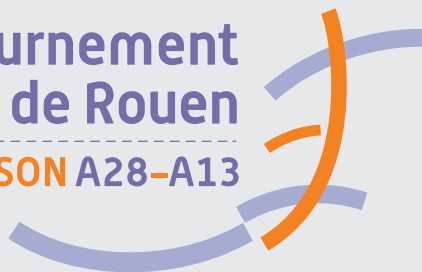


# Contournement Est de Rouen

LIAISON A28-A13



Dossier d'enquête préalable  
à la déclaration d'utilité publique

## Pièce H : Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement du Territoire



  
Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

  
Ministère  
de l'Environnement,  
de l'Énergie  
et de la Mer

Ministère de l'Environnement de l'Énergie et de la Mer

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)



# Sommaire

<b>Introduction</b>	<b>2</b>
Les objectifs de la « SPADET »	3
<b>PARTIE 1 - Présentation du projet</b>	<b>4</b>
1-1 - Caractéristiques générales de l'infrastructure	5
1-2 - Enjeux et objectifs du projet	6
1-3 - Historique rapide du projet	9
<b>PARTIE 2 - L'aire géographique de la SPADET</b>	<b>15</b>
Présentation du territoire	16
<b>PARTIE 3 - La structuration du territoire</b>	<b>17</b>
3-1 – L'architecture des villes : densité et structuration	18
3-2 – Typologie des communes en matière d'habitat	20
3-3 – Occupation des sols	21
3-4 – Organisation économique	22
<b>PARTIE 4 - Les projets d'infrastructures de transports sur le territoire</b>	<b>23</b>
4-1 - Un maillage routier à achever	24
4-2 – Un réseau de transports en commun à renforcer	27
4-3 – Des projets ferroviaires structurants	30
4-4 – Des projets d'infrastructures fluviales compétitives	32
<b>PARTIE 5 - Les projets développement des collectivités en synergie avec le projet d'infrastructure</b>	<b>34</b>
5-1 – L'ensemble Seine Cité	35
5-2 – Luciline	36
5-3 - Flaubert	36
5-4 - Quartier Nouvelle Gare	37
5-5 – Seine Sud	38
5-6 - La Plaine de la Ronce	39
5-7 - Le pôle d'équilibre économique de Louviers – Val de Reuil	39
5-8 - Les espaces d'activités – Ecoparc et Pitres-Le Manoir-Alizay	39
5-9 - L'ensemble touristique régional de Léry-Poses	39
<b>PARTIE 6 - Les enjeux de protection des espaces</b>	<b>40</b>
6-1 – Air, Climat : des enjeux prégnants	41
6-2 – Une ressource en eau importante mais vulnérable	44
6-3 – Une activité agricole et sylvicole en mutation	48
6-4 – Une diversité paysagère à préserver	52
6-5 – Des milieux naturels riches mais sous tension	53
<b>PARTIE 7 - Orientations pour une valorisation réciproque du territoire et de l'infrastructure</b>	<b>58</b>
7-1 – Les enjeux économiques et de déplacements	60
7-2 – Les enjeux de mobilités	62
7-3 – Les enjeux d'aménagement et de paysage	64
7-4 – Orientations pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire	66
7-5 - La poursuite du travail collaboratif	68

# Introduction

## Les objectifs de la « SPADET »

---

La liaison A28-A13, contournement Est de Rouen, compte parmi les projets d'infrastructures d'envergure nationale. À ce titre, il relève des dispositions de la circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures (dite « circulaire Bianco »).

Ainsi, afin de favoriser l'intégration de l'infrastructure dans les territoires concernés et la valorisation de ceux-ci, il convient d'établir une synthèse des perspectives d'aménagement et de développement du territoire : la « SPADET ».

La SPADET vise à apporter un éclairage sur les grands enjeux du territoire concerné par l'infrastructure, enjeux qui peuvent s'appréhender à des échelles spatiales différentes selon leur nature.

La SPADET a donc pour objectif :

- > de présenter l'aire géographique concernée par le projet d'infrastructure,
- > de dresser les principales perspectives de développement du territoire,
- > d'identifier les enjeux de protection et de valorisation de ce territoire.

La SPADET s'appuie sur les documents de prospective, d'orientation et de stratégie des territoires traversés, tels que : le Schéma Régional Climat, Air, Energie, le Schéma Régional de Cohérence Ecologie, les Schémas de Cohérence Territoriale, les Plans de Déplacement Urbains, etc.

Elle trouve pour conclusions les orientations en cours d'adoption, formulées par les partenaires territoriaux et visant à assurer une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire.

Composante du dossier présenté à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet (Dossier EPDUP), cette synthèse a une portée générale et ne se substitue pas aux autres pièces du dossier, qui apportent des éléments d'information complets sur divers champs thématiques tels que la protection de l'environnement humain et naturel et le développement socio-économique.

Le présent document s'organise suivant six parties :

- > Un rappel du projet
- > L'aire géographique concernée
- > La structuration du territoire
- > Les projets d'infrastructures de transports sur le territoire
- > Les projets de développement des collectivités en synergie avec le projet d'infrastructure
- > Les enjeux de protection des espaces
- > Les orientations envisagées pour une valorisation réciproque du territoire et de l'infrastructure.

La dernière partie s'attache à analyser les interactions entre le projet et les dynamiques du territoire, présentes et potentiellement à venir.

Elle résulte d'une démarche collective animée à la demande de l'État par l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de la Seine et Eure, et associant l'ensemble des partenaires du territoire, conscients des opportunités offertes par le projet d'infrastructure mais aussi des risques générés par celui-ci.

# PARTIE 1

## Présentation du projet

## 1-1 - Caractéristiques générales de l'infrastructure

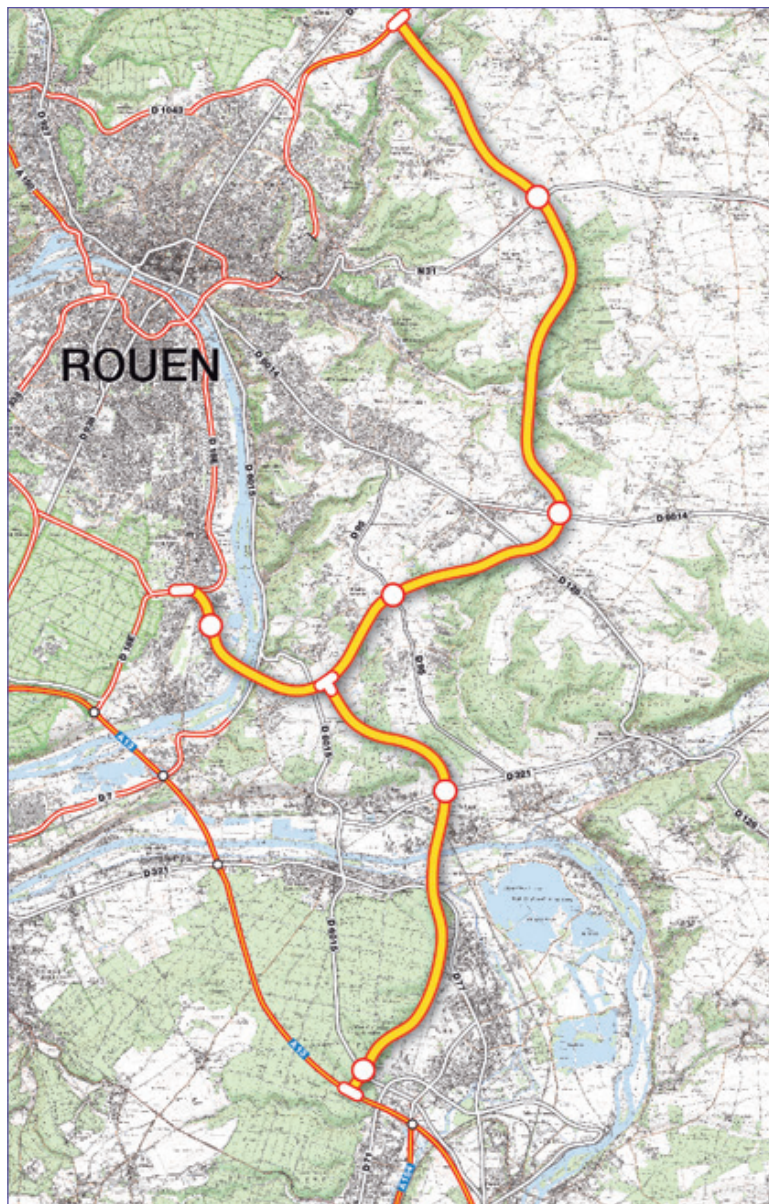
Le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 consiste à créer une liaison autoroutière reliant l'A28 nord à hauteur d'Isneauville et l'A13 et l'A154 près d'Incarville, ainsi qu'à la RD18e près du carrefour communément appelé le « rond-point aux vaches ».

La longueur totale du projet est de 41,5 km décomposée en :

- > Une branche de 36 km reliant l'autoroute A28 au niveau d'Isneauville à l'autoroute A13 et l'autoroute A154 au niveau d'Incarville
- > Une branche de 5,5 km reliant la première, au niveau de Gouy/Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen à la route départementale 18e à Saint-Etienne du Rouvray.

Afin de garantir une bonne desserte des territoires traversés et détourner le trafic des routes aujourd'hui saturées, le projet prévoit six échangeurs avec les principaux axes rencontrés, en plus des raccordements avec l'A28, l'A13 / A154 et la RD18e :

**Carte du projet**



(une caractérisation technique plus précise du projet peut être consultée dans la notice explicative jointe au dossier EPDUP).







### **Orienter les trafics d'échange liés aux zones logistiques et portuaires vers des axes routiers sécurisés**

La dynamique économique haut-normande est fortement liée à l'activité des deux grands ports maritimes du Havre et de Rouen. Ces grands ports, et singulièrement celui de Rouen orienté notamment autour des activités céréalières, génèrent un trafic poids-lourds important. En l'absence d'itinéraire alternatif, ces trafics traversent le cœur de Rouen, principalement en empruntant le Pont Mathilde.

La réalisation du Contournement Est de Rouen / Liaison A28-A13, accompagnée des mesures de restriction de la circulation des poids-lourds en cœur d'agglomération, vise à réorienter ces trafics d'échange vers des axes routiers adaptés (autoroutes, rocade).

### **Capter une partie des trajets domicile-travail entre le centre de l'agglomération rouennaise et les « Plateaux Est »**

L'urbanisation des plateaux Est explique en grande partie l'importance des trafics et les encombrements constatés sur la RN31 et la RD6014. Il s'agit pour l'essentiel de trajets « domicile-travail » vers les zones d'emploi du cœur de l'agglomération rouennaise.

Le projet doit amener à répartir les trafics entre les axes routiers actuels et la future infrastructure, principalement aux heures de pointe du matin et du soir. Le Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 créera notamment pour les habitants de ces communes une liaison directe vers les zones d'emploi de Louviers-Val-de-Reuil, aujourd'hui difficiles d'accès depuis les plateaux Est.

### **Améliorer les liaisons entre l'agglomération rouennaise et l'Eure**

Les trajets routiers entre Rouen et Louviers-Val-de-Reuil s'effectuent pour une part significative par la RD6015 qui connaît une importante congestion à hauteur de Pont-de-L'arche, malgré la mise en service d'une déviation en 2010.

Le projet cherche donc à ce que les zones d'activités économiques de Louviers-Val-de-Reuil confortent leur attractivité. Les échanges entre le cœur de l'agglomération Seine-Eure et la Métropole rouennaise seront également facilités. En dehors du point d'échange avec l'A13 et l'A154, le projet vise une desserte performante et rapide de Louviers-Val-de-Reuil.

### **Améliorer la desserte de la vallée de l'Andelle**

Territoire industriel, la vallée de l'Andelle bénéficie insuffisamment du dynamisme économique régional, de par son relatif isolement vis-à-vis des grands axes de circulation. Les deux dernières décennies ont été marquées par un nombre important de fermetures d'usines, conduisant l'État à se mobiliser spécifiquement pour ce territoire. Le renforcement de l'accessibilité de la vallée de l'Andelle est un des objectifs majeurs auquel doit répondre le projet.

## 1-3 - Historique rapide du projet

---

### Des premières réflexions, en 1990, à la décision ministérielle de 1994 : une rocade Est complétée par un barreau vers l'Eure

#### Variante Ouest éloignée et variante Est éloignée (1990)

Inscrit au Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de 1972, le projet de contournement de l'agglomération de Rouen est relancé au début des années 1990, pour conduire à la première étude de faisabilité en 1993. Cette étude met en évidence la triple logique à laquelle doit répondre l'infrastructure de contournement : écouler le trafic de grand transit, décongestionner le centre-ville et améliorer la desserte des plateaux Est. Elle concernait initialement deux options :

- > Un contournement autoroutier Est long à péage,
- > Un contournement autoroutier Ouest à péage

En termes d'impacts, le contournement éloigné par l'est apparaissait alors plus pénalisant pour le milieu humain (agriculture et habitat), celui par l'ouest plus pénalisant pour le milieu naturel.

Le principe de la réalisation d'une liaison A13-A150 est finalement retenu le 31 mai 1994.

#### Emergence d'une troisième option : la rocade Est rapprochée (1993)

Malgré cette décision, les réflexions relatives au Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) vont mettre en lumière que les problèmes de circulation les plus importants devant être traités à court terme se déplacent à l'Est. Ces problèmes pourraient être résolus par un contournement Est à condition qu'il soit au plus proche de l'agglomération.

Une troisième option est donc ajoutée aux deux premières : une rocade Est proche de l'agglomération rouennaise, reliant l'A28 nord, à la hauteur de Quincampoix, et traversant la Seine au niveau de Saint-Etienne-du-Rouvray pour se raccorder au boulevard industriel (RD18e).

Les trois options sont présentées lors d'une concertation locale engagée le 18 juin 1993 par le Préfet de la Haute-Normandie. À l'issue de cette concertation, la décision ministérielle du 23 septembre 1994 se prononce pour la réalisation d'une rocade Est sans péage, proche de l'agglomération, à court ou moyen terme, complétée par un barreau vers l'Eure.

### Du « débat d'intérêt régional » de 1995 à la saisine de la CNDP : un projet inscrit dans les documents de planification

Suite à cette décision ministérielle, le Préfet de la Haute-Normandie organise en 1995 un « débat d'intérêt régional ». À l'issue de la concertation, le projet proposé ne connaît pas d'objection formelle.

La décision ministérielle du 24 décembre 1996 approuve la création d'une voie de contournement non autoroutière (rocade) à l'Est, proche de l'agglomération, accompagnée d'une liaison vers l'Eure. La décision évoque également un contournement Ouest concédé devant assurer à long terme la continuité de l'autoroute A28.

Une troisième étape de concertation est alors ouverte en 1997 par le Préfet de région sur la base d'un tracé préférentiel préalablement discuté avec les communes concernées.

A l'issue de cette étape, un fuseau de référence du contournement Est de Rouen est choisi fin 1997 et un arrêté préfectoral de prise en considération du projet définit un périmètre d'étude le 4 novembre 1998.

A partir de 1999, des études d'avant-projet sommaire sont entreprises, permettant d'engager une nouvelle phase de concertation aboutissant à un fuseau globalement accepté.

Le projet est alors inscrit dans plusieurs documents de planification locaux (dossier de voirie d'agglomération de 1998, plan de déplacements urbains de 2000, schéma directeur Rouen-Elbeuf de 2001 et schéma de cohérence territoriale de 2004) et nationaux (schémas multimodaux de services collectifs de transport de 2002, carte des infrastructures routières de 2003).

Au titre de la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, le ministre de l'Équipement demande au Préfet, par décision du 26 mai 2003, de préparer le dossier de saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP).

La CNDP est saisie le 11 septembre 2004. Elle décide l'organisation d'un débat public animé par une commission particulière. Le projet soumis au débat concerne alors uniquement le contournement Est de Rouen et n'intègre pas le barreau vers l'Eure.

## Le débat public de 2005 et la décision ministérielle de mars 2006

Le débat public se tient du 9 juin au 9 novembre 2005.

Si la nécessité de créer un contournement pour améliorer la circulation dans l'agglomération est reconnue, le tracé en lui-même est cependant discuté. L'essentiel des contestations sur le tracé se fonde sur des arguments environnementaux, soulignant la présence de zones écologiquement sensibles, dont la principale est celle du coteau de Saint-Adrien, surplombant la Seine sur la rive droite et appartenant au réseau protégé des sites Natura 2000.

Le Conseil régional et les deux Conseils généraux considèrent par ailleurs le projet insuffisant, estimant qu'« il faut le considérer comme un élément de la liaison A28-A13 et donc le prolonger par un barreau de liaison avec le département de l'Eure ». Le débat montre également que la problématique de l'eau constitue un enjeu majeur pour l'ensemble de l'agglomération de Rouen. Le bruit et la pollution de l'air ont également été mentionnés par le grand public, qui s'est inquiété des incidences directes du projet sur leur cadre de vie.

Enfin, certaines questions sont encore restées en suspens à la fin du débat, en particulier celle de la participation des différents acteurs au financement du projet, bien que les différentes formes de financement aient été débattues.

A la suite du compte-rendu de la Commission particulière du débat public et du Bilan du Président de la CNDP, l'État rend sa décision le 2 mars 2006.

Le ministre en charge des transports, dans cette décision, approuve le principe d'un contournement rapproché et la poursuite des études. Il insère également le barreau vers l'Eure dans le projet, suite aux enseignements du débat. Il y définit les objectifs assignés au projet, comme présenté au chapitre précédent : capter les déplacements internes à l'agglomération rouennaise, délester le centre-ville, favoriser les échanges entre Rouen, Louviers-Val-de-Reuil et la vallée de l'Andelle, relier le contournement à l'A13.

La décision ministérielle demande également que soit étudiée la faisabilité de variantes au barreau de raccordement à la RD18e évitant la zone Natura 2000 des coteaux de Saint-Adrien.

## Les études ayant conduit à la nouvelle saisine de la CNDP et la concertation recommandée de 2014

### Les études d'avant-projet sommaire de 2007 à 2009, pour le contournement de Rouen et pour le barreau vers l'Eure

Les études menées à partir de 2007 suite au débat public intégreront des variantes suggérées lors du débat public.

Lors de cette phase d'études, de nombreuses variantes de passage ont été étudiées pour le barreau vers Rouen, intégrant des tracés par Sud Saint-Adrien et par Port Saint-Ouen. Une première évaluation des enjeux et des impacts des différents tracés par la partie nord du projet a conduit à écarter le tracé Sud Saint-Adrien, trop impactant pour la zone Natura 2000.

Sur le barreau eurois, plusieurs variantes ont été étudiées au nord et au sud de la Seine.

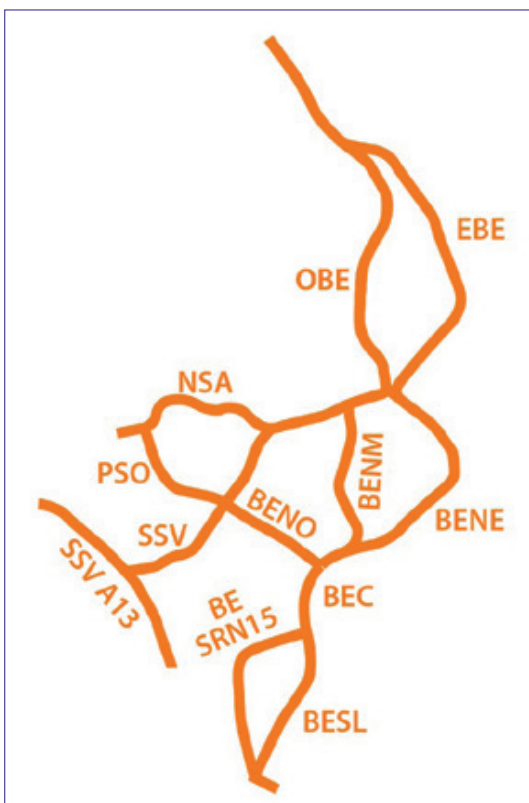
Cette série d'études est mise en sommeil pendant les discussions du Grenelle de l'Environnement.

### La relance des études suite au Grenelle de l'Environnement

Après l'adoption des lois Grenelle, le processus d'études est relancé en 2010, et les deux projets sont alors réunifiés sous l'appellation de Liaison A28-A13 à l'Est de Rouen.

Conformément à l'article 1 de la loi Grenelle I du 3 août 2009, toutes les variantes seront désormais étudiées au même niveau de précision afin de trouver la meilleure solution eu égard aux effets sur l'environnement humain et naturel, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable est impossible à un coût raisonnable. Au total, ce seront 34 variantes qui seront étudiées au même niveau de précision entre 2010 et 2012.

#### Carte des fuseaux élémentaires étudiés



## Des discussions sur la maîtrise d'ouvrage du projet et la nouvelle feuille de route ministérielle

L'avant-projet de Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) de janvier 2011 retient le projet au titre du décongestionnement du centre-ville de Rouen. La poursuite des études sera menée en prenant en compte plusieurs hypothèses de répartition de la maîtrise d'ouvrage, entre liaison A28-A13 et barreau de raccordement à Rouen.

Après examen technique et financier, la ministre en charge des Transports indique par courrier du 28 juin 2011 que l'État n'est pas opposé à une maîtrise d'ouvrage unique « sous réserve que le tracé retenu pour le projet de barreau [vers Rouen] ait un impact acceptable au plan environnemental. [...] Cette condition ne saurait être satisfaite si le tracé retenu conduisait à des impacts sur le milieu naturel qui, même réduits, devaient le mettre en contradiction avec les engagements, notamment européens, que l'État français a pris en matière de préservation de la biodiversité, et singulièrement de la violette de Rouen ».

Afin de répondre à cet enjeu et une fois les études d'incidence Natura 2000 réalisées, les services de l'État ont souhaité en présenter les résultats à la Direction Générale de l'Environnement de la Commission européenne le 3 octobre 2012, conduisant à écarter les variantes « Nord-Saint-Adrien » dans le choix de la « variante préférentielle ».

## La nouvelle saisine de la CNDP

La phase de relance des études à partir de 2010 s'accompagne d'une gouvernance ad hoc :

- > Un Comité de Pilotage (COFIL)
- > Un Comité Technique (COTECH)
- > Des réunions avec les maires, des réunions avec les partenaires socio-économiques et des réunions avec les associations environnementales, à la suite des COFIL.
- > Une dizaine de réunions se tiendront de 2010 à 2013.

A l'issue du processus de comparaison des variantes, le COFIL du 19 octobre 2012 prend acte de la « variante préférentielle » proposée par l'État.

Au niveau national est dans le même temps mise en place la « Commission Mobilité 21 », présidée par le député Philippe Duron, dont la mission est de classer et hiérarchiser les projets inscrits dans le projet de SNIT de 2011. La Commission Mobilité 21 va procéder à un examen de chaque projet sur la base d'une évaluation multicritères.

Le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 fait partie des projets retenus par la commission. Après analyse comparative des enjeux nationaux des différents projets, elle le classe dans la catégorie des premières priorités du scénario n°2, et c'est ce second scénario qui sera retenu par le Gouvernement le 9 juillet 2013, permettant au projet d'être relancé.

Suite à ces arbitrages, conformément aux articles L.121-8 et suivants du Code de l'Environnement, le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 n'ayant pas fait l'objet d'une enquête publique dans les cinq ans suivant la clôture du débat public de 2005, le ministre en charge des Transports saisit en septembre 2013 la Commission nationale du débat public (CNDP) pour qu'elle se prononce sur les formes que doit prendre la poursuite du dialogue avec le territoire.

Le 6 novembre 2013, la CNDP décide qu'il n'y a pas lieu de mettre en œuvre un nouveau débat public et recommande au maître d'ouvrage de mener une concertation avec le public sous l'égide d'un garant.

Comme le précise la décision de la CNDP, cette concertation est menée sur la base de la « variante préférentielle » proposée par l'État, qui tient compte des positions exprimées lors du débat public de 2005.

### La concertation recommandée de 2014

La concertation publique se déroule du 2 juin au 12 juillet 2014.

Neuf réunions publiques sont notamment organisées, qui rassemblent près de 2500 participants. Plus de 1 700 avis sont globalement recueillis via les différents supports proposés.

