



Diplôme d'ingénieur en aménagement du territoire

# Réaménagement des quais de la rive gauche à Rouen

**Comment créer un équilibre entre les deux rives, droite et gauche, autour d'un fleuve, la Seine ?**





Mairie de Rouen  
Centre Municipal Pélessier  
Rue de Chanzy  
76037 Rouen Cedex 1  
Service de l'Aménagement Urbain et de l'Habitat

# Réaménagement des quais de la rive gauche à Rouen



## 2006-2007 Projet individuel

Tuteur : Marc-André Philippe



## SOMMAIRE

<b>Remerciements.....</b>	<b>4</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>5</b>
<b>I. Les projets d'aménagement de la ville.....</b>	<b>8</b>
<b>A. L'histoire des quais.....</b>	<b>8</b>
<b>B. Rives de Seine .....</b>	<b>11</b>
<b>C. Seine Ouest.....</b>	<b>12</b>
<b>D. Le plan de contournement de l'agglomération .....</b>	<b>14</b>
1. Le Contournement Est.....	14
2. La Rocade Sud .....	16
<b>E. Comment mon aménagement s'inscrit-il dans le Grand Projet de la Ville? .....</b>	<b>17</b>
<b>II. Le diagnostic de l'espace à aménager .....</b>	<b>21</b>
<b>A. L'aménagement de la rive droite .....</b>	<b>21</b>
• La charte d'objectifs.....	21
<b>B. Définition de l'espace des quais rive gauche .....</b>	<b>24</b>
1. L'usage existant de ce lieu.....	24
2. La délimitation de l'espace .....	24
3. Un espace soumis aux documents d'urbanisme .....	25
a) Plan Local d'urbanisme.....	25
b) Plan de Prévention des risques naturels prévisibles d'inondation.....	29
<b>C. Comment créer un équilibre entre les deux rives autour de la Seine ? .</b>	<b>41</b>
1. Un aménagement cohérent avec son environnement .....	41
2. Les contraintes rencontrées .....	41
<b>III. Mon projet Aménagement .....</b>	<b>44</b>
<b>A. Le principe de l'aménagement prévu.....</b>	<b>44</b>
1. Pourquoi un tel projet.....	44
2. Des aménagements en France et à l'étranger .....	44
<b>B. L'organisation du projet d'aménagement .....</b>	<b>46</b>
1. Le programme d'intention.....	46
a) Le Programme de phasage : .....	46
b) Le Bilan financier.....	47
2. La démarche .....	47
a) Le revêtement du sol .....	47
b) Le mobilier urbain.....	48
c) La zone de stationnement.....	49
<b>Conclusion.....</b>	<b>52</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>54</b>
<b>Sitographie .....</b>	<b>54</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>55</b>

## Remerciements

Je remercie M. Albertini, maire de Rouen, M. Menguy, maire adjoint chargé de l'urbanisme de la ville de Rouen et M. Chatillon, chef du service urbanisme, de m'avoir fournie nombre d'information sur Rouen et ses changements.

Je remercie tout particulièrement M. Bellin, responsable des aménagements de la rive gauche, d'avoir pris le temps de m'expliquer les aménagements en cours sur la ville de Rouen.

De plus, je tiens également à remercier M. Leprince, ingénieur des T.P.E. du service territorial du Port Autonome de Rouen qui a apporté des réponses à toutes mes interrogations.

Je tiens à remercier M. Larchevêque pour sa disponibilité, son accueil et ses informations.

Je remercie en particulier, Mr Marc-André Philippe, mon tuteur, de m'avoir encadrée et conseillée pendant cette année.

Et enfin un grand merci à toutes les personnes que j'ai croisées et qui m'ont fait avancer dans mon projet d'aménagement au cours de cette année.

Je suis très reconnaissante de l'attention et de la coopération de tout le monde.



## Introduction

Rouen est une ville du nord-ouest de la France, chef-lieu de la région Haute-Normandie et du département de la Seine-Maritime. Elle est située entre le Havre et Paris. Il est ainsi facile d'accès aux plages de la cote normande en une heure.

Avec une population qui atteint aujourd'hui les 441000 habitants et une superficie qui continue à croître, 8 communes sont venues récemment la rejoindre, l'agglomération de Rouen, véritable capitale régionale, qui regroupe 45 communes, est la première de Normandie et la troisième de France.

Sa particularité tient à la population relativement limitée de sa ville centre entourée de nombreuses communes limitrophes dont dépassent les 20000 habitants (Sotteville-Lès-Rouen, Saint Etienne du Rouvray, Grand-Quevilly, Petit-Quevilly et Mont Saint Aignan).



Figure 1 : Plan de l'agglomération de Rouen

Développer une véritable dynamique d'agglomération, lui permettant d'asseoir son attractivité dans la zone du grand parisien tout en créant les conditions de sa cohésion, tels étaient donc les enjeux majeurs autour desquels les différents projets se sont articulés.

La situation géographique de Rouen est caractérisée par l'emplacement de la ville et du port en bord de Seine : pentes escarpées sur la rive droite et faibles pentes sur la rive gauche. Les affluents de la Seine, en rive droite, ont creusé de profondes vallées étroites et escarpées, que doit traverser ou emprunter la majeure partie des infrastructures routières et ferroviaires. La rive gauche, quant à elle, est occupée par le port et les zones industrielles. Les plateaux est et nord sont entrecoupés de vallées, telles le Robec et l'Aubette. Tel qu'il est présenté dans la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine, le bassin de vie rouennais se superpose au bassin d'emploi et englobe les pôles de Barentin (nord ouest), d'Elbeuf (sud) et de Val-de-Reuil (sud-est). Ce périmètre compte environ 725 000 habitants et totalise près de 277 000 emplois (données INSEE 1999). Ce territoire fait partie de la façade maritime du bassin parisien. Le port autonome de Rouen arrive au sixième rang en France, grâce à son « leadership » dans les exportations agro-alimentaires (céréales, sucres, farines, etc.) et à une activité industrielle étroitement liée au port.

Principal facteur de développement de l'agglomération, l'industrie est essentiellement tournée vers la production de biens d'équipement et de biens intermédiaires (automobile, chimie-pharmacie, énergie, produits pétroliers) et génère de nombreux flux d'échanges avec les régions limitrophes. La présence du port a permis l'installation en rive gauche de la Seine

d'une puissante industrie pétrochimique et chimique, ainsi que d'une zone logistique majeure (Rouen multi marchandises).

L'Agglomération de Rouen s'emploie à lutter contre les inégalités et à contribuer aux nouveaux équilibres sociaux et spatiaux du territoire.

Le port autonome, établissement public, est créé en 1966. Il est à la fois un port fluvial et un port maritime, et sera donc un lieu de transbordement de marchandises.

En 1986, les rouennais ont fêté les 100 ans de la statue de la liberté avec « la course de la liberté Rouen-New-York », course de grands multicoques. Au départ de la course, les quais avaient été investis par les habitants. Devant le succès populaire de cette réalisation, Jean Lecanuet, alors Maire de Rouen, est conquis par l'idée reconquérir les quais avec les usagers et propose à Patrick Herr (adjoint au maire) d'organiser une manifestation, qui rassemblerait les plus beaux et les plus grands voiliers du monde. Ainsi Rouen inaugurerait le 9 juillet 1989 les Voiles de la Liberté, puis 5 ans plus tard l'Armada de la Liberté en 1994, et l'Armada du Siècle en 1999. 2003 sera l'année de l'Armada Rouen 2003.

Les Voiles de la Liberté en 1989, ont amené les Rouennais à redécouvrir leurs liens avec la Seine et à investir les rives du fleuve pour en faire des lieux de promenade, ce qui a provoqué l'aménagement des berges de la rive droite.

J'ai souhaité faire mon projet individuel autour des quais bas de la rive gauche de Rouen parce que je voulais rapprocher les citoyens du fleuve et favoriser la réappropriation de l'espace. Le seul moyen d'y parvenir est de créer un équilibre entre les deux rives.

En effet l'enjeu est de faire oublier la différence entre la rive droite, riche et touristique, et la rive gauche, plus populaire et ouvrière. De plus, un aménagement des quais rive droite, l'espace des marégraphes, a déjà été fait en 2000 et continue encore aujourd'hui avec la réhabilitation des hangars.

Le port autonome de Rouen fut longtemps le cœur de la cité, à la fois fluvial et maritime. Avant que la modernité avec la construction du pont Guillaume Le Conquérant l'oblige à déménager plus en aval et ne laisse les quais à l'abandon.

Mais la reconquête de ces espaces a commencé avec les voiles de la liberté de 1989 et s'amplifie désormais. C'est un véritable morceau de ville qui va s'édifier : logements, bureaux, équipements, lieux de promenade commencent à s'inscrire dans ce nouveau paysage. Le dernier pont levant, Gustave Flaubert, est le plus beau symbole de cette marche vers l'ouest.

Donc pour créer un lien d'union entre les deux rives, l'aménagement doit s'employer à remettre le fleuve à l'honneur. Dans un premier temps, je vais vous présenter les grands projets de la ville, car l'aménagement prévu fait parti d'un ensemble de changements. Puis je vous exposerai le diagnostic de l'espace à aménager avec ce qui a déjà été fait puis l'espace en lui-même. Et enfin je verrai comment caractériser l'aménagement prévu avec son principe et la démarche.

# **Partie 1**

## **Les projets d'aménagement de la ville**

## I. Les projets d'aménagement de la ville

L'agglomération de Rouen doit retrouver une attractivité qu'elle a plusieurs fois connue au cours de sa longue histoire, fixer sa population jeune, attirer les cadres. Elle ne manque pas d'atouts pour y parvenir. La Seine qui draine son territoire est l'unique voie maritime de la mégapole parisienne. L'environnement est remarquable : enchâssée dans des massifs forestiers, l'agglomération dispose, en son centre, d'un très riche patrimoine historique et culturel.

La ville de Rouen a, à ce jour, deux grands projets d'aménagement urbain et un outil qui vient les renforcer.

### A. L'histoire des quais

Rouen entretient une longue histoire avec son fleuve. C'est sur ses berges, dans un amphithéâtre de collines, que s'est installée, il y a plus de 2000 ans, la première communauté des hommes. La Seine a été, de tout temps, le vecteur du développement de la ville. Les quais ont toujours été le siège d'une intense activité marchande.

Une rive droite concave avec assez peu d'espace, une rive gauche marécageuse, la marée qui remonte jusqu'à Rouen, tel est le site de Rouen que découvrent les Romains lorsqu'ils y installent un port, dont on a retrouvé les quais lors de fouilles. Le port s'est installé sur une largeur d'1 km sur la rive droite entre le fleuve et les remparts, ce qui laisse peu de place. La rive gauche a été utilisée pour le mouillage des bateaux avant ou après déchargement et à partir du 13ème siècle pour la construction navale ( le clos des galées ). Le port est à la fois un port fluvial et un port maritime, et sera donc un lieu de transbordement de marchandises.

Le port est déjà très actif à l'époque du Duché de Normandie : Rouen échange des produits agricoles, du vin, du bois, du sel, contre de l'huile de baleine, du poisson, du cuir et du plomb. Avec l'intégration à la France capétienne, Rouen retrouve un vaste arrière pays, tout en étendant ses liaisons maritimes avec l'Europe du Nord et la façade atlantique. La navigation en Seine est régie par un ensemble de privilèges, contrôlés par la Vicomté de l'eau. Elle doit lutter contre les Parisiens et leur Guilde des marchands de l'eau, puis contre les ports de l'estuaire, Harfleur, puis Le Havre. La Renaissance constitue pour le port de Rouen une sorte d'âge d'or.



*Figure 2 : Vue de Rouen à l'époque de l'âge d'or*  
*Source : Livre des Fontaines, bibliothèque municipale de Rouen*

Au 18<sup>e</sup> siècle, Rouen continue d'être un grand port et un centre industriel textile. Les quais rive droite sont reliés aux routes du Havre et de Paris, évitant le transit des marchandises à travers la ville. Les quais sont pavés, les marchands de cidre déménagent au Champ de Foire aux boissons. Sur la rive gauche, on aménage une promenade, le Cours la Reine. Un pont de pierre remplace le pont de bateaux en 1829.

Cependant, les difficultés de navigation dans l'estuaire et la spécialisation du Havre dans le grand commerce obligent Rouen à se cantonner au commerce de cabotage et au rôle de transbordement vers le transport fluvial. Le chemin de fer arrive au Havre en 1847 et à Dieppe en 1849 : l'avantage géographique rouennais s'estompe : le cabotage et le transbordement échappent à Rouen. Le port aurait pu alors disparaître si la chambre de commerce, sous l'impulsion de Jean Rondeaux, n'avait obtenu de l'État les crédits nécessaires à la réalisation de grands travaux d'endiguement du fleuve. Il faudra aussi adapter le port de Rouen, qu'il faudra équiper en docks et en entrepôts, où les navires pourront se décharger au pied. La révolution industrielle amène une nouvelle organisation portuaire : les quais sont dotés de grues hydrauliques sur rail et de hangars destinés au tri et au contrôle douanier, longés par des voies de chemin de fer reliées aux réseaux ferroviaires nationaux. Pour cela, il faut déplacer une partie de l'activité portuaire vers l'aval : entre 1885 et 1910, le port moderne s'installe le long du Mont Riboudet sur la rive droite et sur les presqu'îles Elie et Rollet sur la rive gauche, sur des terres plein gagnés sur la Seine ( rive droite ).



*Figure 3 : Le détail de la photo de 1850 montre le site des prairies Saint Gervais*

*Source : Rouen, port de mer, Images du patrimoine, Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France, texte de Jérôme Decoux*

La construction navale s'installe à Grand-Quevilly (Chantiers de Normandie, 1896), la réparation navale se fera aux 4 docks flottants installés en 1928 à Petit Couronne (dommages de guerre allemands). Les quais rive droite sont longés par des hangars de transit, construits de 1885 à 1914, derrière lesquels se trouvent les voies ferrées, puis les quartiers d'entrepôts. Les quartiers les plus proches de la ville accueillent les maisons de transit, les bureaux des compagnies de navigation, les bars de marins, les communes de la rive gauche ont la place nécessaire à l'installation d'industries, à milieu desquelles se trouvent des jardins ouvriers et des cités.

