de distribuer et d'organiser les différents flux de circulation autour d'une place rectangulaire, afin qu'ils ne se diffusent pas à l'intérieur des futurs îlots d'habitation.

La particularité de cet aménagement est :

- dans sa partie Ouest (active), de permettre un bouclage des flux de transit et Poids Lourds, en connexion directe avec l'ouvrage autoroutier ;
- dans sa partie Est (urbaine), d'organiser une boucle de diffusion des flux d'échange avec l'agglomération via le boulevard de l'Europe dans un aménagement de configuration urbaine.

Il est ainsi envisagé :

- ➔ d'aménager un anneau de distribution des flux principaux au droit des bretelles de raccordement à l'ouvrage autoroutier,
- ➔ de le dimensionner à 2 voies maximum par sens en section courante,
- ➔ de séparer les deux sens de circulation par un important espace public prévu au cœur du quartier (cf. chapitre 2.2 *Principes de structuration urbaine*).
- ➔ de mailler cet anneau de distribution avec toutes les voies de desserte principales à créer ou à requalifier pour préserver le quartier de flux traversant sur les autres voies, repérées au *schéma d'intentions* en **trait plein rosé bordé de rouge**.

Pour répondre au point n°2, l'accessibilité en poids lourds des sites d'activités portuaires a été prise en compte en vue d'assurer les conditions de compatibilité avec la vie urbaine, par les principes suivants :

- ➔ l'optimisation des circulations traversantes en Poids Lourds sur un nombre de voies limitées de part et d'autre de l'ouvrage autoroutier,
- ➔ la prise en compte des besoins d'emprises et de giration aux intersections sur les voies repérées au *schéma d'intentions* par un **cercle avec un idéogramme PL** et sous la légende « *itinéraires Poids Lourds* ».

3.2.1.3 CREER un réseau viaire maillé et hiérarchisé

Le réseau viaire à définir au sein du quartier doit assurer trois fonctions :

1. une fonction d'échanges entre l'infrastructure autoroutière et l'agglomération (flux traversant),
2. une fonction de desserte inter quartiers,
3. une fonction de desserte interne des îlots urbains.

Le principe retenu est la hiérarchisation du réseau de voiries créées et/ou requalifiées en trois niveaux de desserte. Les voies de niveau 1 (voies de desserte principale) et de niveau 2 (voies de desserte inter quartiers) sont localisées dans le *schéma d'intentions d'aménagement* selon des tracés de principe, respectivement en **trait plein rosé bordé de rouge** et en **trait plein orangé bordé de orange**.

Le niveau 3 correspond aux voies de desserte interne qui ont pour fonction d'assurer la desserte pour les riverains et surtout d'organiser le maillage viaire de façon à créer des îlots urbains apaisés. Il est envisagé d'en créer en fonction de la configuration et des contextes de chacun des îlots urbains, c'est pourquoi elles ne sont pas représentées au schéma graphique. Pour autant, il est prévu d'en réaliser pour assurer un maillage fin du quartier, en évitant au maximum lorsque cela est possible les impasses.

Afin de favoriser la pratique du vélo, il est prévu que l'ensemble des voies de niveau 1 et certaines voies de niveau 2 incluent un itinéraire cycle spécialisé.

Toutefois, dans les zones habitées, animées ou à vocation d'espace de loisirs, certaines voies de niveau 2 pourront être aménagées en circulation apaisée en intégrant les vélos et pour certaines être traitées en zone 30. Les voies de niveau 3 sont toutes en circulation apaisée en intégrant les vélos.

Niveau 1 (voies de desserte principale) :

La création ou le réaménagement des voies suivantes (repérées au schéma graphique) est envisagée pour assurer le maillage suivant :

- Voie A : le boulevard Béthencourt et section du quai de France entre le pont Flaubert et les bassins en eau conservera son statut de voie de desserte principale. Il sera réaménagé pour limiter son effet de coupure entre le cœur du quartier et les bords de Seine (perméabilités piétonnes sécurisées) et accueillir un itinéraire cyclable (Liaison 2). Mais, il est prévu de conserver un profil analogue à la situation actuelle en section courante et de le mailler avec les voies nouvelles créées (rue du port, rue de la République prolongée et rue Malétra prolongée) pour desservir le quartier et la rue Bourbaki réaménagée. L'aménagement de cette dernière devra permettre également la circulation des poids lourds sur l'intégralité de son linéaire, notamment à l'articulation avec la place urbaine centrale.
- Voie B : la section Nord de la rue Bourbaki sera requalifiée et permettra la mise en relation du quai de France avec les voiries formant l'anneau de distribution central,
- Voie C : une rue nouvelle est créée en parallèle de la rue Bourbaki et à l'Est de l'ouvrage autoroutier pour mettre en relation les voiries de l'anneau de distribution central avec le boulevard Béthencourt. Son aménagement devra, également, comme la voie B précitée, permettre la circulation poids lourds ;
- Voie D : une rue nouvelle est créée pour relier le boulevard de l'Europe et franchir le faisceau ferré de la Plaine : l'objectif est de relier le cœur du quartier (anneau de distribution central) et d'assurer l'accès à l'ouvrage autoroutier. Pour inscrire le nouveau quartier dans le réseau vélo d'agglomération, il est envisagé d'intégrer un itinéraire cycle spécialisé (liaison 4).

Niveau 2 (voies de desserte inter quartiers) : Le schéma graphique montre les voies de desserte de niveau 2 envisagées en **trait plein orangé bordé de orange**. Leur tracé est un tracé de principe.

L'objectif est d'assurer le maillage des îlots urbains créés dans le quartier et la continuité d'itinéraire avec les voies irriguant les quartiers situés au Sud de la rue de la Motte et à l'Est de l'avenue Jean Rondeaux. En vue d'assurer l'apaisement des vitesses à l'intérieur du quartier, certaines des voies de niveau 2 pourront être traitées en zone 30.

Le nouveau schéma viaire qui sera créé au sein du quartier devra inclure la suppression de la voie SUD III entre l'échangeur de la rue de Stalingrad et l'avenue Jean Rondeaux. Cette suppression est bien entendu subordonnée à la réalisation du projet de liaison directe SUD III – A 150 (phase définitive d'accès au pont Flaubert) qui inclut l'aménagement de l'échangeur actuel de la rue de Stalingrad en demi-système d'échange, pris comme hypothèse au stade de la création de la ZAC, pour assurer la desserte locale de Petit-Quevilly (quartier de la Motte) et du futur quartier dans sa partie Sud. Les voies de desserte secondaire ont été définies pour assurer le maillage suivant :

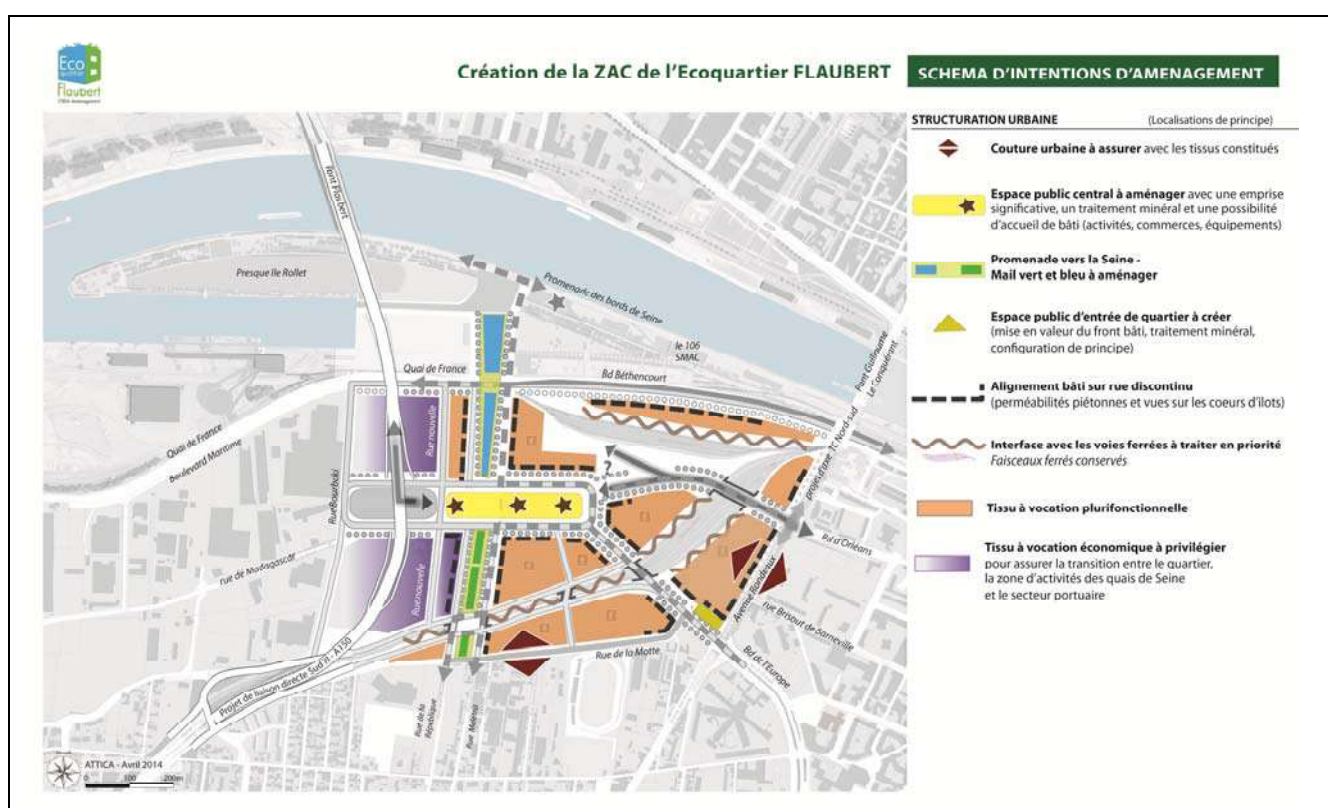
- ➔ Voie E : la section Sud de la rue Bourbaki est réaménagée en voie de desserte secondaire. Elle accueillera une circulation poids lourds entre l'échangeur de la rue de Stalingrad et la rue de Madagascar,
- ➔ Voie F : une rue nouvelle est créée dans la continuité de la voie C parallèlement à la rue Malétra. Elle mettra en relation l'anneau de distribution central, avec la rue nouvelle créée au Nord du faisceau ferré d'orientation Est-ouest (voie H) et assurera la desserte des îlots urbains et d'activités contiguës,
- ➔ Voie G : une rue nouvelle est créée parallèlement à la voie F à l'Ouest de la promenade vers la Seine. Elle mettra en relation les îlots urbains contigus, avec le boulevard Béthencourt au Nord et les voies nouvelles créées (nommées H & I) au Sud dans le prolongement de la rue de la République. Il est envisagé qu'elle traverse la place urbaine centrale et qu'elle reçoive un aménagement en voie de circulation apaisée en cohérence avec la vocation urbaine des lieux,
- ➔ Voies H et I : deux rues nouvelles sont envisagées de part et d'autre du faisceau ferré d'orientation Est-ouest. L'objectif est de permettre le désenclavement des îlots urbains contraints par l'infrastructure ferroviaire par un maillage de voies, connectées à l'Ouest sur l'échangeur Stalingrad et à l'Est sur la rue nouvelle créée nommée D prolongeant le boulevard de l'Europe. Leur aménagement sera conçu avec l'objectif de contraindre la densité et la vitesse de la circulation automobile.
- ➔ Voie J : il est envisagé de réaliser une voie nouvelle en prolongement de la rue Malétra à l'Est de la promenade vers la Seine et jusqu'à la voie nouvelle en anneau autour de la place centrale. L'objectif est de mettre en place les conditions de perméabilité entre les tissus constitués et le cœur de quartier. Son aménagement sera réalisé en voie de circulation apaisée en cohérence avec la vocation urbaine des lieux. Il n'est pas prévu que cette voie traverse la place centrale.
- ➔ Voie K : il est envisagé la création d'une voie nouvelle empruntant l'actuel pont Pinel qui est conservé dans le projet d'aménagement. Cette voie dont le tracé est de principe au schéma graphique devra impérativement relier au Nord l'anneau central et au Sud la rue de la Motte (voie L).
- ➔ Voie L : il est envisagé de réaménager la rue de la Motte dans son emprise actuelle, et de la raccorder à la voie en prolongement du boulevard de l'Europe à la suite de la disparition de la section de voie rapide urbaine SUD III, entre l'échangeur de la rue de Stalingrad et l'avenue Rondeaux. La voie étant existante, elle est donc repérée par un code couleur différent sur le schéma graphique : **gris clair**.

