

# 3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

plu

APPROUVÉ  
LE 13 FEVRIER 2020

Modifié le 31 mars 2025

## 3.4 OAP de secteur d'aménagement



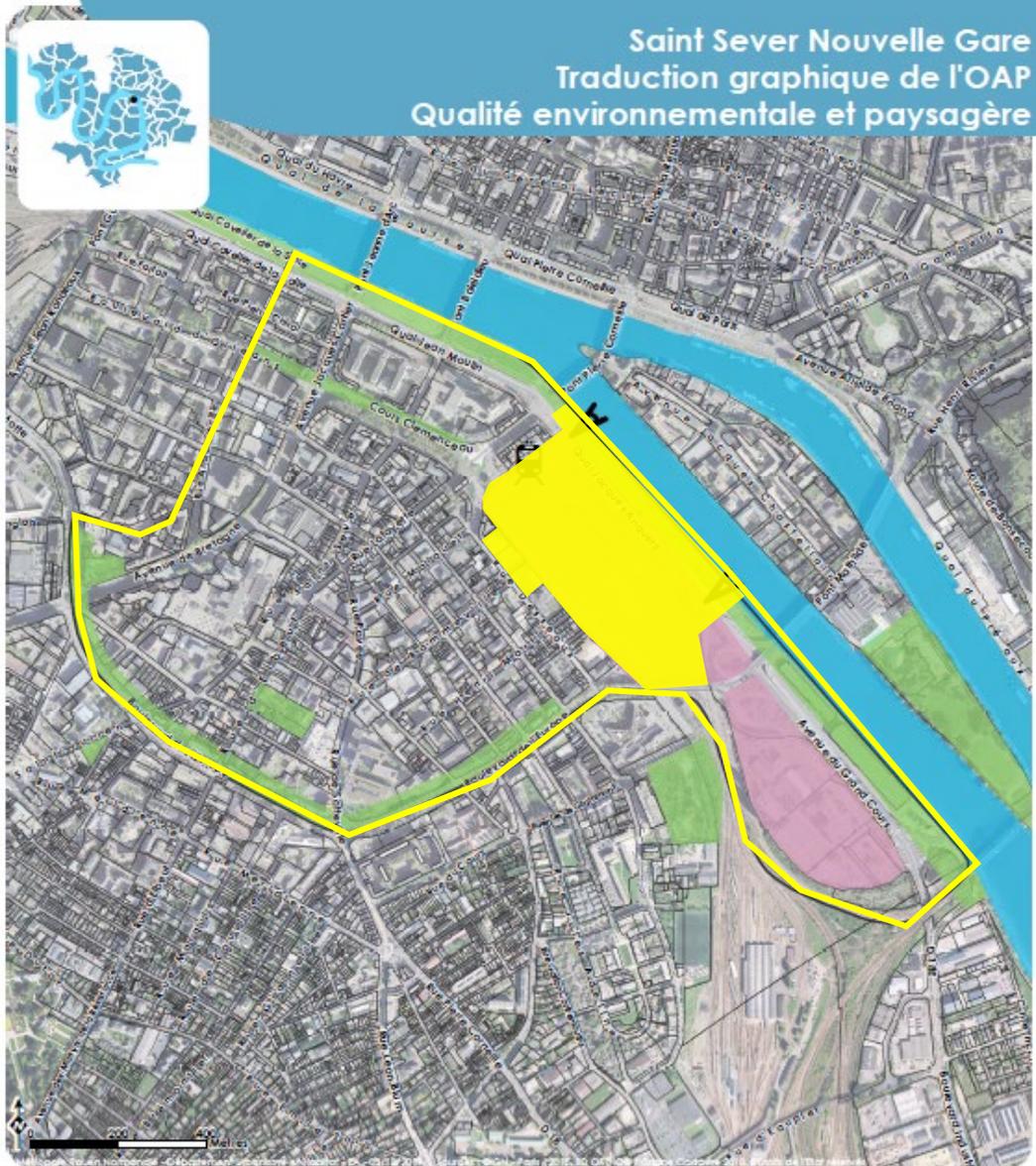
## **L'inscription du site dans le périmètre de l'OAP Grands Projets St Sever Nouvelle Gare**

La construction de la nouvelle gare d'agglomération à l'horizon de la mise en service de la Ligne nouvelle Paris - Normandie (LNPN) transformera le quartier. Il est aujourd'hui primordial d'anticiper cette mutation urbaine et de considérer la transition à opérer. Aussi, le site du Sernam est ciblé dans le projet global Saint-Sever Nouvelle Gare comme étape première dans la stratégie d'activation progressive du quartier.