Le renouveau du port permet de multiplier le trafic par 10 de 1860 à 1914. La première guerre mondiale montre l'avantage d'un port plus abrité que les ports de mer, et Rouen devient l'une des plus importantes bases arrière de l'armée britannique. Il faut encore agrandir le port, en aval jusqu'à La Bouille, en amont, le port fluvial gagne Sotteville-Lès-Rouen et Saint-Étienne du Rouvray. Rouen est alors le premier port de France, en particulier pour le pétrole, avec trois bassins pétroliers (Presqu'île Elie, Petit Couronne, darse de Port Jérôme).



Les débuts de la seconde guerre mondiale voient l'incendie des dépôts pétroliers, la destruction des ponts en particulier le pont transbordeur, la réquisition de l'outillage par les Allemands. Les bombardements de 1944 détruisent les quais et leurs abords. A la libération de la ville le 30 août 1944, la Seine est encombrée de 400 épaves, les quais, les hangars, les voies ferrées sont détruits, les grues et les portiques sont dans la Seine. Le choix est fait de rehausser les quais et de couper la ville du port, qui va se reconstruire en aval, quittant la ville, ce qu'entérinera la construction en 1967 du pont Guillaume le Conquérant.



Figure 4 : Vue du Port Autonome

Le port autonome, établissement public, est créé en 1966. L'évolution des techniques de manutention change le visage du port. La généralisation du trafic des conteneurs implique la construction de plates formes et de portiques, qui remplacent les hangars et les grues. Les sites sont de plus en plus éloignés de la ville. Le port doit faire face à des mutations récentes sur les aménagements portuaires.



Figure 5 : Plan du site de la ville de Rouen, pour situer les différents quartiers

## B. Rives de Seine

Le projet Rives de Seine va participer à la reconquête du fleuve qui représente la réflexion dirigée sur la ville. Il va planifier un aménagement des bords de Seine sur les deux rives (droite et gauche) et mettre en fonction la gare Saint-Sever sur la rive gauche.

Ce projet est dans la continuité de la réhabilitation de l'espace des Marégraphes (rive droite), mais il s'occupe également de la rive gauche avec le hangar 106.



*Figure 6 : Le hangar 106 aujourd'hui*

En effet il est poussé à devenir la future salle labellisée musiques actuelles (Smac) et devrait ouvrir ses portes en 2008. Pour l'instant, c'est un vaste chantier qui attend cet ancien hangar portuaire. 11,5 millions d'euros seront nécessaires pour l'aménager et l'équiper en un espace pouvant accueillir six studios de répétition et d'enregistrement, une salle de 1.100 places et un studio scène de 350 places. Le tout signé par le cabinet d'architecture King Kong. Connus pour avoir conçu la rénovation de la place Pey-Berland à Bordeaux et la Smac de la Rochelle.



*Figure 7 : La future salle des musiques actuelles*



Enfin, le site de l'ancienne gare Saint-Sever et ses vastes espaces emmurés entre le quartier Saint-Sever et les quais de Seine agissent actuellement comme une véritable enclave dans le tissu urbain. Cette enclave d'environ 80 hectares n'entretient en effet aucune relation fonctionnelle ou visuelle avec le reste de la ville, ni avec le sillon fluvial dont il est voisin.

Le Grand Projet de la ville sur l'ensemble du quartier Grammont, avec la présence de la future médiathèque, souligne le rôle majeur de la gare Saint-Sever pour l'intégration urbaine de cette partie de la ville. Dans le cadre du Projet d'Aménagement du Développement Durable, un appel d'offres a été lancé pour une étude de définition relative aux rives de Seine et à la gare Saint-Sever.

### C. Seine Ouest

Ce deuxième plan consiste à dessiner le Rouen de demain.

Le projet Seine Ouest, lancé en septembre 2002 par l'agglomération, vise à transformer ces 800 hectares en un «nouveau cœur de ville». Il tente de s'ouvrir sur l'ouest de la ville (Rouen rive droite et rive gauche, Canteleu ou encore Déville-Lès-Rouen), en particulier sur l'ouest de la Seine. Ce programme urbain de grande échelle prend appui sur des opérations d'ores et déjà réalisées ou bien en cours.



*Figure 8 : Photos du quartier Pasteur avec des bureaux et la préfecture*

En effet, l'aménagement du quartier Pasteur a été la première étape avec l'installation de la Préfecture et de la faculté de droit. Puis les dessertes du TEOR (Transport Est Ouest Rouennais) qui constitue un mode de transport en commun confortable, innovant et respectueux de l'environnement, est la charpente de la reconquête urbaine de l'ouest de l'agglomération.



*Figure 9 : Le futur quartier Ouest de la rive droite à Rouen*

Dans un deuxième temps, les quais seront aménagés jusqu'au pied du pont Flaubert. À l'avenir, les hangars portuaires en front de Seine seront transformés pour accueillir des cafés, des restaurants, des activités de détente et de loisirs.

Ensuite ce projet Seine Ouest est motivé par la construction du 6<sup>ème</sup> pont, le pont Gustave Flaubert qui a pour mission de contribuer au développement économique de la région. Une reconquête qui, avec le 6<sup>ème</sup> franchissement, passe par la construction d'un palais des sports et la réalisation d'un port de plaisance, dans l'avenir.



*Figure 10 : Le futur palais des sports*

Quant au secteur de la rive gauche, il devrait subir une profonde transformation en front de Seine faisant écho à celui de la rive droite. De plus, la presqu'île Rollet libérée des stockages de charbon pourrait devenir un grand jardin, caractéristique du nouveau quartier. La presqu'île Rollet, qui s'étend sur 15 hectares, pourrait être aménagée en vaste parc urbain ainsi qu'en espace vert.

Aux abords du 6e pont, des espaces sous-utilisés et des friches industrielles seront ainsi reconquis.



Figure 11 : Les quais rive droite avec le pont Gustave Flaubert

Dans le projet Seine Ouest, nous retrouvons les mêmes enjeux que pour le projet Rives de Seine, cependant la conservation de l'activité portuaire est plus forte. Il est nécessaire de réussir la cohabitation entre l'exploitation portuaire et les activités souhaitées.

## **D. Le plan de contournement de l'agglomération**

L'agglomération de Rouen se préoccupe de maîtriser l'expansion urbaine et de développer les transports collectifs. La réhabilitation des friches urbaines, la réduction des atteintes à l'environnement et l'amélioration de la qualité environnementale figurent parmi les objectifs de l'Agglomération au même titre que la réduction des risques industriels et des nuisances sonores, et la préservation du patrimoine naturel. Outre la présence d'une ceinture verte forestière couvrant près du tiers de la surface de l'agglomération rouennaise, les rives de la Seine offrent des espaces paysagers et naturels qui méritent d'être préservés, améliorés, voire dans certains cas, réhabilités.

Chaque jour, la ville de Rouen est traversée par 120 000 véhicules (véhicules légers et poids lourds confondus). Aujourd'hui, c'est l'une des seules villes en France où les poids lourds passent encore en plein centre ville. Les différents projets pensés permettront de réduire de 15% la fréquentation des véhicules légers (qui traversent la ville) et de faire gagner aux usagers 2 500 000 heures par an. Aujourd'hui, 36 000 poids lourds dont un nombre important transportant des matières dangereuses, empruntent quotidiennement les voies de circulation de l'agglomération. Grâce aux aménagements prévus, la circulation serait réduite de 35% à Rouen.

La liaison A13-A28 ou Contournement Est, la Rocade Sud et le 6<sup>ème</sup> pont permettront donc d'écarter du centre ville une partie du trafic quotidien de transit et d'échange.

### **1. Le Contournement Est**

Carrefour de plusieurs axes routiers et autoroutiers, l'agglomération rouennaise compte aujourd'hui une trentaine de pénétrantes, convergeant vers le centre ville. Le Contournement Est de Rouen est un projet de transport et d'aménagement urbain. Il a pour objectifs de :

- Détourner du centre de Rouen les poids lourds et véhicules légers et améliorer la circulation dans le centre-ville et sur les pénétrantes,
- Favoriser l'accessibilité au centre de Rouen,
- Permettre le développement des transports collectifs,
- Participer à la restructuration de l'espace dans le cadre défini par les documents d'urbanisme.

Ces objectifs nécessitent la réalisation d'une infrastructure permettant de drainer hors de l'agglomération une part importante du trafic d'échange ainsi que le trafic de transit, afin de redonner aux voiries urbaines actuellement engorgées par ces trafics leur véritable fonction. Le projet d'infrastructure soumis au débat s'établit pour partie sur des espaces sensibles, comme la ceinture verte rouennaise ou encore la zone proposée au classement Natura 2000 des coteaux de Saint Adrien.

Le projet de Contournement Est de Rouen s'inscrit dans un programme de reconquête urbaine qui figure dans les documents de planification, le plan des déplacements urbains (PDU) et le schéma de cohérence territoriale (SCOT), et qui vise à :

- Désengorger les pénétrantes et améliorer l'accessibilité de l'agglomération,
- Développer les transports collectifs en site propre sur des voiries libérées d'une partie du trafic automobile,
- Revaloriser le cadre de vie dans l'ensemble de l'agglomération,
- Maîtriser l'aménagement et la desserte des plateaux.

La liaison A13-A28 aura deux conséquences sur la ville :

- Développer l'accessibilité de l'agglomération et les échanges internes :

L'amélioration de l'accessibilité de l'agglomération rouennaise constitue un objectif essentiel du plan de déplacements urbains (PDU).

Un Contournement Est désengorge les accès du plateau Est, et améliore la liaison avec la rive gauche et le centre ville. En particulier aux heures de pointe, le Contournement Est dévie une partie du trafic des plateaux nord (bassins d'activités importants) et Est (plus résidentiels). Prolongé par la Rocade Sud en voie de réalisation, le contournement facilite l'accès aux installations portuaires en évitant le centre ville et les quais.

De la même façon, le trafic interne à l'agglomération correspondant aux déplacements de périphérie à périphérie, qui transite actuellement par le centre ville rouennais, peut utiliser la liaison, ce qui permet de décongestionner les différentes pénétrantes vers Rouen et de dégager des espaces pour de nouvelles fonctions urbaines.

- Favoriser le développement des autres modes de déplacement :

Le projet de Contournement Est permet un délestage important des itinéraires urbains, en particulier pour les trafics d'échange et pour une part des trafics internes à l'agglomération. Il contribue ainsi à réduire, sur les axes concernés, les nuisances actuelles générées par le bruit et la pollution. Il favorise, par la libération des emprises sur les voiries, la mise en oeuvre d'un meilleur partage de celles-ci en faveur des transports collectifs urbains et des modes doux de déplacements.

L'offre de transports en commun, dont l'organisation relève de la compétence de la Communauté d'agglomération rouennaise, pourrait en outre être améliorée par des connexions entre différents modes de transport (pôles d'échanges, parc relais) et la création d'itinéraires en sites propres, ce qui accroîtrait la vitesse commerciale des lignes de bus et les rendrait plus attractives.

Les impacts sont donc : une réduction de la pollution et des risques liés au transport de matières dangereuses, une amélioration du cadre de vie et de la sécurité sur les routes pour les riverains de ces axes et des quais de Rouen.

Les études ont permis de déterminer un tracé en fonction des caractéristiques environnementales du territoire concerné et de définir les principes d'aménagement adaptés à ces caractéristiques. Des aménagements sont prévus pour réduire les impacts du projet sur l'environnement : portions en déblai, en tranchée couverte, réalisation de neuf ouvrages d'art



importants. Le projet actuel est donc la résultante d'un compromis entre les adaptations aux enjeux environnementaux et les caractéristiques techniques de ce type d'infrastructure.

Le projet est cohérent avec les objectifs du SCOT : il s'agit d'améliorer la desserte des zones périurbaines des plateaux est, tout en permettant l'insertion paysagère et environnementale du projet par des aménagements comme des sections semi enterrées ou enterrées, des ouvrages d'art.

Le projet de tracé d'environ trente kilomètres présente actuellement de nombreuses portions de voirie en déblai ou en tranchée couverte. et ceci, pour réduire des nuisances acoustiques, prendre en compte les nuisances visuelles et permettre l'intégration du tracé dans le paysage.

Dominique Perben, ministre des Transports, de l'Equipeement, du Tourisme et de la Mer, en déplacement à Rouen, a annoncé, le 2 mars 2006, la prochaine réalisation du Contournement Est de Rouen, l'engagement immédiat des études et le début d'un grand chantier en 2008-2009.

## **2. La Rocade Sud**

Ces travaux se feront après la réalisation d'un barreau au sud qui permettra de rejoindre l'autoroute A13 directement. Porté par le Département qui en est le maître d'ouvrage, la rocade sud, connectée à la sud III, doit favoriser le trafic de transit ouest/est et proposer ainsi aux usagers et transporteurs routiers, une alternative au passage en centre-ville. Cette nouvelle voie constituait le chaînon manquant entre la sud III et la RD18E à l'autoroute A13. L'objectif est de détourner une partie du trafic qui jusque là transitait par le centre-ville et les quais ou par les grands axes des communes de Sotteville-Lès-Rouen et de Saint Etienne du Rouvray.

La Rocade Sud facilitera aussi la desserte des deux grandes zones industrielles et portuaires est et ouest mais aussi des nouveaux pôles d'activités. L'objectif est d'achever la rocade en même temps que le pont Flaubert, avant l'Armada 2008.