A l'issue de la concertation, le garant adresse son bilan à la CNDP. Le maître d'ouvrage adresse son propre compte-rendu au ministre en charge des Transports qui le soumet à son tour à la CNDP.

Dans sa décision du 3 décembre 2014, la CNDP prend acte du compte-rendu du maître d'ouvrage et du bilan du garant.

### Les enseignements de la concertation

La concertation confirme la nécessité du contournement, et les objectifs de décongestion routière, d'amélioration du cadre de vie et de développement économiques alloués au projet.

Sur les communes traversées, les réunions de concertation voient s'exprimer les craintes des populations directement concernées par le passage de l'infrastructure sur ou à proximité de leur commune.

Le barreau de raccordement à Rouen fait l'objet de nombreuses expressions. Les représentants des communes traversées et des habitants expriment leur opposition au tracé présenté, et notamment la création d'un viaduc de franchissement de la Seine.

Le barreau eurois constitue le second secteur sensible lors de la concertation, notamment au niveau du franchissement de la Seine et de l'Eure : de nombreuses craintes s'expriment sur l'impact paysager de l'ouvrage de franchissement et sur l'intégration de l'infrastructure dans la lisière de la Forêt de Bord.

Dans la partie nord, l'essentiel des recommandations portent sur la prise en compte de la ressource en eau et la sensibilité des points de captage liée à la nature karstique des sols.

La concertation sera également l'occasion de mettre au débat le modèle de financement de l'infrastructure, de nombreuses voix s'élevant contre une mise à péage, notamment pour le barreau eurois.

Pour autant, au-delà des réunions publiques territoriales, les autres formes d'expression mises à la disposition du public (coupon T, avis sur internet, contributions) verront l'expression d'un fort soutien à la nécessité et à l'urgence de réalisation du projet de la part des particuliers, concernés par les nuisances actuelles, des milieux économiques et consulaires, et des grandes collectivités territoriales.

Le bilan du garant tiendra à souligner cette adhésion aux objectifs poursuivis par le projet, et donc à la réalisation d'un contournement Est de Rouen, y compris par des élus du territoire concernés par le tracé mis en débat, quand bien même ils en critiquent certains aspects.

Le 7 janvier 2015, la ministre de l'Ecologie, du développement durable et de l'Energie et le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche donnent leur accord à la poursuite du projet et à l'engagement des études préalables à la déclaration d'utilité publique. Le courrier précise que le projet « se poursuivra dans la perspective d'une mise en concession, selon le tracé de la « variante préférentielle » présentée au public lors de la concertation.

## L'évolution du projet post-concertation

### La poursuite du dialogue

Dès la clôture de la concertation, le maître d'ouvrage s'est engagé à poursuivre un dialogue continu avec les partenaires du territoire, et de nombreuses réunions d'échanges ont été organisées à partir de l'automne 2014 dans la perspective de l'élaboration du dossier d'enquête publique.

L'optimisation du projet entraînant une diminution de la consommation foncière agricole, boisée et bâtie

A la lumière des enseignements de la concertation et du dialogue continu, le projet a fait l'objet d'un travail d'optimisation technique, notamment au niveau des points d'échange. Cette optimisation a permis de limiter les effets du projet en termes de consommation foncière.

Certains secteurs sensibles, urbains ou naturels, ont également fait l'objet d'une attention particulière et de mesures d'intégration et de protection adaptées.

### Le projet se décline désormais comme suit





# PARTIE 2

## L'aire géographique de la SPADET

Le projet d'infrastructure traverse physiquement 27 communes, mais ses effets sur le territoire irrigué doivent évidemment s'appréhender à une échelle plus large. Cette échelle géographique peut d'ailleurs être variable selon les domaines et les enjeux considérés.

Dans la suite du document, l'examen des enjeux et des perspectives du territoire pourra donc concerner des périmètres différents, pouvant correspondre tantôt aux limites régionales de la Haute-Normandie, tantôt à l'aire urbaine de Rouen, voire encore à d'autres découpages.

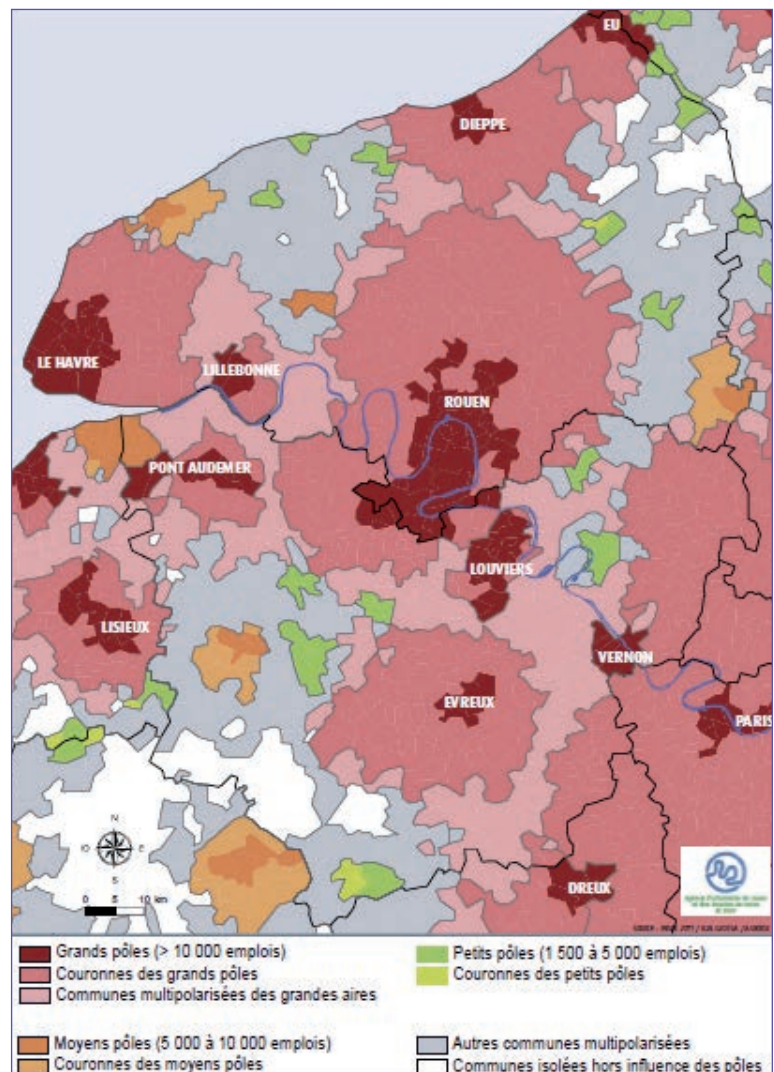
## Présentation du territoire

Avec une population de plus de 650 000 habitants, l'aire urbaine de Rouen est une des quinze plus grandes aires urbaines françaises et la deuxième du grand bassin parisien après Paris.

A l'image de la région dont elle est la capitale, Rouen possède une économie qui repose sur une tradition industrielle et portuaire forte.

Par rapport aux aires urbaines comparables, les ouvriers sont nombreux, le niveau de formation inférieur et le parc de logements sociaux très développé. L'aire urbaine de Rouen a traversé le dernier quart de siècle avec plus de difficultés que les aires urbaines comparables au niveau national. Les effectifs de l'industrie ont plus fortement baissé qu'ailleurs et, aujourd'hui, ce territoire connaît globalement un recul de sa spécificité industrielle.

Dans le même temps, et en partie à cause de ce plus fort recul de l'emploi industriel, le tertiaire a connu un essor moins important que dans les territoires comparables<sup>1</sup>.



<sup>1</sup> [http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref\\_id=5597](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=5597)

# PARTIE 3

## La structuration du territoire

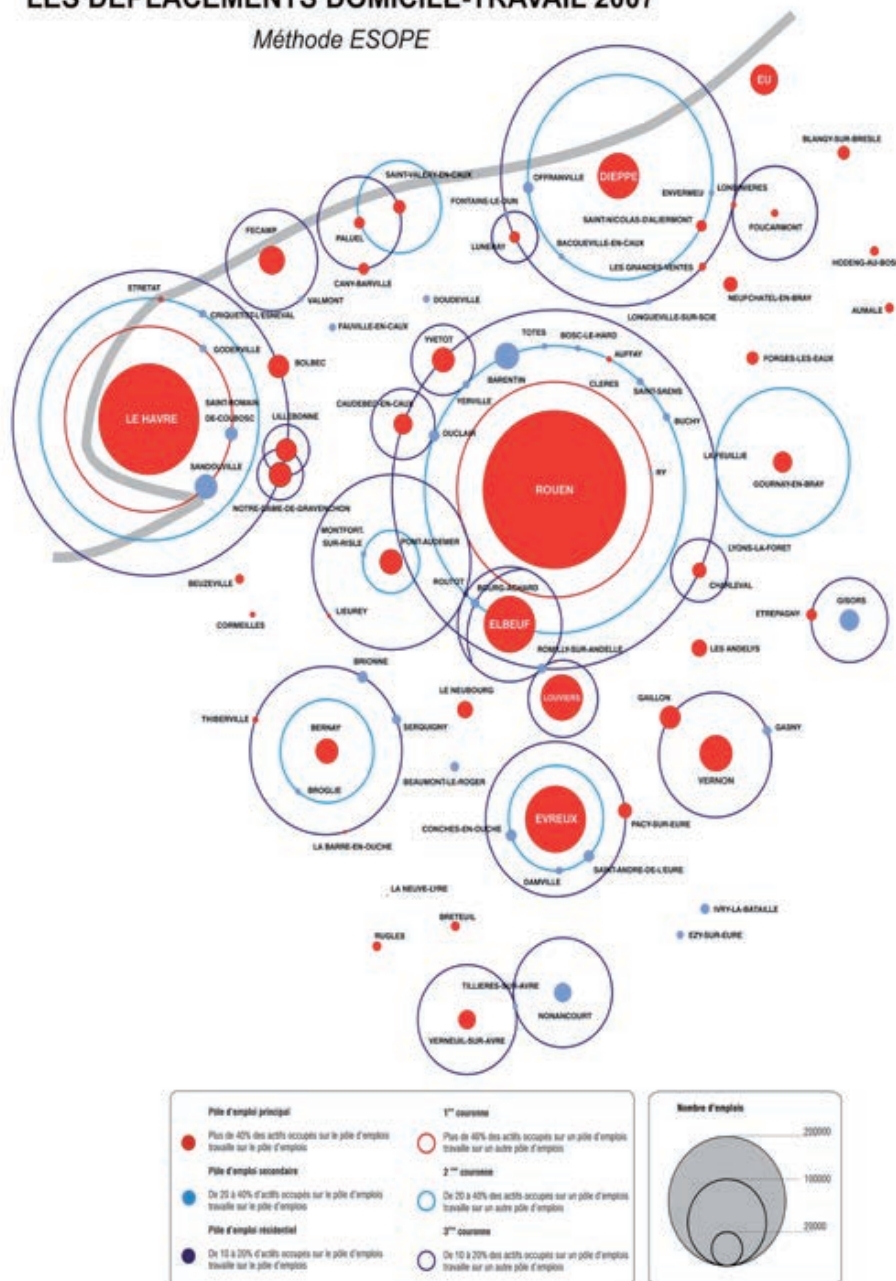
## 3-1 – L'architecture des villes : densité et structuration

Le territoire est de manière assez évidente, fortement polarisé par Rouen, à la fois pôle de service et pôle d'emploi. Malgré la baisse nationale d'attractivité constatée pour les cœurs métropolitains, presque partout en France ces dix dernières années, cette influence s'est encore renforcée au cours de la décennie écoulée.

La carte ci-après présente les niveaux d'attractivité et les relations des différents pôles d'emplois de la région mise en évidence par la méthode ESOPE (Exploitation Systémique Orbitale des Pôles d'Emplois) à partir des données de l'INSEE.

### LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL 2007

Méthode ESOPE

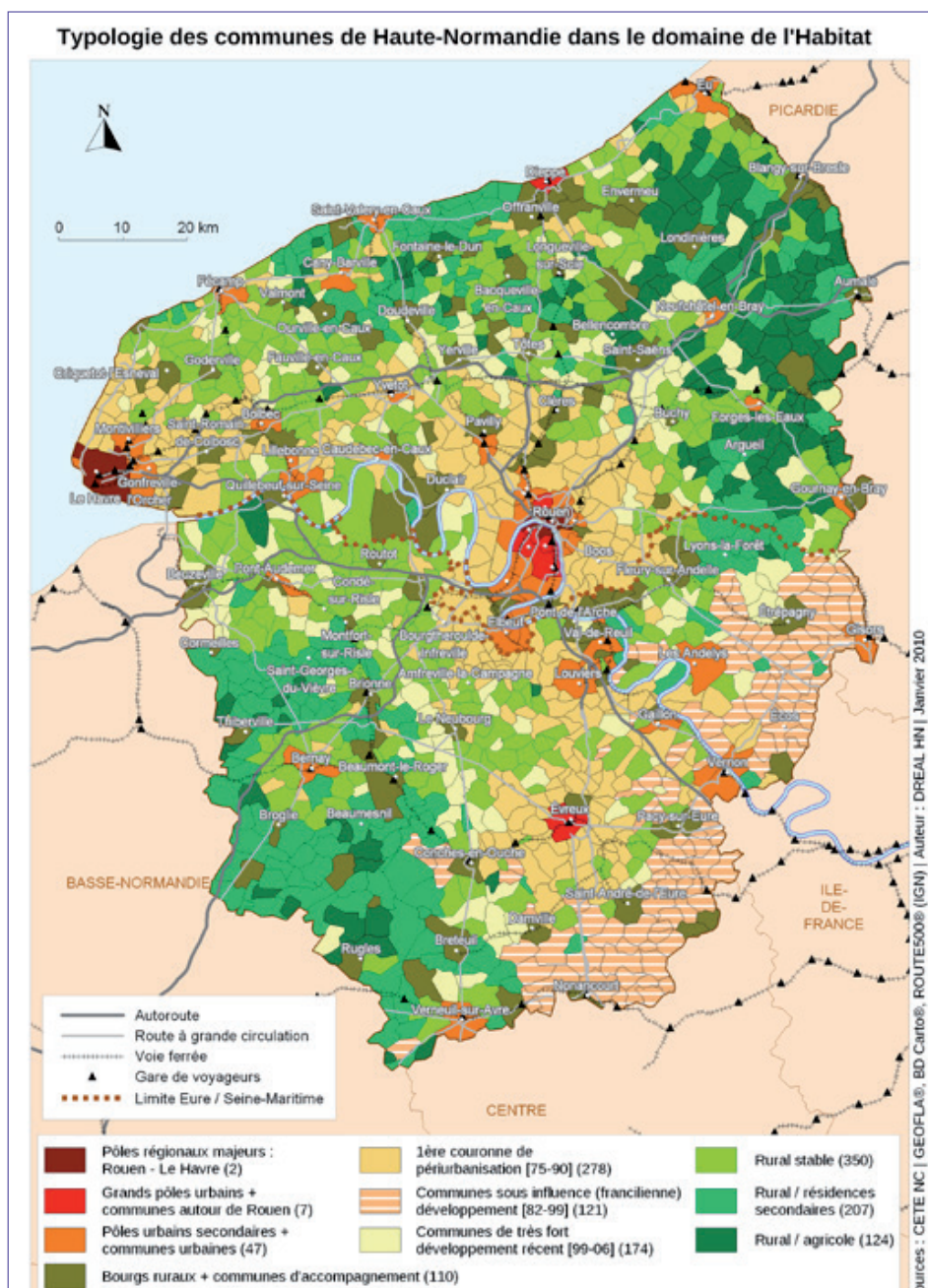




## 3-2 – Typologie des communes en matière d'habitat

La structuration territoriale trouve un écho dans l'organisation spatiale et dans la répartition des rôles entre les communes de ce vaste ensemble, à la fois en terme de services, de population accueillie et donc de logements. Les logements collectifs et sociaux sont ainsi concentrés dans le cœur métropolitain et dans les communes urbaines (rive gauche, Elbeuf, Louviers – Val de Reuil) et dans une moindre mesure dans les communes d'accompagnement et bourgs ruraux. Une grande partie du territoire reste toutefois constitué de communes périurbaines, la plupart ayant connu un fort développement entre les années 1970 et 1990.

Un peu en périphérie de cet ensemble, les communes rurales dont celles ayant connu un très fort développement récent finissent de compléter cette vaste ceinture dans laquelle l'habitat est essentiellement pavillonnaire.





Les documents d'urbanisme qui ont été élaborés ces dernières années tiennent en grande partie compte de ces constats et permettent d'envisager une diminution de moitié des espaces consommés ainsi qu'un rééquilibrage du développement urbain en faveur des pôles et en particulier du pôle métropolitain et du cœur d'agglomération.

Ce renouveau des centres urbains implique également un travail important sur l'organisation des déplacements et le développement d'une offre de service alternative à l'automobile qui soit performante. Cette organisation pourra notamment s'appuyer sur la nouvelle répartition des trafics induite par l'ouverture de l'infrastructure.

## 3-4 – Organisation économique

---

Situé au cœur de l'Axe Seine, le territoire se caractérise par une tradition industrielle et portuaire forte et puissante. La structure de l'emploi reflète cette réalité, avec une part d'ouvriers supérieure à la moyenne nationale et, *a contrario*, une part des emplois dits métropolitains plus faible. Suivant la tendance nationale, l'industrie rouennaise a perdu des emplois au cours des dernières années. Sa structure économique est désormais plus conforme à la moyenne nationale, avec une augmentation de la part des services dans l'emploi total.

Depuis quelques années, les collectivités locales et notamment la Métropole Rouennaise cherchent à créer les conditions de son rattrapage par l'aménagement de parcs d'activité destinés à accueillir des entreprises du tertiaire et par la création d'une offre d'hébergement en pépinières et hôtels d'entreprises pour les startups du territoire. La proximité de Paris constitue déjà un atout pour le territoire en termes d'accueil de touristes étrangers et de touristes d'affaire. Demain, elle peut être une opportunité majeure d'attirer des activités de tertiaire supérieur confrontées à ces contraintes foncières et immobilières en Ile de France.

Les activités industrialo-portuaires demeurent l'un des marqueurs forts de l'économie locale qu'il convient de conforter. Générant d'importants besoins en matière de services aux entreprises, elles sont un socle puissant pour redynamiser l'emploi. L'un des enjeux du territoire est de les accompagner dans leur montée en gamme pour accroître leur compétitivité. La présence d'acteurs importants de l'enseignement supérieur et de la recherche, une dynamique partenariale pour attirer des entreprises issues de segments économiques stratégiques (numérique, biotechnologies, écoconstruction), et la réalisation de grands projets d'infrastructures et d'aménagement urbain constituent les ferments du rattrapage économique pour le territoire. L'opération Seine Cité s'inscrit ainsi dans un esprit d'excellence environnementale et économique en créant une offre foncière et immobilière de qualité par la reconversion de friches urbaines en cœur de Métropole.



# PARTIE 4

## Les projets d'infrastructures de transports sur le territoire

Les territoires de la métropole rouennaise et de la communauté d'agglomération Sein-Eure sont marqués par le développement de projets d'infrastructures de transports visant à développer les capacités d'intermodalité des infrastructures existantes.

Ainsi, l'achèvement du maillage routier devra permettre de renforcer les dessertes portuaires et, en lien avec les projets d'infrastructures fluviales et de fret ferroviaire, accentuer le recours aux modes massifiés.

De même, les baisses de trafic induites sur les axes secondaires des agglomérations devront présenter l'opportunité de renforcer les modes de transports alternatifs à la voiture particulière. C'est en ce sens que les agglomérations rouennaise et Seine-Eure, avec le soutien financier de l'État, portent des projets de lignes de bus structurantes à haut niveau de service.

Enfin, à plus long terme, la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, réorganisera nécessairement les déplacements par le train entre les territoires franciliens et normands ainsi que la mobilité locale via, notamment, l'implantation d'une nouvelle gare à Rouen.

Le territoire irrigué par le projet de Contournement Est de Rouen / Liaison A28-A13 est ainsi concerné par de multiples projets d'infrastructures et de transports. On évoquera ici essentiellement les projets d'importance inscrits dans les documents de cadrage nationaux ou dans les documents de planification territoriale.

## 4-1 - Un maillage routier à achever

### Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13

Le projet de contournement fait l'objet d'une présentation détaillée dans le premier chapitre de cette synthèse. On rappellera ici seulement ses objectifs : détourner une partie du trafic, notamment poids-lourds, des voiries de l'agglomération, renforcer les liaisons entre Rouen, le nord de l'Eure et la vallée de l'Andelle, et participer à l'attractivité économique régionale et permettre de renforcer le développement des transports en commun et des modes actifs.

### Les accès du Pont Gustave Flaubert

A sa mise en service en 2008, le pont Flaubert a été raccordé à la voirie existante, tant en rive gauche qu'en rive droite, en tenant compte de l'environnement urbain existant. Les mutations industrielles et urbaines intervenues depuis conduisent désormais à envisager l'aménagement des accès définitifs du Pont Flaubert en rive gauche. Il s'agit de raccorder directement le pont Flaubert à la voie rapide sud III (RN 338), améliorant ainsi le niveau de service rendu à l'usager. A l'interface du vaste projet urbain de l'écoquartier Flaubert ce projet permet de reconfigurer la porte d'entrée routière sud et du cœur d'agglomération rouennaise et d'y améliorer les échanges. Il confortera les liens entre les deux rives de la Seine et l'accessibilité des zones industrialo-portuaires de l'ouest de l'agglomération.

Ces aménagements n'ont toutefois pas vocation à augmenter la capacité en véhicules de cet itinéraire très urbain, qui s'inscrit en complémentarité avec le contournement Est.



### Franchissement de la vallée du Cailly

Le projet franchissement de la vallée du Cailly vise à relier directement l'A150 au droit de la Vaupalière et la RD43, au droit de la commune de Maromme. Sa réalisation compléterait le bouclage de la rocade nord de l'agglomération rouennaise entre l'A150 et l'A28 et permettrait de soulager le centre-ville de Maromme des trafics contraint de transiter par cet itinéraire. En raison notamment des très fortes contraintes de topographie et des enjeux liés à l'urbanisation du secteur, les études de faisabilité menées à ce jour, sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Seine Maritime, n'ont pas permis de faire émerger une solution économiquement soutenable.

### Contournement Est d'Elbeuf

Le projet de Contournement Est du territoire elbeuvien vise à relier les routes départementales 313 et 321 à l'Est d'Elbeuf afin de soulager des trafics de transit et d'échanges les communes de Saint-Pierre-lès-Elbeuf et de Caudebec-lès-Elbeuf. Cet aménagement contribuerait donc à améliorer le cadre de vie et la sécurité des riverains de l'actuelle RD313/913 tout en facilitant la desserte de l'ensemble des quartiers et des zones d'activités elbeuviens.