La mise en place d'une OAP de secteur d'aménagement sur ce périmètre constitue le point de départ du projet urbain. L'objectif en est d'encadrer et d'accompagner des activités d'urbanisme transitoire présentes sur le site, dans l'attente de la définition et de la réalisation des espaces liés à l'arrivée de la nouvelle gare, tout en permettant le maintien des activités en place, dans l'attente de leur évolution ou de leur relocalisation.

Le site de la présente OAP de secteur d'aménagement est inscrit dans le périmètre de l'OAP Grands Projets « Saint Sever Nouvelle Gare » dont elle reprend et poursuit les grandes lignes d'orientations.

Le site « sans attendre la gare » inscrit dans le périmètre de l'OAP Grands Projets « Saint Sever Nouvelle Gare ». ici la fiche Qualité environnementale et paysagère.



## Saint Sever Nouvelle Gare Traduction graphique de l'OAP Qualité environnementale et paysagère

Le site de l'OAP de secteur d'aménagement

Le périmètre de l'OAP Grands Projets

### Desserte et organisation viaire

■ Connexions



Gare

### Qualité paysagère et environnementale

■ Éléments à préserver / à protéger



Zone humide

■ Éléments à créer



Zone à dominante végétale



Cône de vue

### Indicateurs informatifs



Secteur de mutation



Limites cadastrales



Périmètre de l'OAP



## **Le contexte d'un urbanisme transitoire**

Dans le cadre du projet Saint-Sever Nouvelle Gare, l'aménagement du secteur de la nouvelle gare est envisagé à l'horizon 2030. Le site de l'ancienne gare Saint-Sever doit pouvoir accueillir de nouvelles activités dans cette phase transitoire, dans une durée compatible avec le calendrier de construction de la gare. La réflexion sur l'occupation du site à court terme telle qu'encadrée par la présente OAP permettra de tester des éléments de programmation du projet d'aménagement de long terme, et de faire vivre ce site central du cœur d'agglomération.

Cette période de transition vers un projet de quartier urbain mixte et un équipement majeur de la mobilité métropolitaine et normande est une opportunité pour envisager l'évolution de ce site ferroviaire, ainsi que celui du quai d'Elbeuf, impliquant les collectivités publiques, VNF et SNCF immobilier pour en faire un lieu-emblème de la métropole rouennaise ouvert sur son environnement et son quartier et répondant aux objectifs suivants :

- Offrir des services et des lieux de vie pour en faire un lieu inclusif, répondant aux ambitions portées par la Métropole de Rouen et s'appuyant sur les forces vives du quartier (mixité d'usages récréatifs, culturels, sociaux, sportifs, artistiques, ...). Cette transformation qui se fera dans des bâtiments existants et sur les espaces extérieurs devra également intégrer le maintien du fonctionnement de l'espace dédié à l'exploitation des transports en commun urbain et touristique sur une partie du site, et intégrer les contraintes des chantiers ferroviaires, et les possibilités de développement de services de logistique urbaine de proximité.
- Développer l'émergence de ces nouveaux usages en complémentarité avec les activités économiques, culturelles, récréatives, sportives, existantes dans le quartier et sur le site (pratiques et activités des acteurs impliqués dans le quartier),
- Offrir aux riverains mais aussi aux visiteurs, aux personnes travaillant à proximité et aux acteurs du territoire des possibilités de "reconquête" de ce site en participant activement au développement de ce site.

Cette occupation temporaire permet d'esquisser une activité à vocation pérenne sur d'autres sites dans le futur. Cette phase transitoire de maintien en activité du site durera une dizaine d'année.

## Les caractéristiques du site



Enclavé en second plan du tissu urbain et développant un large espace ouvert et protégé, le site de 19 hectares a permis l'accueil d'activités temporaires. Le site de l'OAP se compose de part et d'autre de la coupure opérée par la voie ferrée et la route départementale.

La partie centrale organisée autour des anciennes halles Sernam occupe la plus grande surface. Autrefois dédiées aux activités de fret, les halles ne sont plus accessibles par le rail. Des activités artisanales et de stockage ont trouvé là un espace opportun pour leur activité. Certaines de ces activités, encadrées par des conventions d'occupation temporaire, y perdurent aujourd'hui. La voie ferrée dédiée au fret portuaire reste en service néanmoins, mais sans interaction fonctionnelle avec les activités inscrites dans le périmètre de l'OAP.