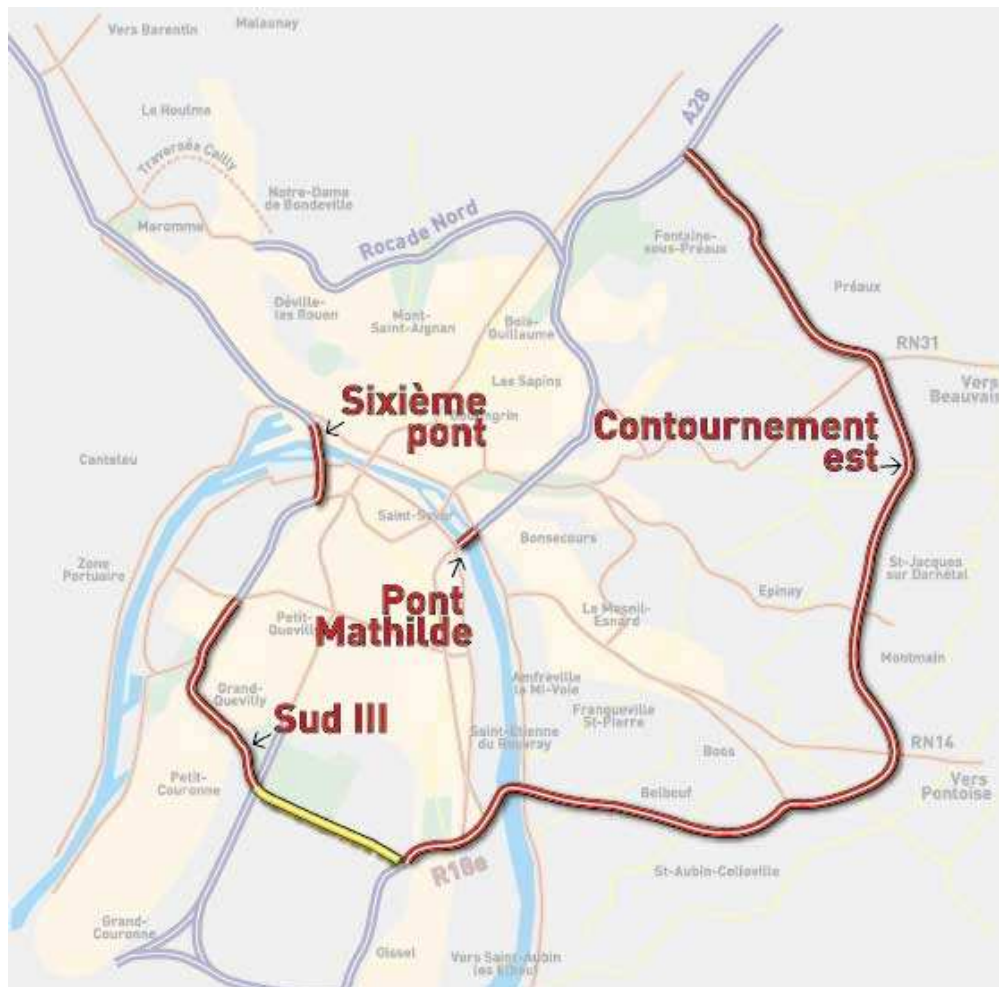


Figure 12 : Plan de Rouen et son plan de contournement

Les aménagements routiers vont participer à la fois au développement économique et à la quantité de vie dans la ville de Rouen d'une part en favorisant la croissance et la création d'emplois, en lien avec les activités industrielles et portuaires, et, d'autre part, en réduisant bruit et pollution liés au trafic, en diminuant les risques liés à l'insécurité routière et au transport de matières dangereuses en milieu urbain, ou encore en limitant l'étalement urbain. Ce plan de contournement de l'agglomération est un outil d'aménagement et de développement pour l'agglomération.

### E. Comment mon aménagement s'inscrit-il dans le Grand Projet de la Ville?

La Seine est le symbole de notre vocation maritime et fluviale. Aussi les quais sont un des lieux de rassemblement des Rouennais et des habitants de l'agglomération comme l'a révélé l'immense succès de L'Armada.

A chaque Armada, les quais s'animent avec les différents événements organisés, concerts et visites des bateaux. Quand les voiles de la liberté ont été organisées en 1989, il y avait une réelle volonté de la ville d'ouvrir les quais aux habitants.



*Figure 13 : L'Armada vue des quais rive droite*

Ils étaient jusque là réservés à l'activité portuaire puis laissés à l'abandon avec la construction du pont Guillaume Le Conquérant qui a obligé le port autonome de Rouen à se déplacer vers l'aval. Donc le projet de réaménager les quais bas de la rive gauche est une réflexion qui va dans le sens des habitants à se réapproprier cet espace.

Cependant la Seine reste une frontière entre la rive droite et la rive gauche. En effet la rive droite est considérée comme riche et touristique avec le centre historique, alors que la rive gauche est considérée plus populaire et ouvrière du à son passé avec les industries.

D'ailleurs, cet écart se ressent dans le comportement des habitants et dans les différents aménagements de la ville puisque la reconquête de la Seine a commencé par la rive droite sans aborder le cas de la rive gauche.

C'est ainsi que je veux rééquilibrer les deux rives autour du fleuve. En effet la Seine ne doit plus être une rupture entre les deux rives mais un lieu où tout le monde peut se retrouver autour de différentes activités : culturelles, ludiques, sportives et économiques. Les habitants de l'agglomération doivent se réconcilier avec la Seine qui sera un lien entre la rive droite et la rive gauche. Ainsi nous pouvons dire que ce projet va dans le sens des plans en cours pour la ville comme les projets Rives de Seine et Seine Ouest. Il s'inscrit bien dans l'avenir de la ville et il complétera la réhabilitation du hangar 106 en Salle de musique actuelle.

Dans le futur, la réalisation des aménagements routiers de Rouen, la déclinaison de l'ensemble des mesures prévues dans le PDU et la mise en oeuvre des orientations contenues dans le SCOT permettraient de libérer les voies des espaces centraux (en particulier les quais) d'une partie des voitures et poids lourds au profit de nouveaux aménagements qui rapprocheront les citoyens du fleuve et favoriseront la réappropriation de l'espace urbain par les riverains.

De plus, à terme le pont Boieldieu deviendra complètement piéton pour que les habitants s'approprient les quais. Ainsi il donnera accès au centre ville et aux quais à pied. Puis sans les poids lourds sur les quais rive gauche, ils seront le lieu idéal pour trouver du calme, se promener et profiter de toutes les activités mises à la disposition des usagers.





*Figure 14 : Le pont Boieldieu*

## **Partie 2**

# **Le diagnostic de l'espace à aménager**

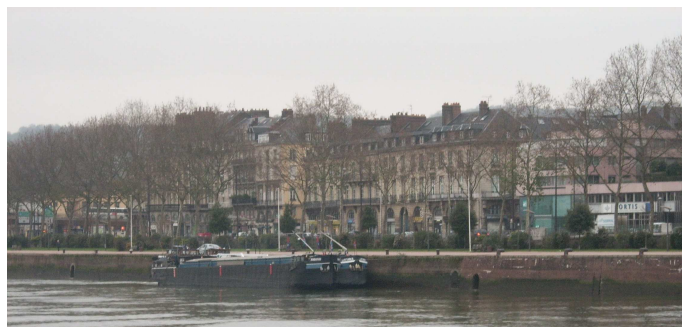
## II. Le diagnostic de l'espace à aménager

### A. L'aménagement de la rive droite

Les quais et le secteur des hangars de port rive droite représentent un enjeu majeur dans la conquête urbaine de la ville. Longtemps laissés dans l'état, les quais et la zone des hangars situés en aval du pont Guillaume Le Conquérant se doivent d'accompagner le mouvement de la ville et nécessitent des aménagements adaptés à la fréquentation accrue et aux nouvelles fonctions que le site ne manquera pas de susciter. Le Port Autonome de Rouen, propriétaire des quais, et la ville de Rouen se sont associés pour penser à un aménagement des quais rive droite.

- **La charte d'objectifs**

Ainsi une charte d'objectifs a été établie entre la ville de Rouen et le Port Autonome de Rouen, principal acteur pouvant accompagner et cadrer cette réflexion. Ces pratiques démontrent la volonté commune d'engager des échanges et d'initier un partenariat pour la qualité de l'interface entre la ville et le Port Autonome. Cette charte a établi les bases de la relation dont l'originalité est d'amener la ville et le Port Autonome à respecter et valoriser le souvenir de l'activité portuaire en centre ville et de favoriser la mutation de l'espace concerné vers une vocation urbaine de qualité.



*Figure 15 : Vue des quais rive droite*

Elle définit huit actions d'aménagement :

- Requalifier la perception urbaine.

L'intégration des quartiers ouest au centre ville suppose une perception plus urbaine du secteur portuaire à partir des principales artères de circulation.

- Créer un bord à quai fort et attrayant.

L'attractivité réside dans le tapis de revêtement de la promenade, en enrobé rouge sur une largeur de 10 m, qui se poursuit en aval du pont Guillaume Le Conquérant, dans la continuité des aménagements autour de la ville. L'image nocturne des quais est travaillée afin de mettre en valeur la courbe de la Seine, avec des mâts d'éclairage, des mâts porte-drapeaux, des plots encastrés type Lucerne et des bancs.

- Donner une plus grande place au végétal.

Pour équilibrer cet espace minéral, le végétal est introduit sous différentes formes : tapis d'herbe, petits bosquets d'arbres et alignement d'arbres.

- Créer une lisibilité des espaces au sol.

Cette lisibilité se retrouve dans l'absence de marquage au sol qui laisse libre cours aux usages.

- Maintenir la polyvalence de certains espaces.

Il est important de maintenir des lieux dont les affectations soient variables et multiples, zones de stationnement, aires d'accueil, espaces de regroupement, pouvant répondre aux besoins des manifestations de la ville de Rouen.

- Valoriser l'aspect des hangars et des marégraphes, témoignage d'un patrimoine portuaire à préserver.

- Favoriser les projets d'implantation d'activités d'un nouveau type.

- Protection contre les inondations.

L'objectif est de limiter les risques d'inondation. Elle permet d'améliorer la sécurité des personnes exposées aux risques, de limiter les dommages aux biens et aux activités soumises aux dangers

Cette charte signée le 14 novembre 2000, prévoit l'élaboration d'un programme d'intention composé d'un schéma de principe et d'une proposition de phasage. Le programme de recomposition de l'espace des Marégraphes, qui s'étend du pont Guillaume Le Conquérant au pont Gustave Flaubert, propose trois zones à traiter:

- L'aménagement du bord à quai, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la ville: ces travaux portent sur l'aménagement des bords à quais.
- L'aménagement de la voirie arrière, la mise hors inondation des espaces et autres aménagements.
- La réhabilitation extérieure des hangars (clos et couvert), dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Port Autonome.

–

Le coût de l'opération actualisée s'élève à 10 589 000 € pour la réhabilitation extérieure des hangars et aménagement des terre-pleins.



*Figure 16 : Vue de l'ascenseur du pont Jeanne d'Arc*

Sur les quais rive droite, deux marégraphes indiquaient aux navires à quai la hauteur d'eau disponible. Ces constructions servaient également de réservoirs destinés à fournir en énergie hydraulique les grues du port. Les deux tours de la rive droite (édifiées entre 1885 et 1901) sont inscrites à l'Inventaire supplémentaire des Monuments historiques.

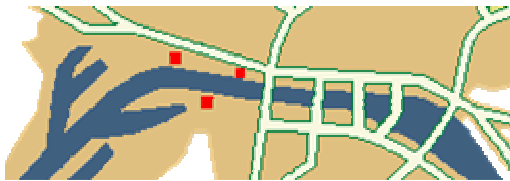


Figure 17 : Plan de la Seine avec les marégraphes et une photo d'un marégraphe

Avec la reconquête de la Seine, le hangar B s'est transformé en un espace de restauration: La brasserie Le Marégraphe offre une capacité d'accueil de 160 couverts à l'intérieur et de 80 en terrasse. L'établissement propose en outre une salle polyvalente de 100 places à la location.



Figure 18 : Régénération des marégraphes en bar brasserie

Respectueuse de l'environnement architectural, le bar brasserie a été construit de façon à créer un ensemble avec le marégraphe.

Un autre bar brasserie devrait prochainement investir une partie du hangar D. L'autre partie est réservée aux sports en quai et accueille désormais une salle de gymnastique, le hangar E sera dédié notamment au squash. Le mot d'ordre est : remise en forme et farniente au bord de l'eau...



Figure 19 : La salle de gymnastique

Le hangar B, espace d'exposition, réhabilité, accueillera la centaine d'élus lors des réunions du conseil d'agglomération, ainsi que des conférences. La collectivité y plantera également un espace de 300 m<sup>2</sup> consacré aux arts plastiques de haut niveau, qui viendra compléter l'offre du Fonds régional d'art contemporain et du musée des Beaux-arts de Rouen.

Enfin les Docks seront un pôle de loisirs et de la famille. Face au sixième pont, l'opérateur

Unibail, lance, début 2007, le chantier d'un pôle de loisirs dédié à la famille. Restaurants, commerces et cinémas s'implanteront, autour d'un parking de 1 050 places, dans les entrepôts réhabilités des XIXe (halle Agrivin) et XXe siècles (bâtiment d'un bel intérêt architectural), auxquels sera adjointe une réalisation symbole du XXIe siècle naissant. Cet ensemble associant patrimoine et modernité (relié par un mail piétonnier) est conçu par l'architecte de renommée internationale Jean-Michel Wilmotte.

## **B. Définition de l'espace des quais rive gauche**

### **1. L'usage existant de ce lieu**

Depuis la construction du pont Guillaume Le Conquérant qui a obligé le Port Autonome à déménagé plus vers l'aval, les quais ont été laissés à l'abandon.

Ainsi ce lieu proche de la Seine n'est pas utilisé dans les meilleures conditions. En effet, les quais rive gauche sont devenus une zone de stationnement tolérée avec des voitures dans la journée mais aussi des camping-cars et des poids lourds. Il est vrai que cela reste pratique pour les personnes qui travaillent dans les alentours, rive gauche ou bien rive droite. Seulement avant que l'aménagement des quais rive droite se fasse, c'est sur les quais bas rive droite que les voitures stationnaient. Depuis elles ont migré sur la rive gauche.



*Figure 20 : Les quais rive gauche entre les ponts Boieldieu et Jeanne d'Arc*

L'écart qui existe entre la rive droite et la rive gauche est accentué ; et l'affectation des quais rive gauche comme zone de stationnement rabaisse encore les habitants de la rive gauche. Si la ville veut rassembler les habitants de l'agglomération autour de la Seine, pourquoi laisser les quais rive gauche à l'abandon et ne pas profiter de ce lieu idéal pour rapprocher les usagers de la Seine?

### **2. La délimitation de l'espace**

Au vue du projet Rives de Seine et donc de la réhabilitation du hangar 106 en Salle de musique actuelle, les quais rive gauche semblent poussés à changer. C'est pourquoi je souhaite établir un aménagement des quais bas rive gauche du pont Pierre Corneille au pont Guillaume Le Conquérant sur les quais Cavelier de la Salle et les quais Saint-Sever.