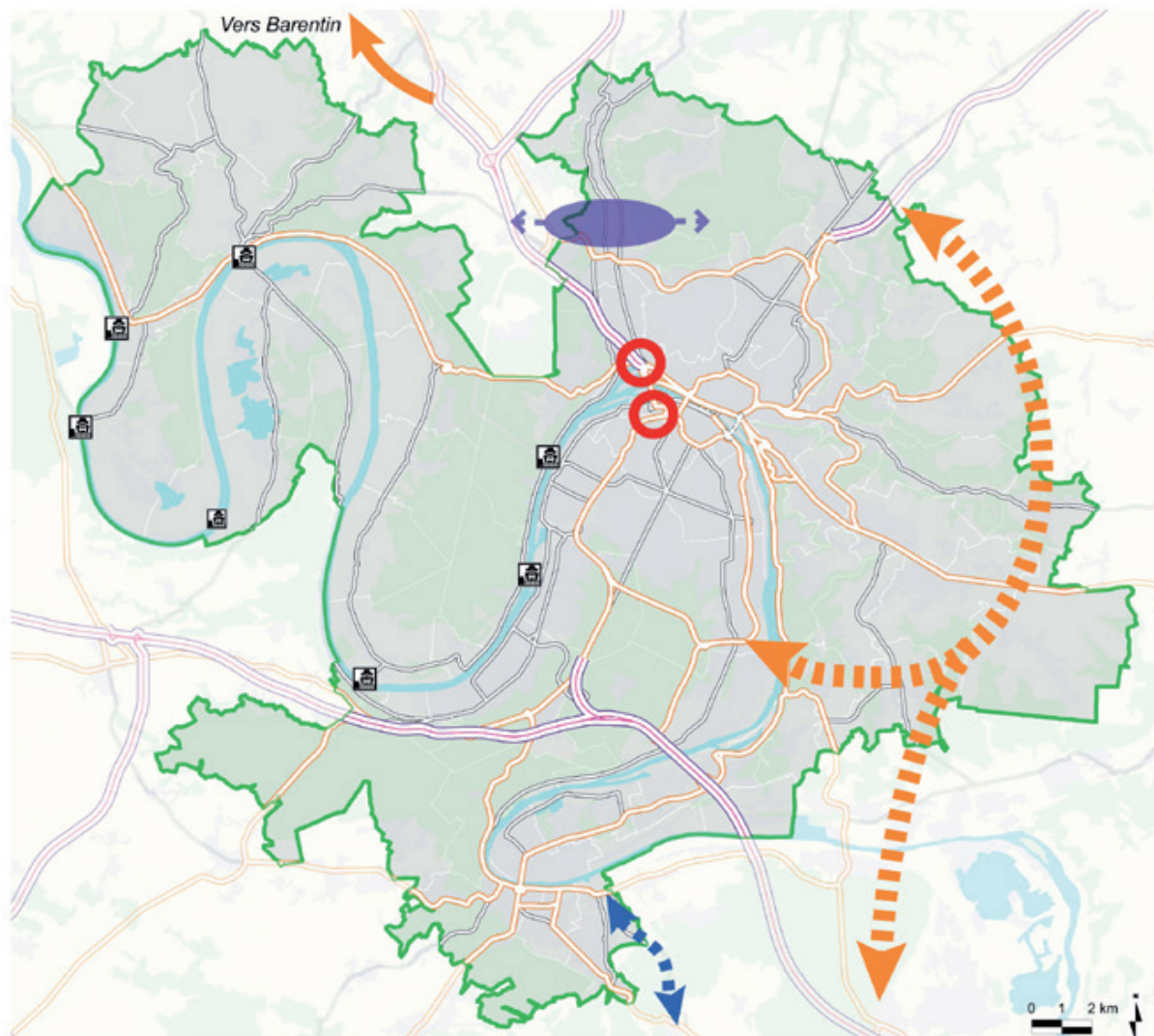
Estimé en 2011 à un coût de l'ordre de 10 millions d'euros, le projet consisterait en un réaménagement d'une voie communale dans la traversée de la forêt de bord, lui conférant ainsi un gabarit compatible au trafic attendu, puis au contournement du hameau de la Vallée, à Tostes, et les futures zones de développement de Saint-Pierre-lès-Elbeuf selon un tracé neuf.

### Réflexions sur un éventuel raccordement RD928-A28

Au Nord-Est de l'agglomération rouennaise, une réflexion est initiée par les collectivités locales concernées sur l'aménagement d'un point de raccordement supplémentaire entre la RD928, qui traverse notamment les communes d'Isneauville et Quincampoix, avec l'autoroute A28-Nord.

### Les perspectives de développement des infrastructures routières

Le Plan de Déplacements Urbains de la Métropole Rouen Normandie intègre les projets routiers structurants du territoire, qui sont figurés ci-après dans cette carte extraite du PDU :



Territoire de Rouen Métropole Normandie

#### Maillage routier actuel

- Réseau autoroutier
- Réseau primaire
- Réseau secondaire
- Traversée de la Seine par le bac

#### Maillage routier futur

##### Aménagements complémentaires

- A150 entre Ecalles-Alix et Barentin
- Raccordements Nord et Sud du Pont Flaubert

##### Projet en réflexion

- Tracé indicatif du projet de liaison A28 - A13 et de son barreau de raccordement
- Projet de contournement Est du territoire elbeuvien

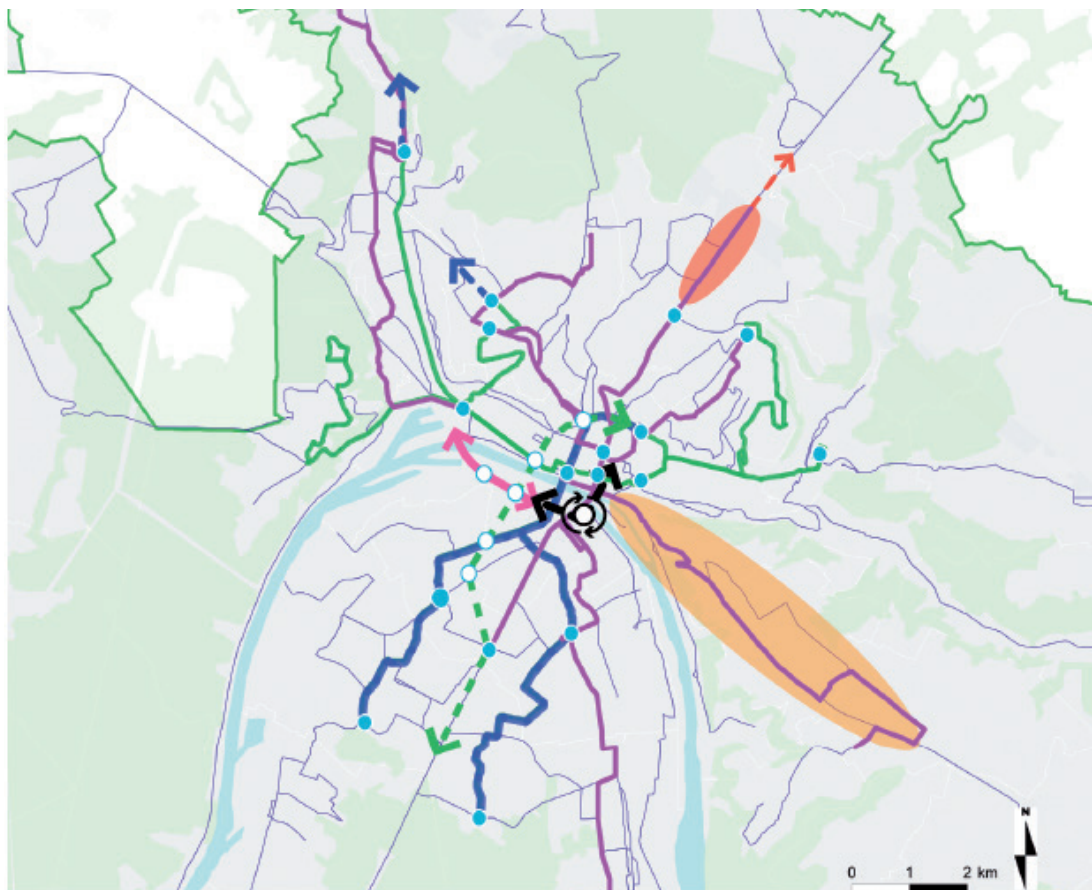
##### Prospective à long terme

- Problématique du franchissement routier de la Vallée du Cailly

## 4-2 – Un réseau de transports en commun à renforcer

### Les transports en commun dans la métropole Rouen-Normandie

L'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement est déterminée, à l'échelle de la métropole, par un plan de déplacements urbains adopté le 15 décembre 2015 en conseil communautaire. Il définit, notamment, le réseau de transports collectifs de l'agglomération ainsi que les projets d'amélioration à venir.



#### Réseau TC actuel

##### Réseau structurant

- Point de correspondance structurant
- Tramway
- TEOR
- Lignes Fast

— Autres lignes de bus

#### Stratégie de développement à court terme

- Futur point de correspondance structurant

##### L'ARC Nord Sud

- Prolongement F1
- Amélioration de circulation F1
- ↔ T4
- ↔ T.H.N.S Ecoquartier Flaubert

#### Prospective à moyen et long terme

- Prolongement de TEOR
- ↔ T.H.N.S Nouvelle Gare
- ↔ Pôle d'échanges «Nouvelle Gare»
- T.H.N.S Plateaux Est



Le réseau de transports collectifs est organisé autour de lignes structurantes à haut niveau de service qui en constituent l'épine dorsale : deux lignes de tramway et trois lignes de bus TEOR intégralement en site propre dans le cœur d'agglomération. Cinq lignes de bus FAST, plus rapides et plus fréquentes que les lignes régulières, complètent ce réseau structurant. Dix-huit autres lignes de bus ainsi qu'un service à la demande, Filo'R, finalisent le maillage du réseau de transports collectifs métropolitain.

À court terme, la métropole souhaite développer le réseau structurant selon trois principaux projets : le projet de ligne T4, l'amélioration et le prolongement de la ligne F1, un transport à haut niveau de service desservant l'écoquartier Flaubert.

Le projet de ligne T4, en accompagnement des grandes mutations urbaines déjà amorcées, reliera le pôle d'échange du Boulingrin, au Nord, au secteur du Zénith, au Sud, en traversant la Seine par le pont Guillaume Le Conquérant.

La ligne T4 permettra de disposer de points de correspondance supplémentaires au niveau du boulevard des Belges, de la gare rive droite et du terminus Boulingrin, en renforcement du réseau existant afin d'équilibrer les flux qui, aujourd'hui, saturent les lignes existantes.

Elle constituera également une desserte forte de nombreux projets d'aménagement urbain dont notamment l'écoquartier Flaubert, le quartier des Chartreux et le parc récréatif urbain des Bruyères et permettra une requalification des boulevards qui ceignent l'hyper-centre de l'agglomération par l'ouest, rompant avec leur caractère routier et garantissant une meilleure perméabilité entre les quartiers.

Le prolongement de la ligne F1 vise à relier la nouvelle ZAC de la Plaine de la Ronce avec le reste du réseau et notamment le cœur d'agglomération. Par ailleurs, la ligne sera améliorée entre la ZAC de la Plaine de la ronce et le rond point des Bruyères par traitement des points durs. Sa compétitivité s'en verra donc renforcée.

Afin d'accompagner la mutation urbaine de l'Ouest de l'agglomération, et donc l'aménagement de l'écoquartier Flaubert, un transport à haut niveau de service reliera ce nouveau centre de vie au reste du réseau structurant.

D'autres axes d'amélioration sont prévus à plus long terme afin d'accompagner les mutations du territoire induites par les projets de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 et de nouvelle gare. Il s'agira alors de renforcer l'accessibilité en transports collectifs des plateaux Est et d'organiser une desserte compétitive de la future gare, en rive gauche de l'agglomération.

## Le projet de ligne T4

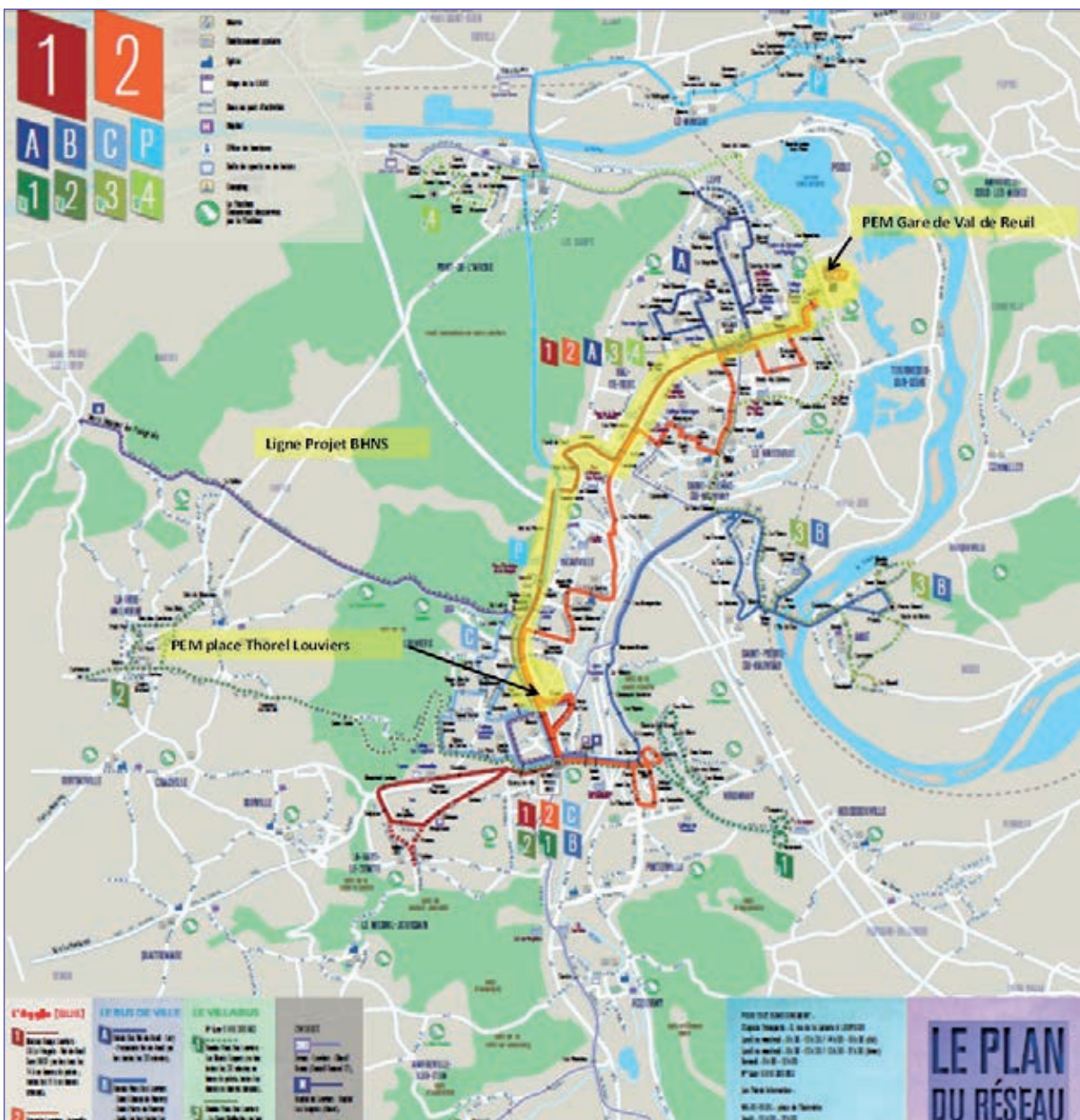
Sources : Site internet de la MRN



## Les transports en communs dans la communauté d'agglomération Seine-Eure

L'organisation des transports dans la communauté d'agglomération est également cadrée par un plan de déplacements urbains, adopté en conseil communautaire le 15 décembre 2011. Le réseau urbain de transports en communs selon trois types de service adaptés aux différentes clientèles.

L'aggl[BUS], réseau structurant, est constitué de deux lignes cadencées reliant le centre ville de Louviers à la gare SNCF de Val-de-Reuil. Le bus de ville propose, lui, quatre lignes cadencées et desservant les différents secteurs du cœur de l'agglomération. Ces lignes régulières sont accompagnées d'un service de transport à la demande organisé selon trois lignes dont une est destinée à la liaison avec le centre hospitalier intercommunal Elbeuf-Louviers-Val de Reuil.



La CASE projette d'améliorer son réseau en réalisant un axe structurant de transport collectif de type Bus à Haut Niveau de Service. Ce projet, inscrit à la fois au SCOT et au PDU de l'agglomération, reliera la gare de Val de Reuil à la place Thorel de Louviers, et traversera les zones d'activités situées de part et d'autre de l'autoroute A13.

Ainsi, la ligne reliera, par un parcours traversant les secteurs les plus pourvus en emploi de l'agglomération, les deux points nodaux d'intermodalité que sont la place Thorel, en centre-ville de Louviers, réaménagée pour constituer le point de convergence des lignes de bus urbains, départementaux et régionaux et la gare de Val de Reuil – sur la ligne nationale Paris – Rouen - Le Havre, dont les abords seront requalifiés pour créer un pôle intermodal.

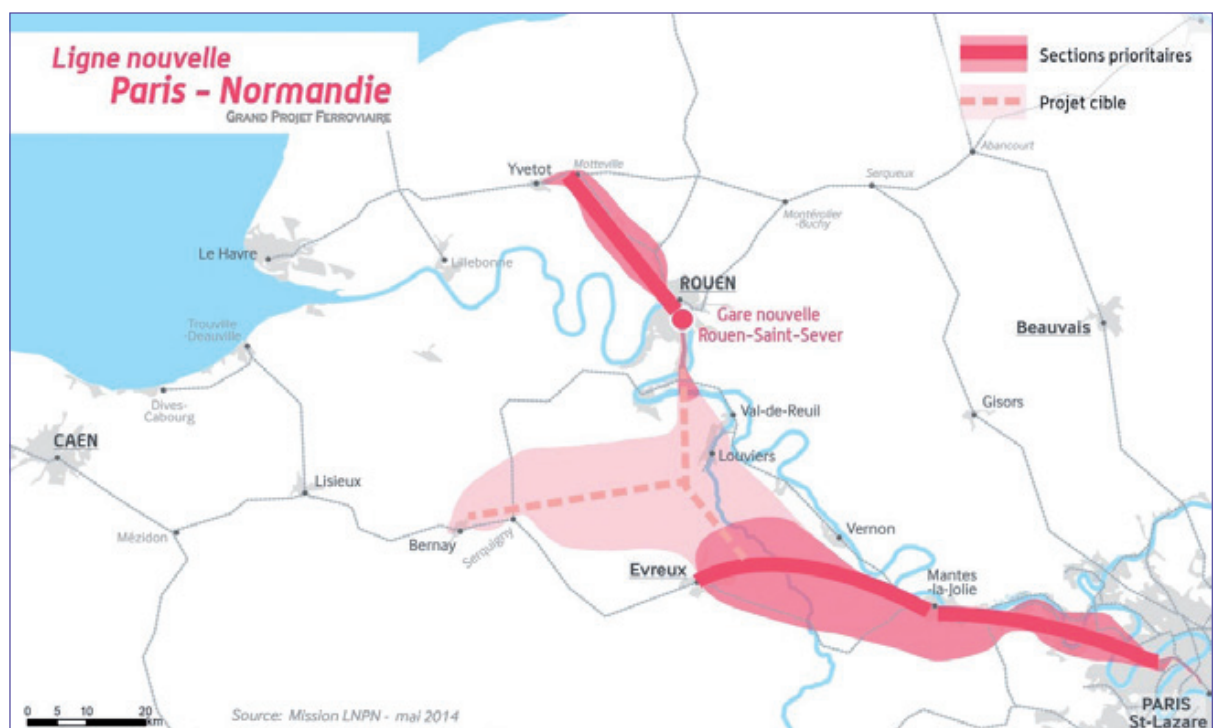
Le projet intégrera également la réalisation d'un cheminement cyclable sur l'intégralité du linéaire de l'axe et l'aménagement d'un parc relais et covoiturage à mi-parcours, aux abords de l'autoroute A13.

## 4-3 – Des projets ferroviaires structurants

### La Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)

La LNPN doit améliorer la qualité des services ferroviaires en Normandie et dans l'Ouest de l'Île-de-France. Elle a pour objectif de mettre à disposition des voyageurs des trains plus confortables, plus ponctuels, plus fréquents et plus rapides. La réalisation de sections nouvelles devra également libérer de la capacité pour développer les offres « voyageurs » et « fret » sur l'axe historique.

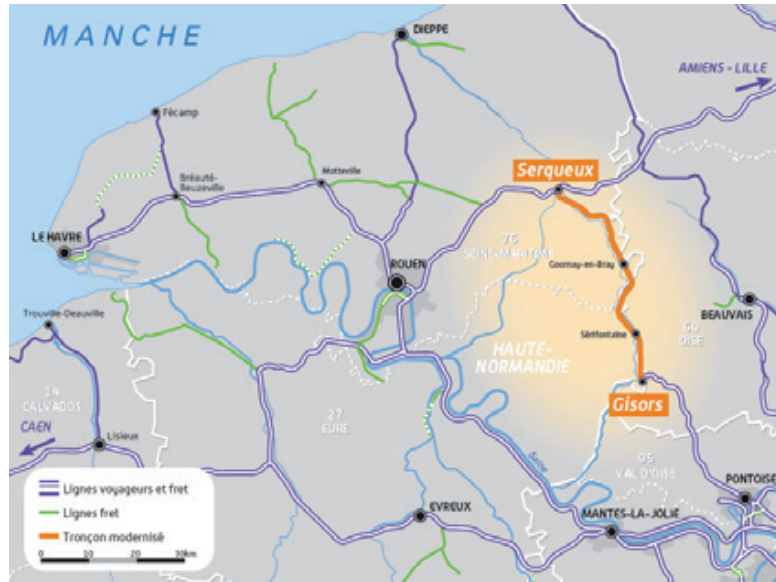
Cette opération est scindée en 2 phases : un projet prioritaire, à horizon 2030, et un projet cible, au-delà. Les études préalables à l'enquête publique du projet prioritaire sont en cours. Elles concernent trois sections : « Paris – Mantes », « Mantes – Évreux » et la traversée de Rouen jusqu'à Yvetot. Cette dernière doit se traduire par l'implantation d'une nouvelle gare d'agglomération, en rive gauche de la Seine, et d'une nouvelle traversée du fleuve. L'objectif est de porter le projet à l'enquête publique en 2020.





## La Modernisation de la ligne Serqueux-Gisors

L'opération de modernisation de la ligne Serqueux - Gisors vise à créer un itinéraire performant, alternatif à la ligne Paris – Le Havre, sur l'axe de la vallée de la Seine pour les trains de fret en provenance et à destination du port du Havre. La ligne historique le Havre – Rouen – Paris est en effet en limite de saturation et ne permet pas le développement des dessertes ferroviaires du port. Cet itinéraire alternatif permettra par ailleurs de dégager de la capacité sur la ligne historique, capacité nécessaire au développement des trafics fret du port de Rouen.

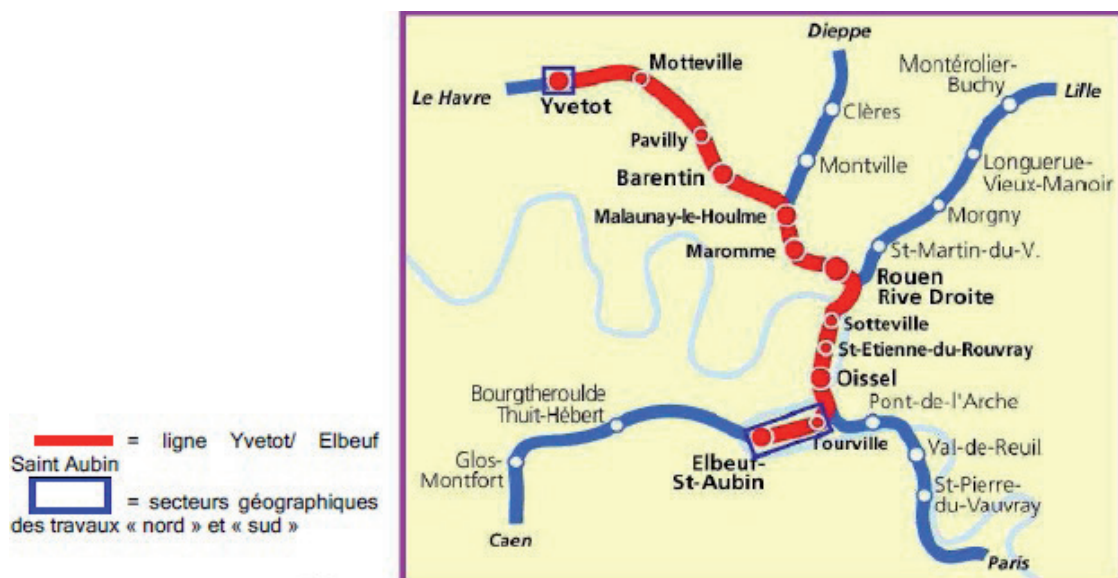


L'aménagement doit ainsi contribuer à renforcer la compétitivité des régions normandes et franciliennes face aux grandes régions portuaires européennes.

L'opération consiste à assurer la rénovation du système de signalisation, à électrifier la ligne, à créer un raccordement direct à Serqueux, à réaménager les passages à niveaux les plus dangereux et à mettre en place des protections acoustiques lorsqu'elles s'avèrent nécessaires.