Pour que la couture urbaine soit effective, au-delà de l'aménagement des rues, il est apparu nécessaire de définir un cadre bâti qui puisse s'inscrire en complémentarité et en résonance avec les tissus urbains existants. Les secteurs nécessitant une telle implantation bâtie sont, en conséquence repérés au *schéma d'intentions* sous la légende « *alignement bâti sur rue discontinu* » en pointillé gris anthracite.

3.2.2 Principes de structuration urbaine autour d'espaces publics de qualité

Ce principe s'exprime à travers 5 grandes orientations :

- ➔ ASSURER la continuité urbaine avec les quartiers constitués
- ➔ AMENAGER des espaces publics structurants et de qualité,
- ➔ DEFINIR un cadre bâti en alignement sur rue,
- ➔ OPTIMISER la localisation des activités économiques,
- ➔ TRAITER l'interface avec les voies ferrées.



3.2.2.1 ASSURER la continuité urbaine avec les quartiers constitués

Par sa topographie, sa vocation antérieure industrialo-portuaire et le réseau viare existant, le site de l'opération d'aménagement est en situation d'enclavement. Pour qu'il puisse constituer un quartier urbain à part entière, l'enjeu du désenclavement des terrains et de leur raccordement aux quartiers contigus a été mis en évidence dans le diagnostic.

En effet, l'aménagement de continuités d'itinéraires avec les quartiers constitués est de nature à inscrire durablement le site dans les pratiques de l'espace urbain central.

- Le principe de cette continuité d'itinéraire est pour cette raison, inscrit au *schéma d'intentions d'aménagement* par une **double flèche rouge foncé**.
- L'aménagement des continuités d'itinéraires en espace public de qualité, indiquées au plan est la condition matérielle du désenclavement et de la cohésion urbaine, ainsi que la réalisation des franchissements des coupures ferroviaires.

3.2.2.2 AMENAGER des espaces publics structurants et de qualité

La réalisation des espaces publics singuliers suivants est envisagée pour structurer le cœur du quartier et son entrée à l'angle de l'avenue Rondeaux et du boulevard de l'Europe :

→ UNE DOUBLE PLACE CENTRALE

L'aménagement d'une double place est prévu au centre du quartier à l'articulation entre l'ouvrage autoroutier, la promenade verte et bleue vers la Seine, le boulevard de l'Europe prolongé (voie D) et la liaison n°3, tel qu'indiqué au *schéma d'intentions* selon des tracés de principe.

Cette double place centrale est composée de parties avec des fonctions différentes :

- Un espace public végétalisé à aménager à l'Ouest, au pied de l'infrastructure autoroutière ;
- Un espace public central à aménager à l'Est avec une emprise significative pour pouvoir y accueillir du bâti en son centre avec une expression architecturale singulière (effet de signal), selon les localisations de principe indiquées au *schéma d'intentions* par une **étoile marron**.

Les fonctions urbaines envisagées dans ces bâtiments, au stade de la création s'orientent vers l'implantation d'équipements majeurs et/ou d'activités tertiaires, de services avec si c'est possible des rez-de-chaussée commerciaux, sans fermer la possibilité à ce stade d'envisager du logement dans les derniers niveaux. L'objectif est de mettre en place les conditions d'une animation urbaine aux différentes périodes de la journée sur cette place et sur son pourtour.

En lui conférant une emprise significative et en visant à localiser dans son périmètre les stations du Transport Collectif Est-ouest, la volonté est de constituer un grand espace public fréquenté et animé.

→ UNE PLACE D'ENTREE DE QUARTIER

Aménagée au carrefour entre l'avenue Jean Rondeaux et le boulevard de l'Europe qui sera prolongé par une voie nouvelle (voie D), cette place d'entrée de quartier constituera un point d'accroche avec les tissus constitués. Sa faisabilité est conditionnée par le choix qui sera retenu pour le réaménagement de la trémie de raccordement au boulevard de l'Europe. Néanmoins, la volonté d'affirmer une vocation commerciale, de services ou d'équipements collectifs au rez-de-chaussée des immeubles bordant la place est affirmée au stade de la création de la ZAC.

Cette disposition sera à confirmer en phase de mise au point du projet, par une étude économique des potentiels et circuits commerciaux du futur quartier dans son environnement urbain, en prenant en compte la desserte de l'avenue Jean Rondeaux par l'axe de Transport Collectif Nord-sud.

→ UNE PROMENADE VERS LA SEINE - UN MAIL VERT ET BLEU

Dans le parti d'aménagement retenu à l'issue du marché de définition, l'aménagement d'une succession de bassins en eau et de bassins paysagés, selon un axe d'orientation Nord-sud, intitulé « mail vert et bleu » au *schéma d'intentions*, sera un élément de structuration principal du quartier. Il est envisagé, que la promenade vers la Seine ainsi constituée, soit le support de nombreux usages. Elle sera aussi un lien des quartiers de Petit-Quevilly et de Rouen avec la promenade aménagée sur les Bords de Seine. La promenade vers la Seine (le cours de Seine) est, ainsi, un des espaces publics singuliers majeur du quartier avec la place urbaine centrale et la place d'entrée de quartier.

3.2.2.3 DEFINIR un cadre bâti en alignement sur rue

Ce principe vise à favoriser une implantation des constructions en alignement sur les rues structurantes du quartier, qu'elles soient de niveau 1 (desserte principale) ou de niveau 2 (desserte secondaire), pour constituer un cadre urbain cohérent avec l'espace public. Le *schéma d'intentions d'aménagement* fait apparaître des « alignements bâtis sur rue discontinus » représentés par un **trait pointillé gris anthracite**. Cette légende portée au plan renvoie aux principes suivants :

- la volonté d'implantation des constructions sur un même alignement notée au *schéma d'intentions* selon un tracé de principe qui respectera l'orientation de la rue créée ou réaménagée,
- sans toutefois fermer la possibilité d'un alignement discontinu des constructions dans ces secteurs, afin de permettre des perspectives visuelles sur les cœurs d'ilots et d'assurer la perméabilité piétonne.

3.2.2.4 OPTIMISER la localisation des activités économiques

Cette orientation consiste à localiser les activités économiques et les équipements majeurs, dans les implantations urbaines les plus adaptées à leur usage et à leur attractivité.

Pour assurer la transition entre les espaces industrialo-portuaires existants à l'aval du pont Flaubert et les futurs immeubles d'habitation et de bureaux, dans les zones situées en interface avec l'ouvrage autoroutier repérées **par un aplat dégradé violet** au *schéma d'intentions*, il est prévu :

- de réaliser à l'Ouest de l'ouvrage autoroutier, des ilots à vocation exclusive d'activités économiques dont le domaine d'activité serait en lien avec les activités existantes à proximité ;
- de privilégier à l'Est de l'ouvrage autoroutier, des ilots à vocation économique spécialisée. Cette destination exclusive est étendue pour inclure l'ilot situé au Sud de la place centrale entre la rue nouvelle (voie F) et la voie G à l'Ouest de la promenade vers la Seine pour intégrer la sensibilité environnementale des terrains.