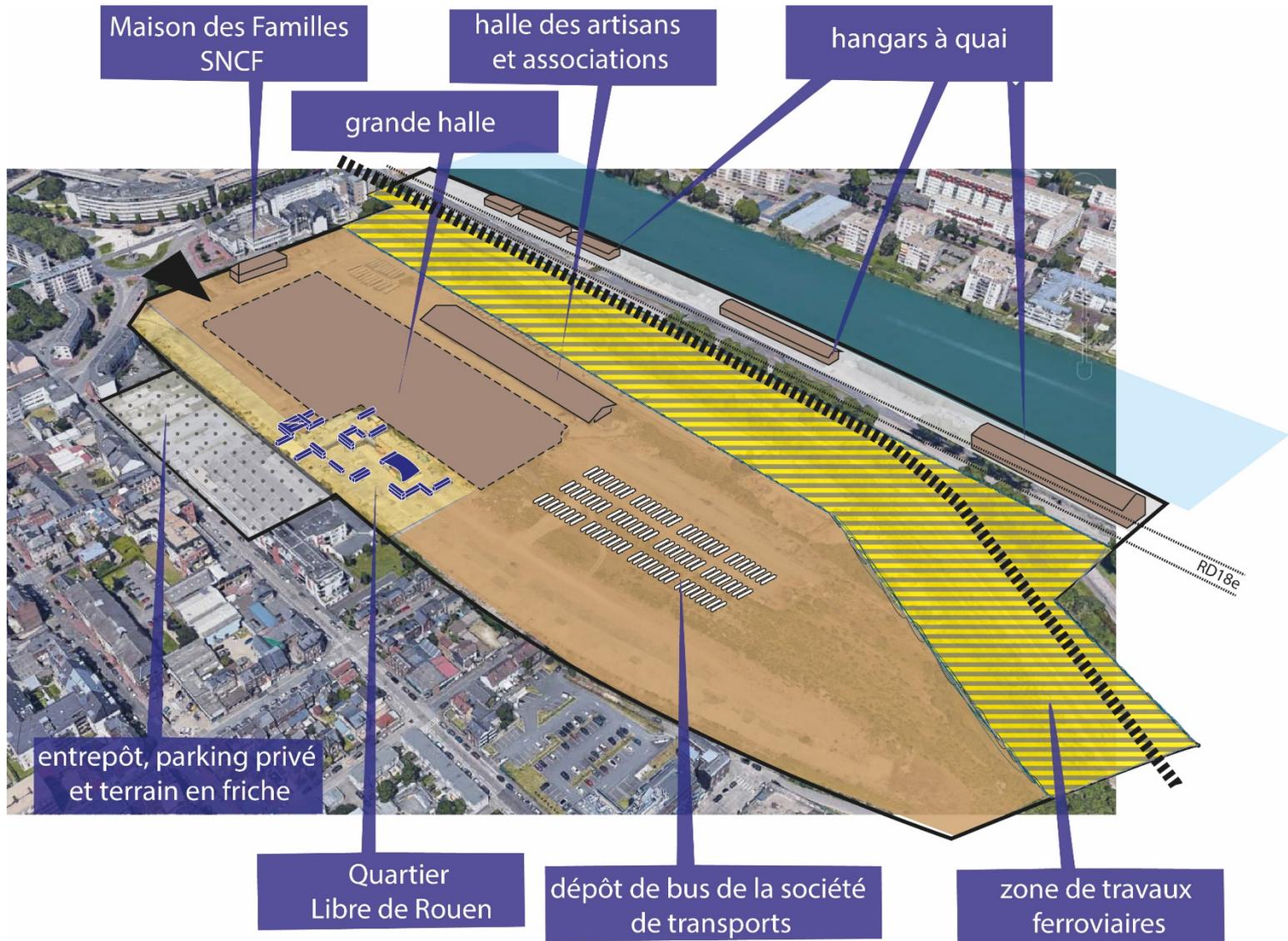
En limite ouest, en enclave dans le tissu urbain du quartier, un entrepôt, un parking privé occupé de façon occasionnelle et un terrain en friche occupe cette partie du site, uniquement connectée à la rue Desseaux qui la borde.

Le long des quais de Seine, des activités diverses se répartissent dans les 5 hangars subsistants, tirant parti de l'exposition commerciale sur la route départementale.

L'ensemble du site de l'OAP est inscrit dans le périmètre de co-visibilité lié à l'inscription de l'Hôtel du Département (quai Jean Moulin) à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques. Le site est concerné d'autre part par le Site Classé de la côte Sainte Catherine à Bonsecours et Rouen.