## La Modernisation de la ligne Yvetot – Elbeuf-Saint-Aubin

La modernisation de la ligne Yvetot – Elbeuf-Saint-Aubin vise à améliorer le cadencement de l'offre ferroviaire en augmentant la capacité de l'axe afin d'intéresser un plus grand nombre d'usager. Il améliore ainsi l'exploitation et favorise l'ensemble des circulations ferroviaires entre Rouen et Le Havre.



Le projet consiste à aménager un troisième quai en gare d'Yvetot, inauguré le 19 décembre 2014, permettant de disposer d'un terminus systématique dans cette gare. Ainsi, la desserte périurbaine de l'agglomération rouennaise ne devrait plus souffrir d'interruptions régulières, notamment aux heures de pointe, à Motteville pour certains trains en provenance de Rouen et d'Elbeuf.

Le projet comprend également le réaménagement du plan de voies en gare de Saint-Aubin-Lès-Elbeufs permettant la création d'un terminus, l'électrification de la ligne « Oissel – Elbeuf » et l'amélioration de la signalisation avec création de haltes voyageurs et de postes de signalisation dans les 2 gares. Cet aménagement a pu être inauguré le 20 février 2015.

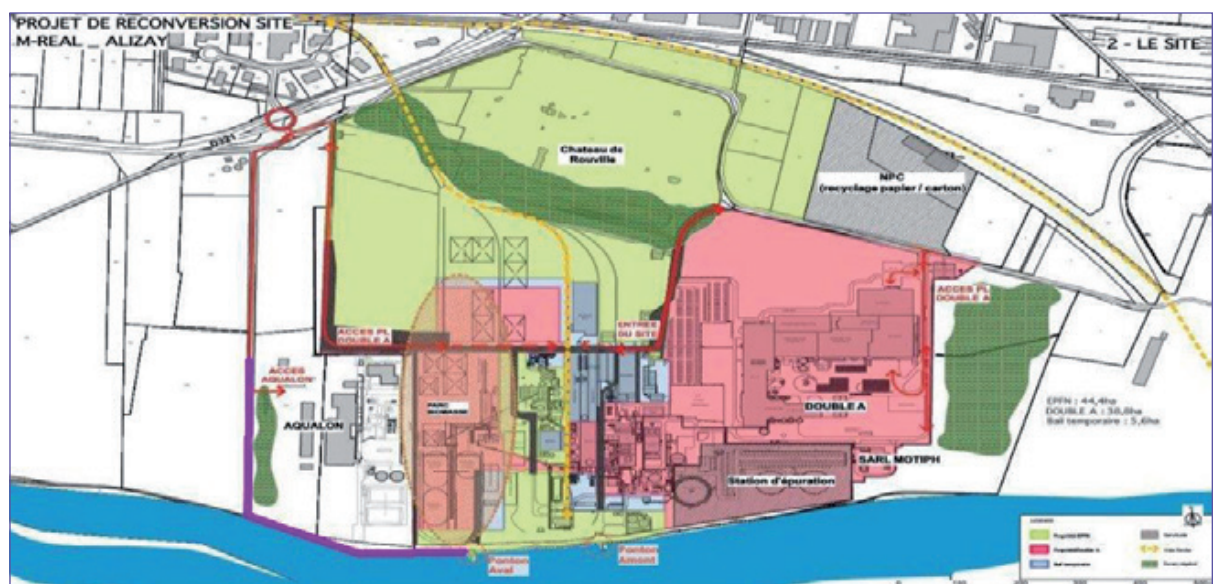
## 4-4 – Des projets d'infrastructures fluviales compétitives

### Le Quai fluvial d'Alizay

Le Grand Port Maritime de Rouen souhaite aménager un terminal fluvial destiné à approvisionner en matières premières le site de Double A, groupement thaïlandais, ayant racheté les installations de l'ancienne papeterie et usine de pâte à papier M-Real à Alizay. Ce terminal devrait également permettre de traiter un trafic de vracs générés par les carrières avoisinantes.

Dans un premier temps, l'opération consiste à réhabiliter un des pontons existants, à aménager un terre-plein d'une surface de 1ha en arrière du ponton et de réaliser une voirie d'accès en bordure de la Seine. Dans un second temps, et selon les besoins et le développement économique des entreprises environnantes, le port pourra renforcer l'aménagement par une nouvelle infrastructure fluviale de type quai. Cette infrastructure pourrait alors mettre à disposition une zone de transit de 4ha.

L'objectif du port est de mettre en activité la première opération à l'été 2016.



### Le projet de plateforme Seine-Sud

En lien avec le projet de reconversion économique de la zone Seine-Sud à Oissel, le Grand Port Maritime de Rouen porte un projet de création d'un terminal fluvial, dont le financement est inscrit dans le Contrat de Plan Etat-Région pour la période 2015-2020. Cet aménagement s'inscrit en complémentarité avec le projet de Liaison A28A13, et vise à assurer la desserte multimodale de cette zone d'activités économiques.

### L'Amélioration des accès maritimes du port de Rouen

Afin d'améliorer sa compétitivité nationale et internationale et en vue de s'adapter à la modernisation de la flotte de navires vraquiers, le Grand Port Maritime de Rouen conduit un programme d'amélioration de ses accès portuaires. Ces aménagements visent notamment à accueillir des navires « Handymax » de grande capacité.

Afin que ces navires de nouvelle génération transitent par Rouen, le programme de travaux comprend l'arasement des points hauts du fond de la Seine par dragages successifs afin d'augmenter le tirant d'eau d'un mètre, l'approfondissement des souilles d'accueil sur les terminaux de vracs, l'adaptation du poste de sécurité de Radicatel ainsi que l'aménagement de la zone d'évitage de Hautot.

Si la plupart de ces aménagements ont été réalisés à ce jour, l'approfondissement du chenal entre Rouen et Courval reste encore à finaliser.

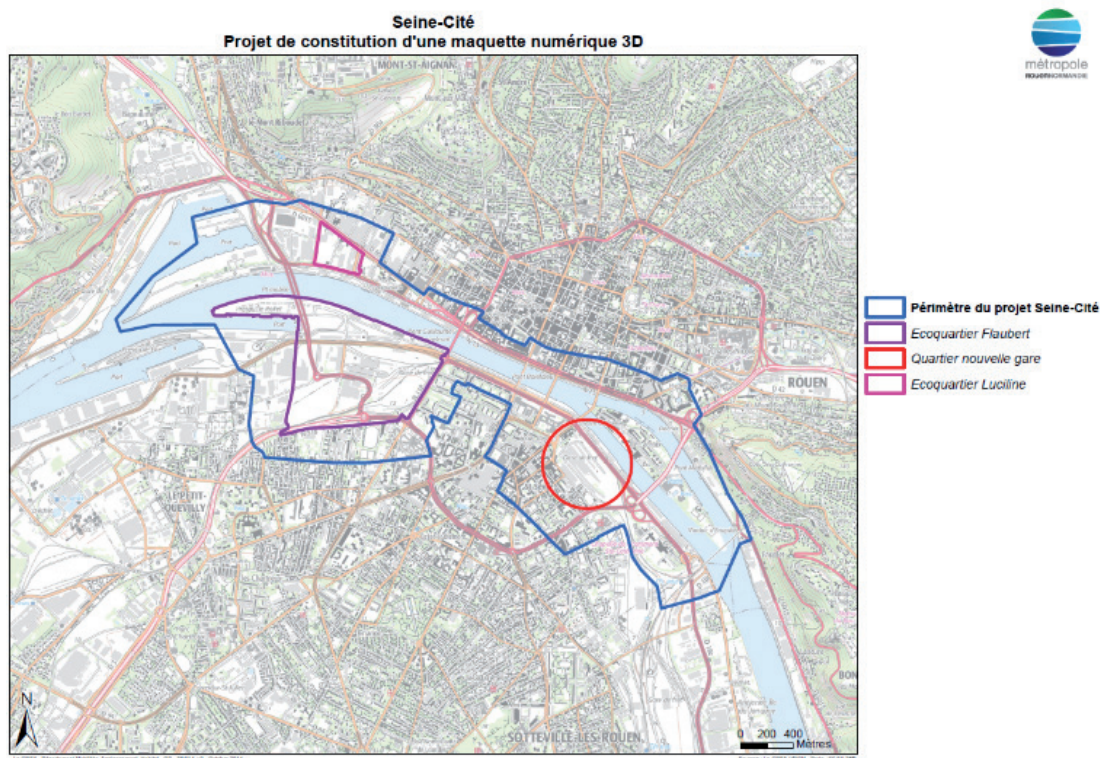
# PARTIE 5

## Les projets de développement des collectivités en synergie avec le projet d'infrastructure

Pour son développement actuel, le territoire desservi par l'infrastructure peut s'appuyer sur ces points forts historiques, tels que les activités industrielles et logistiques liées à sa dimension portuaire et fluviale, mais il cherche aussi à profiter de certaines mutations, bien que parfois subies, pour engager d'importants efforts de reconquête. Ainsi, les collectivités entreprennent de reconquérir de vastes friches industrielles, notamment pour d'ambitieux projets urbains qui permettent une densification de l'offre de bureaux et de logements, et qui justifient d'autant plus que les cœurs d'agglomération soient libérés des trafics de transit qui les traversent. La Seine constitue par ailleurs un élément incontournable dans la structuration du territoire et le développement de ses potentialités. Elle est au cœur des projets de développement économique et urbain, mais aussi de l'activité touristique pour laquelle elle demeure un atout majeur.

## 5-1 – L'ensemble Seine Cité

Afin d'accompagner le développement des activités tertiaires supérieures au cœur de l'agglomération rouennaise, le projet Seine Cité, porté par la métropole Rouen Normandie, proposera en centre-ville une offre de bureaux adaptée sur plusieurs centaines de milliers de m<sup>2</sup>. Faisant l'objet de plusieurs phases, ce nouveau quartier d'affaires se déploiera de part et d'autre de la Seine et à proximité de la nouvelle gare Saint-Sever. Moteur de la tertiarisation de l'économie, ce grand projet urbain concernera à terme toutes les fonctions métropolitaines : habitat, activités commerciales, services, loisirs, culture, université et grandes administrations.



Seine Cité s'articule principalement autour de 3 grands projets : l'éco-quartier Luciline, l'écoquartier Flaubert et l'implantation du futur centre d'affaires autour de la nouvelle gare.

La mise en réseau de ces polarités doit s'appuyer sur un réseau de transports collectifs efficace qui bénéficiera pleinement de la nouvelle organisation des déplacements que permet d'envisager l'ouverture de la liaison A28-A13. Le renforcement des fonctions métropolitaines du cœur d'agglomération est un des éléments majeurs de ce projet dont l'échéance est similaire à celle de l'infrastructure.

## 5-2 – Luciline

Situé de l'autre côté de la Seine sur la rive Nord, le nouvel écoquartier Luciline dont la réalisation a déjà débuté, accueillera à terme près de 1 000 logements dont 250 logements sociaux et 50 000 m<sup>2</sup> de bureaux et d'activités sur près de 9 hectares.

Symbole de la reconquête de la Seine et des quais, la programmation de ce nouveau quartier vise à développer la mixité des fonctions urbaines : commerciale, tertiaire et résidentielle, d'intégrer les contraintes de fonctionnement des activités automobiles existantes, de s'inscrire dans une perspective de développement durable et de créer des liaisons avec les équipements structurants environnants.



## 5-3 – Flaubert

La réalisation du Pont Gustave Flaubert et le glissement vers l'aval des activités portuaires ont permis le lancement d'un projet d'écoquartier qui sera construit dans cette partie de la ville.

Sur 90 hectares, des îlots d'habitat et des activités tertiaires et commerciales seront progressivement déployés ainsi qu'un parc paysager sur la presqu'île Rollet, déjà en partie réalisé.

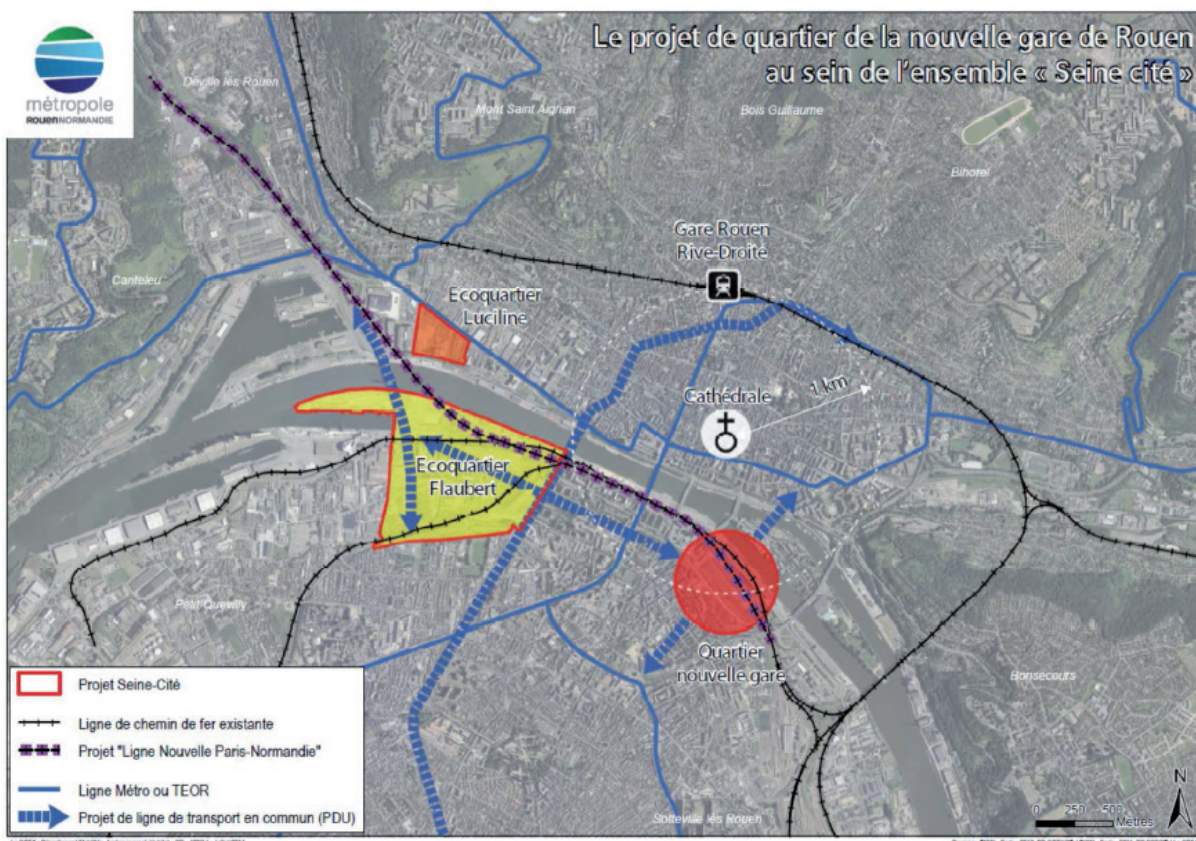
Situé en plein cœur de l'agglomération, en bord de Seine ce nouveau quartier central plurifonctionnel a vocation à devenir un des éléments de la nouvelle répartition des centralités sur l'agglomération.

Accueillant à terme 15 000 personnes, qui y résideront ou y travailleront, le projet permet de renforcer l'attractivité du centre urbain par la reconversion d'anciens sites industriels et portuaires à l'interface de la ville et du port et ainsi d'éviter la consommation d'espaces équivalents en périphérie de l'agglomération.



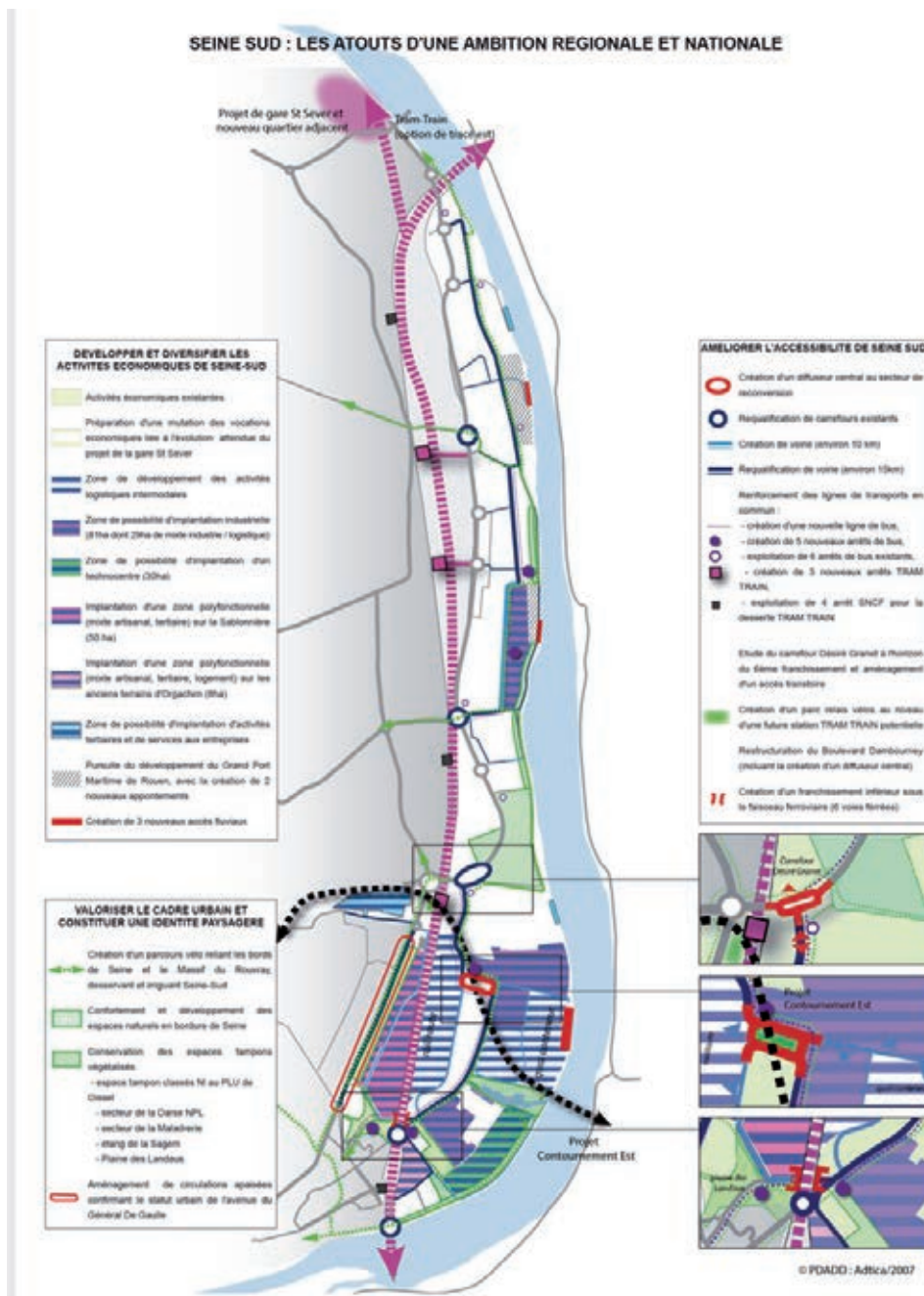
## 5-4 - Quartier Nouvelle Gare

Au cœur de la dynamique « Seine Cité », l'implantation d'une nouvelle gare vise à répondre aux enjeux du transport de demain, à renforcer l'attractivité du territoire pour attirer de nouveaux emplois dans le secteur tertiaire et à hisser Rouen au rang des principales métropoles françaises. Le projet prévoit l'implantation d'une nouvelle gare qui accueillera des trains nationaux et régionaux, située sur la rive gauche de Rouen, dans le quartier Saint-Sever et, à proximité immédiate, la création d'un quartier d'affaires (100 000 à 150 000 m<sup>2</sup> de bureaux) dédié aux activités tertiaires à forte valeur ajoutée, bien relié à l'Île-de-France et notamment à La Défense. La gare et son quartier s'intégreront parfaitement dans un réseau de transport périurbain et urbain réorganisé pour les desservir, et notamment un système de transport public performant entre Barentin, Rouen et Elbeuf. Ce projet s'inscrit également dans un schéma d'amélioration globale de la ligne Paris-Rouen-Le Havre.



## 5-5 – Seine Sud

Le projet d'aménagement Seine-Sud, lancé par la métropole de Rouen Normandie, concerne près de 800 hectares de zone d'activité existante et à reconvertir sur les communes d'Oissel, Saint-Etienne-du-Rouvray, Sotteville-lès-Rouen et d'Amfreville-la-Mivoie dans le Sud Est de l'agglomération de Rouen. Cette future zone d'activités est située en bord de Seine, à proximité de la ligne ferroviaire Le Havre-Paris et au carrefour d'infrastructures routières majeures. Elle ambitionne d'attirer des entreprises de taille internationale notamment sur des activités innovantes axées sur le développement durable, la logistique multimodale, le tertiaire ou les services aux entreprises avec comme objectif la création de plusieurs centaines d'emplois.





## **5-6 - La Plaine de la Ronce**

---

Parc d'activités à vocation tertiaire, la Plaine de la Ronce s'étend actuellement sur 96 hectares dont 47 sont cessibles. Situé à l'entrée de la métropole rouennaise, sur les communes d'Isneauville, Saint-Martin-du-Vivier, Bois-Guillaume et Fontaine-sous-Préaux, ce parc est directement relié à l'autoroute A28. Stratégique en termes d'offre foncière, il bénéficiera d'une desserte en transports en commun renforcée lors de la mise en service de l'Arc Nord-Sud avec le prolongement de la ligne structurante F1 et l'aménagement d'un parking relais d'entrée d'agglomération. La deuxième tranche de cette opération d'aménagement à vocation économique, d'une superficie de 100 hectares, est conditionnée à la réalisation de la liaison A28-A13.

## **5-7 - Le pôle d'équilibre économique de Louviers – Val de Reuil**

---

Plusieurs projets sont également portés par l'agglomération Seine-Eure par le biais de son Schéma de Cohérence Territoriale, en concertation avec la métropole au sein du pôle métropolitain qu'elles constituent ensemble.

## **5-8 - Les espaces d'activités – Ecoparc et Pitres- Le Manoir-Alizay**

---

Les deux projets économiques majeurs du territoire sur le plan notamment logistique situés d'une part au nord de la Seine, à proximité immédiate du projet de liaison A28-A13 et d'autre part sur l'A13, à proximité de l'échangeur d'Heudebouville.

Le premier site sur les communes de Pitres, le Manoir et Alizay est également desservi par le fleuve et par la voie ferrée. Cet espace de 150 hectares environ a vocation à s'insérer dans le schéma métropolitain de développement logistique en complément de Seine-Sud et des autres sites. Un premier développement est en cours sur le site de la papeterie AA qui permet de préfigurer l'avenir du site.

Le second constitue une nouvelle tranche d'un vaste espace économique et logistique dont les premières phases ont connu un succès important. Complémentaire des importantes activités de l'agglomération en matière de pharmacie, ce projet qui affiche d'importantes ambitions de valeur environnementale viendra compléter l'offre globale d'accueil d'activités du territoire.

## **5-9 - L'ensemble touristique régional de Léry-Poses**

---

Également porté dans le cadre du pôle métropolitain pour le développement de l'attractivité touristique du territoire, l'agglomération Seine-Eure souhaite poursuivre le développement de l'espace touristique de Léry-Poses. En s'appuyant sur la base de loisirs nautiques et sur le complexe Biotropica existants, elle programme ainsi un vaste projet touristique et environnemental de plusieurs centaines d'hectares valorisant ses sites naturels et protégés majeurs.



# PARTIE 6

## Les enjeux de protection des espaces

L'État et les collectivités territoriales ont, chacun à leur échelle, pour ambition de mener une politique d'aménagement du territoire durable prenant en compte les enjeux économiques, sociaux et environnementaux qui s'y déclinent. Ainsi, les documents de cadrages que peuvent être les SCOT, SRCAE, SRCE, etc. déclinent des objectifs, des orientations ou des recommandations qui visent à limiter l'impact des activités urbaines, périurbaines et rurales sur les différentes composantes de l'environnement.

En développant de modes alternatifs à la voiture particulière et en proposant une trame viaire hiérarchisée, les autorités organisatrices de transports souhaitent diminuer l'usage de l'automobile pour certains types de déplacements afin d'améliorer la qualité de vie des villes et villages concernés.