3.2.2.5 TRAITER l'interface avec les voies ferrées

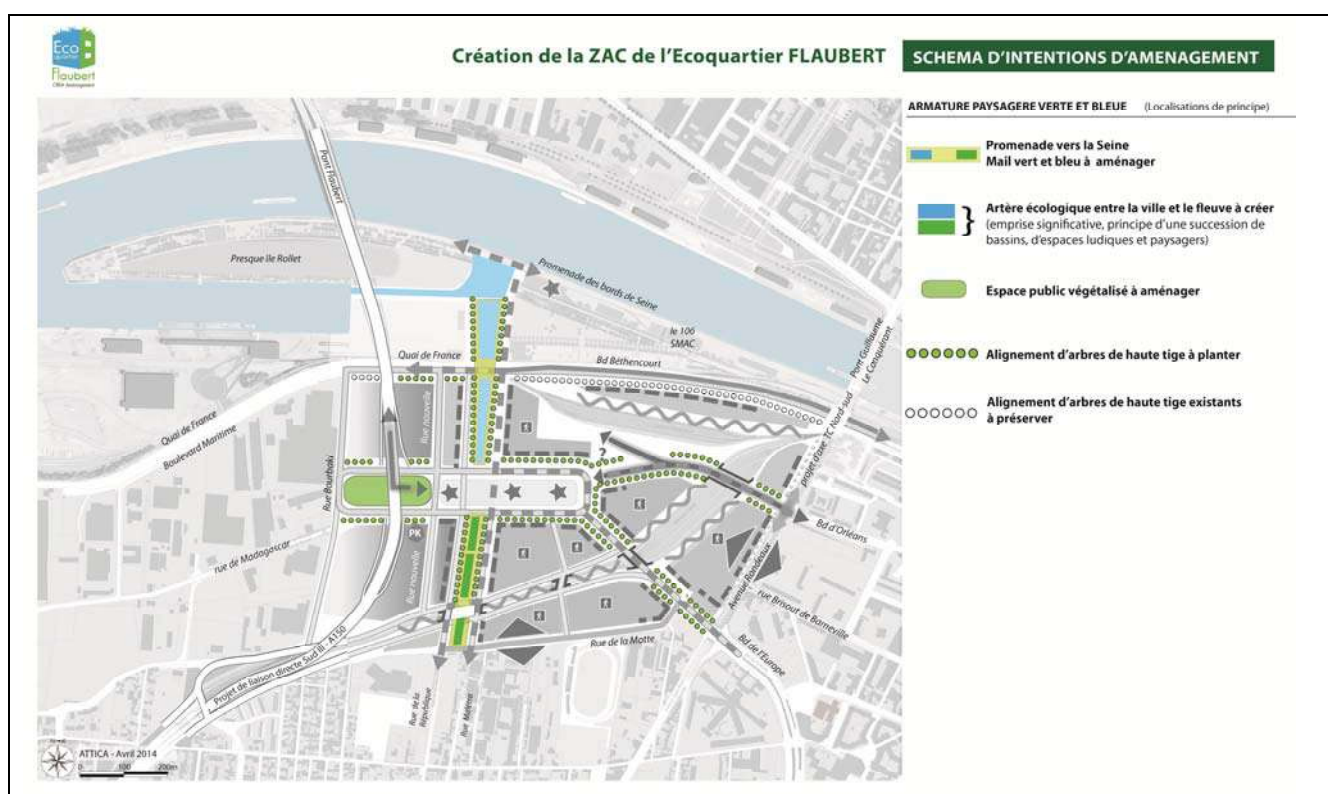
Cette orientation consiste à proposer un traitement adapté de l'interface des constructions avec les voies de transport terrestre (routières ou ferrées) qui seront conservées ou restructurées dans le projet.

- Dans les secteurs repérés au plan par **un zigzag brun**, le traitement de l'interface avec l'infrastructure est essentiel et prioritaire. Cela peut être un traitement paysager, acoustique, architectural de cette interface. Pour autant, la nature de ce traitement et des dispositifs qui pourront être retenus, ne pourra être précisée qu'en phase de mise au point du projet pour la réalisation.

3.2.3 Principes d'aménagement d'une armature paysagère verte et bleue reliée au fleuve

Les quais réaménagés en espace de promenade sur les Bords de Seine constituent de futurs pôles d'animation et de loisirs de portée d'agglomération et des éléments forts du projet de renouvellement urbain du Grand Projet Seine Ouest rive gauche.

Leur aménagement a été anticipé pour partie, pour constituer à court terme un nouveau lieu d'animation urbaine. Ils apparaissent en fond grisé, à titre d'information au *schéma d'intentions d'aménagement*.



Par ses aménagements, l'éco quartier fera partie intégrante du grand paysage de l'agglomération en vallée de Seine. Pour réussir la reconversion de l'ancienne friche industrialio portuaire, la volonté de création d'une identité paysagère qui donnera une large place au patrimoine végétal est affirmée au stade de la création.

L'enjeu est de mettre en place des conditions d'aménagement favorables à la réintroduction de la nature et de la biodiversité au cœur de la ville.

A cette fin, dans le cadre de l'aménagement de l'éco quartier Flaubert, les principes sont les suivants :

3.2.3.1 AMENAGER une promenade vers la Seine – un mail vert et bleu

- ➔ Le principe d'aménagement entre le centre-ville de Petit Quevilly et le fleuve d'une promenade vers la Seine, structurant le plan de composition du quartier qui sera réalisé. L'objectif est de créer un paysage qui mette en valeur la présence de l'eau, en écho au désir de nature en ville des habitants.

- ➔ Cet espace, nommé également « mail vert et bleu à aménager » au *schéma d'intentions*, devra être de largeur significative pour qu'il joue pleinement les fonctions suivantes qui lui sont affectées :
 - Espace de gestion des eaux du quartier et d'interface hydraulique avec l'espace Seine (au stade de la création, il est envisagé l'aménagement d'une succession de bassins en eaux et de bassins paysagers dimensionnés pour accueillir, en tant que de besoin les eaux pluviales. La confirmation de ces dispositions nécessite la réalisation d'études techniques particulières et ne pourra donc être précisée qu'en phase ultérieure de réalisation) ;
 - Espace de pratiques diverses de loisirs, dans la partie Sud qui serait aménagée en creux ;
 - Continuité écologique nouvelle entre la ville et le corridor de la Seine. Dans ce système biologique, il est prévu que la presqu'île Rollet occupe une place particulière, tel un « hot spot » de la biodiversité localisé sur la partie Sud de la presqu'île Rollet et à l'interface avec le bassin en eau soumis au marnage.

3.2.3.2 CONSTITUER un cadre paysager de qualité

- ➔ Pour constituer un cadre paysager de qualité, faire entrer la nature en ville et qualifier les vues, il est prévu de réaliser des plantations d'alignements d'arbres de haute tige selon les localisations indicatives portées au schéma d'intentions **en pointillés verts**.

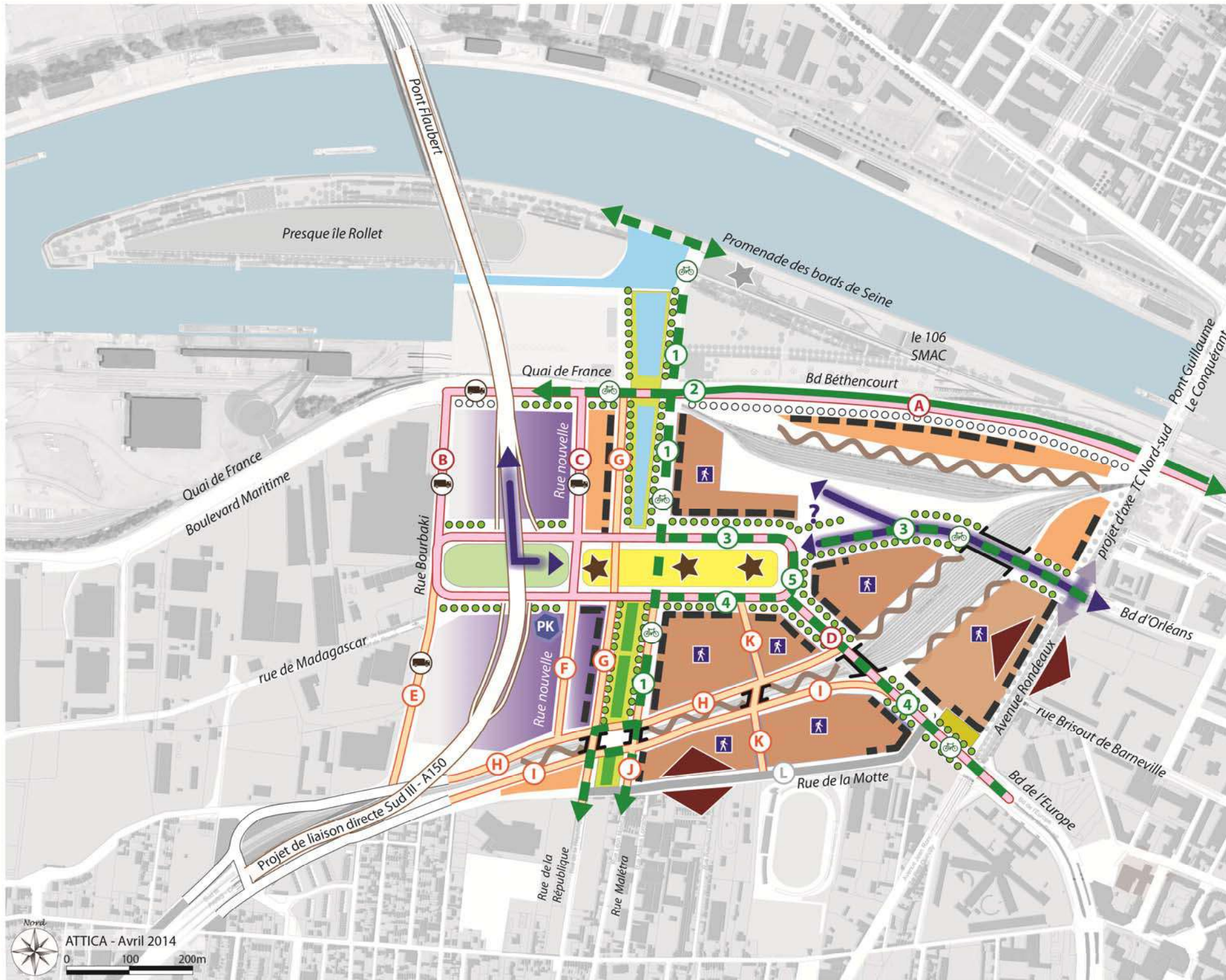
- ➔ Sur le mail vert et bleu (le cours de Seine), il est envisagé de doubler ces alignements d'arbres pour conduire à l'aménagement de véritables « mails plantés » propices à la promenade et de privilégier lorsque c'est possible la solution de bassin en eaux permanentes pour contribuer à son échelle à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain lié au changement climatique.