Ainsi l'espace passera sous les ponts Boieldieu et Jeanne d'Arc, il est aussi traversé par la route des quais Jean Moulin puis des quais Cavelier de la Salle qui aura à long terme une utilisation pour le tourisme; puisque dans le futur, les poids lourds ne passeront plus par le



centre ville, ni par cette route. Le long de la voie, une rambarde garantit la sécurité des usagers et permet la séparation entre la zone de stationnement et la voie de circulation. L'espace à réaménager fait 1076,3 m de longueur et 36 m de largeur. Il n'y a aucun mobilier urbain sur les quais sauf des lampadaires le long des bords de Seine. C'est juste un espace vide et désert.



*Figure 21 : Les quais rive gauche entre les ponts Jeanne d'Arc et Guillaume Le Conquérant*

Dans le renforcement, des rails sont présentes et permettent le transport de marchandises de la gare de Sotteville-Lès-Rouen jusqu'à la gare d'Orléans, gare réservée aux marchandises sur le port.

### **3. Un espace soumis aux documents d'urbanisme**

#### ***a) Plan Local d'urbanisme***

La Seine est considérée comme zone Na, naturelle de loisirs, sports et détente. Elle ne pose aucun problème.

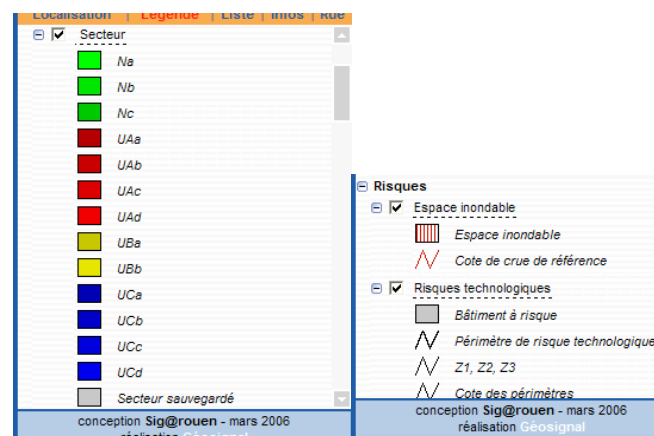
Les quais rive gauche sont en zone UAb : zone urbaine ou ville mixte, en secteur tissu urbain discontinu.





Figure 22 : Le Plan Local d'Urbanisme de Rouen

Légende :



Le Plan Local d'Urbanisme dispose des zones applicables à l'ensemble des utilisations du sol suivantes :

- La réalisation de constructions nouvelles (notamment de bâtiments), ainsi que l'adaptation, la réfection, l'extension, la démolition et le changement de destination des constructions existantes,

- Tous autres travaux immobiliers (y compris les dépôts et stationnements).

Sauf précision contraire, les dispositions du présent règlement de zone sont applicables auxdites utilisations du sol, qu'elles soient ou non assujetties à la délivrance préalable d'une autorisation d'urbanisme.

Les utilisations du sol peuvent être interdites si elles sont de nature à générer :

- Des nuisances importantes d'ordre acoustique, esthétique, olfactif ou autres ;
- Des risques importants pour la sécurité et la santé des personnes ou pour l'intégrité des biens.

Dans les espaces inondables, ce qui est notre cas :

- Les rez-de-chaussée à usage d'habitation doivent être situés à 0,30 mètre au-dessus de

la cote altimétrique de la crue de référence, la plus forte connue;

- Les sous-sols ne sont admis que si des dispositions constructives en empêchent la submersion ;
- Les installations vulnérables à l'eau ainsi que les dépôts et stationnements susceptibles, en cas d'inondation, de générer des pollutions, doivent être situés à 0,30 mètre au-dessus de la cote altimétrique de la crue de référence, sauf si des dispositions constructives en empêchent la submersion ;
- Les remblais doivent être limités à ce qui est nécessaire à l'assise et à la desserte des bâtiments ;
- L'aménagement des espaces non bâtis ne doit pas faire obstacle à l'écoulement des eaux.

Dans les périmètres de surplombs des tunnels ferroviaires représentés sur le document graphique, l'autorisation d'urbanisme peut-être refusée ou subordonnée au respect de prescriptions spéciales si les travaux immobiliers envisagés sont susceptibles de générer des dommages aux ouvrages ferroviaires ou de nuire au bon fonctionnement du service ferroviaire.

L'autorisation d'urbanisme peut être refusée si les voies de desserte du terrain apparaissent inadaptées :

- Aux déplacements de personnes ainsi qu'aux transports, chargements et déchargements de marchandises générés par l'utilisation du sol envisagée,
- A l'intervention des engins de secours et de lutte contre l'incendie.

Tous les réseaux internes (eau, assainissement, électricité, gaz, téléphone...) doivent être enfouis.

L'implantation d'un bâtiment par rapport à une voie publique ou à une voie privée ouverte à la circulation publique doit être réalisée de telle manière que la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment à tout point de l'alignement opposé ou de la limite opposée de la voie privée soit au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points (formule :  $\text{distance} \geq \text{hauteur}$ ).

L'autorisation d'urbanisme peut être refusée ou subordonnée au respect de prescriptions spéciales si l'implantation du bâtiment envisagée au sein d'un ensemble urbain composé risque d'en rompre le rythme, l'échelle ou les perspectives.

L'implantation des bâtiments doit être réalisée en retrait des limites séparatives de telle manière que la distance comptée horizontalement de tout point du bâtiment à tout point de la limite séparative doit être au moins égal à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir cependant être inférieur à 3 mètres (formule :  $\text{distance} \geq \text{moitié de la hauteur et } \geq 3 \text{ m}$ ).

Nonobstant les règles de retrait qui précèdent, l'implantation en limite séparative est admise :

- Pour adosser un bâtiment à un bâtiment en bon état implanté sur le terrain contigu ; en ce cas, une surépaisseur latérale de 1,50 m maximum est admise de par et d'autre, mais l'égout de toiture ou l'acrotère du bâtiment à implanter ne peut dépasser la hauteur du point le plus haut (pris en limite séparative) du bâtiment contigu ;
- Pour les rez-de-chaussée à usage de commerces d'une hauteur maximale totale de 3,50 m, ou à usage d'équipement d'intérêt général d'une hauteur totale maximale de 5 m ;
- Pour les locaux annexes d'une hauteur totale maximale de 3,50 m ;
- Pour les bâtiments réalisés dans le cadre d'une opération globale de renouvellement

urbain.

L'implantation en vis-à-vis sur un même terrain de deux façades, lorsque l'une au moins comporte des baies doit être réalisée de telle manière que la distance comptée horizontalement de tout point de l'une des façades à tout point de l'autre façade soit au moins égal à  $2/3$  de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieur à 6 m (formule : distance  $\geq 2/3$  hauteur et  $\geq 6$ m).

La hauteur maximale des bâtiments résulte du rapport distance sur hauteur défini dans l'implantation des bâtiments par rapport aux voies, aux limites séparatives, et les uns par rapport aux autres sur un même terrain.

L'autorisation d'urbanisme peut être refusée ou subordonnée au respect de prescriptions spéciales si l'implantation du bâtiment envisagée au sein d'un ensemble urbain composé risque d'en rompre le rythme, l'échelle ou les perspectives.

Les places de stationnement afférentes aux diverses utilisations du sol doivent être réalisées sur le terrain même ou à une distance (parcours piéton) de 400 m maximum.

L'autorisation d'urbanisme peut être refusée ou subordonnée au respect de prescriptions spéciales si les dimensions des places de stationnement ainsi que le tracé en plan et en profil de leur accès ne garantissent pas leur fonctionnalité ou la sécurité de leurs usagers.

Les places de stationnement pour bicyclettes doivent être abritées, équipées d'un système d'attache (arceaux...) et facilement accessibles. L'autorisation d'urbanisme peut être refusée ou subordonnée au respect de prescriptions spéciales si les caractéristiques des places de stationnement ne garantissent pas leur fonctionnalité.

Lors de la réalisation de bâtiment sur un terrain, les espaces libres non nécessaires à la circulation des piétons et des véhicules, au stationnement ou à la manutention, et non traités en espaces de jeux et de loisirs, doivent être traités en espaces verts.

La surface d'espaces verts doit correspondre au minimum à 20 % de la surface du terrain. Cette surface minimale d'espaces verts est réduite à 10 % pour des terrains ne comportant pas de logement.

Peuvent être comptabilisés dans le pourcentage non seulement les espaces verts en pleine terre mais aussi les espaces verts sur dalle de couverture de sous-sol.

Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables :

- Aux terrains de moins de 300 m<sup>2</sup> ;
- Aux terrains de moins de 600 m<sup>2</sup> situés à l'angle de deux voies publiques ou voies privées ouvertes à la circulation publique, ou joignant de telles voies distantes de moins de 30 m ;
- Aux terrains accueillant ou devant accueillir des équipements d'intérêt général ;
- Aux terrains faisant l'objet d'une opération globale de renouvellement urbain
- Aux terrains situés dans les secteurs d'animation commerciale
- Au domaine public portuaire ou ferroviaire

Lors de la réalisation de bâtiment sur un terrain, il doit être planté un arbre à moyen ou à grand développement pour un développement pour 200 m<sup>2</sup> d'espaces libres. L'autorisation d'urbanisme peut restreindre ou supprimer cette obligation si, compte tenu de l'exiguïté du terrain, il en résulterait une atteinte grave à l'éclairement des bâtiments à réaliser sur le terrain ou des bâtiments en bon état existant sur les terrains voisins.

L'obligation de plantation d'arbres n'est pas applicable au domaine public portuaire ou ferroviaire.

Les clôtures non végétales réalisées à l'alignement des voies publiques ou à la limite des voies privées ouvertes à la circulation publiques ne peuvent dépasser 2,50 m de hauteur à compter du sol de la voie. En outre, elles ne peuvent comporter de parties pleines de plus de 1m de hauteur, sauf lorsque la clôture a un rôle de soutènement de terres. Ces dispositions ne sont pas applicables en cas d'impératifs particuliers de sécurité.

### ***b) Plan de Prévention des risques naturels prévisibles d'inondation***

Un plan de prévention des risques et inondations sur la vallée de la Seine et boucle de Rouen est prescrit par La direction départementale de l'équipement de la Seine-Maritime et en particulier le service de l'aménagement du territoire seulement il n'est pas approuvé par le préfet.

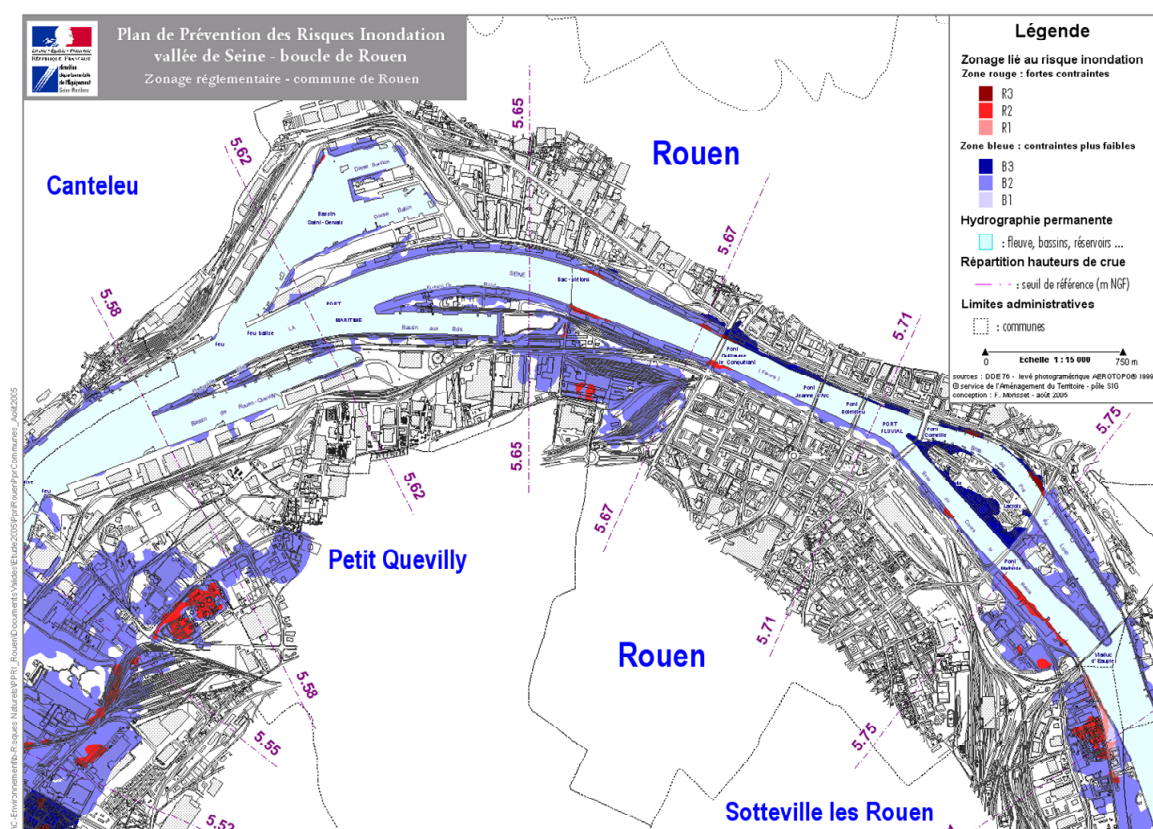


Figure 23 : Le Plan de Présentation des Risques Inondation de la vallée de Seine –boucle de Rouen

#### ***(1) Note de présentation***

La présente note accompagne et présente le dossier Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) vallée de la Seine dont l'élaboration a été prescrite le 29 juillet 1999. L'arrêté de prescription a été modifié le 24 juin 2004 pour intégrer les communes de Petit-Quevilly et Hautot-sur-Seine au périmètre d'étude. La note vise à fournir les informations essentielles qui ont motivé l'élaboration du PPRI, qui ont servi à sa réalisation et qui sont utiles à son application.



**(a) Contexte législatif du PPRI :**

La loi n°87.565 du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs a institué (articles 40.1 à 40.7) la mise en application des Plans de Prévention des Risques Inondation (PPRI).

La loi n°95.101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement reprend, en son titre II, chapitre II, les dispositions relatives aux plans de prévention des risques énoncées dans la loi de 1987. Cette loi a été reprise dans le code de l'environnement dans les articles L562-1 à L562-9. La loi n°2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages modifie les articles L562-1, L562-3 et L562-5.