De même, les politiques de développement urbain, en limitant le mitage péri-rurbain, doivent permettre de limiter la consommation et l'artificialisation d'espaces et donc la régression de surfaces agricoles et naturelles et de préserver la diversité des paysages. Le développement de nouvelles pratiques industrielles, urbaines ou agricoles doit permettre une préservation durable des ressources naturelles afin d'atteindre des états écologiques de bonne qualité.

On peut noter enfin la spécificité paysagère du territoire, caractérisé par une mixité de composantes naturelles et industrielles, qui constitue un patrimoine économique et environnemental à préserver.

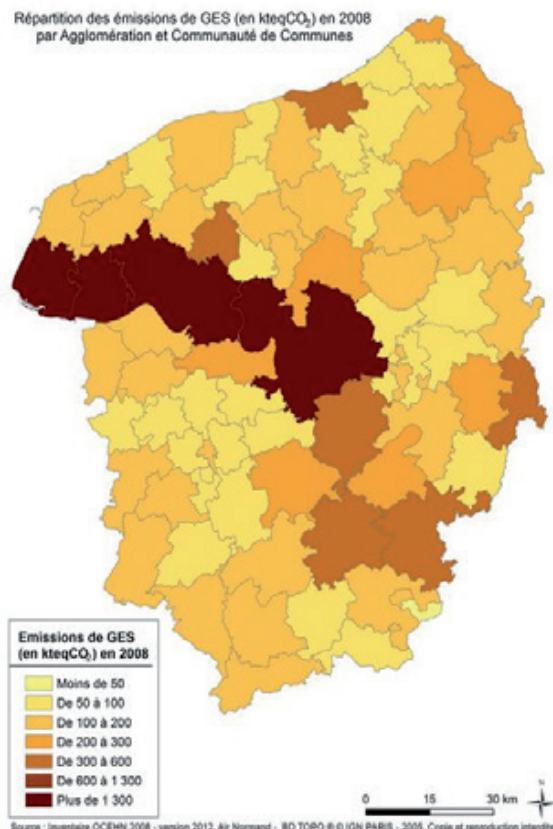
## 6-1 – Air, Climat : des enjeux prégnants

### Climat

La Haute-Normandie était la première région émettrice de gaz à effet de serre en 2005. L'ensemble de ses secteurs d'activité, hors centrales thermiques et chaufferies urbaines, ont alors émis 28,2 millions de tonnes équivalents CO<sub>2</sub>. En région, si la part des émissions imputables aux transports est faible, en comparaison de la part industrielle largement prépondérante, elle représentait néanmoins près de 4 millions de tonnes équivalents CO<sub>2</sub> en 2005.

Les territoires émettant le plus de gaz à effets de serres sont majoritairement répartis le long de l'axe Seine. Ainsi, la Métropole Rouen-Normandie ainsi que la Communauté d'agglomération Seine-Eure sont parmi les territoires les plus émetteurs de la région.

Ces deux agglomérations contribuent en effet à elles seules à près du tiers des émissions régionales avec une part largement majoritaire de la métropole rouennaise. Le recours majoritaire à la voiture particulière est identifié comme un facteur important des émissions imputables aux transports.



Emissions de GES par Agglomérations et Communauté de Communes en 2008

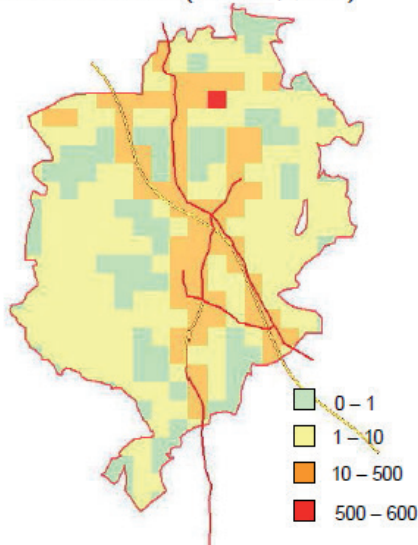
Ce facteur est notamment prégnant pour la CASE où la part modale de la voiture particulière est de plus de 90 %, quand elle est de plus de 60 % pour la métropole.

L'agglomération rouennaise cumule, a contrario, à ce facteur celui du transport de marchandises induit par les axes routiers de transit qui traversent le cœur d'agglomération ainsi que par les activités économiques du grand port maritime de Rouen, premier port céréalier d'Europe. La part d'émissions imputable à ces flux est la première source d'émission de gaz à effet de serre sur le territoire de la métropole.

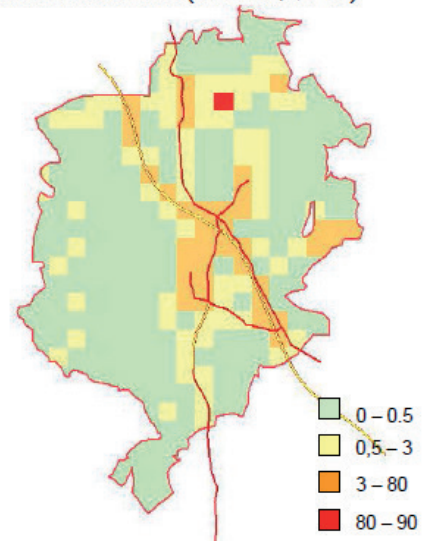
## Qualité de l'air

L'état de la qualité de l'air en région Haute-Normandie est globalement dégradé. On observe périodiquement des dépassements des valeurs limites européennes pour la protection de la santé pour certains polluants à proximité des principaux axes de transports et des principales zones industrielles.

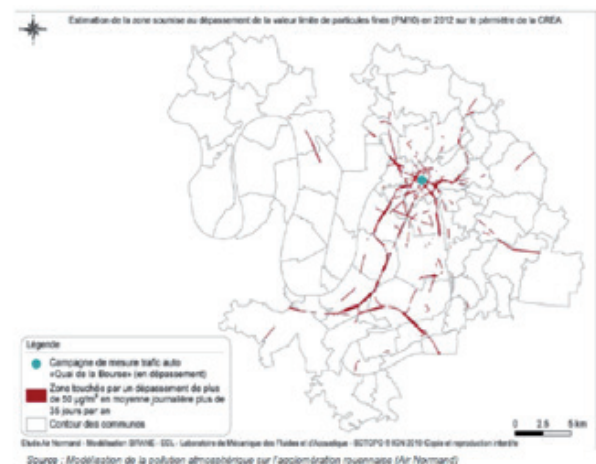
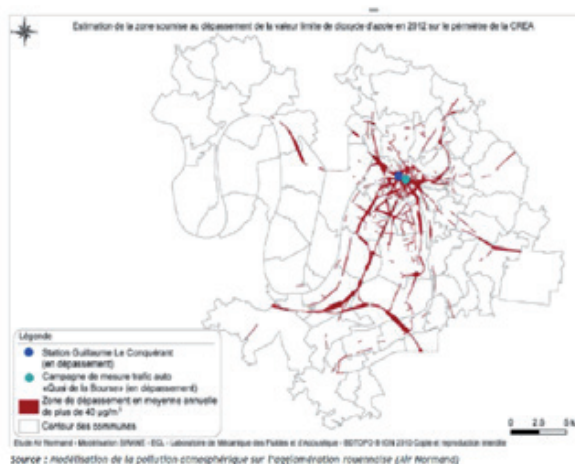
Emissions de NOx en 2000 (en Tonnes/km<sup>2</sup>.an)



Emissions de PM10 en 2000 (en Tonnes/km<sup>2</sup>.an)



Emission de Nox et de PM10 sur le territoire de la CASE en 2000



Points de dépassement des seuils de concentration de NOx et de PM10 sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie en 2012

La large représentation des secteurs de l'industrie, de l'agriculture et des transports est un facteur de qualité de l'air médiocre.

Les zones urbaines du territoire concerné par le projet sont particulièrement touchées par des dépassements de seuils en NO<sub>2</sub> et en PM10 au plus proche des axes structurants d'agglomération et par des concentrations, pour ces polluants, plus élevés à proximité de ces axes.

Si les émissions de PM10 ne sont pas majoritairement imputables au trafic routier en secteur urbain, ce dernier reste l'un des principaux contributeurs, au même titre que l'industrie et le chauffage domestique. En frange d'agglomération, sur des territoires plus ruraux, l'agriculture contribue également largement à cette pollution.

### Perspectives

Le Schéma régional Climat-Air-Energie, arrêté le 21 mars 2013, a notamment pour ambition de réduire les émissions de gaz à effet de plus de 20 % d'ici 2020 et de 75 % d'ici 2050, ainsi que les émissions de PM10 et de Nox respectivement de plus de 30 % et de plus de 40 %. Le but recherché est d'améliorer la qualité de l'air globale à l'échelle de la région et, en particulier, d'améliorer la qualité de l'air au droit des zones sensibles.

Les acteurs du territoire s'inscrivent pleinement dans cette perspective au travers de politiques en faveur de la réduction des émissions sus-mentionnées.

Ainsi le GPMR a pour ambition de continuer à augmenter le recours aux modes de transports massifiés afin que la part des pré/post acheminements opérés via des modes alternatifs au mode routier (fer et fleuve) soit de 25 % en 2019 contre 23 % aujourd'hui.

Par ailleurs la Métropole Rouen-Normandie ainsi que la Communauté d'Agglomération Seine-Eure souhaite promouvoir, à travers leurs SCOT et leurs PDU, un développement urbain visant à réduire les déplacements et à limiter l'usage des véhicules motorisés via la mise en œuvre d'aménagement rendant les modes alternatifs plus compétitifs afin de réduire les émissions de polluants et les émissions de gaz à effet de serre associées au trafic routier.

---

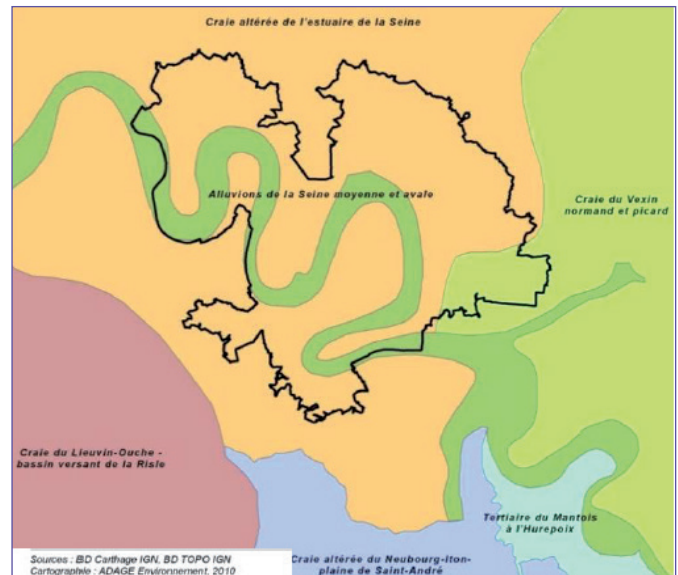
## 6-2 – Une ressource en eau importante mais vulnérable

### Eaux souterraines

On distingue une dizaine de masses d'eau souterraines à l'échelle de la région, divisées en deux grands types.

La vallée de la Seine est caractérisée par une masse d'eau alluviale principalement alimentée par les nappes sous-jacentes et les échanges avec le fleuve et ses affluents.

En dehors de la vallée de la Seine, les masses d'eau souterraines de Haute-Normandie sont à dominante sédimentaire et donc constituées de plusieurs aquifères superposés et en relation étroite.

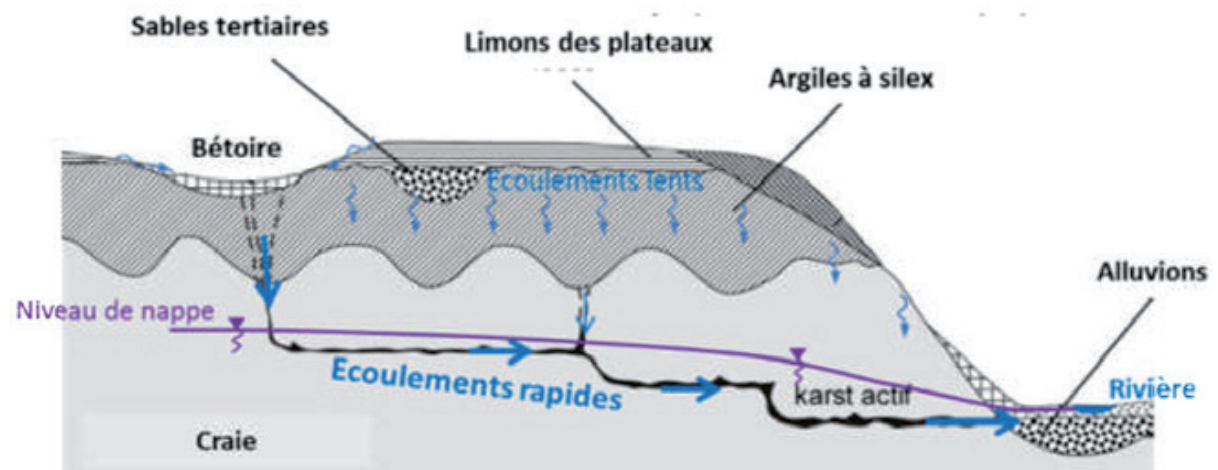


**Masses d'eau souterraine de l'aire d'étude**

Sources : SCOT de la métropole Rouen-Normandie

L'état chimique de la quasi-totalité des masses d'eau haut-normandes est qualifiable de médiocre. D'un point de vue quantitatif, elles sont toutes de bonne qualité.

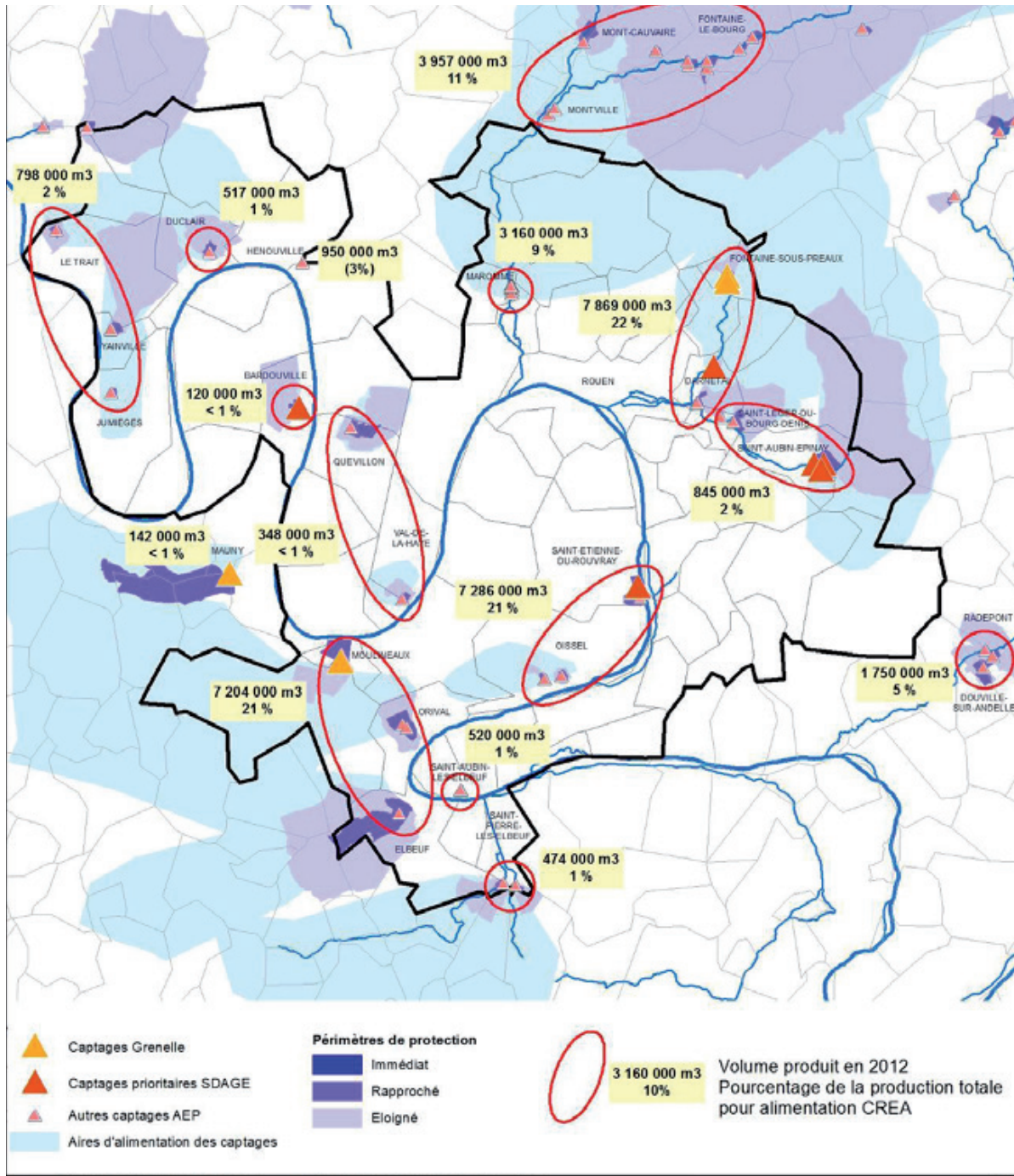
Le territoire métropolitain et de l'agglomération Seine-Eure est principalement caractérisé par les relations entre les nappes de la craie et la nappe alluviale de la Seine moyenne et aval. Les nappes de la craie sont ainsi alimentées via les précipitations sur les plateaux crayeux, fissurés et karstifiés. Ces masses d'eau sont donc très vulnérables aux pollutions du fait de transferts rapides entre la surface et la nappe. La nappe alluviale est par suite alimentée par la nappe de la craie sous-jacente.



**Fonctionnement des écoulements souterrains plateau crayeux / vallée alluviale**

Sources : Incidences des bétoires et de la karstogenèse des plateaux crayeux de la Haute-Normandie sur le fonctionnement hydrologique de l'aquifère de la craie. S. El Janyani 2013

Vingt-neuf champs captant regroupés en treize secteurs géographiques alimentent la métropole Rouen-Normandie en eau potable. Trois de ces treize secteurs représentent les deux tiers des volumes produits pour l'alimentation en eau potable de l'agglomération : le secteur de la forêt du Rouvray, le secteur du Robec et le secteur du Roumois.



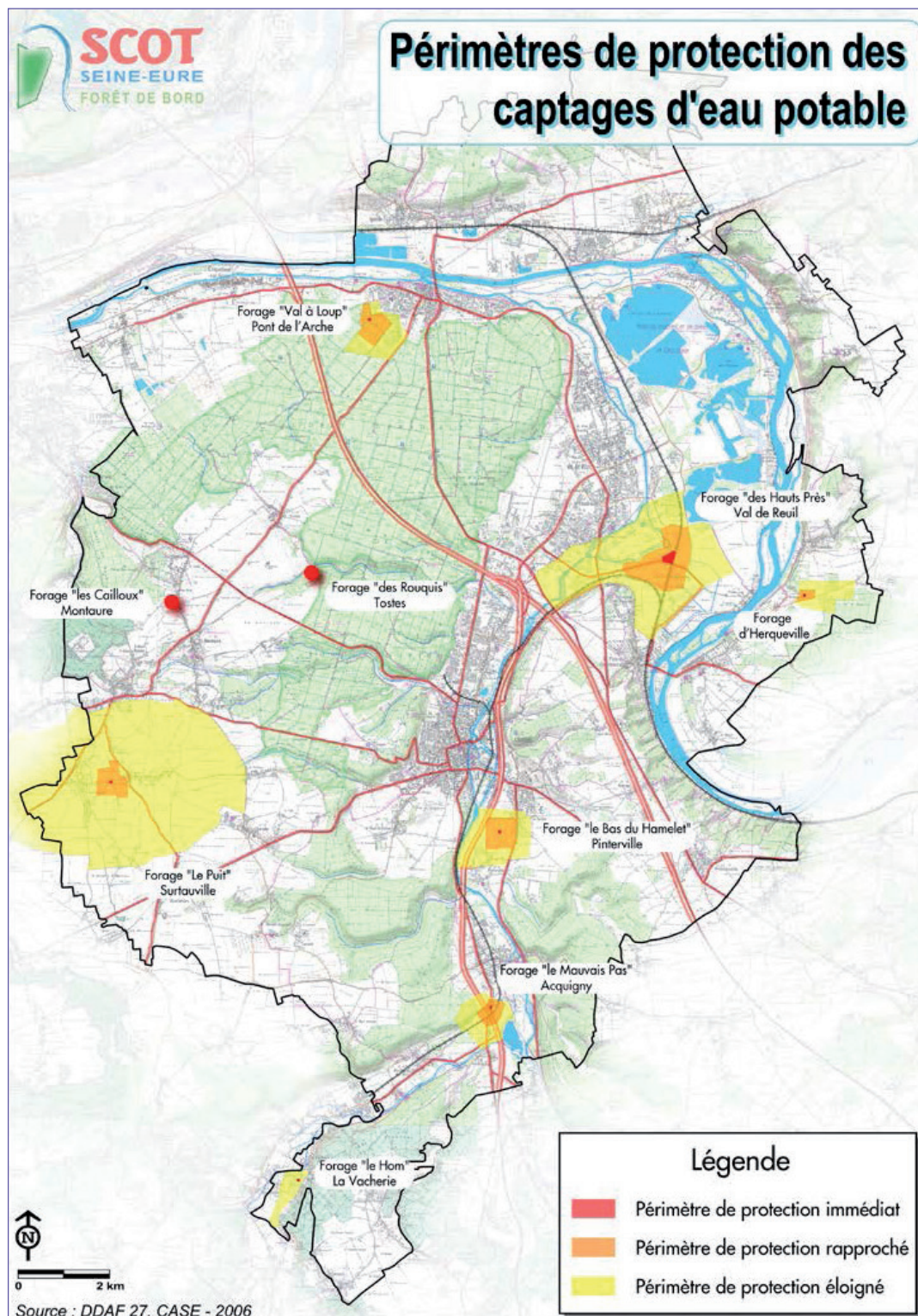
Sources : BD GEOFLA IGN, DREAL Haute-Normandie, CREA, SM du SAGE Gailly-Aubette-Robec  
Cartographie : ADAGE Environnement, 2014



### Captages exploités pour l'alimentation en eau potable de la Métropole Rouen-Normandie

Sources : SCOT de la métropole Rouen-Normandie

Neuf champs captant alimentent en eau potable la communauté d'agglomération Seine-Eure. Les plus importants sont ceux « des Hauts-Près » à Val-de-Reuil, « du Val à Loup » à Pont de l'Arche et « du Bas Hamelet » à Pinterville. Ils produisaient en 2007 près de 85 % des volumes d'eau potable alimentant l'agglomération.



**Captages alimentant la communauté d'agglomération Seine-Eure en 2007**

Source : SCOT de la CASE



## Eaux superficielles

L'hydrographie de la Haute-Normandie est structurée selon deux principaux phénomènes. Les eaux superficielles du centre et du sud de la région sont organisées autour de la Seine et de ses principaux affluents tels que l'Eure, l'Andelle, le Cailly, l'Austreberthe ou encore la Risle.