3.3 Le document graphique du SCHEMA d'INTENTIONS d'AMENAGEMENT



Création de la ZAC de l'Ecoquartier FLAUBERT

SCHEMA D'INTENTIONS D'AMENAGEMENT



- MAILLAGE VIAIRE ET ECOMOBILITE** (Tracés de principe)
- Emprises et aménagements nécessaires à l'insertion d'une ligne TC structurante à réserver, selon un tracé Est-Ouest à définir en traversée du quartier et à mailler avec l'axe TC Nord-Sud en projet
 - Centre de mobilité et de services à positionner à l'interface avec les TC, (localisation sous réserve des orientations définies à l'issue de la révision du Plan de Déplacements Urbains)
 - Ilot apaisé
 - Liaison douce principale (incluant un itinéraire vélo) à aménager et à inscrire en continuité avec le réseau vélo d'agglomération et la promenade piétonne des Bords de Seine)
 - Franchissement des coupures ferroviaires
 - Voie de desserte principale à créer et/ou à requalifier
 - Voie de desserte inter quartier à créer et/ou à requalifier et à mailler avec le réseau de desserte principale
 - Voie existante à requalifier
 - Itinéraire Poids Lourds
 - Repérage des voies détaillées dans la notice explicative
- STRUCTURATION URBAINE** (Localisations de principe)
- Couture urbaine à assurer avec les tissus constitués
 - Espace public central à aménager avec une emprise significative, un traitement minéral et une possibilité d'accueil de bâti (activités, commerces, équipements...)
 - Promenade vers la Seine - Mail vert et bleu à aménager
 - Espace public d'entrée de quartier à créer (mise en valeur du front bâti, traitement minéral, configuration de principe)
 - Alignement bâti sur rue discontinu (perméabilités piétonnes et vues sur les coeurs d'îlots)
 - Interface avec les voies ferrées à traiter en priorité
Faisceaux ferrés conservés
 - Tissu à vocation plurifonctionnelle
 - Tissu à vocation économique à privilégier pour assurer la transition entre le quartier, la zone d'activités des quais de Seine et le secteur portuaire
- ARMATURE PAYSAGERE VERTE ET BLEUE** (Localisations de principe)
- Artère écologique entre la ville et le fleuve à créer (emprise significative, principe d'une succession de bassins, d'espaces ludiques et paysagers)
 - Espace public végétalisé à aménager
 - Alignement d'arbres de haute tige à planter
 - Alignement d'arbres de haute tige existant à préserver



4 PROJET DE PROGRAMME PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS

Au stade de la création de la ZAC, les études préalables ont estimé la **capacité prévisionnelle de construction aux environs de 450 000m² de surface de planchers, toutes fonctions urbaines confondues** (hors surfaces de stationnement), permettant de confirmer sa faisabilité de réalisation qui sera échelonnée dans le temps sur une période de 20 ans. Sur le temps long de l'opération, cette capacité est sujette à évolution pour intégrer les évolutions à la demande.

Ces capacités prévisionnelles seront précisées en phase ultérieure de réalisation, comme le prévoit la réglementation en matière d'urbanisme. Pour autant, **la plurifonctionnalité du programme est une donnée avec laquelle devra être conduite la réalisation de l'opération d'aménagement.**

- D'une part, l'optimisation de l'offre immobilière pour l'activité économique est envisagée pour que l'Écoquartier Flaubert participe à l'augmentation de la production neuve, en contribuant à la dynamisation de l'offre immobilière tertiaire au sein du Grand Projet Seine Ouest. A plus long terme, la création d'un quartier d'affaires emblématique « *Seine Cité-cœur d'avenir* », future centralité d'affaires autour de l'axe Seine, dont l'Écoquartier Flaubert s'affirmera comme une des composantes avec La Luciline et le quartier de la nouvelle gare qui accueillera des fonctions métropolitaines.
- D'autre part, l'optimisation de l'offre neuve en logements est envisagée pour que l'Écoquartier Flaubert contribue au rééquilibrage géographique de l'offre sociale, ainsi que de l'offre destinée aux ménages familiaux au cœur d'agglomération fixé en orientation au PADD du Scot débattu en juin 2012.

Sur la base de la capacité prévisionnelle de 450 000m² de Sdp, estimée au stade de la création, les principes de répartition envisagés entre les différentes fonctions urbaines, donnés à titre indicatif sont les suivants :

- ⇒ **autour de 40/50% des surfaces devraient être destinées à l'habitat**, permettant la production d'une offre nouvelle de 2500/2900 logements ;
- ⇒ **autour de 45/55% des surfaces devraient être dédiées aux activités économiques.** Ces surfaces ont été estimées en incluant les activités tertiaires, les locaux d'activités, les commerces et/ou services destinés aux différents usagers du quartier. L'objectif est de mettre en place les conditions de production d'une offre nouvelle destinée à l'activité économique (notamment tertiaire) en cœur d'agglomération avec un rythme annuel moyen d'environ 10 000m² d'offre neuve par an, tous domaines d'activités confondus.
- ⇒ **autour de 5/10% de surfaces destinées à l'accueil de services et/ou d'équipements collectifs** sont réservés pour répondre aux besoins quotidiens des personnes fréquentant le quartier toutes générations confondues (petite enfance, élèves, séniors...) et d'animation urbaine de celui-ci.

La destination finale des équipements publics qui seront réalisés dans le cadre de l'opération sera précisée en phase ultérieure de réalisation prévue à l'article R311-7 du code de l'urbanisme. Pour autant à ce stade de la réflexion, les capacités résiduelles dans les écoles maternelles et élémentaires, situées dans l'environnement immédiat du projet notamment le groupe scolaire Cavelier de la Salle à Rouen, permettent d'envisager l'accueil des élèves induits par l'apport de population dans les premières phases.

En matière d'habitat, l'objectif est de constituer une offre de logements neufs adaptés aux besoins identifiés en cœur d'agglomération. L'offre devrait se répartir, à titre indicatif à ce stade en :

- ⇒ **30% de logements locatifs sociaux** (selon l'objectif du PADD du Scot pour la production neuve sur la CREA appliqué à l'EQF) selon une gamme variée (PLA, PLAi, PLI)

- ⇒ **20% de logements en accession à coût maîtrisé et en accession sociale dans un objectif de développement durable.** Le solde du programme sera destiné à l'accession libre (propriétaire occupants ou produits investisseurs)
- ⇒ **25% des logements devront être des grands logements** à destination de familles (T4 ou plus), tel que c'est actuellement pratiqué dans la ville de Rouen pour les opérations nouvelles.

5 RAISONS DU CHOIX DU PROJET

La mise en œuvre d'un projet de constitution d'un nouveau quartier urbain central en rive Sud de la Seine et en extension Ouest du centre-ville, est la traduction des orientations portées par la CREA et les communes dans leur projet territorial.

- **Dans ses objectifs fondateurs, il est compatible avec les documents de planification territoriale en vigueur ou en révision, aux différentes échelles territoriales,** tel qu'exposé ci-après (5.1).

L'importance des enjeux environnementaux et stratégiques du site d'étude et du projet pour le développement urbain de l'agglomération, a conduit la CREA à engager une étude de définition entre 2006 et 2008 pour établir le plan de composition, d'aménagement et la programmation du futur Écoquartier.

Cette étude qui a vu participer trois équipes d'urbanistes et de paysagistes, a abouti au choix de la proposition élaborée par le groupement de concepteurs OSTY – ATTICA – EGIS – BURGEAP.

- **Le projet a été retenu au regard de sa capacité à répondre aux enjeux environnementaux, paysagers et de fonctionnement urbains du site, permettant une insertion positive dans son environnement naturel et urbain,** par les dispositions détaillées ci-après (5.2).