En termes de contexte environnemental, le quai d'Elbeuf est en partie inondable (débordements de Seine) et figure dans le périmètre du PPRI Vallée de la Seine-Boucle de Rouen, approuvé en avril 2009 et modifié en 2013. En partie centrale, les premières analyses de sols ont identifié une pollution hétérogène aux métaux lourds. La majorité des sols sont qualifiés de non-inertes. En conséquence, à ce stade, aucune pleine terre n'est mobilisable pour la plantation.

## Les bâtiments et activités en place aujourd'hui



Le bâtiment principal -dit grande halle- connaît aujourd'hui des désordres structurels importants et doit être démolé à court terme. La petite halle est toujours fonctionnelle quant à elle.

La tranchée couverte ou trémie ferroviaire Jacques Anquetil est en cours de démolition. Sa disparition permettra de retrouver à terme un niveau du sol égalisé depuis l'intérieur du site jusqu'au quai d'Elbeuf, même si la voie ferrée et la route départementale maintiennent une coupure.

En conséquence, les activités actuelles s'organiseront :

- En bordure Nord du site (ancien bâtiment de l'agence Famille de la SNCF) : l'adaptation du bâtiment historique dominant l'entrée du site vers une vocation mixte économique, culturelle et sociale, permet un accueil facilement identifiable et sécurisé pour les différents usagers du site.
- Directement accessible à pied depuis la place Carnot, un lieu de convivialité accueillant des créations événementielles et des espaces de production artistiques et artisanales, s'est développé depuis quelques années selon le principe d'un tiers-lieu, hébergé de façon ponctuelle et conventionnée sur ce site en attente de transformation. Le projet d'occupation temporaire d'une surface d'environ 7 000 m<sup>2</sup>, et baptisé le Quartier Libre de Rouen, a pour ambition de développer un lieu de vie à l'échelle du quartier.
- En partie centrale, une grande surface est dévolue à une entreprise d'exploitation de transports en commun urbain (stationnement de bus et services liés). Dans la halle des artisans et associations sont hébergées des petites entreprises du bâtiment et des activités associatives.
- Le long de la voie ferroviaire, une zone est dédiée aux travaux de la tranchée ferroviaire et à la gestion des terres déblayées.
- Le long des quais de Seine, des activités artisanales et commerciales ainsi que des activités à fonction d'entrepôt sont localisées dans les hangars.
- La partie identifiée comme « phase ultérieure de développement » nécessite la définition d'un devenir à long terme. Site particulièrement pollué, il est actuellement occupé par un parking privé d'occupation temporaire, d'un entrepôt de stockage, et d'un terrain en friche à la suite de la démolition de bâtiments il y a plusieurs années.  
Ce site est identifié comme pouvant éventuellement accueillir à terme un équipement public au service du quartier futur, et qui sera déterminé selon le projet de la gare en cours de définition, et les modalités de dépollution.

## **Les orientations traitant de la qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère**

- Persistance d'une surface dévolue à des activités mixtes, permettant la survivance et l'évolution de ces activités en place à moyen terme.
- Prolongement progressif des aménagements paysagers des quais de Seine aval vers le quai d'Elbeuf, en lien avec les évolutions des activités des hangars, (en adéquation avec l'orientation paysagère de l'OAP Grands Projets Saint-Sever-Nouvelle-Gare).
- Maintien d'une zone dont le développement sera défini en articulation avec le projet de la gare et des besoins futurs du quartier dans une phase ultérieure.