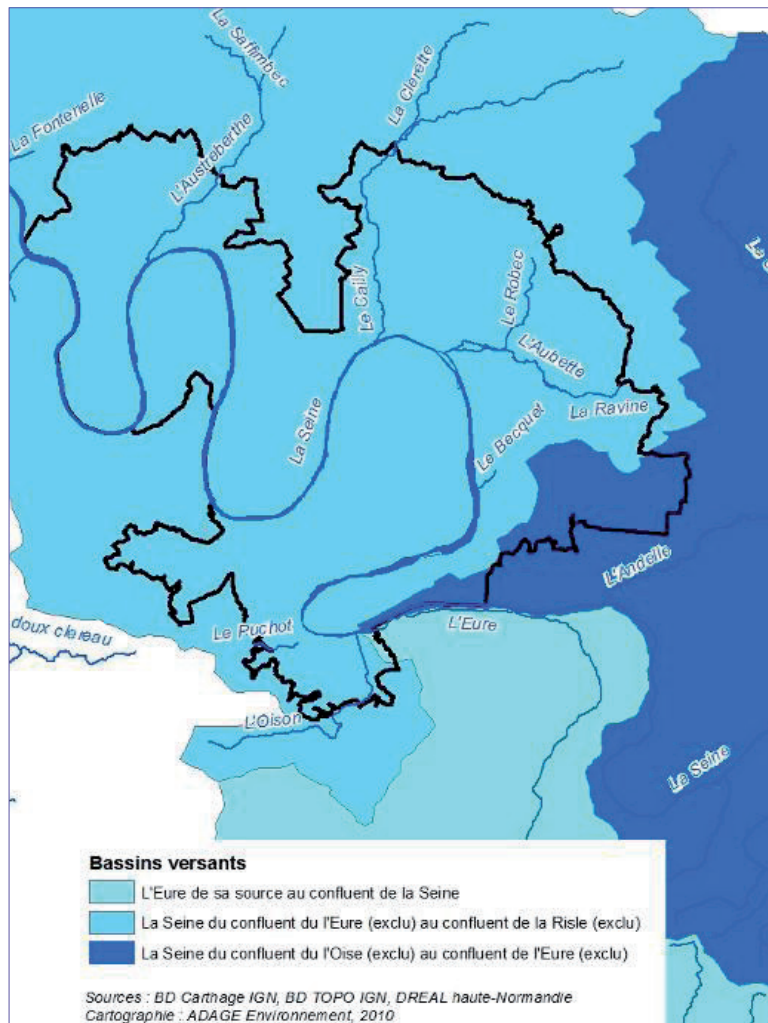
Le Nord de la région est quant à lui marqué par de nombreux fleuves côtiers de longueurs variables tels que la Bresle, l'Yères, la Béthune ou encore la Scie.

En 2011, l'état écologique des cours d'eau associés à la Seine, notamment à l'Est de la région, est majoritairement moyen à mauvais. L'état écologique des fleuves littoraux est quant à lui plutôt bon à moyen.

Le réseau hydrographie sur le territoire métropolitain et de l'agglomération Seine-Eure est organisé autour de la Seine dont les larges méandres traversent le territoire selon une orientation sud-est / nord-ouest.

Les plateaux à l'Est de la métropole Rouen Normandie sont organisés selon plusieurs vallées dessinées par le Robec, l'Aubette, La Ravine et le Becquet et entaillés de plusieurs valons secs qui peuvent assurer le transport d'eau lors d'événements pluvieux importants.

Le territoire de la communauté d'agglomération Seine-Eure est quant à elle marquée par les confluences successives de l'Andelle et de la Seine ainsi que de l'Eure et de la Seine. La boucle de Poses abrite ainsi trois grands lacs autour desquels des activités sportives et de loisirs se sont développées.



### Réseau hydrographique de l'aire d'étude

Sources : SCOT de la métropole Rouen-Normandie

## Perspectives

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie définit un plan d'action visant à améliorer la qualité des rivières et des milieux aquatiques en intégrant les exigences liées au changement climatique, à la santé et à la salubrité publique. Pour ce faire, il porte huit défis visant à protéger et à améliorer la qualité des milieux aquatiques, littoraux et dans les captages d'adduction en eau potable tout en gérant la rareté de la ressource en eau.

Les collectivités locales, conscientes de l'enjeu, déclinent à leur échelle les moyens de contribuer au bon état des masses d'eaux, qu'elles soient de surface ou souterraine, en développant, notamment, un système d'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales performant ainsi qu'en protégeant et en préservant les milieux humides et aquatiques.

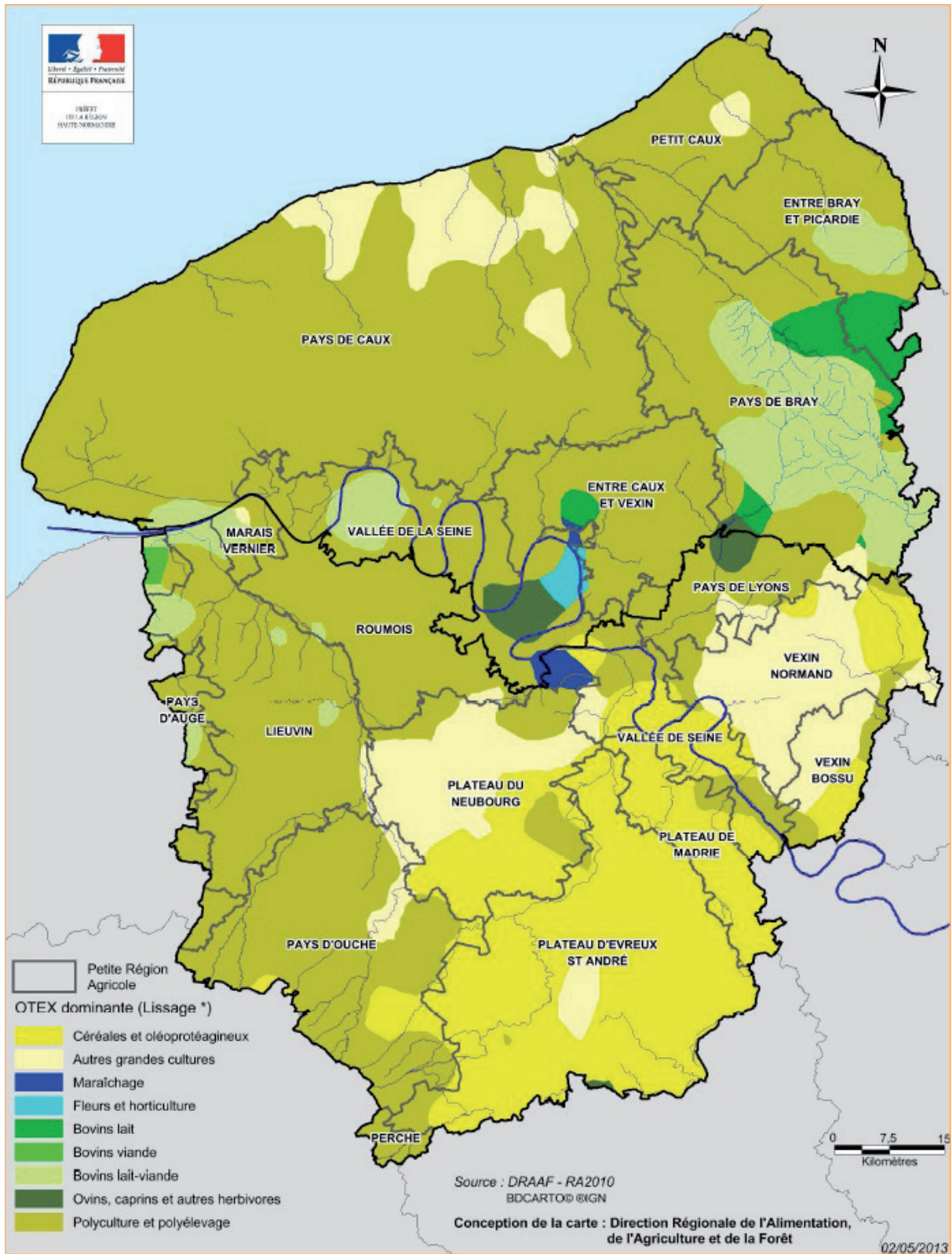
## 6-3 – Une activité agricole et sylvicole en mutation

La Haute-Normandie est en partie caractérisée par une forte identité rurale et agricole. Les sols cultivés et boisés occupent ainsi respectivement 65 %. Si l'Est et le Sud-Est de l'Eure sont propices aux grandes cultures de céréales, d'oléoprotéagineux et autres, le reste du territoire, au relief plus marqué et aux nombreuses vallées, présente des caractéristiques de polyculture et d'élevage. Les milieux du pays de Bray et de l'estuaire de la Seine sont principalement exploités pour leur potentiel d'élevage bovin.

Les exploitations agricoles tendent à diminuer en nombre et à augmenter en taille. Ainsi, entre 2000 et 2010, leur nombre a diminué de 29 %, de 16250 à 11500. Cette baisse affecte notamment les exploitations de moyenne et petite taille (-34 % et -42 %). À l'inverse, la surface agricole utilisée moyenne des grandes et moyennes exploitations a augmenté de 89 à 107 hectares.

L'agriculture biologique concerne 1 % de la surface agricole utilisée en Haute-Normandie en 2013, loin des 3,4 % nationaux. Entre 2007 et 2011, cette surface et le nombre de producteurs associés ont été multipliés par plus de deux. La production biologique concerne plus particulièrement les fruits et légumes frais ainsi que l'élevage ovin avec une part relative de près de 10 % dans la production totale de ces produits.

La région présente un taux de boisement inférieur à la moyenne nationale, 18,4 % contre 27,4 %. La répartition départementale est plutôt équilibrée, bien que l'Eure présente un taux plus élevé que la Seine-Maritime, 21 % contre 16 %. Le déséquilibre entre les deux départements tient plus au statut des forêts qui les composent : dans l'Eure, la forêt privée domine largement (85%) alors qu'en Seine-Maritime, la proportion de forêt publique dépasse 45 %. La part de feuillus est largement majoritaire en région (85%).



**Orientation technico-économique des exploitations agricoles**

Sources : Atlas agricole et rural de Haute-Normandie

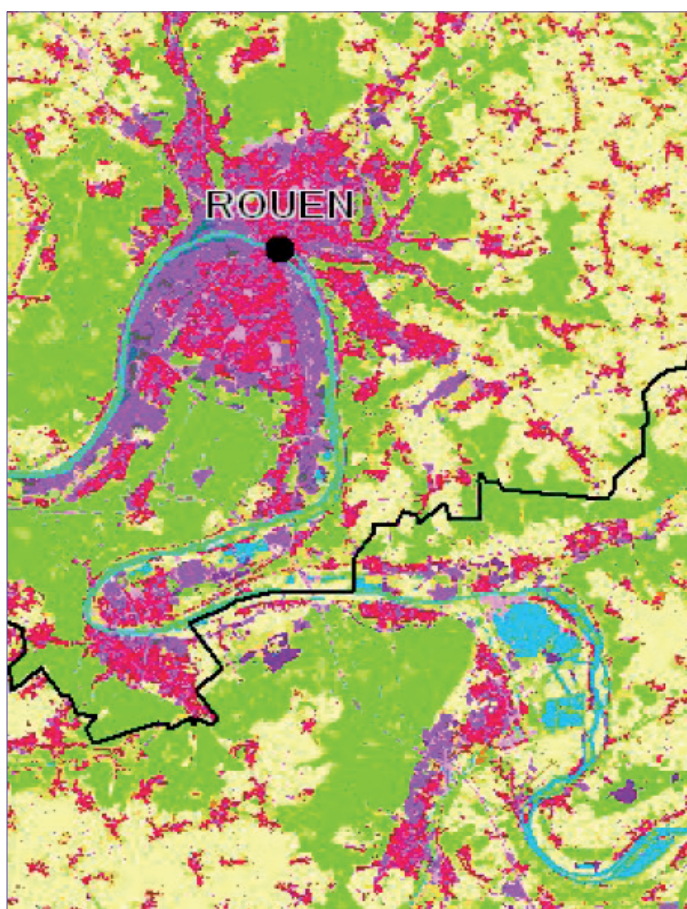
Bien que la Haute-Normandie ne soit pas particulièrement boisée, elle possède des peuplements de qualité dont la productivité est pleinement exploitée par une filière bois et des industries de transformation qui confèrent à la région un caractère forestier prononcé. Ainsi, la filière bois compte près de 10 000 emplois dont près d'un quart pour la seule production de papier et de carton. L'industrie papetière génère à elle seule près de 60 % du chiffre d'affaires de la filière, soit plus de 500 millions d'euros.



### Desserte et débouchés de la filière bois en Haute-Normandie

Sources : Atlas agricole et rural de Haute-Normandie

L'aire d'étude présente un territoire assez équilibré en termes d'occupation des sols. Les milieux forestiers, agricoles et urbains occupent en effet des surfaces équivalentes. La distribution est cependant organisée selon les grandes polarités urbaines de Rouen, Elbeuf, Léry, Louviers et Val de Reuil. Les principaux massifs boisés sont les forêts domaniales de la Londe-Rouvray et de Bord-Louviers. Les vallées boisées des plateaux Est de Rouen sont principalement constituées de bois privés. L'agriculture s'organise sur ces plateaux Est autour de bourgs ruraux et périurbains ainsi que dans la plaine alluviale de la Seine au droit de Val-de-Reuil. Les terrains agricoles y sont propices au développement de la polyculture et de l'élevage.



**Occupation des sols de l'aire d'étude en 2009**

Sources : MOS de Haute-Normandie

### Perspectives

Le plan de développement rural promeut des actions visant à développer une agriculture durable et respectueuse de l'environnement en soutenant l'évolution des systèmes agricoles et sylvicoles vers des systèmes favorables à l'environnement et en développant l'agriculture biologique. Il a également pour ambition de développer et promouvoir les circuits courts en recherchant une plus grande valeur ajoutée et en valorisant les produits locaux de qualité.

Les autorités organisatrices de la planification urbaine cherchent également à réduire l'artificialisation des espaces agricoles et sylvicoles en densifiant les cœurs urbains, en comblant les dents creuses et en privilégiant la requalification de friches urbaines. Elles promeuvent également le développement d'une agriculture de proximité de qualité et respectueuse de l'environnement.

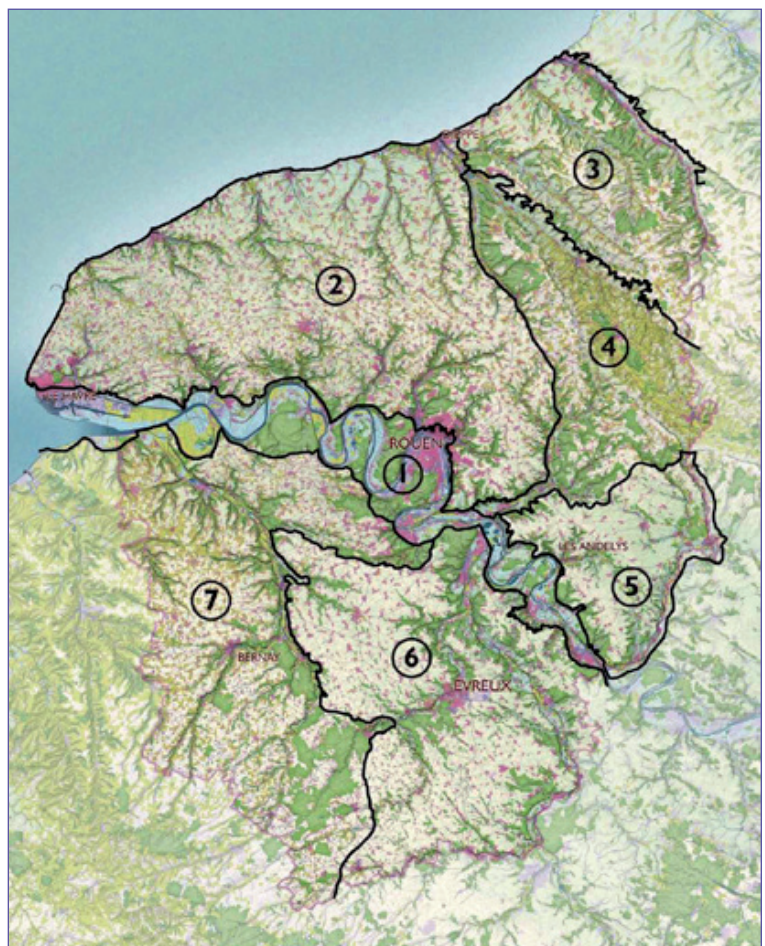
## 6-4 – Une diversité paysagère à préserver

### Richesse du patrimoine paysager

La Haute-Normandie est composée de sept grands ensembles paysagers. La vallée de la Seine constitue ce premier grand ensemble, central en région. Elle est caractérisée par la multitude de paysages, tant naturels, qu'agricoles ou anthropiques qui la compose. Autour de cette vallée, s'organisent quatre plateaux agricoles aux caractéristiques agricoles : le pays de Caux au Nord, le Petit Caux à l'extrême Nord-Est, le Vexin normand à l'Est et le plateau de l'Eure au Sud de la Seine. Viennent ensuite deux ensembles marqués par des territoires plus arborés et plus herbacés aux altérations de surface marquées : le pays de Bray, entre Caux et Vexin au nord de la Seine et les pays de l'Ouest de l'Eure : Ouche, Lieuvin et Roumois.

Sur l'aire d'étude, le paysage s'organise autour des unités liées aux méandres de la Seine et de leur caractère humide : les étangs de Léry-Poses, la boucle d'Elbeuf et la boucle de Rouen. Dans ces méandres se jettent les unités paysagères des vallées petites vallées affluantes de la Seine du Robec et de l'Aubette ainsi que de la vallée de l'Andelle et de la vallée urbanisée de l'Eure de Louviers à Léry. Ces boucles et vallées sont surplombées par les plateaux du pays de Caux autour de Rouen, du Neubourg et du Vexin.

Ces différentes unités offrent une multitude de paysages caractéristiques de la vallée de la Seine. Des reliefs singuliers, tels les coteaux de Saint-Andrien ou la côte des deux Amants surplombent le fleuve. Les vallées affluantes de la Seine forment des micro-paysages qui contrastent avec les étendues des plateaux sur lesquels de grands ensembles agricoles ou forestiers s'étendent. Enfin, les zones urbaines abritent un patrimoine architectural témoins de l'histoire religieuse et industrielle de la Haute-Normandie.



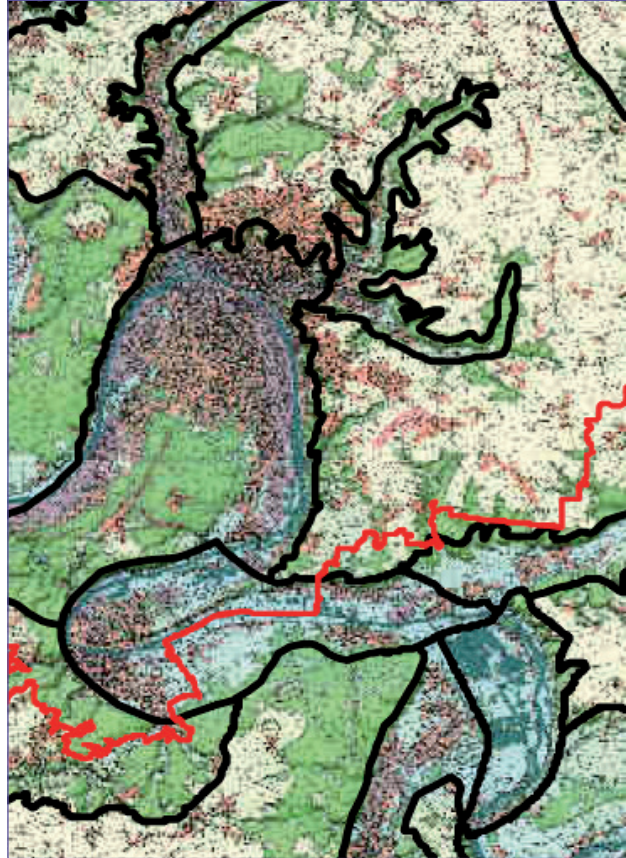
**Cartes des grands ensembles paysagers en Haute-Normandie**

Source : atlas des paysages de Haute-Normandie

## Perspectives

L'atlas des paysages de Haute-Normandie pointe quatre dynamiques qui tendent à transformer durablement les paysages en région : la périurbanisation, l'uniformisation des pratiques culturelles, le développement des réseaux de transports et d'énergie, la gestion des espaces naturels. Quatre orientations sont proposées en réponse à ces enjeux de préservation afin d'intégrer le paysage dans les politiques d'aménagement et notamment de porter une attention particulière sur les transitions entre les différents paysages afin de maintenir une harmonie de qualité.

A leur échelle, les agglomérations du territoire souhaitent protéger et valoriser les paysages qui les caractérisent en préservant les grandes entités paysagères tout comme les éléments singuliers qui façonnent la diversité observée. Les aspects multifonctionnels de ces éléments singuliers sont bien identifiés et doivent être mis en valeur pour la pleine expression de leur potentiel. Ces collectivités souhaitent également limiter l'effet de périurbanisation observé afin de préserver les paysages naturels et ruraux.



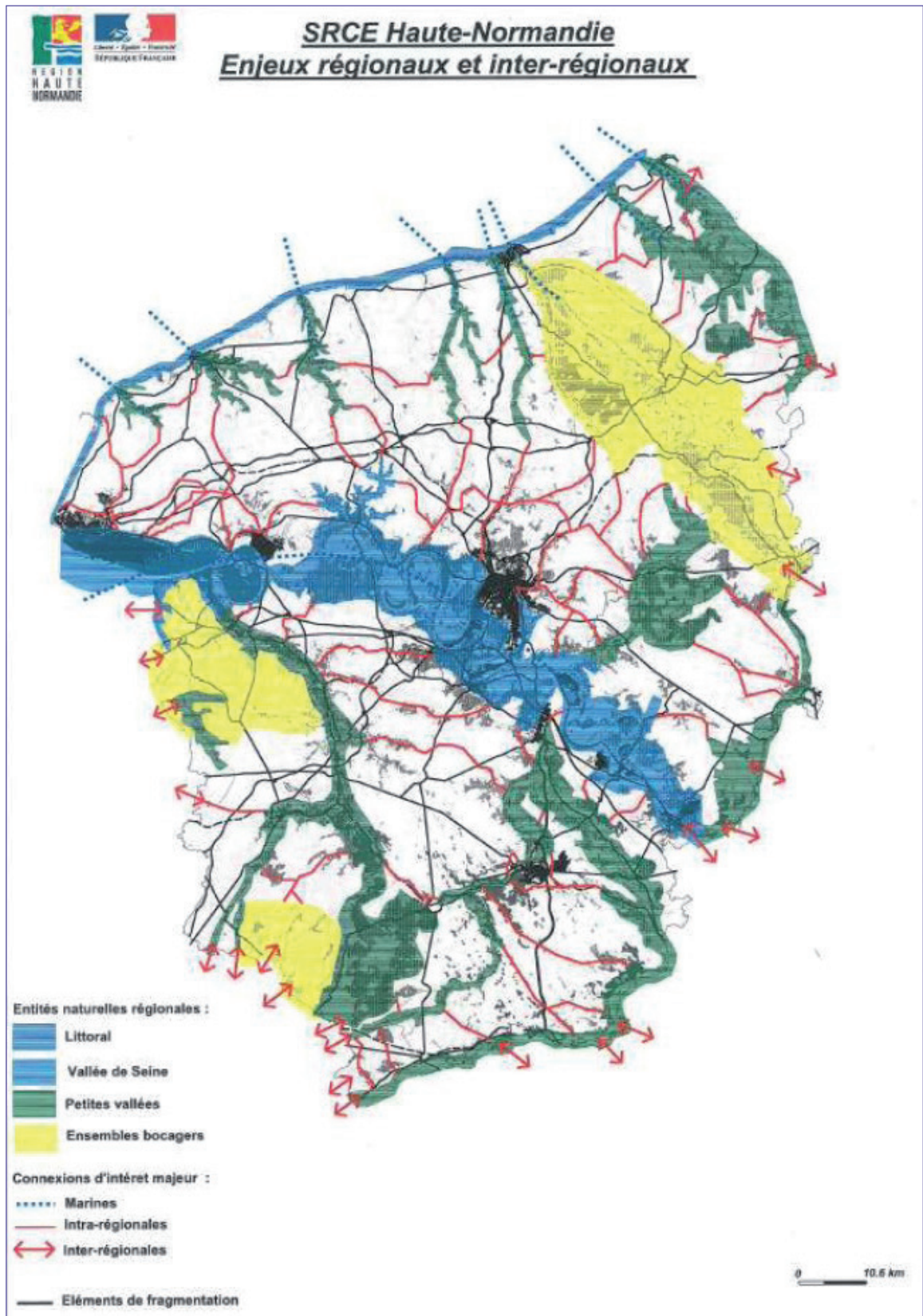
Unités paysagères au droit de l'aire d'étude

Source : Atlas des paysages de Haute-normandie

## 6-5 – Des milieux naturels riches mais sous tension

Les milieux naturels façonnant les paysages haut-normands, les grandes entités naturelles régionales se superposent aux grandes entités paysagères décrites ci-avant. Elles sont reliées entre elles par des corridors écologiques d'intérêt régional ou national. De nombreux éléments fragmentant ponctuent également le territoire régional.