5.1 Au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur

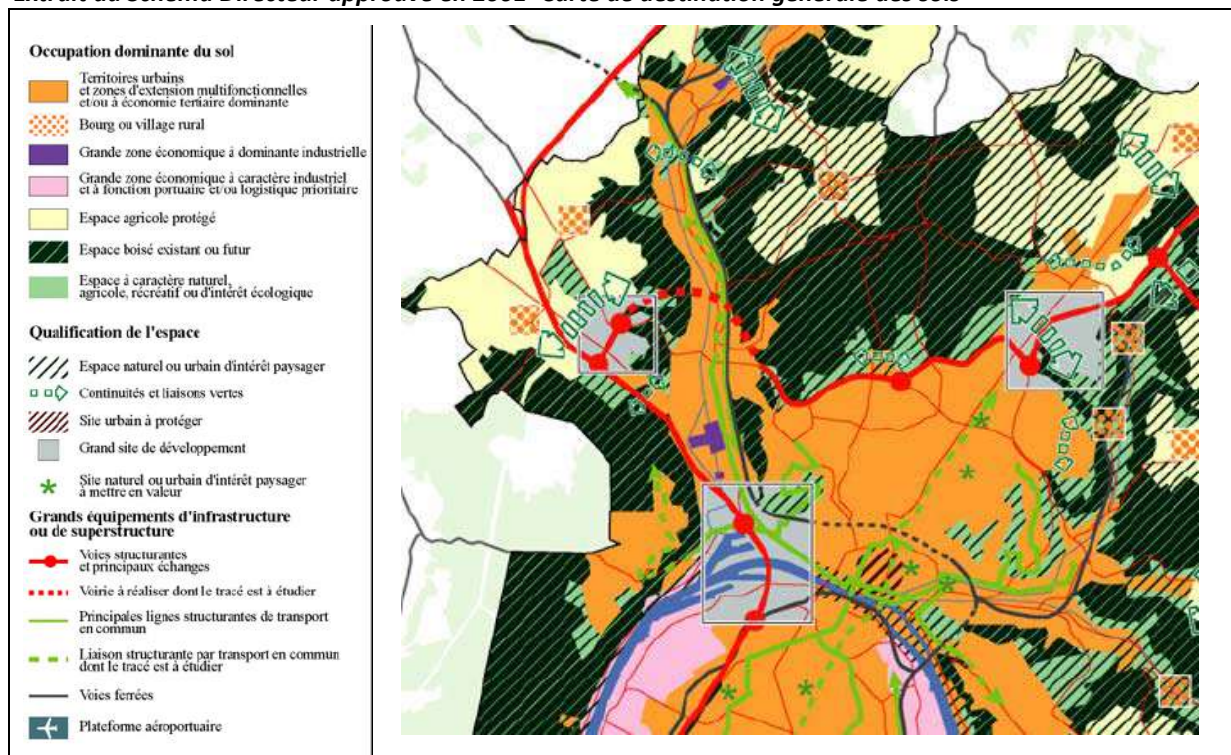
5.1.1 D'échelle supra communale : Scot, PDU, DTA et SRDAT, PLH

La constitution de la CREA en 2010 a rendu nécessaire d'engager la révision du Schéma de Cohérence Territoriale (Scot) et du Plan de déplacements Urbains (PDU), afin d'intégrer l'ensemble de son territoire communautaire qui regroupe 70 communes. Le Schéma Directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf approuvé le 2 février 2001, valant Scot et le Plan de déplacements Urbains de l'agglomération rouennaise approuvé le 11 février 2000, en vigueur au moment de la rédaction, sont en cours de révision.

Pour autant, les premiers documents produits dans le cadre de ces révisions s'inscrivent en continuité avec les objectifs d'un développement coordonné du territoire de la CREA entre urbanisme et déplacements.

Ainsi, l'ambition de reconversion urbaine des sites délaissés par l'activité portuaire et industrielle situés sur les deux rives de la Seine, notamment à l'Ouest du centre-ville, initialement porté par le Schéma Directeur de 2001 est aujourd'hui réaffirmée dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Scot mis en débat en Juin 2012. **Le projet d'Ecoquartier Flaubert constitue une traduction concrète de cet objectif en rive Sud de la Seine, dans la continuité de ce qui a été réalisé sur les quais rive droite,** dans les quartiers Ouest, le secteur de La Luciline et du Palais des Sports et autour de l'avenue Pasteur.

Extrait du Schéma Directeur approuvé en 2001- Carte de destination générale des sols



Le site d'opération, appartenant à l'ensemble plus vaste des Quartiers Ouest de Rouen, est identifié au Schéma Directeur comme un site de reconquête à fort potentiel de développement pour l'agglomération. Il est prévu l'aménagement du site secteur en site urbain central à vocation mixte d'habitat, tertiaire, d'espaces verts et d'équipements, conjugué à la prise en compte de l'environnement par notamment la préservation et la valorisation des berges de Seine.

Ce projet d'ampleur s'appuie notamment sur la réalisation d'un 6^{ème} franchissement de la Seine au niveau de l'agglomération, à savoir le pont Flaubert, qui structure le territoire et offre des opportunités de desserte et de valorisation urbaine et économique du foncier dans ce secteur.

Ce projet de territoire est l'expression sur l'espace communautaire des orientations stratégiques portées : d'une part, par la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Estuaire de la Seine qui a été approuvée par décret du Conseil d'Etat le 10 juillet 2006 et publiée au Journal Officiel le 12 juillet 2006 ; et d'autre part, par le Schéma Régional d'Aménagement et de développement du Territoire de la Haute-Normandie (SRDAT) qui fixe un cadre de référence au développement régional à l'horizon 2015.

La DTA préconise de « *confirmer et d'amplifier la dynamique de renouvellement urbain déjà à l'œuvre* », notamment avec la valorisation des friches urbaines et la reconquête des espaces intermédiaires. Pour l'agglomération de Rouen, la DTA identifie le secteur Rouen Seine Ouest comme un secteur de restructuration et de renouvellement urbain : « *A Rouen, les quartiers Ouest de la ville, sur les deux rives de la Seine, à l'interface entre les tissus urbains et les espaces portuaires* ».

Le SRDAT prévoit dans son axe 6 : « *un nouvel équilibre démographique dans une région ouverte à l'accueil* » avec une priorité pour « *le logement, au centre du développement des territoires* ».

Par la programmation diversifiée en logement qu'il prévoit, il constitue également une des réponses aux besoins mis en évidence dans le document d'orientations du Programme Local de l'Habitat (PLH) actuel de la CREA qui a été adopté le 25 juin 2012 après avis des Communes et de l'Etat pour une période de 6 ans. Le site d'opération est implanté à cheval sur deux secteurs distincts du PLH : le secteur de Rouen et le secteur rive gauche, comprenant entre autre la commune de Petit-Quevilly.

La réceptivité de l'esquisse de définition de l'opération d'aménagement de l'Ecoquartier Flaubert est estimée entre 2500 à 2800 logements dont la réalisation sera échelonnée dans le temps à compter de 2017 (date d'engagement des premières constructions). **Cet objectif est compatible avec les orientations du PLH actuel** qui prévoit la construction de :

- **sur l'ensemble du territoire de la CREA de 3000 logements par an** sur la période couverte par le PLH ;
- **de 1450 logements par an sur les deux communes concernées par le projet d'Ecoquartier Flaubert**, à savoir Rouen (1200 logements par an) et Petit-Quevilly (250 logements par an).

5.1.2 D'échelle communale : PLU de Rouen et PLU de Petit Quevilly

Le site d'opération est localisé sur les deux communes de Rouen et de Petit Quevilly, toutes deux sous le régime du Plan Local d'Urbanisme (PLU) :

- Sur la commune de Rouen, le PLU a été approuvé le 24 septembre 2004, modifié à plusieurs reprises ;
- Sur la commune de Petit-Quevilly, le PLU a été approuvé le 15 décembre 2006.

Le projet d'Ecoquartier Flaubert, tel qu'il est envisagé au stade de la création de la ZAC, s'inscrit en cohérence avec chacun des PADD du PLU de Rouen et de Petit Quevilly :

- Fort d'une localisation exceptionnelle, en lien direct avec la seine et dans la continuité du centre-ville, en grande proximité avec les transports collectifs et les services urbains d'agglomération, **le futur quartier plurifonctionnel** intégrera l'ensemble des aménagements et équipements nécessaires à un fonctionnement urbain durable : limitation de la dépendance à la voiture, développement de la biodiversité, gestion durable des eaux, diminution des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre, adaptation des usages futurs du site à son passé industriel... **répond aux objectifs détaillés dans le PADD de Rouen** organisé autour de 7 axes stratégiques traduction des 4 ambitions fixées pour la ville : solidaire, agréable à vivre, moderne et réactive, rayonnante ;
- En lien direct avec la Seine et dans la continuité du centre-ville, **le futur quartier plurifonctionnel** intégrera l'ensemble des aménagements et équipements nécessaires à un fonctionnement urbain durable **répondant, ainsi aux objectifs détaillés dans le PADD de Petit Quevilly** qui s'inscrit sur les 2 axes de reconquête/valorisation et de synergie avec les projets communautaires, et s'articule autour de 4 objectifs : conforter la vocation résidentielle, consolider l'activité économique, améliorer le cadre de vie et valoriser le patrimoine..

Le PLU de Rouen identifie le site d'opération comme une zone de développement futur à moyen ou long terme à vocation mixte, habitat et activités tertiaires. En attendant la définition d'un projet d'aménagement cohérent pour le secteur, le PLU maintient la vocation liée à l'activité portuaire et/ou ferroviaire ainsi qu'aux équipements d'intérêt général. Les terrains envisagés pour engager l'opération sont classés :

- en majeure partie en zone UC qui couvre des secteurs voués exclusivement à des activités économiques, à l'exclusion en particulier de l'habitat. La dimension des terrains nécessaires à ces activités, les caractéristiques des bâtiments concernés et les nuisances ou risques parfois générés rendent nécessaire leur séparation géographique des quartiers d'habitation. Les terrains d'emprise foncière du projet situés sur le territoire communal de Rouen, sont classés au PLU **en secteur de zone UCd, secteur de développement urbain à moyen/long terme** ;
- pour une emprise limitée en zone Na à vocation de loisirs, de détente et de sport, à l'exclusion des autres utilisations du sol qui sont interdites autres que l'adaptation, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes.