Le décret n°2005-3 du 4 janvier 2005 modifiant le décret n°95.1089 du 5 octobre 1995 relatif aux plans de prévention des risques naturels prévisibles fixe les modalités de mise en oeuvre des PPRI.

Le PPRI entraîne donc des effets. La loi précise que le PPRI est approuvé par arrêté préfectoral après enquête publique et avis des conseils municipaux. Le PPRI approuvé vaut servitude d'utilité publique. A ce titre, il doit être annexé au Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.), conformément à l'article L 126.1 du Code de l'Urbanisme (article 16.1 de la loi n°95.101 du 2 février 1995).

Le fait de construire ou d'aménager un terrain dans une zone interdite par un PPRI ou de ne pas respecter les conditions de réalisation, d'utilisation ou d'exploitation prescrites par le PPRI est puni des peines prévues à l'article L 480.4 du Code de l'Urbanisme. Les acquéreurs ou locataires de biens immobiliers situés dans des zones couvertes par un plan de prévention des risques naturels prévisibles, prescrit ou approuvé, sont informés par le vendeur ou le bailleur de l'existence des risques visés par ce plan.

Le PPRI se fixe trois objectifs :

- améliorer la sécurité des personnes exposées à un risque d'inondation;
- limiter les dommages aux biens et aux activités soumis à un risque d'inondation;
- maintenir le libre écoulement et la capacité d'expansion des crues en préservant les milieux naturels.

Pour mettre en oeuvre ces objectifs, le PPRI doit :

- délimiter les zones

Ainsi on définit les zones exposées aux risques, dites « zones de danger » en tenant compte de la nature et de l'intensité du risque encouru.

Puis on précise les zones non directement exposées aux risques, dites « zones de précaution » mais où des constructions, ouvrages, aménagements ou exploitations pourraient les aggraver ou en provoquer de nouveaux.

Le PPRI de la vallée de Seine – boucle de Rouen ne prescrit pas de mesure particulière dans les zones de précaution.

– Définir sur ces zones

On définit des mesures d'interdiction ou de prescriptions vis à vis des constructions, ouvrages, aménagements ou exploitations qui pourraient s'y développer. Ces prescriptions concernent aussi bien les conditions de réalisation, d'utilisation ou d'exploitation;

Et on définit des mesures de prévention, de protection et de sauvegarde à prendre par les particuliers et les collectivités dans le cadre de leurs compétences.

**(b) Nature des phénomènes pris en compte**

Il est important de connaître l'origine et la fréquence des crues. En effet les hauteurs d'eau exceptionnelles de la Seine proviennent soit d'un fort débit du fleuve (crue au sens strict), soit par un coefficient de marée très important, de conditions atmosphériques particulières (vent violent d'Ouest et dépression atmosphérique), d'une surcote en mer (« coup de mer »), soit, cas le plus fréquent, de la conjonction de l'ensemble de ces phénomènes.

– Les débits de crues

Les crues de la Seine sont généralement liées à des périodes prolongées de fortes précipitations sur l'ensemble de son bassin versant, ce qui entraîne le gonflement des eaux du fleuve qui peut atteindre alors des débits exceptionnels.

Les plus grandes crues connues avec un débit de la Seine voisin ou supérieur à 2 000 m<sup>3</sup>/s sont celles de 1876, 1910, 1920, 1941, 1958, 1970, 1995, 2001. Des crues moyennes de l'ordre de 1400 à 1700 m<sup>3</sup>/s ont été observées en 1946, 1953, 1961, 1965, 1966, 1978, 1982, 1988, 1994, 1999, 2002.

La durée des crues pour un débit de Seine supérieur à 1 500 m<sup>3</sup>/s varie de 3 à 15 jours avec une durée moyenne de 10 jours (15 dernières années).

La répartition des crues de la Seine dans l'année est la suivante :

Novembre - décembre :	6 %
janvier	30 %
février	24 %
mars	21 %

– Les effets de la marée

Les marées ont des amplitudes cycliques qui dépendent de la position des astres et dont les hauteurs sont prévues par le calcul et données par des tables réalisées par le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine.

L'influence de la marée sur les débordements du fleuve en Seine-Maritime est importante. En effet, l'onde de la marée montante, qui se propage de l'estuaire jusqu'au barrage de Poses, exerce une action de freinage sur l'écoulement de la Seine, phénomène qui se traduisait autrefois par le mascaret, et ce jusqu'en 1963.

En tout état de cause, la crue de 1910 reste, à ce jour, le phénomène le plus pénalisant connu pour le secteur situé à l'amont de Rouen, en raison notamment de l'éloignement de ce secteur de l'Estuaire.

– Les surcotes en mer

A la hauteur normale de marée donnée par les tables, vient s'ajouter une surcote plus ou moins importante. Ce phénomène est encore assez mal connu; il y a quelques années, on estimait qu'il était principalement dû à des conditions météo locales défavorables : baisse brutale de la pression atmosphérique, renversement des vents... Aujourd'hui, on prend de plus en plus en considération ce qu'on appelle les ondes de surcote, qui peuvent être engendrées par des phénomènes météo parfois fort éloignés et se déplaçant à grande vitesse. Les hauteurs de marée peuvent donc s'écarter sensiblement des hauteurs théoriques données par les tables.

Le 27 février 1990, à un fort coefficient de marée s'est ajouté un phénomène de surcote en mer très important. La Seine a atteint des cotes exceptionnelles en aval de Rouen (+ 5,01 m NGF à Courval par exemple) alors que le débit de la Seine n'était que de 641 m<sup>3</sup>/s mais avec un coefficient de marée qui s'est maintenu au-dessus de 105 pendant 5 jours consécutifs et des vents extrêmement violents (> 130 km/h).

Le 25 décembre 1999, l'effet de la tempête associé à des coefficients de marée importants ont conduit à des cotes de la Seine exceptionnelles en aval de Rouen puisque dépassant les cotes atteintes lors de la crue de 1910.

Le fait que 75 % des débordements de la Seine interviennent entre Janvier et Mars est lié à la conjonction des débits importants du fleuve résultant des précipitations hivernales et/ou de la fonte des neiges en mars, avec les grandes marées et les conditions atmosphériques de début d'année. En Seine-Maritime, les débordements du fleuve ne répondent donc pas à un cycle régulier car ils résultent le plus souvent de la conjonction de plusieurs phénomènes (débit, marée, conditions atmosphériques...).

### (c) Principes adoptés pour l'élaboration du PPRI

La crue de référence est celle de janvier 1910 pour le secteur situé à Rouen et son amont.

A l'aval de Rouen, la crue de référence est la crue de 1999. L'absence de données pour la crue de 1999 au niveau de La Bouille a conduit à prendre la cote maximale recensée à ce jour, à savoir celle des crues de 1995 et 2002.

Traduction des caractéristiques des phénomènes d'inondation en terme d'aléas

Les ordres de grandeur des paramètres qui génèrent l'inondation peuvent être mis en relation avec les niveaux d'aléas, dont l'objectif est d'apprécier l'intensité des risques encourus.

Dans la vallée de la Seine, 2 niveaux d'aléas ont été définis : fort et modéré. Le paramètre qui a servi à distinguer les niveaux d'aléas est la hauteur de submersion + 1 m ou -1 m car au delà de 1 m, un adulte rencontre d'énormes difficultés à se déplacer mettant en danger sa vie. De même, l'atteinte aux biens et à la sécurité des installations est forte et la durée de l'inondation importante :

Intensité de l'aléa	Paramètres pris en compte
Fort	+ 1m de hauteur d'eau
Modéré	- 1 m de hauteur d'eau

Les enjeux ont été pris en compte en identifiant :

- les zones actuellement construites et dans celles-ci, un inventaire qualitatif de l'habitat et des équipements a été réalisé;
- à l'inverse, les zones encore non urbanisées et qui participent à l'expansion et au stockage de crue



Il apparaît qu'environ 330 entreprises sont concernées par le risque inondation par débordement de la Seine dans l'aire d'étude du PPRI.

#### **(d) Zonage PPRI**

Le zonage PPRI résultant est constitué de deux zones principales (zone rouge et zone bleue). Ces zones correspondent à :

- zone rouge : zone de contraintes fortes
- zone bleue : zone de contraintes plus faibles comportant principalement des prescriptions.

#### **(e) Règlement PPRI**

Le règlement a été élaboré avec pour principe directeur d'aboutir à :

- la maîtrise de l'urbanisation dans les zones soumises au risque d'inondation, et son arrêt dans les zones les plus dangereuses;
- la préservation des zones d'intérêt stratégique pour la non aggravation des crues dans les zones actuellement soumises aux inondations.

Néanmoins, le règlement tient compte de l'existence de biens et de personnes dans les zones réglementées et permet ainsi un certain nombre de travaux et d'aménagements nécessaires au maintien de l'habitat et des activités existantes, lorsqu'ils sont compatibles avec les objectifs de sécurité.

#### *(2) Le règlement*

Les dispositions issues du code de l'environnement dans les articles L562-1 à L562-9 ainsi que le décret n°2005-3 du 4 janvier 2005 relatif aux plans de prévention des risques naturels prévisibles conduisent à une meilleure prise en compte des risques naturels liés aux inondations. L'affirmation du principe de précaution et l'évolution de la jurisprudence ont conduit à la réalisation de ce PPRI.

A Rouen et à son amont, les cotes de référence retenues, pour chacune des zones, correspondent à celle de la crue de 1910 correspondant aux plus hautes eaux connues sur cette période.

A l'aval de Rouen, les cotes de référence retenues, pour chacune des zones, correspondent à celles de la crue de 1999. L'absence de données pour la crue de 1999 au niveau de La Bouille a conduit à prendre la cote maximale recensée à ce jour, à savoir celle des crues de 1995 et 2002.

Les objectifs sont :

- d'arrêter l'accroissement du nombre de personnes et de biens exposés au risque inondation,
- de préserver les capacités de stockage et d'écoulement des crues et si possible de reconquérir de nouveaux champs d'expansion des crues.

Le plan de prévention des risques d'inondation de la vallée de la Seine ne comprend pas

d'obligation de travaux sur les biens existants; seules des précautions sont édictées à ce sujet par le règlement.

Le présent règlement s'applique aux territoires des 18 communes riveraines de la Seine : Les Authieux/Port Saint-Ouen, Gouy, Belbeuf, Amfreville la Mivoie, Bonsecours, Rouen, Canteleu, Val de la Haye, Hautot-sur-Seine, Oissel, Saint-Etienne du Rouvray, Sotteville les Rouen, Grand Quevilly, Petit Quevilly, Petit Couronne, Grand Couronne, Moulineaux, La Bouille.

La crue de référence pour l'ensemble de ces communes a été reportée sur des cartes d'aléas au 1/10 000ème.

En application de l'article L 562-1 du code de l'environnement, de l'article 3 du décret de 1995 et de la circulaire du 24 avril 1996, le territoire inclus dans le périmètre du PPRI a été divisé en 2 zones.

Ces zones sont les suivantes :

- Une zone rouge estimée très exposée du fait de la fréquence des inondations, des hauteurs d'eau constatées et de la vitesse d'écoulement,
- Une zone bleue exposée à des risques moindres.

En application des textes déjà cités, le présent règlement fixe les dispositions applicables aux biens et activités existants, ainsi qu'à l'implantation de toutes constructions ou installations, à l'exécution de tous travaux et à l'exercice de toutes activités, sans préjudice de l'application des autres législations ou réglementations en vigueur.

Le PPRI engendre des effets

Le PPRI vaut servitude d'utilité publique. A ce titre, il doit être annexé au plan local d'urbanisme conformément aux articles L126-1 et R126-1 du code de l'urbanisme.

Les mesures de prévention fixées par le présent règlement sont définies et mises en oeuvre sous la responsabilité du maître d'ouvrage et du maître d'oeuvre concernés par les constructions, travaux et installations visés. Ceux-ci sont également tenus d'assurer les opérations de gestion et d'entretien pour maintenir la pleine efficacité de ces mesures.

Les révisions ou modifications de Plans Locaux d'Urbanisme (P.L.U.) devront s'assurer que leurs dispositions ne viennent pas augmenter les risques existants ou en générer de nouveaux.

Le respect des dispositions du PPRI conditionne la possibilité pour l'assuré de bénéficier de la réparation des dommages matériels directement occasionnés par l'intensité anormale d'un agent naturel lorsque l'état de catastrophe naturelle sera constaté par arrêté ministériel.

Possibilité de révision

Des travaux peuvent s'avérer utiles pour entraîner une diminution du risque. S'ils ont lieu dans la zone du PPNR, ils ne pourront être exécutés que si des études préalables :

- prouvent qu'ils ne créent aucun impact négatif inacceptable ou non compensé,
- démontrent que les travaux envisagés contribuent à la protection des zones urbanisées,
- ont permis d'obtenir les autorisations prévues par la loi n°92-3 du 3 janvier 1992 reprise dans le code de l'environnement pour les travaux relevant de la nomenclature.
- démontrent que le projet ne porte pas préjudice à la préservation et à l'utilisation des champs d'expansion des crues,

Après réalisation des travaux, il pourra être procédé à une modification du PPRI tel que prévu

à l'article 8 du décret n°95-1089 du 5 octobre 1995.

Les communes concernées, pourront alors, si nécessaire, modifier ou réviser leur PLU.

#### (a) Les dispositions du PPRI

Les mesures de prévention définies ci-après sont destinées à limiter les dommages aux biens et activités existants, à éviter d'éventuels dommages dans le futur et à assurer le libre écoulement des eaux et la conservation des champs d'expansion des crues.

Les mesures consistent soit des interdictions visant l'occupation ou l'utilisation des sols soit des prescriptions destinées à réduire les dommages.