La vallée de la Seine s'impose donc comme un élément structurant du territoire dont la multitude de paysages traduit la richesse écologique exceptionnelle qu'elle abrite. La convergence des plateaux crayeux et des milieux humides du lit majeur de la Seine héberge divers types de pelouses et bois calcicoles ou acidiphiles qui rejoignent diverses zones humides, telles les prairies humides, les marais ou les tourbières, constituant un vaste réservoir humide. On y trouve également d'exceptionnels vestiges de pelouses sèches silicicole.

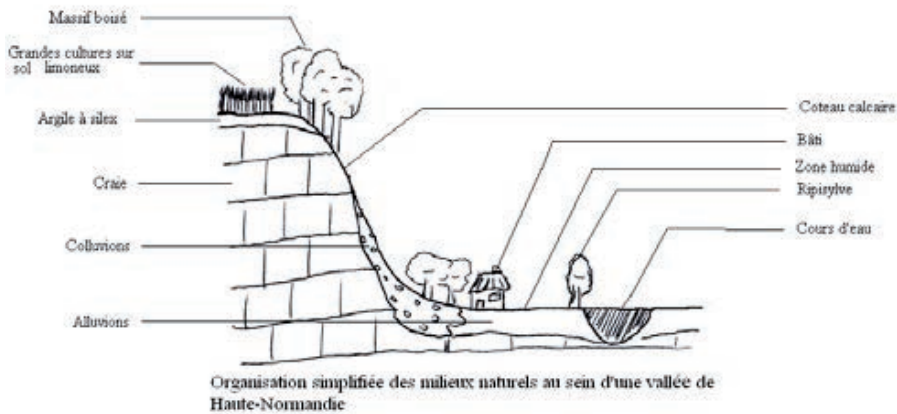


**Entités naturelles régionales et inter-connexions de Haute-Normandie**

Sources : SRCE de Haute-Normandie



Les vallées des affluents de la Seine et des fleuves côtiers sont caractérisés par la continuité de bois, de pelouses calcicoles, de cultures, de prairies mésophiles et de prairies humides en fond de vallée où se développe la vie aquatique au droit des cours d'eau et de leurs berges. Ils constituent donc des réservoirs et continuités écologiques majeurs pour la région.



Les grands ensembles bocagers du pays de Bray, du pays d'Ouche et du pays d'Auge sont composés d'une mosaïque d'habitats et de parcelles agricoles incluses dans un réseau de haies ou de fossés plus ou moins denses. Les rivières, prairies humides, tourbières boisées et pelouses calcicoles sont alors inter-connectés par de nombreux corridors largement étendus et constitués d'habitats juxtaposés et d'une très riche diversité : pré-verger, alignement d'arbres têtards, prairie de fauche, petites zones humides, etc..

Enfin, la frange littorale, au nord de la région, est caractérisée par des pelouses calcicoles soumises aux embruns et occupant certains rebords de falaises. Elles sont ponctuées par des réservoirs boisés humides sur les flancs et fond de vallées et par les débouchés des fleuves côtiers et de leurs vallées.



**Coteaux d'Orival**

Sources : Agence régionale de l'environnement de Haute-Normandie

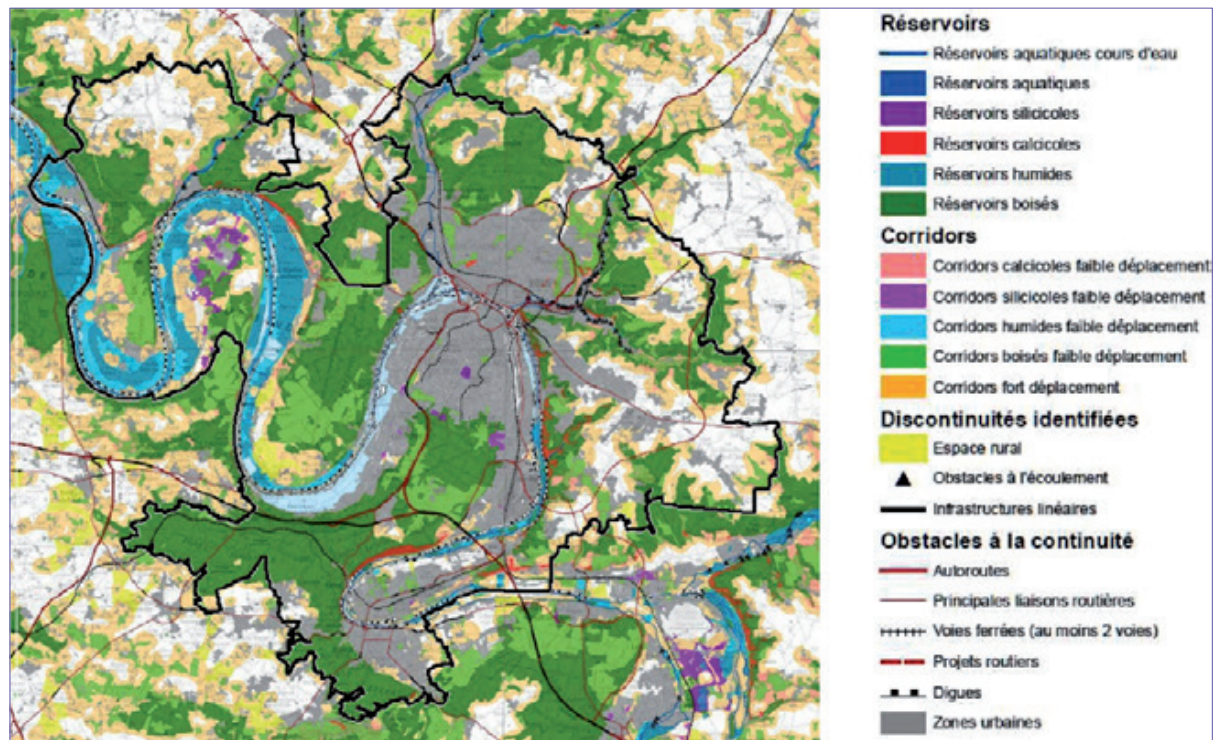
A l'échelle de l'aire d'étude, les milieux naturels sont caractéristiques de la vallée de la Seine et des vallées de ses affluents. Les interfaces entre les plateaux crayeux et le lit majeur du fleuve, tels les coteaux de Saint-Adrien, le coteau d'Orival et la côte des deux amants, constituent des réservoirs boisés et calcicoles exceptionnels.

La confluence des vallées de l'Andelle de la Seine et de l'Eure abrite des réservoirs humides et silicicoles notamment au droit de la base de loisir des trois lacs à Poses et de la réserve ornithologique de la grande Noé. Les forêts de Bord-Louviers et de Longboel constituent autant de réservoirs et de corridors boisés surplombant cette confluence.



#### Réserve ornithologique de la Grande Noé

Sources : Agence régionale de l'environnement de Haute-Normandie



#### Cartographie de la trame verte et bleue sur l'aire d'étude

Sources : Scot de la Métropole Rouen-Normandie

Enfin, les vallons de l'Aubette, du Robec et du Becquet sur les plateaux Est de l'agglomération rouennaise abritent des réservoirs boisés et humides d'importance ainsi que leurs corridors associés.

## Perspectives

Conscient de l'importance des continuités écologique dans le maintien global de la biodiversité par le maintien des échanges entre les cœurs de biodiversité et donc du dynamisme des équilibres biologiques, le schéma régional de cohérence écologique propose des actions contribuant à la préservation de la biodiversité régionale. Pour ce faire, il identifie les principaux réservoirs de biodiversité, par milieu, ainsi que les corridors à maintenir ou à restaurer afin d'assurer la porosité nécessaire aux échanges biologiques.

Les agglomérations, également conscientes de ces enjeux de préservation et de restauration des espaces naturels, déclinent les orientations et la trame verte et bleue du SRCE à leur échelle de compétence, en les précisant et les adaptant au regard des dynamiques et des enjeux locaux. Elle promeuvent également une politique d'aménagement économe en consommation foncière afin de limiter les effets directs et indirects liés au mitage péri-urbain.

# PARTIE 7

## Orientations pour une valorisation réciproque du territoire et de l'infrastructure

Le développement qui précède montre que le projet de Liaison A28-A13 s'inscrit dans un territoire qui connaît de multiples enjeux :

- > un territoire en mutation, riche de son tissu industriel mais aujourd'hui confronté à de forts enjeux de reconquête,
- > un territoire aux atouts multiples, il dispose de potentialités économiques diverses, tant industrielles qu'agricoles, résidentielles et touristiques,
- > un territoire sous tension, connaissant depuis plusieurs décennies un phénomène de périrurbanisation qui tend à être endigué, mais qui génère de fortes contraintes spatiales,
- > un territoire aux enjeux de transports prégnants, tant à une échelle large qu'à une échelle locale,
- > un territoire qui dispose d'importantes richesses naturelles qu'il convient de préserver.

Au regard de ces enjeux, le contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 est une occasion exceptionnelle pour le territoire de valoriser ses atouts de développement et de se mettre en situation favorable pour un développement durable.

Conscients des opportunités offertes par le projet d'infrastructure, mais aussi des risques générés potentiellement par celui-ci, les partenaires du territoire ont donc mené une réflexion collective pour dégager ensemble des orientations et actions à favoriser pour assurer une valorisation réciproque du territoire et de l'infrastructure.

Ainsi, l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure a animé de 2013 à 2015 une démarche collective qui a permis de définir et de partager ces orientations.

Plusieurs séminaires de travail, organisés en Mai 2013, Septembre 2013, Septembre 2014 et Avril 2015, ont permis de réunir les services techniques des principaux partenaires du territoire :

- > Région Haute-Normandie
- > Département de l'Eure
- > Département de Seine-Maritime
- > Métropole Rouen Normandie
- > Communauté d'Agglomération Seine-Eure
- > Pays du Vexin Normand
- > Pays entre Seine et Bray
- > Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen
- > Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure
- > Chambres d'agriculture de Seine-Maritime et de l'Eure
- > Services de l'État

Ces travaux ont conduit à une présentation synthétique des enjeux de dialogue entre le projet d'infrastructure et le territoire desservi :

- > les enjeux économiques et de déplacements
- > les enjeux de mobilités
- > les enjeux d'aménagement et de paysage

Cette synthèse est présentée ci-après, à travers trois cartographies associées aux commentaires détaillés correspondants.

## 7-1 – Les enjeux économiques et de déplacements

### 1 - Cœur de Métropole, "nouvelle gare à Rouen" et Seine-Cité

Les fonctions touristiques, commerciales et tertiaires sont au cœur des stratégies de développement économique des grands pôles métropolitains. Les bonnes conditions d'accès du site, y compris logistique, la régulation des flux de transit, le développement des modes actifs et des transports collectifs plutôt que de l'usage individuel de l'automobile sont les principales opportunités liées à la réalisation du Contournement Est de Rouen/liaison A 28-A 13. Elles agiront sur l'attractivité économique et résidentielle de l'ensemble du territoire.

### 2 - Quincampoix / Isneauville

Ce lieu est un point d'interconnexion important entre différentes infrastructures donnant un accès à des pôles d'activité structurant orientés vers le commerce et le tertiaire : la plaine de la Ronce et le parc d'activité de la Vatine. En outre, il est situé sur un axe d'entrée et de traversée d'agglomération : la RD 918 qui le connecte directement aux grands boulevards du cœur de métropole. Une ligne de TC structurante, s'arrêtant actuellement au sud du périmètre est susceptible de compléter cette desserte. La forte attractivité du site, soit pour commercialiser l'offre actuelle, soit pour développer des capacités futures, doit être mise en valeur dans un contexte agro-environnemental de grande qualité ce qui le rend particulièrement sensible au développement urbain.

### 3 - Renouvellement urbain et répartition des pôles d'activité

Trois ensembles sont identifiés : la vallée des deux rivières, la zone industrialo portuaire et Seine-Sud (incluant le boulevard industriel). Seul «Seine-Sud» qui comporte près de 500 ha de friches est relié directement au contournement Est/liaison A28-A13. En lançant une grande opération de renouvellement urbain de sites industriels en friche, la Métropole Rouen Normandie anticipe l'arrivée de cette nouvelle infrastructure et compte bénéficier du positionnement stratégique de terrains desservis par 5 modes de transports potentiels : le fluvial, le routier longue et moyenne distances, le fer, les transports collectifs et le routier courte distance (fret urbain). Sur les deux autres sites, des opérations de renouvellement urbain sont également en cours (respectivement éco-quartier Flaubert, et Seine-Biopolis). Une nouvelle desserte performante peut aussi être l'occasion de repositionner progressivement des fonctions économiques sur l'ensemble du territoire concerné, selon des types et des besoins d'accès, libérant ainsi du foncier pour d'autres activités ou d'autres fonctions économiques dans des pôles existants.

### 4 - Plateau de Martainville

En mettant en relation la Champagne, la Picardie, le Pays de Bray et l'interface portuaire maritime et fluviale, la RN 31 est actuellement un axe économique stratégique connectant des grands espaces de production céréalière nationaux aux marchés mondiaux. En outre elle dessert la vallée des deux rivières, pôle de développement économique orienté vers la recherche et la santé. Localement, elle met en relation les territoires du Pays entre Seine et Bray et du Pays de Bray avec le cœur de la métropole rouennaise. La réalisation de l'infrastructure interroge la répartition des flux de desserte portuaire, les modalités de desserte économique de la vallée des deux rivières, et l'organisation du fret urbain dans un secteur où les interconnexions avec d'autres modes sont possibles (fer - fret massifié et TC - fret urbain).

### 5 - Plateau de Boos

La RD 6014 (anciennement RN 14) est un axe de développement historique du territoire métropolitain. La zone d'activité située à proximité de l'aéroport est un point d'appui du développement économique : elle est positionnée dans un rayon de 5 km du futur point d'échange et l'ensemble du secteur est desservi en partie par le réseau de TC structurant de la Métropole Rouen Normandie. Cette situation offre des opportunités d'échanges de fret, multimodales et intermodales grâce à une accessibilité renforcée par la RD 6014 et la proximité de la RD 95. Il faut noter la présence de plusieurs zones d'activités d'échelle communale dont l'interaction avec la création d'un pôle économique de grande taille sera à évaluer et à anticiper.

### 6 - Plateforme logistique Pîtres-Le Manoir-Alizay

La plateforme logistique en projet de Pîtres-Le Manoir-Alizay est fondée sur des zones d'activités déjà existantes dont notamment le site AA (production de papier). Son accessibilité sera améliorée par la réalisation d'un point d'échange avec la nouvelle infrastructure. Le site dans sa globalité bénéficie d'un potentiel de desserte trimodale route-rail-fluve qu'il reste à explorer.

### 7 - Accessibilité des sites économiques touristiques des vallées du Crevon et de l'Andelle et du site des trois lacs

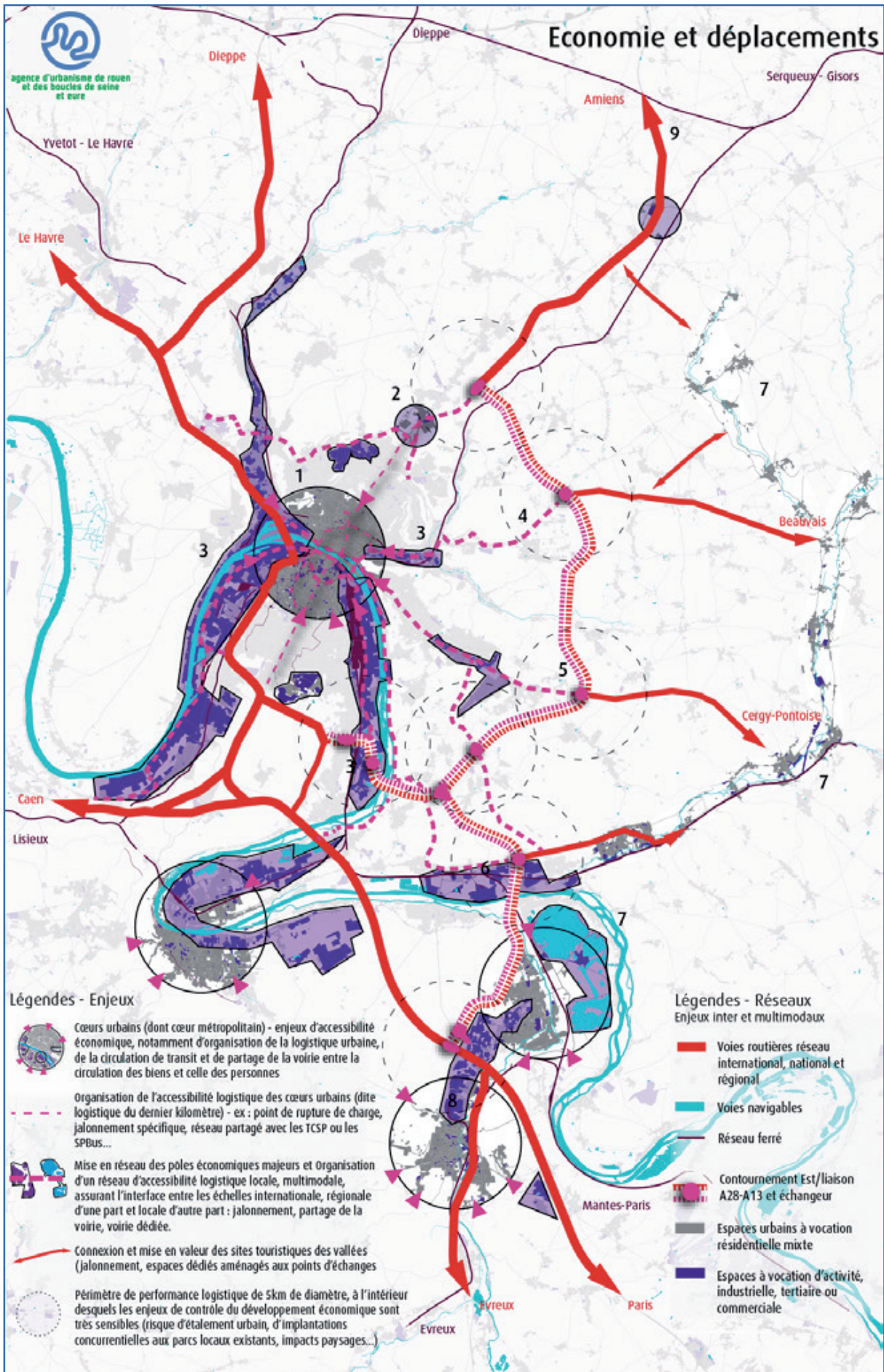
Les vallées offrent des sites touristiques (notamment Blainville-Crevon -festival international de jazz-, Ry, Château de Vascœuil, Abbaye de Mortemer...) que la réalisation du contournement Est positionnera à proximité d'un axe de transit touristique entre l'Europe du nord et la côte atlantique, leur offrant une visibilité renforcée et des opportunités de développement. Par ailleurs, en franchissant la Seine entre Pont de l'Arche et Alizay, l'infrastructure dégagera des nouveaux points de vue et une accessibilité potentielle du site des trois lacs (communes de Léry et Poses), au rayonnement régional pour ses infrastructures de loisirs, et national et international pour ses évènements sportifs.

### 8 - Zones d'activité Louviers-Incarville-Val de Reuil

La proximité du futur point d'échanges A 28-A 13 offre une opportunité de développement importante. Cependant, la présence de la forêt, la déclivité et la cohabitation avec les fonctions résidentielles amèneront nécessairement à faire des choix en matière de renouvellement urbain ou de priorités de développement (notamment avec la volonté affichée de renforcer ces dernières le long d'un axe de TC de Louviers au Val de Reuil).

### 9- Zones d'activité et périmètre DTA

Ces zones d'activité et le périmètre DTA d'environ 80 ha sont situées le long de l'A 28, sur la communauté de communes de Moulin-d'Ecalles et bénéficient d'une accessibilité par le réseau ferré.



## 7-2 – Les enjeux de mobilités

### 1 - “Nouvelle gare à Rouen”, place St Paul et Île Lacroix

Bien qu'éloigné du projet d'infrastructure, ce site est à la confluence de 5 entrées d'agglomération (A 28-Pont Mathilde, RN 31, RD 6014, boulevard industriel, voie ferrée) et potentiellement 6 si on prend en considération la Seine. Tous les modes sont représentés dans ce périmètre et les possibilités d'interconnexion avec les modes alternatifs (transports collectifs comme modes actifs) sont multiples dans ce secteur. De ce point de vue, et en particulier pour les transports collectifs, le quartier de la nouvelle gare est un site hautement stratégique et sensible compte tenu de ses nombreux points de frottements avec les grandes infrastructures actuelles de transport de marchandise (pont Mathilde, Quais, Boulevard industriel, voie ferrée) et de double vocation de “quartier urbain-pôle d'échange multimodal”.

### 2 - Entrée Nord Route de Neufchâtel/A 28

La RD 928, route de Neufchâtel, est un axe structurant des déplacements. Son renforcement avec l'aménagement de la «Plaine de la Roncée» (opération tertiaire) et le développement de la ligne de TC structurante « F 1 » en sont la preuve. La question du rabattement des automobiles sur cet axe reste toutefois d'actualité. Par ailleurs, la proximité de la commune de Quincampoix, avec son rôle de pôle déjà assumé dans l'organisation du Pays Entre Seine et Bray, pose également la question du rabattement de ses habitants sur le réseau de transports collectifs urbains de la Métropole Rouen Normandie.

L'interconnexion à l'A28 et la déviation du trafic à partir du point d'échange avec le Contournement Est de Rouen/Liaison A28-A13 amènent des questions concrètes de choix de hiérarchisation et de rôle des infrastructures. La concurrence entre les deux axes est quasi certaine si l'accès à l'A 28 est maintenu à l'identique, ce qui revient fortement à questionner les fonctionnalités de l'A 28 dans sa traversée de Rouen, préalablement à la réalisation du contournement Est de Rouen/liaison A28-A13.

### 3 - Gérer l'effet de rupture de l'infrastructure dans les relations de proximité qu'entretiennent les communes

Assurer le maintien des connexions entre les communes, et la prise en considération des phénomènes de rabattement, et de desserte par le réseau du Département pour éviter les congestions à proximité (ou sur) des grandes pénétrantes.

### 4 – RN 31 - La gestion du rabattement automobile sur les réseaux de transports collectifs

Compte tenu de la répartition de l'urbanisation le long de l'axe, il faut considérer deux tronçons. Le premier s'étend du viaduc ferré de Darnétal, jusqu'à la connexion avec la nouvelle infrastructure et au-delà. Dans cet espace, les populations et les emplois sont nettement répartis sur un vaste territoire, rendant difficile leur desserte par un réseau de TC « traditionnel ». Le second tronçon dans la vallée, concentre d'avantage de fonctions métropolitaines (notamment dans la vallée des deux rivières) avec des densités importantes et un réseau de transports collectifs dont la performance peut encore progresser du fait des projets de développement.

La mise en service du contournement Est posera sans doute la question de la gestion d'un effet d'aspiration automobile lié à la libération d'espaces de circulation. En effet, la redistribution des flux poids lourds en transit et les possibilités offertes de rabattement sur les réseaux de transports collectifs à l'arrivée dans la vallée des deux rivières seront attractives pour les automobilistes venant des plateaux. La question de la localisation de pôles d'échanges est stratégique car la réponse conditionnera l'accès à une offre de transports collectifs plus performante, tout en limitant les effets de saturation dans la traversée de la commune de Darnétal.

### 5 – RD 6014 et RD 6015, les enjeux d'une réintégration urbaine

Ce sont deux axes structurants du développement urbain métropolitain. Ils organisent chacun la répartition de la population et de l'emploi selon des morphologies spécifiques (cf cartographie suivante sur l'aménagement et le paysage). Leur libération respective des circulations de transit (d'agglomération ou d'échelle supérieure) permettra la réorganisation de l'offre de transports collectifs ou alternatifs à l'usage individuel de l'automobile et la réalisation de lieux d'intermodalité favorisant le rabattement de l'automobile vers les autres modes. Les poids de population et d'emplois, le niveau d'équipement actuels et les projets laissent penser qu'il serait possible de développer des parkings relais en lien avec des transports collectifs performants, notamment à proximité des pôles d'activités, d'équipements ou des centralités urbaines communales. Dans des secteurs géographiques plus éloignés où les poids démographiques sont moins importants, les aires de covoiturage pourraient être la réponse.