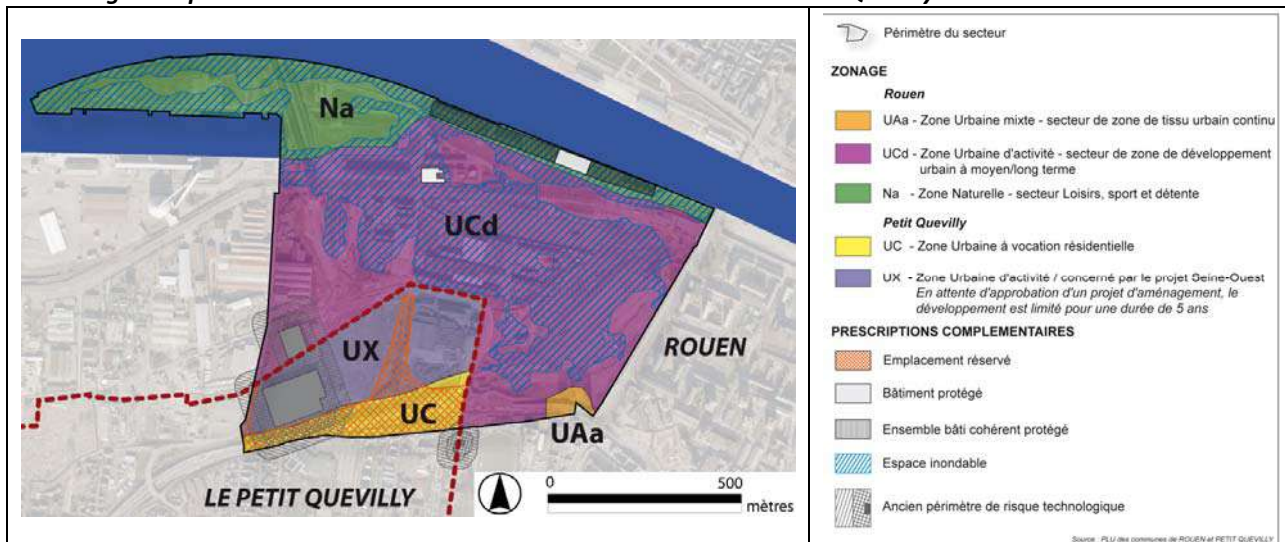
Dans le périmètre de l'opération d'aménagement, il s'agit des terrains inclus au Nord du Boulevard Jean de Béthencourt pour la réalisation des aménagements des bassins en eau qui permettront, en partie d'assurer une gestion adaptée des eaux du futur quartier. Notons que ce secteur est concerné par le projet d'aménagement des berges de Seine et de la presqu'île Rollet en cours de réalisation, situé hors du périmètre prévu pour la création de la ZAC.

→ Compte tenu du programme de l'Ecoquartier Flaubert, **il faudra engager une modification du zonage et du règlement du PLU de Rouen afin de permettre sa mise en œuvre**, ceci préalablement au dépôt des différentes autorisations d'urbanisme qui seront nécessaires. Cela a dès lors été prévu dans les documents de planification territoriale.

Le PLU de Petit-Quevilly identifie le site d'opération comme un des grands secteurs d'action, notamment un secteur de transformation et comme un pôle de développement économique. En attendant la définition d'un projet d'aménagement cohérent pour le secteur, le PLU a prescrit le gel de l'urbanisation sur ce secteur pour une durée de 5 ans (sursis à statuer), excepté pour les extensions et les aménagements limités des constructions existantes. Les terrains envisagés pour engager l'opération d'aménagement sont classés :

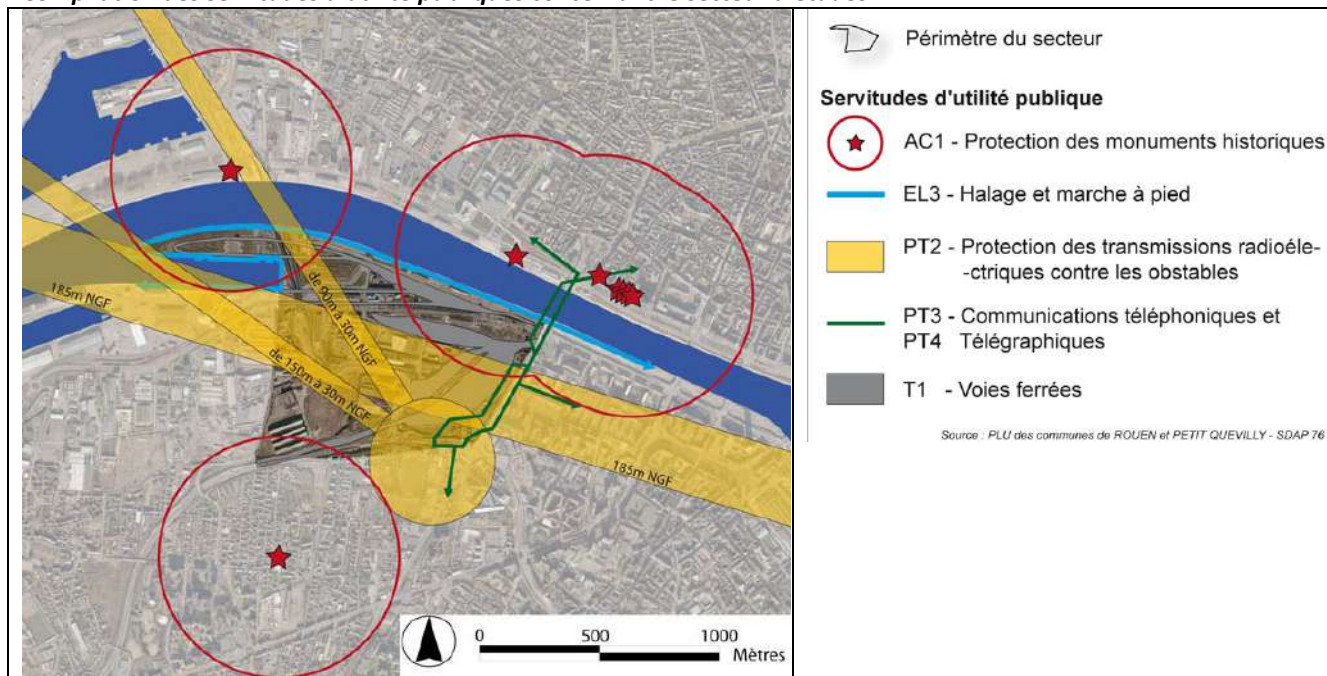
- **En zone UX, à vocation industrielle qui est limitée dans son développement** aux seules extensions et adaptations des installations déjà existantes pour une durée de 5 ans dans l'attente d'un projet global.
 - Compte tenu du programme de l'Ecoquartier Flaubert, **il faudra engager une modification du zonage et du règlement du PLU de Petit-Quevilly afin de permettre sa mise en œuvre**, ceci préalablement au dépôt des différentes autorisations d'urbanisme qui seront nécessaires. Cela a dès lors été prévu dans les documents de planification territoriale.
- **En frange Sud du site d'opération, en zone UC** à vocation d'habitat, de commerces, d'artisanat, d'hébergement hôtelier, de bureaux, services ainsi que d'autres activités, à condition qu'elles n'engendrent pas de nuisances et de pollutions incompatibles avec la vocation d'habitat principalement qui devra être principalement constituée de petits collectifs et d'habitat individuel dense.

Assemblage des plans de délimitation en zones du PLU de Rouen et de Petit-Quevilly



Les servitudes d'utilité publique sont des limites administratives au droit de propriété, mises en place dans un but d'utilité publique au bénéfice de personnes publiques, de concessionnaires de services publics et de personne privées exerçant une activité d'intérêt général. Elles sont détaillées dans l'étude d'impact jointe au présent dossier. Comme l'illustre la carte ci-dessous, la majeure partie du site est concerné par au moins une servitude d'utilité publique, notamment les servitudes PT2 (protection des transmissions radioélectriques contre les obstacles) et T1 (voies ferrées).

Compilation des servitudes d'utilité publique concernant le secteur d'études



5.2 Au regard de son insertion dans l'environnement naturel et urbain

En plus des enjeux environnementaux intégrés à la conception du projet et en cohérence avec les ambitions de l'Eco-communauté portées par la CREA, maître d'ouvrage et les communes, **une dimension environnementale forte est donnée au projet pour constituer un quartier urbain durable.**

Pendant la phase des études de définition les variantes étudiées ont abouti au choix du projet au regard de sa capacité à prendre en compte au plus haut niveau l'environnement dans toutes ses composantes.

A titre exemple :

- le recyclage et le réemploi des matériaux, ainsi que la gestion des terres impactées sur le site,
- la maîtrise des risques d'inondation, par la recherche d'un équilibre entre remblais et déblais en zone d'expansion de crue et l'intégration du cycle de l'eau au sein du projet.

Dès la phase de conception du projet retenu à l'issue des études de définition, afin de composer avec les principales contraintes environnementales du site, celles-ci ont été intégrées dès la phase de conception du projet en intégrant les caractéristiques suivantes :

- **La préservation de la biodiversité** : le maintien et le rétablissement des conditions favorisant la biodiversité passent dans le parti d'aménagement par la création d'une armature paysagère composée de grandes pièces paysagères reliées les unes aux autres pour permettre la création et les échanges d'espèces. Les sensibilités écologiques (espèces remarquables, habitat spécifique) sont mises en évidence par l'état initial de l'environnement dans ce dispositif prises en compte ;
- **La gestion de la ressource en eau** : en matière de gestion des eaux pluviales, le parti d'aménagement s'appuie entre autre sur la réalisation d'une succession de bassins en eau et de bassins paysagers, afin de supprimer les émissaires directs sur la Seine et de gérer les eaux pluviales sur un ouvrage adapté (avec prétraitement avant rejet pouvant être aménagé pour assurer la décantation et la filtration par l'intermédiaire de végétaux) ;
- **L'atténuation de l'exposition aux nuisances acoustiques** : le parti d'aménagement repose sur la mise en œuvre de dispositions permettant d'atténuer les nuisances occasionnées par les grandes infrastructures routières et ferroviaires qui traversent le site d'opération. Elles concernent 3 niveaux d'actions :
 - une action sur le choix de l'affectation des usages des constructions. A ce titre, les îlots localisés de part et d'autre du viaduc sont exclusivement destinés au développement d'activités économiques ;
 - Une action sur l'implantation des bâtiments destinés à l'habitat. Le principe de continuité bâtie retenu à ce stade du projet permet la création de cœurs d'îlots apaisés ;
 - La mise en œuvre de dispositifs de protection, conformément à la réglementation.