Les mesures de prévention définies ci-après sont applicables en fonction du zonage du PPRI de la vallée de la Seine – boucle de Rouen défini à l'article A-1 à savoir :

- Zone rouge
- Zone bleue

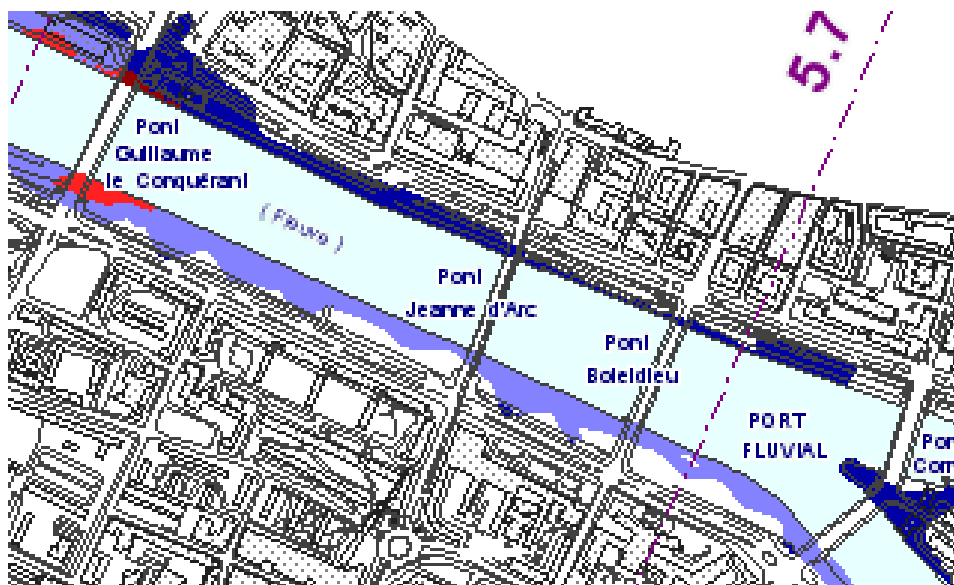


Figure 24 : Zoom du Plan de Présentation des Risques Inondation de la vallée de Seine – boucle de Rouen, sur la zone des quais

#### (3) Dispositions applicables en zone rouge

La zone rouge est une zone particulièrement exposée où les inondations sont redoutables en raison de la hauteur d'eau atteinte, de l'importance de la vitesse d'écoulement, de la durée et de la fréquence des inondations. Il faut donc éviter qu'un grand nombre de personnes et de biens soient exposés. Il convient d'y préserver les capacités d'expansion des crues afin de ne pas augmenter ses conséquences en amont et en aval.

La détermination des possibilités d'utilisation des sols se fait en croisant le zonage ainsi défini avec la typologie des tissus concernés décrite ci-dessous

Typologie des tissus concernés

On distinguera donc trois types :

➤ Les centres urbains

On considérera qu'il s'agit des parties agglomérées présentant une densité, un taux d'occupation des sols, une volumétrie, importants, une continuité bâtie.

On intégrera dans ces zones :

- les centres historiques denses à vocation multiple (habitat, commerce, activités),
- les zones d'activité anciennes présentant en général une continuité bâtie,
- les secteurs des friches urbaines, telles que les grandes emprises industrielles obsolètes ou les zones d'habitat très vétuste, éventuellement libres d'occupation du fait des démolitions,
- les espaces non urbanisés à l'intérieur des centres urbains, d'une superficie limitée.

➤ Les autres espaces urbains

Il s'agit des parties d'agglomération suivantes :

- des hameaux et villages,
- les zones pavillonnaires lâches,
- les implantations commerciales et/ou industrielle ayant de grandes surfaces non bâties.

➤ Les espaces naturels

Il s'agit des espaces forestiers, des espaces agricoles et des espaces paysagers, y compris ceux inclus dans des tissus urbains constitués, ainsi que des carrières ou ballastières en exploitation ou non.

Règlement de la zone

On appliquera les règles suivantes :

ARTICLE 1 : les espaces naturels ZONE R1

Ils conservent leur statut actuel, non constructible. Ne peuvent y être autorisés que :

- les usages liés à la voie d'eau,
- les exploitations de carrières sous réserve d'une part de leur compatibilité avec les documents d'urbanisme, d'autre part de prescriptions visant à limiter les risques liés à l'exploitation (stockage, installations...) et à interdire tout remblai au-dessus des cotes du terrain naturel,
- les ouvrages de lutte contre les inondations, à condition de ne pas aggraver les risques par ailleurs,
- les travaux d'infrastructure publique, les remblais et les aménagements connexes qui y sont liés à condition de ne pas aggraver les risques liés aux inondations en amont ou en aval ainsi que les aires de stationnement liées aux activités économiques implantées en zone bleue, sous réserve qu'elles se situent au niveau du terrain naturel,
- les reconstructions de bâtiments agricoles après sinistre, sous réserve que celui-ci ne soit pas lié au risque d'inondation. Toute transformation d'usage de bâtiments est par contre interdite,
- les extensions limitées des habitations existantes sous réserve qu'elles ne concernent que la mise aux normes sanitaires et/ou la mise en sécurité des installations existantes et/ou l'agrandissement de la famille. Elles ne peuvent avoir pour effet d'augmenter le nombre de logements. Ces habitations doivent être accessibles par des voies submergées de moins d'un

mètre par la crue de référence. En tout état de cause, ces extensions sont limitées à une SHON de 20 m<sup>2</sup> utilisable une seule fois.

#### ARTICLE 2 : Les autres espaces urbains ZONE R2

Sont interdits :

- les remblais,
- les activités de stockage de déchets,
- les constructions autres que celles strictement nécessaires à l'usage de la voie d'eau.

Sont autorisés sous conditions :

- les ouvrages de lutte contre les inondations, à condition de ne pas aggraver les risques par ailleurs,
- les travaux d'infrastructure publique, les remblais et les aménagements connexes qui y sont liés à condition de ne pas aggraver les risques liés aux inondations en amont ou en aval,
- les équipements publics dont l'implantation dans cette zone est rendue obligatoire par des considérations techniques et fonctionnelles (ex: station d'épuration...) et sous réserve de mise en oeuvre de dispositions techniques évitant toute submersion,
- les extensions limitées des habitations existantes sous réserve qu'elles ne concernent que la mise aux normes sanitaires et/ou la mise en sécurité des installations existantes et/ou l'agrandissement de la famille. Elles ne peuvent avoir pour effet d'augmenter le nombre de logements. Ces habitations doivent être accessibles par des voies submergées de moins d'un mètre par la crue de référence. En tout état de cause, ces extensions sont limitées à une SHON de 20 m<sup>2</sup> utilisable une seule fois.
- les extensions limitées des activités existantes dans la limite maximale d'une augmentation de 20% de l'emprise au sol des bâtiments, sous réserve que les équipements vulnérables, dangereux ou polluants soient situés au-dessus de la crue de référence augmentée de 30cm ou que des dispositions constructives en empêchent la submersion, et que l'accessibilité soit garantie dans les mêmes conditions que ci-dessus,
- les reconstructions, sous réserve que l'emprise au sol soit au plus égale à celle existante, que cela n'entraîne aucun remblaiement supplémentaire et que l'accessibilité soit garantie dans les mêmes conditions que ci-dessus,
- les aires annexes des activités ou habitations ou équipements implantées en zone bleue (stationnement, espaces libres, aires de manoeuvre...),
- les sous-sols à usage de parkings collectifs, à condition que les dispositions constructives en empêchent la submersion ou qu'un système d'alerte et d'évacuation, de mise en eau et de vidange soit prévues,
- les équipements en lien avec l'exploitation de la voie d'eau,
- les aménagements temporaires, démontables ou mobiles, pour des activités événementielles au vu de la situation hydrologique et météorologique précédent l'événement et sous la condition que ces aménagements soient démontés et transportés hors d'atteinte lorsqu'une crue est susceptible d'intervenir.

Pour les bâtiments autorisés, les remblais éventuellement nécessaires doivent être limités à ce qui est nécessaire à l'assise des bâtiments et leur desserte.

#### ARTICLE 3 : les centres urbains ZONE R3

Sont autorisés :



- les ouvrages de lutte contre les inondations, à condition de ne pas aggraver les risques par ailleurs,
- les équipements publics,
- les constructions nouvelles d'habitation sous réserve que le niveau habitable se situe au-dessus de la crue de référence augmentée de 30cm,
- les extensions des habitations existantes,
- les sous-sols à usage de parkings collectifs, à condition que les dispositions constructives en empêchent la submersion ou qu'un système d'alerte et d'évacuation, de mise en eau et de vidange soit prévues.
- les constructions et extensions d'activité commerciales, artisanales ou industrielles, de bureaux sous réserve que les équipements vulnérables, dangereux ou polluants soient situés au-dessus de la crue de référence augmentée de 30cm ou que des dispositions constructives en empêchent la submersion,
- les équipements en lien avec l'exploitation de la voie d'eau,
- les aménagements temporaires, démontables ou mobiles, pour des activités événementielles au vu de la situation hydrologique et météorologique précédent l'événement et sous la condition que ces aménagements soient démontés et transportés hors d'atteinte lorsqu'une crue est susceptible d'intervenir.

Dans le cas où ces projets se situent sur une parcelle bâtie, il ne sera admis qu'une augmentation maximum de 10% de l'emprise au sol. En cas de parcelle nue, le COS sur la parcelle ne pourra excéder le COS moyen constaté sur l'îlot, c'est à dire sur l'ensemble bâti entouré par des voies publiques.

Pour les bâtiments autorisés, les remblais éventuellement nécessaires doivent être limités à ce qui est nécessaire à l'assise des bâtiments et leur desserte. A cette exception près, l'ensemble des voies, parkings, aires immédiates de stationnement, sera arasé au niveau du terrain naturel.

#### *(4) Dispositions applicables en zone bleue*

Il s'agit de la zone d'expansion des crues hors zone rouge. Cette zone est donc moins exposée, et il convient essentiellement d'y préserver l'expansion des crues.

Règlement de la zone : Les règles suivantes sont applicables

ARTICLE 1 : les espaces naturels ZONE B1

Les dispositions de la zone rouge s'appliquent.

ARTICLE 2 : les autres espaces urbains ZONE B2

Sont autorisés sous conditions :

- les ouvrages de lutte contre les inondations, à condition de ne pas aggraver les risques par ailleurs,
- les sous-sols à usage de parkings collectifs, à condition que les dispositions constructives en empêchent la submersion ou qu'un système d'alerte et d'évacuation, de mise en eau et de vidange soit prévues,
- les équipements en lien avec l'exploitation de la voie d'eau,
- les aménagements temporaires, démontables ou mobiles, pour des activités événementielles au vu de la situation hydrologique et météorologique précédent l'événement

et sous la condition que ces aménagements soient démontés et transportés hors d'atteinte lorsqu'une crue est susceptible d'intervenir,

- les travaux d'infrastructure publique, les remblais et les aménagements connexes qui y sont liés à condition de ne pas aggraver les risques liés aux inondations en amont ou en aval,
- les équipements publics, les habitations et leurs extensions, les bureaux, les constructions à usage artisanal ou industriel et les constructions à usage commercial d'une superficie supérieure à 300 m<sup>2</sup>, sous réserve que leur niveau de plancher fonctionnel ou habitable se situe au dessus de la crue de référence augmentée de 30cm, les autres activités commerciales avec un niveau fonctionnel à la cote de la voirie existante, et sous réserve que les équipements vulnérables, dangereux ou polluants se situent au-dessus de la crue de référence augmentée de 30cm ou que des dispositions constructives en empêchent la submersion.

Dans ces deux derniers cas, les remblais éventuellement nécessaires doivent être limités à ce qui est nécessaire à l'assise des bâtiments et leur desserte. Par ailleurs, 40 % au moins de la surface totale des terrains faisant l'objet de la demande d'autorisation de construire ou de lotir ou de toute opération d'urbanisme sera consacrée à des espaces libres.

A cette exception près, l'ensemble des voies, parkings, aires immédiates de stationnement, sera arasé au niveau du terrain naturel.

#### ARTICLE 3 : les centres urbains ZONE B3

Sont autorisés :

- les équipements publics,
- les constructions nouvelles d'habitation sous réserve que le niveau habitable se situe au-dessus de la crue de référence augmentée de 30cm,
- les extensions des habitations existantes,
- les constructions et extensions d'activités commerciales, artisanales ou industrielles, les bureaux, sous réserve que les équipements vulnérables, dangereux ou polluants soient situés au-dessus de la crue de référence augmentée de 30cm,
- les sous-sols à usage de parkings collectifs, à condition que les dispositions constructives en empêchent la submersion ou qu'un système d'alerte et d'évacuation, de mise en eau et de vidange soit prévues,
- les équipements en lien avec l'exploitation de la voie d'eau,
- les aménagements temporaires, démontables ou mobiles, pour des activités événementielles au vu de la situation hydrologique et météorologique précédent l'événement et sous la condition que ces aménagements soient démontés et transportés hors d'atteinte lorsqu'une crue est susceptible d'intervenir.

Pour les bâtiments autorisés, les remblais éventuellement nécessaires doivent être limités à ce qui est nécessaire à l'assise des bâtiments et leur desserte. A cette exception près, l'ensemble des voies, parkings, aires immédiates de stationnement, sera arasé au niveau du terrain naturel.

#### **(a) Dispositions constructives (projets nouveaux)**

ARTICLE 1 : Sont interdits en zone rouge et bleue

- tout stockage de produits dangereux (leur liste étant fixée par la nomenclature des installations classées) en dessous du niveau de la crue de référence,

- les clôtures pleines faisant obstacle à l'écoulement des eaux,
- les décharges d'ordures ménagères, de déchets industriels et de produits toxiques.

ARTICLE 2 : Sont prescrites les mesures de réglementation suivantes :

- les appareils électriques, électroniques, micromécaniques et de chauffage seront placés 0 m 50 au-dessus du niveau de la crue de référence,
- les parties de construction situées sous la cote de référence seront traitées en matériaux insensibles à l'eau. Les matériaux putrescibles ou sensibles à la corrosion seront traités avec des produits hydrofuges ou anti-corrosifs,
- les réseaux d'eaux pluviales ou usées seront équipés de clapets anti-retour,
- les citernes enterrées sont interdites. Celles extérieures seront équipées de murets de protection à hauteur de la crue de référence. Ces dispositions ne concernent pas les installations existantes lors de modification (ex : amélioration de station-service).

#### **(b) Information de la population**

Le maire informe la population au moins une fois tous les deux ans, par des réunions publiques communales ou tout autre moyen approprié, sur les caractéristiques du ou des risques naturels connus sur la commune, les mesures de prévention et de sauvegarde possibles, les dispositions du plan de prévention des risques, les modalités d'alerte, l'organisation des secours, les mesures prises par la commune pour gérer le risque.

Par ailleurs, le risque encouru par les personnes fréquentant ou séjournant dans les établissements recevant du public (entreprises, établissements publics, piscines, campings, hôpitaux,...) sera clairement affiché de manière permanente.