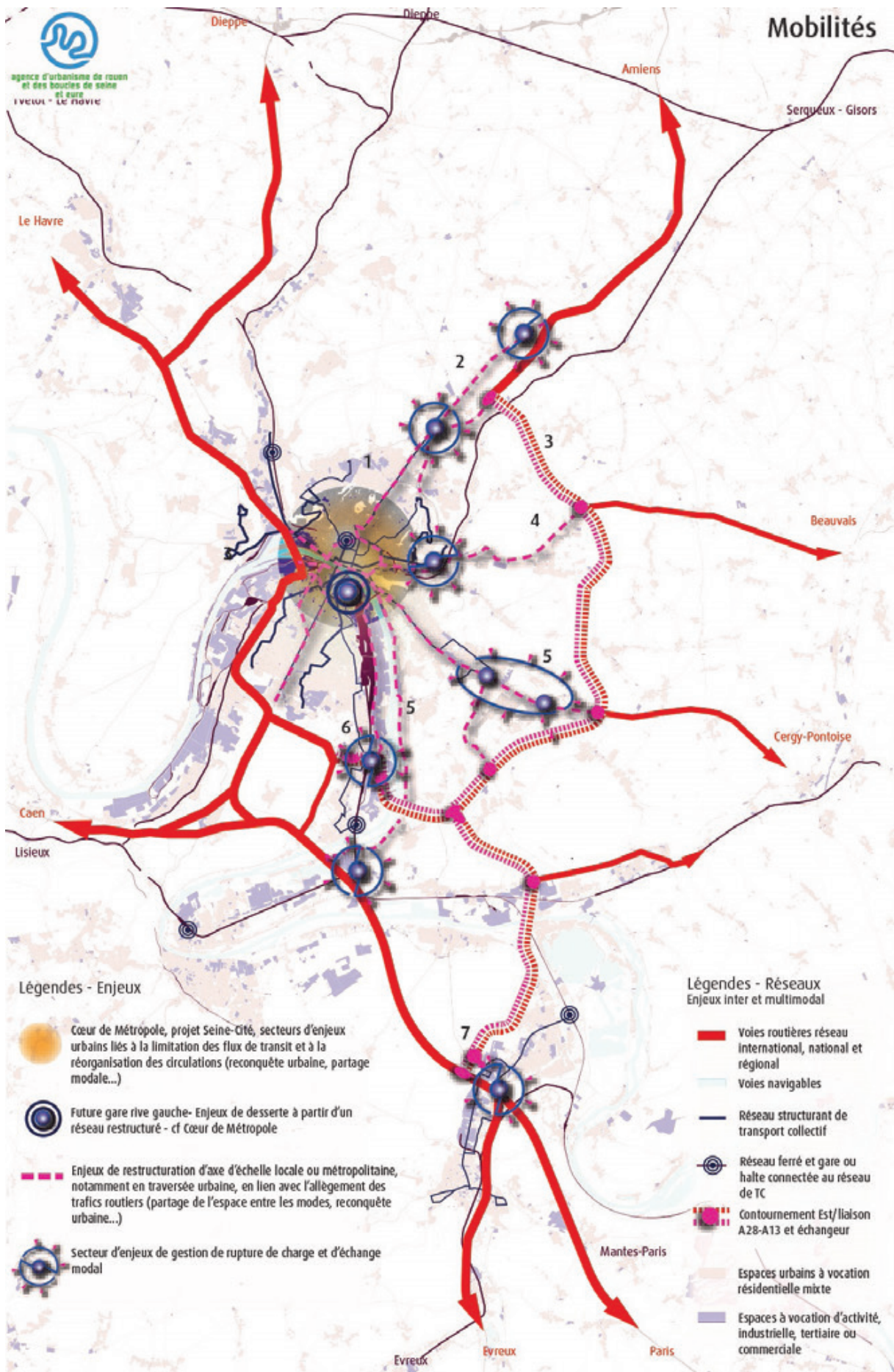
### 6 - Boulevard industriel et « Seine Sud »

La redistribution des flux du fait de la réalisation de la nouvelle infrastructure est de nature à (re)questionner l'organisation locale des déplacements, pour limiter la cohabitation des flux de personnes et des flux de marchandises permettant ainsi d'accroître la performance de l'accessibilité économique. Cette organisation rendue possible par la libération d'espaces de circulation permet de partager la voirie entre les modes et/ou entre les flux et ainsi d'envisager différemment la desserte des zones d'activité pour les déplacements domiciles travail.

### 7 - L'accessibilité et la circulation dans les pôles urbains et touristiques de la CASE

Le barreau sud et ses points de connexions avec le territoire de la CASE vont générer de nouvelles conditions de mobilité et d'accessibilité des communes, notamment aux abords de la nouvelle plateforme logistique de Pîtres - Le Manoir - Alizay ou encore à l'accès aux pôles de loisirs et de sports des trois lacs.





## 7-3 – Les enjeux d'aménagement et de paysage

### 1 - Seine Cité dont la nouvelle gare, la place St Paul et l'Île Lacroix

L'ensemble "Seine-Cité" devrait bénéficier de la redistribution des flux de déplacements automobile et poids lourds de transit, en rendant possible la réaffectation de portions d'espaces de circulation aux transports collectifs ou à des modes actifs plus favorables aux échanges sociaux, à la mise en valeur du patrimoine architectural urbain et aux espaces végétalisés. En outre cette redistribution permettra des gains substantiels en termes de santé publique (acoustique, atmosphérique), de sécurité et de proximité.

Dans cette centralité métropolitaine se dégage plus particulièrement un ensemble urbain situé à la confluence de cinq grandes entrées Est de la métropole, par la route le fleuve ou le réseau ferré, dont la requalification est liée à la nouvelle infrastructure.

Le site de la nouvelle gare métropolitaine est stratégique car il assure l'articulation entre de nombreux axes et grands éléments de composition urbains et paysagers de la rive gauche (quais Anquetil, cours Clémenceau, rue Lafayette, boulevard de l'Europe, parc Gramont), au cœur d'un réseau de transports faisant interface entre les échelles de territoires nationale et internationale d'une part et régionale et locale d'autre part.

Dans la continuité à l'Est du cœur métropolitain, la vallée des deux rivières est également un site qui pourrait voir son potentiel urbain augmenter. En effet, il bénéficiera dans le même temps des projets d'aménagement actuellement en cours et de nouvelles capacités liées à l'allègement des trafics, voire à la reconfiguration d'une partie des réseaux de voiries (cf. p11).

### 2 - Quincampoix/Isneauville

C'est un lieu d'articulation de territoires communaux, intercommunaux, ruraux et urbains, de modes de déplacements, d'infrastructures de paysages et d'environnement (trames vertes et bleues, SRCE) composé de plateaux et de vallées. C'est enfin un lieu de développement économique. L'ensemble de ces usages confère beaucoup de dynamisme et de tension à cet espace. Le point de connexion majeur de l'A28 avec le contournement Est, va les accentuer.

La jonction A28/Contournement Est devrait être le point de départ d'une réflexion sur le statut et la fonction du tracé de l'A28 dans sa traversée de l'agglomération rouennaise (notamment dans sa traversée de la vallée des deux rivières et de son arrivée sur la place St Paul ou le bd de l'Europe,...)

### 3 - Le plateau de Martainville

La RN 31 est un axe structurant d'entrée dans le territoire. Sa connexion avec le contournement Est de Rouen/liaison A28-A13 lui offre des possibilités de développement urbain sur ses abords et de reconquête urbaine principalement dans les traversées des communes de Darnétal et de Rouen (Vallée des deux rivières). Des enjeux de gestion des lisières urbaines semblent très présents pour les communes de Saint-Jacques-Sur-Darnétal, Roncherolles ou Préaux. La gestion du fractionnement Préaux/Roncherolles, apparaît d'autant plus complexe à traiter que le paysage semble être très ouvert de par son organisation en vastes champs cultivés.

### 4 - Le plateau de Boos

De façon générale, ce plateau est concerné par un morcellement communal qui multiplie les points de frottements entre l'urbanisation et l'environnement agro-naturel, augmentant ainsi les risques de consommation d'espaces agricoles par extension urbaine. Cela pose avec acuité la question de la pérennisation des espaces agricoles, notamment dans les secteurs situés à l'intérieur du territoire délimité par la nouvelle infrastructure. À l'instar du cœur métropolitain, l'ensemble urbain de Bonsecours/Mesnil-Esnard/Franqueville-Saint-Pierre peut bénéficier de la dynamique d'aménagement pour réfléchir à la traversée et à la structuration de leur urbanisation autour de la RD 6014, ou du partage modal de la voirie, grâce à la libération d'espaces et à l'allègement des trafics.

A l'est, les communes de Boos, La Neuville Chant-D'oiseil, Le Mesnil-Raoul, Ymare, Quevreville-la-Poterie et Saint-Aubin-Celloville, sont concernées par des effets de lisières et de morcellement.

### 5 - Des pôles de développement économique

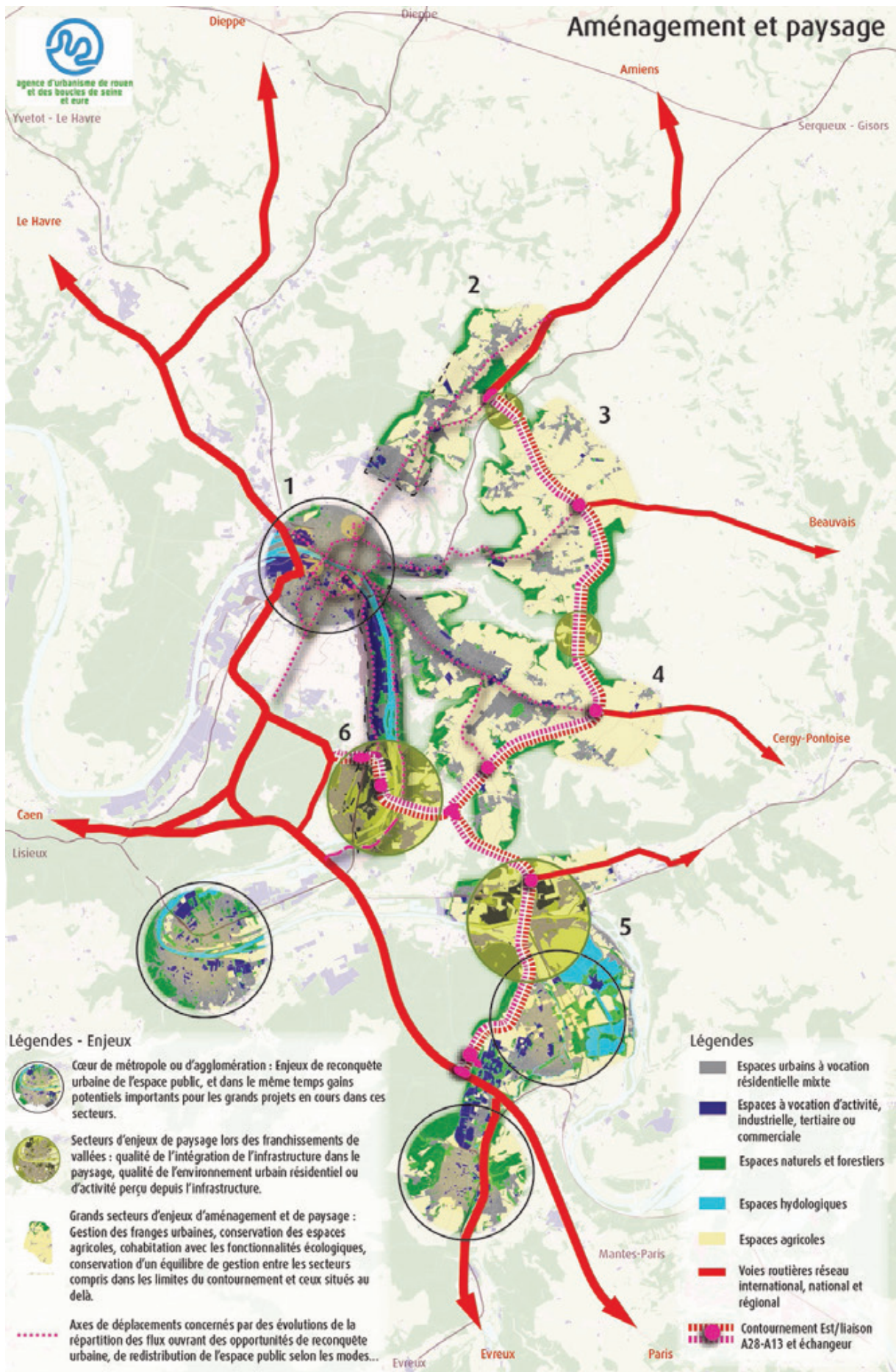
L'enjeu de la structuration urbaine prévaut dans ce secteur principalement pour les pôles d'activité autour des plateformes de Pîtres/Le Manoir/Alizay et pour celle d'Incarville assurant la continuité urbaine entre Louviers et Val-De-Reuil. Cette structuration concerne à la fois l'organisation urbaine des zones d'activité entre elles, mais aussi la gestion des relations avec les secteurs résidentiels existants ou à venir.

La nouvelle accessibilité du pôle de tourisme, de loisirs et de sport du parc des trois lacs sera également un fait majeur dans la structuration du territoire et de ses paysages. Enfin, et peut-être surtout, l'intégration paysagère et fonctionnelle le long de la forêt de Bord, puis la grande ouverture sur le paysage de confluence Seine-Eure-Andelle sont les enjeux majeurs d'une mise en valeur réciproque réussie pour le territoire de la CASE.

### 6 - Le Boulevard industriel et « Seine Sud »

Le périmètre représenté couvre quelques 800 ha, est concerné par son branchement avec le contournement Est dans le premier quart Sud (estimé à 400 ha). On y retrouve des grandes opérations de renouvellement urbain qui ont démarré sur le site. Pour le reste, la connexion avec la nouvelle infrastructure ouvre un grand nombre d'opportunités :

- > Réfléchir à la requalification de l'ensemble de la voirie du secteur, son partage modal, sa destination économique totale ou partielle et plus largement la définition de parcours logistiques (liaisons entre les domaines fluvial et maritime par le barreau sud).
- > Évaluer le potentiel de renouvellement urbain.
- > Permettre le développement d'un pôle inter et multimodal.



## 7-4 – Orientations pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire

A la lumière de l'ensemble de ces enjeux partagés, trois axes principaux ont été identifiés comme pouvant guider le travail d'anticipation et de préparation à poursuivre d'ici à la mise en service de l'infrastructure, afin d'assurer la réussite du projet de territoire dont l'infrastructure n'est qu'une composante.

### Pour un rôle économique moteur de l'infrastructure

A l'issue d'un diagnostic partagé les partenaires du territoire ont convenu des enjeux de la mise en valeur réciproque de l'infrastructure et du territoire dont la dynamique est essentielle pour son rayonnement économique.

Dans une logique globale d'un développement équilibré de l'ensemble des fonctions économiques (industrielles, touristiques, présentes...) présentes dans les territoires, et en permettant au trafic routier d'éviter les points de congestion, l'infrastructure assurera une desserte fiable des pôles d'activités et notamment de sa place portuaire. Elle valorisera ainsi une position géographique stratégique et les fonctions logistiques et industrielles qui lui sont nécessaires. Elle offrira également des possibilités d'organisation spatiale des activités qu'il conviendra de coordonner afin de tirer le meilleur parti des opportunités foncières du territoire tout en évitant un développement anarchique sur des secteurs peu appropriés.

Pour cela, il est nécessaire de :

- > **Organiser une répartition équilibrée des pôles d'activités à l'échelle du bassin de vie** en tenant compte de la nature des activités, des besoins de desserte et des complémentarités possibles,
- > **Valoriser les territoires en assumant les mutations nécessaires et en réaffectant les sites en friches** afin notamment de limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles,
- > **Affirmer les dessertes multi et inter-modales des personnes et des marchandises pour les pôles d'activités existants et futurs** dans une logique de développement durable,
- > **Éviter un développement opportuniste des zones commerciales** à proximité des points d'échanges avec l'infrastructure et privilégier des logiques de complémentarité, notamment avec le commerce de proximité.

### Pour une redistribution des modes de déplacement

A l'issue d'un diagnostic partagé, les partenaires du territoire ont convenu des enjeux de la mise en valeur réciproque de l'infrastructure et du territoire en matière d'organisation des transports des biens et des personnes et d'optimisation des réseaux d'infrastructures.

La création d'une infrastructure nouvelle est de nature à interroger l'ensemble des réseaux et leur fonctionnalité, dans une logique de mise en synergie des réponses à apporter aux pratiques de mobilité entre les territoires. En soulageant les secteurs agglomérés d'un important trafic, en particulier de poids lourds, elle permet de réduire fortement les nuisances et pollutions qui pèsent sur les espaces urbains traversés, ouvrant ainsi des stratégies de reconquêtes urbaines. En outre, en redistribuant les flux et en libérant de l'espace de circulation, elle permet d'organiser de manière plus durable les déplacements sur le territoire tout en améliorant l'efficacité et l'attractivité des transports collectifs.

Pour cela, il est nécessaire de :

- > **Définir un réseau d'infrastructures hiérarchisées, dédiées aux enjeux locaux de déplacements, un système de jalonnement qui lui correspond**, permettant une utilisation appropriée des différentes voiries du territoire par les différents usagers,
- > **Requalifier les axes pénétrants, notamment par la définition d'un réseau intégré des transports collectifs** et des mobilités douces ou partagées, dont les interfaces avec l'infrastructure et l'offre globale constituent une alternative efficace à l'usage individuel de l'automobile dans les déplacements entre « centralité » et « périphérie »,
- > **Aménager des points d'échanges en fonction des enjeux intercommunaux et des caractéristiques techniques de l'infrastructure** et notamment de sa vocation principale tout en intégrant les besoins et potentialités du territoire,
- > **Garantir des vitesses adaptées à des échanges pacifiés** entre l'infrastructure et les territoires traversés et **à des temps de parcours fiables plutôt que des vitesses rapides.**

### Pour un rôle fédérateur des projets de territoire

A l'issue d'un diagnostic partagé, les partenaires du territoire ont convenu des enjeux de la mise en valeur réciproque de l'infrastructure et du territoire, depuis les vues nouvelles que chacun ouvre sur l'autre dans un cadre environnemental et paysager urbain, naturel et agricole d'une grande richesse.

En créant un nouveau lien entre les territoires et un nouveau point de vue, complémentaire du lien naturel que constitue déjà la Seine et des infrastructures existantes qui la longent, elle est l'occasion d'affirmer, de fédérer et d'afficher de manière opérationnelle des engagements déjà pris par les partenaires en matière de développement durable.

Pour cela, il est nécessaire de :

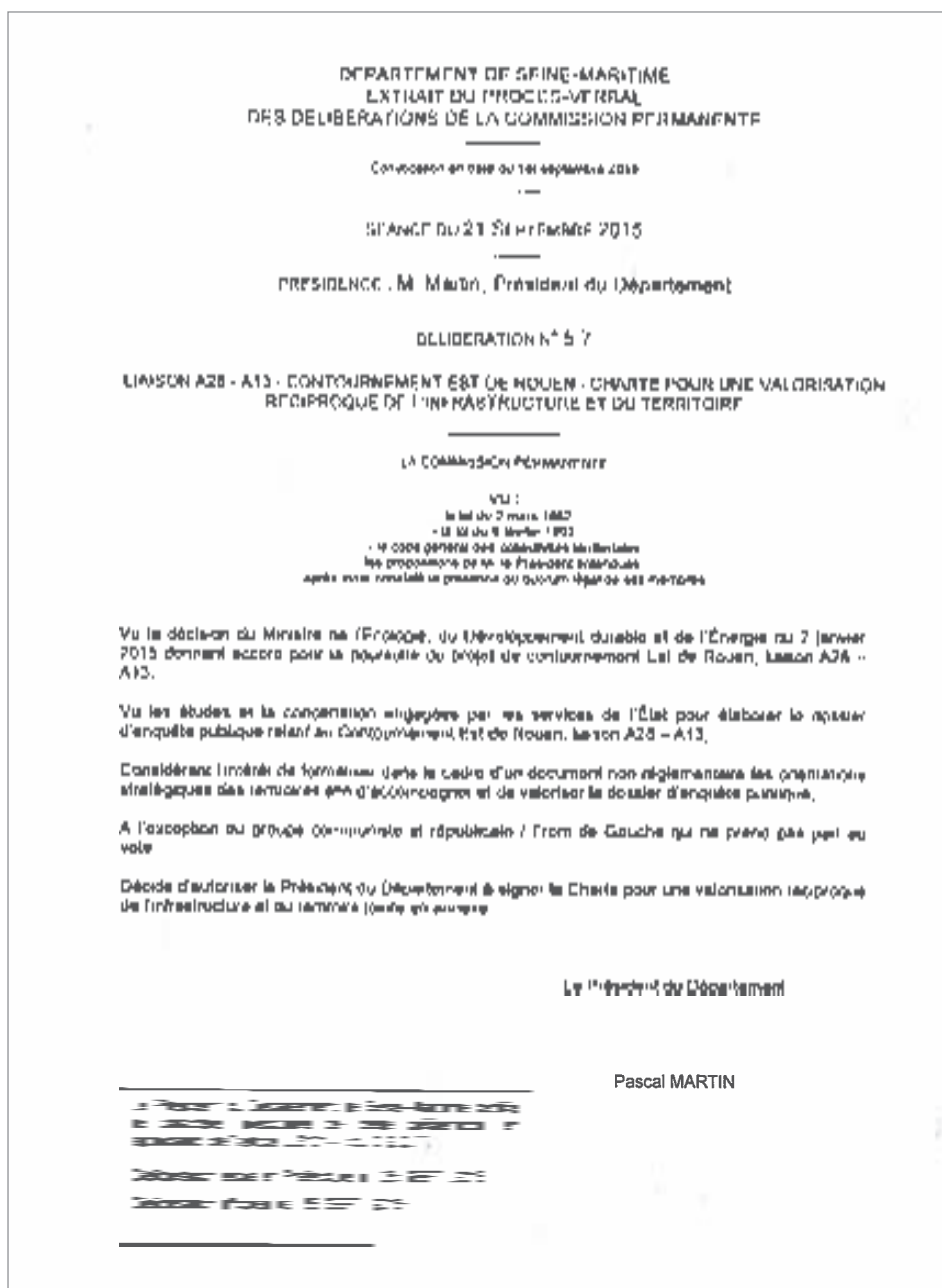
- > **Aménager une infrastructure et des abords qui seront exemplaires et innovants en matière d'insertion agricole, environnementale et urbaine,**
- > **Mettre en valeur les particularités locales en termes de paysage, limiter la consommation foncière et rechercher une insertion conciliant maîtrise des nuisances et attractivité des territoires traversés, favoriser l'accès au patrimoine historique et naturel,** enjeu majeur de valorisation touristique,
- > **Limiter tout fractionnement supplémentaire du territoire** en prenant en compte les éléments définis à l'échelle du Schéma Régional de Cohérence Écologique et les politiques mises en œuvre localement,
- > **Interdire le développement urbain diffus à proximité des échangeurs routiers le long des axes pénétrants,** autant pour le développement résidentiel que pour le développement économique, comme cela a déjà été affirmé.

## 7-5 - La poursuite du travail collaboratif

Cette synthèse des enjeux et les orientations associées constituent le corps d'une charte pour une valorisation réciproque du territoire et de l'infrastructure. Les termes de cette charte ont été partagés avec les principales collectivités. La Métropole Rouen-Normandie souligne notamment que cette charte est en adéquation avec les orientations qu'elle a elle-même inscrite dans ses documents de planification :



Les termes de la charte ont également été approuvés par le Département de Seine-Maritime, qui a décidé d'y apposer sa signature :



Dans les prochaines étapes du projet, ce travail collaboratif animé par l'Agence d'Urbanisme pourra être poursuivi, dans l'objectif notamment de décliner les orientations de manière plus opérationnelle dans les différents territoires concernés, afin de garantir la bonne intégration du projet dans son environnement humain et naturel.

Ministère de l'Environnement  
de l'Énergie et de la Mer

DREAL Normandie  
Service Mobilités et Infrastructures

2 rue Saint-Sever  
76032 Rouen Cedex