- **La gestion et le recyclage des terres impactées** : la question des terres impactées est notamment traitée par la mise en œuvre d'un nivellement très étudié du site qui permettra de réduire leur impact sanitaire et de proposer une gestion économe des matériaux limitant les trajets de camions en phase chantier. Alternative à des solutions de dépollution coûteuses, il est notamment proposé : soit de confiner les terres impactées sous une couverture minérale ou naturelle ; soit de traiter les terres sur site via des systèmes adaptés ; pour n'évacuer hors du site - en installations de stockage spécifique - que les terres impactées n'entrant pas dans les deux premières catégories.

- **La maîtrise du risque inondation** : les dispositions envisagées visent à rechercher un équilibre global au sein du secteur de l'Écoquartier Flaubert entre les déblais prévus dans le cadre de la réalisation des bassins en eau et paysagers au sein de la ZAC et les remblais réalisés dans l'ensemble du site, dont la zone de la butte paysagère prévue sur la presqu'île Rollet dans le cadre du projet d'aménagement des Bords de Seine en cours de réalisation (1^{ère} phase). En zone inondable, le calage des niveaux de rez-de-chaussée sera conforme aux directives du PPRI.

- **La lutte contre les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)** : la lutte contre les émissions de GES se traduit, dès la phase de réalisation des travaux de construction du projet, par une volonté de valorisation des matériaux présents sur le site pour limiter les flux liés à leur transport. Par ailleurs, le parti d'aménagement intègre également la réalisation de circulations douces (piétons, cycles) et la mise en place des conditions d'insertion de moyens de transports collectifs performants au sein du futur quartier et en rive, sur l'avenue Jean Rondeaux. La combinaison de ces mesures vise une diminution de l'usage de la voiture, fort émetteur de GES.

- **L'intégration paysagère du futur quartier** : les choix d'aménagement proposés veillent scrupuleusement à intégrer les futures constructions et aménagements qui seront réalisés au grand paysage existant à l'échelle de la boucle de la Seine et aux paysages urbains des villes et quartiers d'accueil. Il s'agit à la fois de préserver le patrimoine industrialo portuaire en berges de Seine et d'assurer une continuité avec les quartiers situés à proximité immédiate, par une juste gestion des échelles bâties et ouvertures paysagères (préservation des vues remarquables).

Département de Seine Maritime
Communauté d'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe

Zone d'Aménagement Concerté
Ecoquartier FLAUBERT



DOSSIER DE CREATION

2. Plan de situation

Approuvé par le conseil d'agglomération du

Maître d'ouvrage :

La CREA –

Norwich House - 14 bis avenue Pasteur BP 589

76006 ROUEN Cedex1 - Tel : 02 32 76 44 22

Maitrise d'ouvrage déléguée :

La SPL - CREA AMENAGEMENT

Montmorency II - 65 avenue de Bretagne BP 1137

76175 ROUEN Cedex 1 - Tel : 02 32 81 69 10

Equipe de maitrise d'œuvre urbaine :

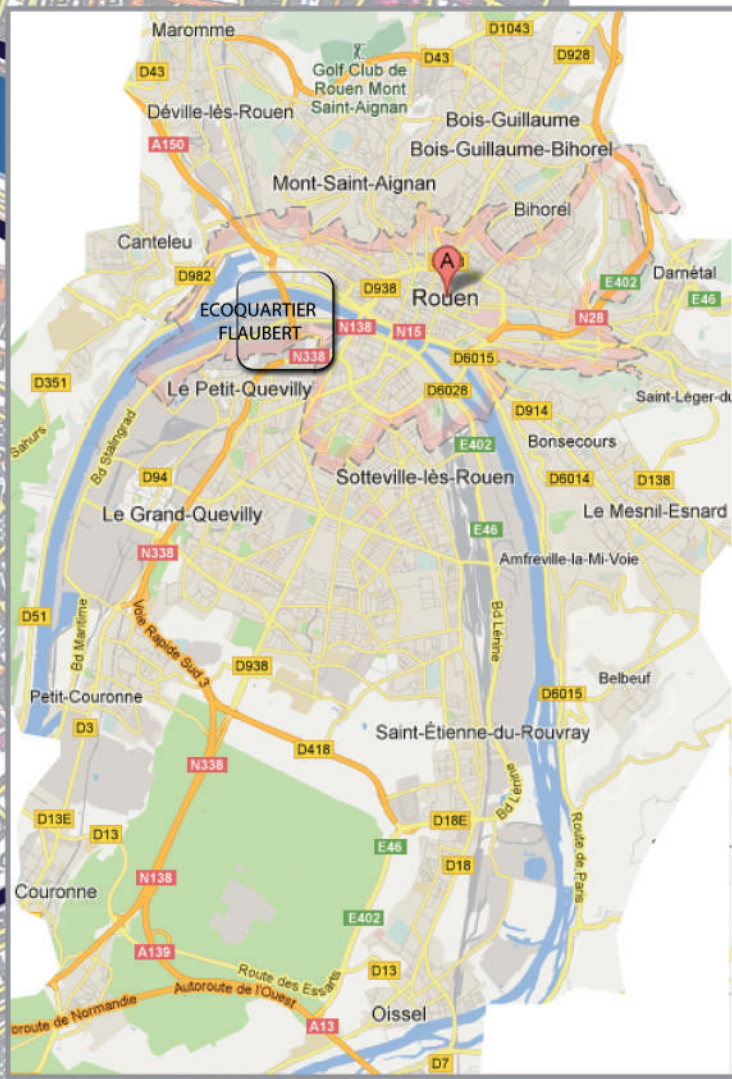
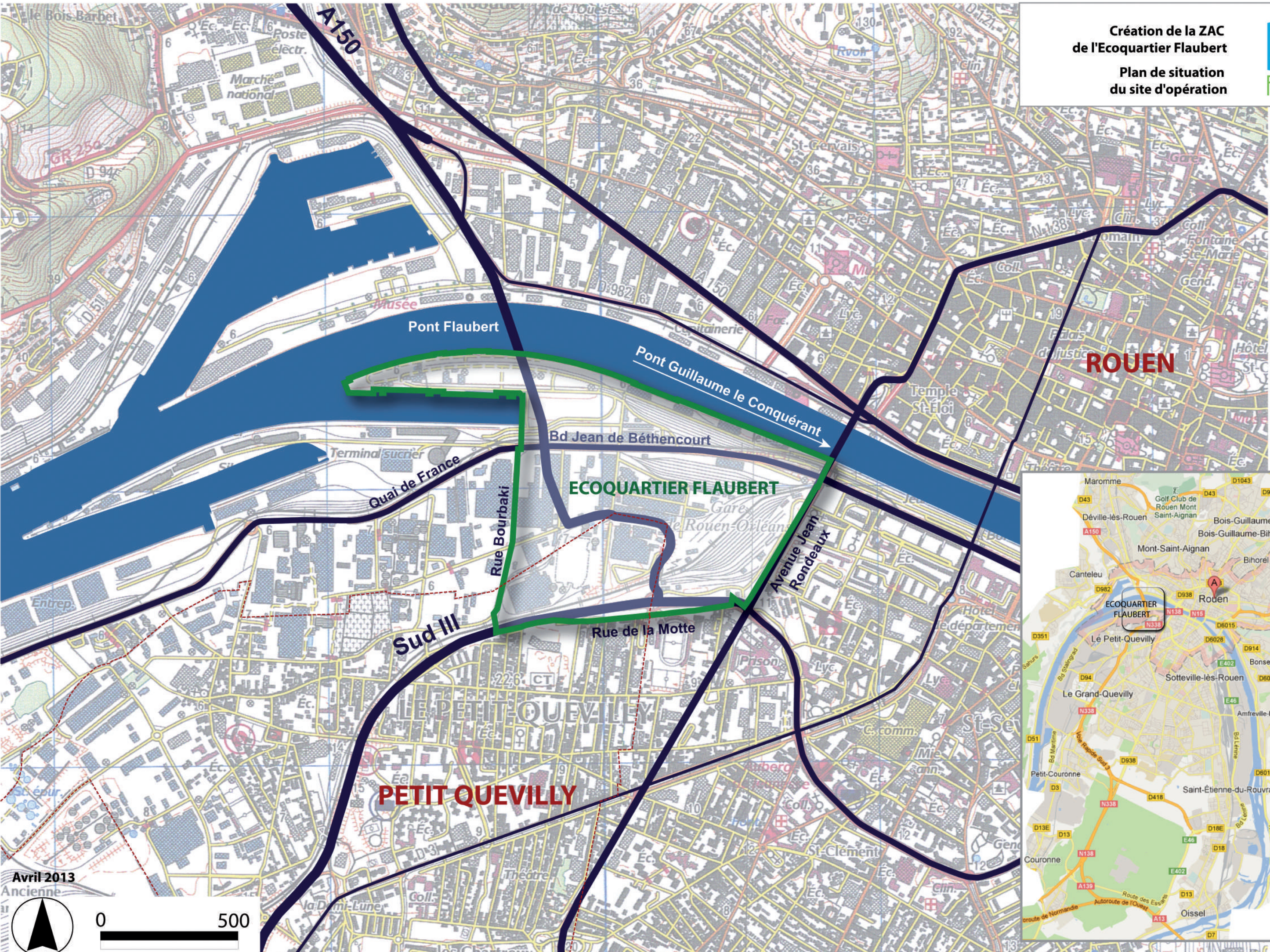
Atelier Jacqueline OSTY & associés, 77 rue de Charonne 75011 PARIS Tel : 01 43 48 63 84