#### **(c) Gestion d'une inondation**

Les communes élaboreront dans un délai de 2 ans un plan communal de sauvegarde comprenant des mesures sur l'organisation de la sécurité des habitants, l'organisation des secours, l'approvisionnement en eau potable, des itinéraires de circulation et de déviation provisoires.

Les sociétés concessionnaires des réseaux de distribution de fluides (eau, énergie, télécommunications,...) doivent analyser leur vulnérabilité et intégrer dans leurs projets toutes dispositions constructives adaptées visant à permettre leur fonctionnement normal ou, a minima, à supporter sans dommages structurels une immersion prolongée de plusieurs jours tout en assurant un redémarrage le plus rapide de leur service dès le départ des eaux. Dans un délai de 5 ans à compter de l'entrée en vigueur du présent plan, chaque concessionnaire devra donc élaborer et mettre en oeuvre un plan de protection contre les inondations.

En période de crue, le maire assurera la diffusion régulière des informations dans l'ensemble des zones rouge et bleue par les moyens qu'il jugera utiles.

L'exploitant ou le propriétaire d'établissements recevant du public prendra toutes les dispositions pour interdire l'accès et organisera l'évacuation à partir de la première diffusion des messages d'alerte. Pour cela, il instaurera un plan d'évacuation.

L'aménagement d'un espace non bâti, comme une promenade va dans le sens du PPRI car celui-ci souhaite et encourage la préservation des espaces d'expansion des crues. Donc il ne

pose aucun problème.

## **C. Comment créer un équilibre entre les deux rives autour de la Seine ?**

### **1. Un aménagement cohérent avec son environnement**

L'aménagement doit être profitable aux deux rives. Ainsi pour retrouver un lien fort qui doit unir le fleuve, il faut que l'aménagement proposé soit cohérent avec l'aménagement déjà existant sur la rive droite.

Plusieurs alternatives s'offrent à nous : Il est possible de créer un effet miroir avec la rive droite, ou opposer le végétal et le minéral, ou bien culturel et artistique. Chaque proposition permet de valoriser les quais et de produire un effet d'attraction et de découverte qu'on soit sur la rive droite ou sur la rive gauche.

Cet aménagement a pour but de rapprocher les habitants de la Seine mais aussi de les rapprocher entre eux pour qu'ils soient ensemble. Il participe en quelque sorte à la loi SRU en contribuant à la mixité urbaine et sociale. En effet, il tente de réduire la différence rive droite et rive gauche et d'unir les usagers autour d'activités sur les quais.

### **2. Les contraintes rencontrées**

Cependant il reste quelques contraintes sur les quais rive gauche, liées aux différentes manifestations et événements de la ville. En effet, il y a deux rendez-vous annuels qui rassemblent les rouennais sur les quais, la foire Saint Romain et les 24 heures motonautiques. De plus, on retrouve l'Armada qui investit les quais, mais aussi les cirques et le festival du livre et de la jeunesse qui s'installent une fois par an sur les quais rive gauche.

Pour la foire Saint Romain, ce sont tous les manèges qui occupent les quais rive gauche, du pont Corneille jusqu'au-delà du pont Guillaume le Conquérant. Ainsi il faut garder à l'esprit que l'aménagement proposé doit tenir compte de la place que peut prendre la foire lors de ce mois d'octobre.

Pour les 24 heures motonautiques du 1<sup>er</sup> mai, les quais rive gauche accueillent les stands de chaque équipe (environ 50 cette année) et les grues. Alors que les quais rive droite sont réservés pour les spectateurs. Cette manifestation amène de plus en plus de monde autour de la Seine.



Figure 25 : Les quais rive gauche lors des 24 heures motonautiques le 1<sup>er</sup> mai 2007

Cela reste un problème dans la mesure où ce sont des événements annuels donc il va falloir trouver une solution lors des travaux.

Créés en 1989, et se déroulant tous les quatre ou cinq ans, ces grands rassemblements des plus beaux voiliers du monde à Rouen attirent sur une dizaine de jours des millions de personnes et se placent dans le peloton de tête des plus grandes manifestations internationales. Pendant l'été, l'Armada est au centre de l'agglomération.

Première manifestation française, avec le Tour de France qui se déroule sur une plus longue période, l'Armada a rassemblé lors de sa dernière édition de 2003, 9 millions de personnes, sur une dizaine de jours.



Lors de cet événement, tous les rouennais se mobilisent autour de la Seine et des bateaux qu'elle ramène. L'idée de créer des animations sur les quais de Rouen afin de donner aux Rouennais l'envie de reconquérir leur port, germe dans l'esprit de Patrick Herr dès 1983, alors adjoint au maire en charge des relations publiques, fêtes et cérémonies. Ce souhait est toujours d'actualité aujourd'hui. Ainsi l'Armada reste le meilleur lien avec la Seine, surtout devant le succès populaire.

Dans le projet d'aménagement des quais rive gauche, il faudra prendre en compte que les cirques et le festival du livre et de la jeunesse s'installent en général sur les quais rive gauche. Il faudra ainsi leur proposer de se déplacer pendant la durée des travaux. Et je laisserais la place pour qu'ils continuent à venir sur les quais.



## **Partie 3**

# **Mon projet d'aménagement**

### **III. Mon projet Aménagement**

#### **A. Le principe de l'aménagement prévu**

##### **1. Pourquoi un tel projet**

Le but de ce projet est de redonner au fleuve sa place au cœur de la ville. En équilibrant les deux rives, droite et gauche, il est possible de favoriser la réappropriation de l'espace par les habitants. En effet, l'aménagement des quais rive droite, l'espace des marégraphes, a été fait uniquement pour l'Armada. Ensuite il s'est avéré que ce mouvement a été un vrai succès dans sa fréquentation puisque les habitants se sont appropriés cet endroit. Maintenant l'aménagement de l'espace des marégraphes se poursuit dans la réhabilitation des hangars.

On a pu constater que la ville souhaite continuer cette démarche de proposer aux usagers multiples activités sur les quais, avec la salle des musiques actuelles sur la rive gauche. Seulement ils ne prennent pas en compte l'espace entre les ponts Pierre Corneille et Guillaume Le Conquérant, qui pose peut-être trop de problèmes liés aux différentes manifestations qui investissent les lieux au cours de l'année.

Il est important d'y songer pour faire oublier la différence entre la rive droite, riche et touristique, et la rive gauche, plus populaire. Comment créer un équilibre entre les deux rives autour d'un fleuve ?

Mon projet d'aménagement est motivé par la situation géographique des quais. En effet cet espace aux bords de la Seine est en plein centre ville et mérite d'être exploité au profit des habitants. Il offre la possibilité de se développer autour de la Seine et s'ouvrir au reste de la ville.

Mon aménagement se veut cohérent avec la rive droite mais un peu plus végétale, ce qui s'opposera avec le sol, minéral. Il n'y aura pas d'effet miroir entre la rive droite et la rive gauche, ni d'opposition culturelle artistique car je ne souhaite pas renforcer l'écart entre les deux rives mais plutôt les unir. Mon projet d'aménagement engendra un rapprochement autour de la Seine.

##### **2. Des aménagements en France et à l'étranger**

Je veux aussi me baser sur des aménagements déjà faits dans d'autres villes en intégrant plus de végétal comme Le Confluent de Lyon, L'île de Nantes ou encore sur Les deux rives de Bordeaux.

Depuis 1995, le port de Lyon se déplace vers l'aval, désertant ainsi 70 hectares entre la Saône et le Rhône. Les infrastructures vont être transformées pour accueillir des résidences, des bureaux, des équipements culturels et ludiques.

Ce projet a pour objectif de mettre en valeur la qualité du paysage du site entre la Saône et le Rhône.

« D'ici à 2008 devraient voir le jour: une place nautique, un pôle de loisirs (cinémas, bowlings...), une grande institution (le conseil régional), un grand équipement (le musée des Confluences), la rénovation du cours Charlemagne, comprenant l'arrivée du tramway, des bureaux, des commerces et des logements, mais aussi un parc et un port réservé aux activités nautiques de loisir », s'enthousiasme François Grether, l'architecte urbaniste chargé du projet.



*Figure 26 : Projet du confluent de Lyon*

Après le départ des dernières activités portuaires, les Bordelais se sont appropriés les espaces bordant la Garonne. Les premières réflexions ont porté sur deux friches de la rive droite : les Chartrons.

Pendant des siècles, les quais de Bordeaux ont été une zone économique centrale, maintenant en déshérence.

Le projet des deux rives s'occupe de : la rive gauche, lieu privilégié de fête et de promenade, espace de loisirs et de shopping ; et la rive droite pour habiter, travailler, étudier.



*Figure 27 : Projet des deux rives de Bordeaux*

L'île de Nantes occupe 350 hectares et jouit d'une situation exceptionnelle, au centre de l'agglomération. Au XIXe siècle, cette île accueillait les activités industrielles. Depuis la fin des années 1980, ce secteur est en mutation.

La première décision fut d'y implanter en 1998 la cité judiciaire. Les travaux se poursuivent pour transformer ce territoire en un véritable cœur d'agglomération : habitat, bureaux, commerces, transports en commun, équipements culturels.

Des exemples de fronts d'eau réaménagés sont nombreux aussi à l'étranger. Ils m'inspirent pour imaginer un projet original mais concret.

À New York et à Buenos-Aires, c'est le lien entre la ville et le fleuve qui guide le projet de réalisation d'un nouveau quartier.

À Bilbao, ce sont les particularités culturelles et architecturales qui ont été exploitées.

## **B. L'organisation du projet d'aménagement**

### **1. Le programme d'intention**

Il faudra initier un partenariat avec le port en formant une nouvelle charte d'objectifs communs entre le port autonome et la ville. Ainsi ils s'engageront par la charte d'objectifs et les principes d'aménagement de l'interface ville/port situé à Rouen, sur les terrains du domaine public maritime, rive gauche, entre le pont Pierre Corneille et le pont Guillaume Le Conquérant.

L'objectif est de créer un lien fort pour unir le fleuve, la ville, le port et les habitants. Valoriser les quais permettra la réappropriation des espaces portuaires par le piéton, par le promeneur au-delà des périodes de grandes fêtes nautiques ou maritimes.

A pied, en roller, à bicyclette, solitaire ou en famille, le promeneur arpentera, à l'écart des nuisances urbaines, ce bord de Seine agréable et bien exposé.

Cette charte comprendra un examen des données :

- Un espace réservé au stationnement
- La prise en compte des crues de la Seine
- La prise en compte de la nécessaire polyvalence du site qui doit continuer à accueillir, pendant un temps limité, les grandes manifestations festives, comme l'Armada, la foire Saint Romain, les 24 heures motonautiques.
- La poursuite des activités liées à la vie portuaire, maritime et fluviale.

Cette charte présentera cinq actions d'aménagement :

- Créer un bord à quais fort et attrayant pour bien identifier la zone de promenade.
- Afin d'équilibrer cet univers fortement minéral, le végétal trouvera une réelle place : des tapis d'herbe le long de la promenade, la présence d'arbres (platanes) venant les compléter et permettra d'offrir un arrière plan relativement homogène.
- Créer la lisibilité des espaces au sol avec la définition de la zone de stationnement, de la zone de promenade piétonne et de la zone de promenade en roller ou à vélo.
- Favoriser les projets d'implantation d'activités d'un nouveau type, exemple la salle des musiques actuelles.
- Protection contre les inondations : La nouvelle destination de l'espace concerné conduit à limiter les risques liés aux crues de la Seine.

La charte d'objectifs comportera un programme d'intentions avec un plan de masse et les différentes phases, puis une estimation des coûts et un plan de financement.

#### ***a) Le Programme de phasage :***

Les travaux dureront 1 an environ en trois phases :

- Première phase : la zone de stationnement du pont Pierre Corneille au pont Boieldieu,
- Deuxième phase : la zone de promenade du pont Boieldieu au pont Jeanne d'Arc,
- Troisième phase : la zone de promenade du pont Jeanne d'Arc au pont Guillaume Le Conquérant.

## ***b) Le Bilan financier***

### *(1) Estimation des coûts :*

- Aménagement bord à quai ..... 1 200 000 €

Ces travaux sont pris en charge par la ville de Rouen et comprennent :

- Le traitement du sol de la zone de promenade
- L'éclairage public : alimentation et candélabres
- Le mobilier urbain
- Les espaces verts

- Aménagement de la zone de stationnement ..... 1 000 000 €

Ces travaux sont pris en charge par la ville de Rouen et comprennent :

- La délimitation du parking
- La signalétique
- Le mobilier urbain
- Mise en place de la barrière

- Autres aménagements ..... 1 000 000 €

Ces travaux sont pris en charge par le Port Autonome de Rouen et comprennent :

- Le traitement des voiries et de la voie RFF. (Bientôt pour remonter l'attractivité ferroviaire, les voies de dessertes au Port Autonome seront à la charge du port.)

- **Total projet** ..... **3 200 000 €**

### *(2) Un plan de financement :*

- Ville de Rouen ..... 30%
- Port Autonome de Rouen ..... 30%
- Autres ..... 40%

(Union Européenne, Région, Département, Communauté de l'agglomération Rouennaise)

## **2. La démarche**

Pour avoir une autorisation de commencer les travaux sur le site des quais bas de la rive gauche, nous devons passer par la mairie et faire une déclaration de travaux.

### ***a) Le revêtement du sol***

Le sol sera séparé en cinq :

- Une zone piétonne,
- Une zone réservée aux cyclistes et pratiquants de roller,
- Des espaces verts pour se détendre,
- Une zone de stationnement,
- Et la route des quais Cavelier de la Salle qui sera réduite à une voie (au lieu de deux voies).

Donc trois revêtements de sols différents :

- Des planches en bois pour la zone piétonne afin de rappeler les planches de Deauville,





Figure 28 : Photo des planches en bois souhaitées et prévues

- Un enrobé coulé à froid rouge pour les pratiquants de roller et les vélos, afin de rappeler la promenade de la rive droite et rester uniforme,
- Un tapis d'herbe pour les espaces verts afin d'introduire le végétal,
- Un tapis de goudron pour l'espace de stationnement,
- Pas de changement pour le revêtement de la route.

#### ***b) Le mobilier urbain***

- Les barrières séparant la route des quais Cavelier de la Salle sont de type port de plaisance pour renforcer le climat de cette promenade, agréable.



Figure 29 : Barrière prévu pour l'aménagement

- Les tables situées sur les espaces verts se veulent modernes, en rond.