ATTICA urbanisme et paysage, 10 bd Batignolles 75017 PARIS Tel : 01 45 22 19 77

EGIS France, Parc de la Vatine - 32 rue Raymond Aron 76130 MONT ST AIGNAN Tel : 02 35 12 55 85

BURGEAP, 24 rue des Patis 76140 LE PETIT QUEVILLY Tel : 02 32 81 45 00

**Création de la ZAC
de l'Ecoquartier Flaubert**
**Plan de situation
du site d'opération**



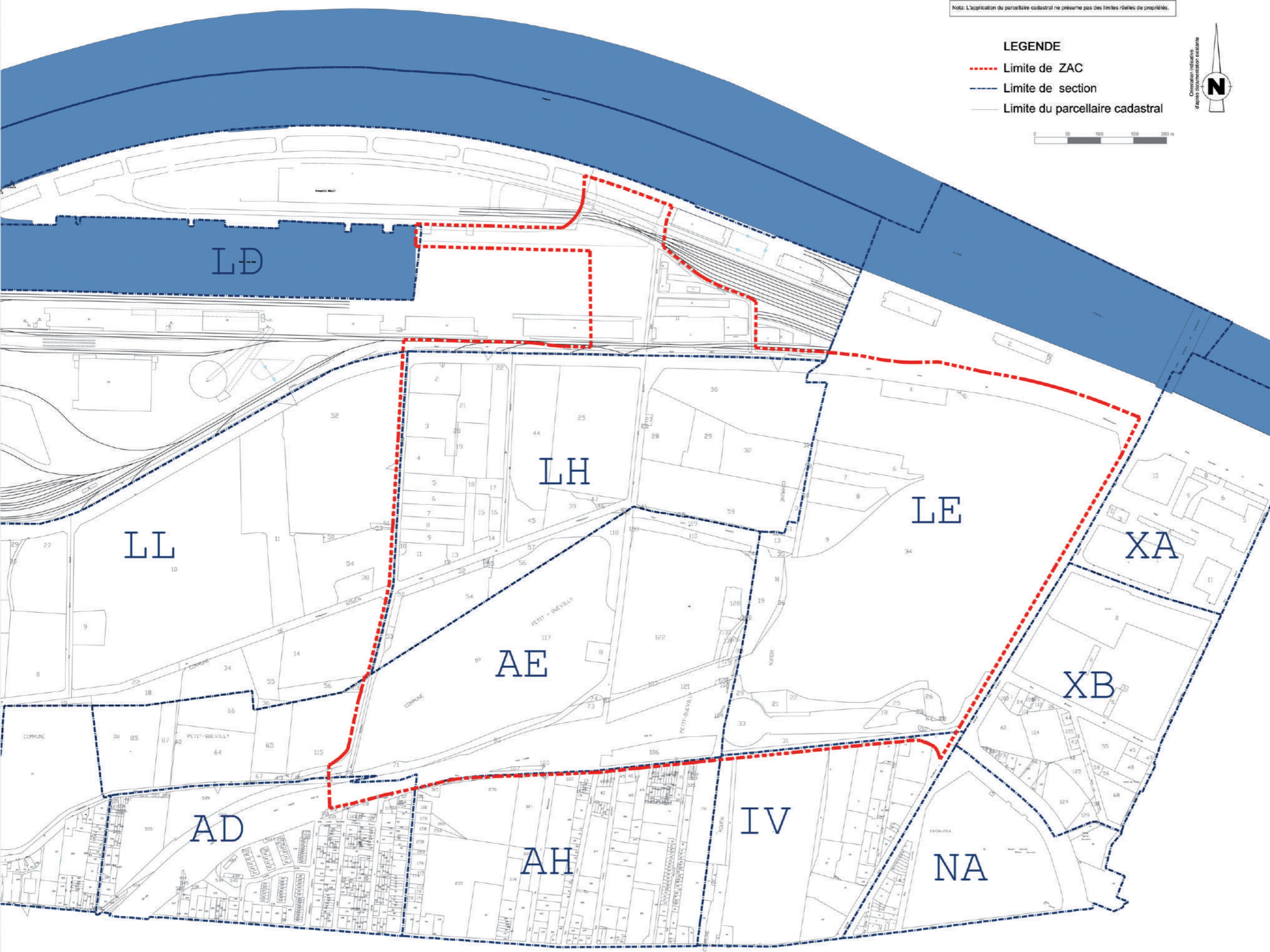
Avril 2013
Ancienne

0 500

Nota: L'application du parcellaire cadastral ne présume pas des limites réelles de propriétés.

LEGENDE

- - - Limite de ZAC
- - - Limite de section
- Limite du parcellaire cadastral



CREA
Petit Quevilly & Rouen / Seine Ouest Rive Gauche

Maîtrise d'ouvrage : CREA Nouvel Habitat 14 bis avenue Pasteur BP 508 76 000 ROUEN Cedex 1 Tel : 02 32 76 44 22	Maîtrise d'ouvrage déléguée : CREA AMÉNAGEMENT - SPL Mantency II 85 avenue de Bretagne BP 1137 76 175 ROUEN Cedex 1 Tel : 02 32 61 69 10
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Zone d'Aménagement Concerté de l'Ecoquartier Flaubert



DOSSIER DE CRÉATION
3. Plan de délimitation du périmètre
Approuvé par le conseil d'agglomération du...

Maîtrise d'œuvre : Atelier Jacobine OSTY & associés 77 rue de Charonne 75 011 PARIS Tel : 01 43 48 63 34 Fax : 01 43 67 45 65 atelier@osty.fr	EGES FRANCE Parc de la Valfre - 32 rue Raymond Aron 76 130 MONT SAINT AIGNAN Tel : 02 35 12 55 55 / Fax : 02 35 60 42 18 rouen.egs@france.egs.fr
ATTICA urbanisme et paysage 10 bd des Baignoires 75 017 PARIS Tel : 01 45 02 19 77 Fax : 01 45 22 38 09 attica@attica-urbanisme.fr	BURGEAP Urbanisme 24 rue des Pâtes 76 140 PETIT QUEVILLY Tel : 02 32 61 45 00 / Fax : 02 32 10 37 33 rouen@burgeap.fr

Échelle	Date	Phase
ATTICA	1/2000 au format A0	05 AVRIL 2014 Dossier de création
Édition	Index	Date
Édition originale	A	13/02/2012
Édition corrigée P0_ETA avec indicatif des secteurs OAP au PLU	B	07/01/17
État à coordination MUSEREA	C	16/01/17
Plan en version observation MSA & 100%2013 et en forme réglementaire	D	26/04/2013
Mise à jour cartographique	E	03/05/2013
Mise à jour cartographique avec COBDD	F	03/04/2014

Département de Seine Maritime
Communauté d'Agglomération Rouen Elbeuf Austreberthe

Zone d'Aménagement Concerté
Ecoquartier FLAUBERT



DOSSIER DE CREATION

4. Etude d'impact

Approuvé par le conseil d'agglomération du

Maître d'ouvrage :

La CREA - Norwich House - 14 bis avenue Pasteur
76006 ROUEN Cedex1 - Tel : 02 32 76 44 22

Maître d'ouvrage délégué :

La SPL - CREA AMENAGEMENT
Montmorency II - 65 avenue de Bretagne BP 1137
76175 ROUEN Cedex 1 - Tel : 02 32 81 69 10

Nota :

La pièce n°4 du dossier de création comprend 3 tomes :
Tome 1 : Etude d'impact de l'opération d'aménagement
Tome 2 : Annexes
Tome 3 : Résumé non technique

Equipe de maitrise d'œuvre urbaine :

Atelier Jacqueline OSTY & associés, 77 rue de Charonne 75011 PARIS Tel : 01 43 48 63 84

ATTICA urbanisme et paysage, 10 bd Batignolles 75017 PARIS Tel : 01 45 22 69 71

EGIS France, Parc de la Vatine - 32 rue Raymond Aron 76130 MONT SAINT AIGNAN Tel : 02 35 12 55 85

BURGEAP, 24 rue des Patis 76140 LE PETIT QUEVILLY Tel : 02 32 81 45 00

Zone d'Aménagement Concerté
Ecoquartier FLAUBERT



Un projet de La CREA

DOSSIER DE CREATION

5. Régime fiscal exigible dans la zone

Approuvé par le conseil d'agglomération du

Maître d'ouvrage :

La CREA –

Norwich House - 14 bis avenue Pasteur BP 589
76006 ROUEN Cedex1 - Tel : 02 32 76 44 22

Maitrise d'ouvrage déléguée :

La SPL - CREA AMENAGEMENT

Montmorency II - 65 avenue de Bretagne BP 1137
76175 ROUEN Cedex 1 - Tel : 02 32 81 69 10

Equipe de maitrise d'œuvre urbaine :

Atelier Jacqueline OSTY & associés, 77 rue de Charonne 75011 PARIS Tel : 01 43 48 63 84

ATTICA urbanisme et paysage, 10 bd Batignolles 75017 PARIS Tel : 01 45 22 19 77

EGIS France, Parc de la Vatine - 32 rue Raymond Aron 76130 MONT ST AIGNAN Tel : 02 35 12 55 85

BURGEAP, 24 rue des Patis 76140 LE PETIT QUEVILLY Tel : 02 32 81 45 00

REGIME FISCAL EXIGIBLE DANS LA ZONE

La convention qui liera l'aménageur à la CREA prévoira l'exclusion de la Taxe communautaire d'Aménagement (TA) dans la future Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), ceci conformément aux dispositions du Code général des Impôts et des lois de finance rectificatives n°2012-354 et n°2012-1510, ainsi que des décrets n°2012-87 et n°2012-88 du 25 février 2012 relatifs à la mise en œuvre de la réforme de la fiscalité de l'aménagement.

Le cout des équipements nécessaires à la viabilité de la zone, dont la liste est fixée par un décret en Conseil d'Etat, est à la charge de l'aménageur dans les limites fixées par l'article L.311-4 du code de l'urbanisme.