Figure 30 : Table de camping prévue pour l'aménagement

- Les bancs sont deux type : simple à trois places ou double à six places ; en bois renforcé d'acier au pied.

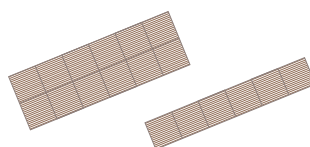


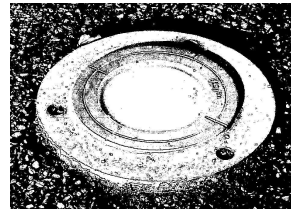
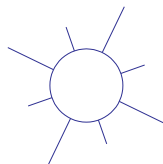
Figure 31 : bancs prévus pour l'aménagement

- Les candélabres et les corbeilles de propreté sont identiques à la rive droite pour marquer l'union.



*Figure 32 : Photo des candélabres*

- L'éclairage graphique est représenté par un balisage de plots encastré type Lucerne de lumière bleue pour garder la mise en lumière de la Seine mise en évidence par les ponts, les grues du hangar 106 et les quais rive droite.

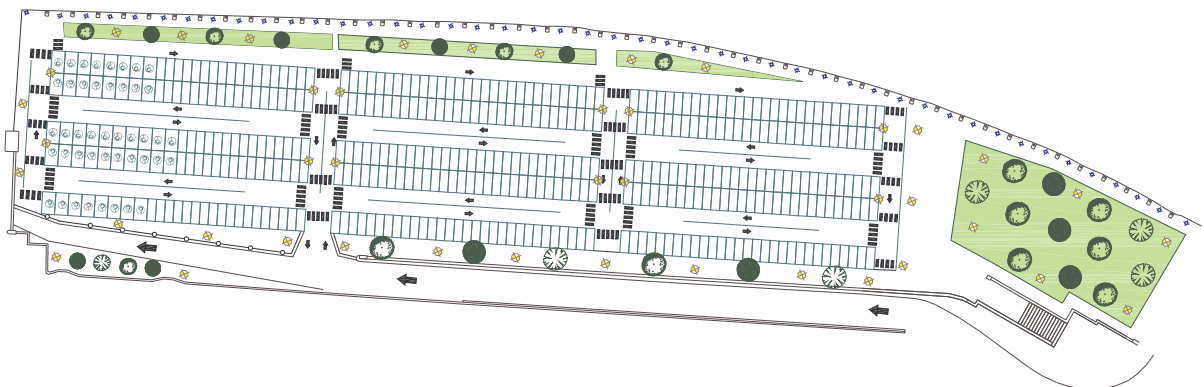


*Figure 33 : schéma et photo des plots encastré type Lucerne de lumière bleue prévues pour l'aménagement*

- Un ascenseur installé sur le pont Jeanne d'Arc pour donner l'accès aux personnes handicapées.

### ***c) La zone de stationnement***

L'espace du pont Pierre Corneille au pont Boieldieu est réservé au stationnement pour favoriser la réappropriation des quais. Ce parking à l'accès gratuit possède 423 places dont 44 places réservées aux personnes handicapées.



*Figure 34 : Aménagement de l'espace réservé aux stationnement*

Lors d'une manifestation comme l'Armada, nous pouvons aussi penser à une structure flottante qui accueillerait les voitures supplémentaires, par exemple une barge. Sur plusieurs étages, la barge pourrait accueillir les voitures. Il faudrait l'amarrer entre les ponts Corneille et Boieldieu. Il pourrait ainsi augmenter la capacité du parking terrestre et développer la fréquentation des quais. Le seul problème c'est trouver une barge. Après il faudrait penser à la customiser pour qu'elle se fonde dans un environnement moderne, agréable et accessible à tous.

Il serait possible de créer un emploi pour le parking flottant. En effet un agent dirigerait les voitures à l'intérieur et assurerait la sécurité sur la barge.

A la vue du bilan financier, il est vrai que cet aménagement paraît ambitieux. Il peut sembler inutile d'investir dans un terrain qui ne coûte rien à la ville, ni au Port en ce moment. Cependant il est important, je pense, de revaloriser l'espace des quais rive gauche. Et s'il est si important que ça de rapporter de l'argent, alors il est possible de mettre en place le stationnement payant qui à mon avis ne changerait pas le nombre de personnes qui viendrait sur les quais. Il faut aussi souligner qu'aujourd'hui les personnes handicapées ne peuvent accéder aux quais rive gauche. Avec l'aménagement prévu, un ascenseur sera installé sur le pont Jeanne d'Arc et permettra l'accès aux personnes handicapées. Cet espace se veut accessible pour tous.

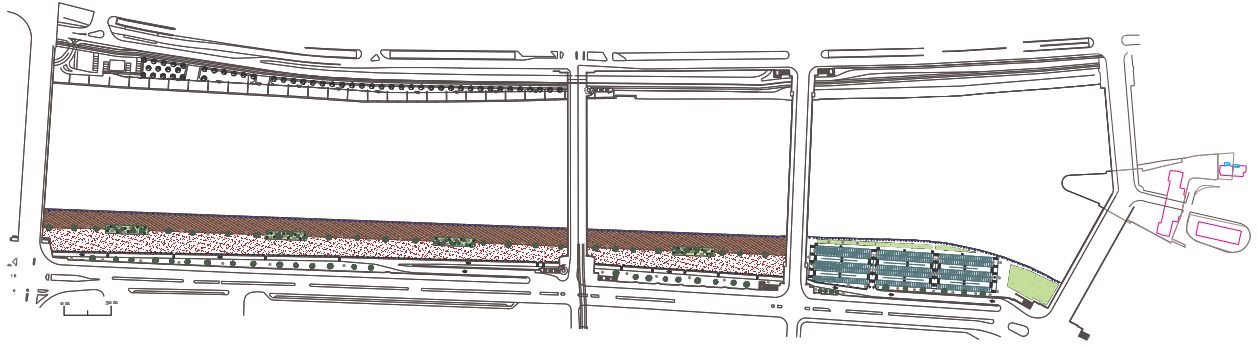
Pour concrétiser mon travail et assurer l'attractivité de ce lieu, il faut donner un nom au projet : **Projet Horizon Rive Gauche**

Il pousse la réflexion sur la rive gauche, en rappelant l'horizon de la Seine et de la mer. Un peu abstrait, ce nom reste ouvert vers le futur, proche ou non.

Elise Roussel  
ING 1  
Projet  
individuel  
21 mai 2007

# Projet Horizon Rive Gauche

Aménagement des quais de la rive gauche à Rouen  
Du Pont Pierre Corneille au Pont Guillaume Le Conquérant



## Légende:

### Les attributions des espaces:

Planche en bois

Tapis de coulé à froid rouge

Espaces verts

Voirie

Stationnement

Place réservée aux personnes handicapées

Sens de la circulation

Passage protégé

### Le mobilier urbain:

Barrière

Candélabre

Bollard

Plot encastré

Ascenseur

Banc

Table

Arbres

## Conclusion

Pour conclure, les quais rive gauche sont pousser à bouger et à redonner un équilibre autour de la Seine. Les quais pourront offrir un accueil ouvert avec diverses activités mises en place par les différents projets de la ville. En effet Rouen envisage un bouleversement dans sa circulation. L'avenir révélera un centre ville sans poids lourds, en développant des projets pour les quais des rives droite et gauche et le quartier ouest.

Tout d'abord, le projet Rives de Seine prend part dans la réhabilitation de la gare Saint-Sever et dans l'aménagement des bords de Seine (une partie rive gauche et dans la continuité rive droite).

Puis, le projet Seine Ouest qui consiste à dessiner le Rouen de demain, à 15-20 ans, est motivé par la construction du Pont Gustave Flaubert.

De plus, sur Rouen, il y a un énorme projet de contournement des poids lourds pour éviter de traverser le centre ville avec la Rocade Sud, le Contournement Est et le 6<sup>ème</sup> pont, Gustave Flaubert.

Pour conquérir la Seine, un aménagement a déjà été mis en place sur la rive droite. Un partenariat entre le Port Autonome, propriétaire des quais, et la ville de Rouen a défini une charte d'objectifs afin de fixer les actions à mener et les souhaits communs. Cette base seigneuriale a eu pour conséquences une promenade du pont Pierre Corneille jusqu'au pont Guillaume Le Conquérant et la réhabilitation de 5 hangars avec un développement d'activités diverses, au-delà.

La Seine reste cependant une frontière entre les deux rives puisque les travaux sont finis sur la rive droite et aucune réflexion n'est menée pour la rive gauche. Or avec l'aménagement envisagé, les quais vont devenir un trait d'union entre les deux rives. Pour l'instant, les quais sont laissés dans l'état, au bon soin des usagers : une zone de stationnement.

Donc ce projet, de créer un espace dédié aux habitants rouennais sur les quais rive gauche, partirait d'une charte d'objectifs commune au Port Autonome et à la ville de Rouen, en prenant en compte les documents d'urbanisme et les différentes contraintes liées aux événements de la ville. En effet les quais sont un espace soumis au PLU et au PPRI. Pour le PLU et pour le PPRI, l'aménagement d'un espace non bâti, comme une promenade va dans le sens des documents d'urbanisme et laisse assez de place pour les manifestations maritimes.

La charte d'objectifs pour le projet Horizon Rive Gauche comprend :

- un programme d'intention dont 5 actions à mener,
- un programme de phasage pour prévoir le temps des travaux,
- et une estimation des coûts élevée à 3,2 M€.

L'aménagement en lui-même se définit en 5 zones pour accueillir au mieux les usagers :

- Une zone piétonne en planche en bois,
- Une zone réservée aux vélos, roller en coulé à froid rouge,
- Des espaces verts pour se détendre avec un tapis d'herbe,
- Une zone de stationnement gratuite (pour l'instant),
- Et la route des quais Cavelier de la Salle qui sera réduite à une voie (au lieu de deux voies).

Il est vrai que l'aménagement se révèle assez coûteux, cependant il est nécessaire pour la ville et les habitants. De plus, il s'inscrit bien dans l'avenir de la ville et peut finaliser dans le futur, le projet Rives de Seine, dans le prolongement de la gare Saint-Sever.

Ce qui aurait été bien, c'est de faire l'aménagement avant 2008 pour permettre de faire découvrir les quais rive gauche aux habitants pour l'Armada car celle-ci amène un maximum



de monde, donc de touristes. Cependant ce projet peut aussi être envisagé dans le futur, après le contournement est.

Ce Projet a été très enrichissant pour moi, il m'a permis d'apprendre la méthode à employer pour recruter des informations. J'ai ainsi découvert une approche différente du stage, c'est-à-dire travailler seule en sollicitant des personnes dans diverses administrations. De plus j'ai beaucoup appris sur la ville de Rouen, sur son passé, son présent et son avenir. Et si je pouvais participer un peu à son avenir en apportant mon projet alors je serai entièrement satisfaite.

Cependant je peux regretter de ne pas avoir eu le temps de développer le concept du parking flottant qui me plaît mais qui demande beaucoup d'informations et notamment financières, que je n'avais pas.

## **Bibliographie**

- Rouen Magazine, n°258 et 263
- Seine Maritime, Le magazine, n° 25
- « L'Armada du Siècle », Rouen, 1999.
- « Panorama de Normandie », de P. Courault et M. Leblanc.

## **Sitographie**

- [www.agglo-rouen.fr](http://www.agglo-rouen.fr)
- [www.dde76.fr](http://www.dde76.fr)
- [www.mairie-rouen.fr](http://www.mairie-rouen.fr)
- [www.rouen.fr](http://www.rouen.fr)
- [www.lyon-confluence.fr](http://www.lyon-confluence.fr)
- [www.nantes.fr](http://www.nantes.fr)
- [www.lexpress.fr](http://www.lexpress.fr)
- <http://edgarmenguy.over-blog.com>

## **Annexes**

**Plan du site de la ville de Rouen sur Autocad**

**Plan du projet Horizon Rive Gauche ; Du pont Pierre Corneille au pont Boieldieu**

**Plan du projet Horizon Rive Gauche ; Du pont Boieldieu au pont Jeanne d'Arc**

**Plan du projet Horizon Rive Gauche ; Du pont Jeanne d'Arc au pont Guillaume Le Conquérant**

## Résumé

A Rouen, la Seine est le symbole de notre vocation maritime et fluviale. Aussi la ville souhaite s'ouvrir sur la Seine et ses quais, comme lieu de rassemblement des Rouennais avec l'immense succès de L'Armada. A chaque Armada, les quais s'animent avec les différents événements organisés, concerts et visites des bateaux.

C'est ainsi que l'aménagement des quais rive droite, l'espace des marégraphes, a été fait uniquement pour l'Armada et il s'est avéré essentiel pour la ville. Le projet prévu d'un aménagement des quais rive gauche va dans le sens des plans en cours pour la ville comme les projets Rives de Seine et Seine Ouest, et complétera la réhabilitation du hangar 106 sur la rive gauche en Salle des musiques actuelles. A terme, les poids lourds ne passeront plus par le centre ville et en particulier par les quais, avec le projet de contournement de la ville.

Les quais rive gauche sont complètement laissés à l'abandon, il est ainsi nécessaire de tenter une réflexion pour redonner au fleuve sa place au cœur de la ville. En équilibrant les deux rives, droite et gauche, il est possible de favoriser la réappropriation de l'espace par les habitants. Ce projet d'aménagement est motivé par la situation géographique des quais. En effet, cet espace aux bords de la Seine est en plein centre ville et mérite d'être exploité au profit des habitants. Il offre la possibilité de se développer autour de la Seine et s'ouvrir au reste de la ville.

Valoriser les quais permettra la réappropriation des espaces portuaires par le piéton, par le promeneur au-delà des périodes de grandes fêtes nautiques ou maritimes avec la possibilité de stationner.

Dans un premier temps, je présente les grands projets de la ville, car l'aménagement prévu fait parti d'un ensemble de changements. Puis j'expose le diagnostic de l'espace à aménager avec ce qui a déjà été fait puis l'espace en lui-même. Et enfin je développe l'aménagement prévu avec son principe et la démarche à suivre.

## Mots-clés

Aménagement- Quais- Rouen- Conquête- Seine- Equilibre- Rives

Roussel Elise, Polytech'Tours aménagement, 2007.  
**Réaménagement des quais de la rive gauche à Rouen**