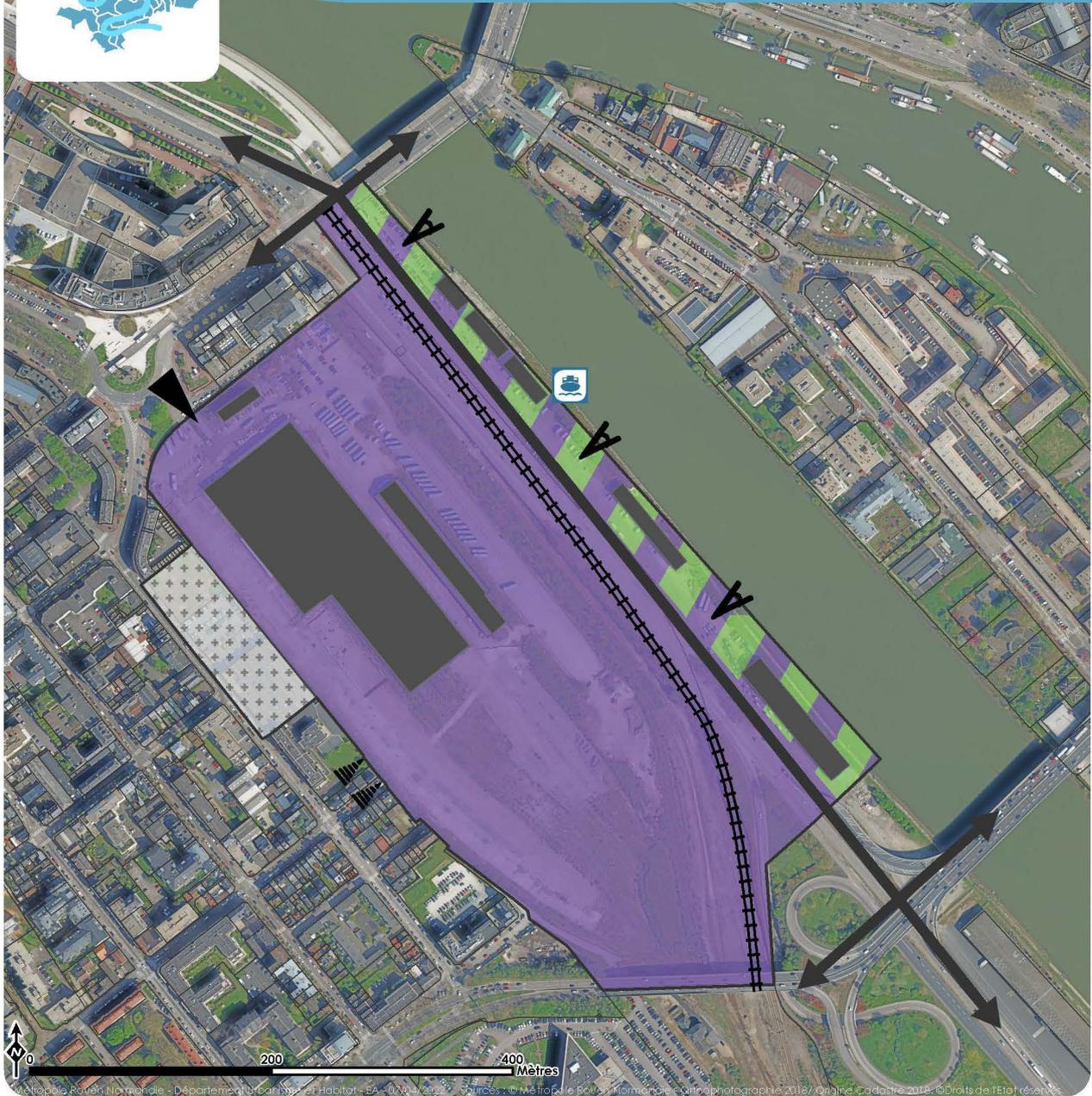
Les vues depuis le cœur du site vers la Seine sont à préserver pour maintenir le lien avec le fleuve et la ville en second plan. De même manière, l'impact visuel depuis la Côte Saint Catherine (Site classé) est à prendre en compte dans les aménagements. L'inscription paysagère des aménagements est à prendre en compte, au niveau des constructions comme des installations techniques ou à vocation de clôture. Au regard de la grande dimension du site, et du volume des surfaces, un moindre impact visuel est à rechercher.

Les nouvelles constructions pourront être autorisées si elles sont de caractère temporaire et sans fondation lourde, pour ne pas obérer le projet d'aménagement de long terme et pour ne pas avoir d'impact dans la nappe alluviale. Les constructions modulaires de faibles emprises sont à privilégier (avec comme référence les containers portuaires qui occupent aujourd'hui le tiers-lieu). Une frugalité dans les aménagements sera recherchée (réutilisation de matériaux, réutilisation possible des aménagements).

La structure actuelle du quai d'Elbeuf a montré des fragilités lors d'un l'effondrement partiel. Les éventuels aménagements paysagers doivent tenir compte des ouvrages d'art portuaires et de leur état. Des aménagements permettant de mieux valoriser la voie d'eau seront privilégiés en fonction des ouvrages d'art.



# OAP "sans attendre la gare" - OAP Réglementaire Orientation "qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère"



## Programme

- **Vocation**
- Vocation mixte
- **Opérationnel**
- Phase ultérieure de développement

## Desserte et organisation viaire

- **Liaisons existantes**
- Rue ou voie existante
- **Desserte**
- Accès prioritaire au site
- Desserte fluviale

## Qualité paysagère et environnementale

- **Éléments à créer**
- Zone à dominante végétale
- Cône de vue

## Indications informatives

- Périmètre de l'OAP
- Limites cadastrales
- Bâti existant
- Réseau ferroviaire

## **Les orientations en matière de mixité fonctionnelle et sociale**

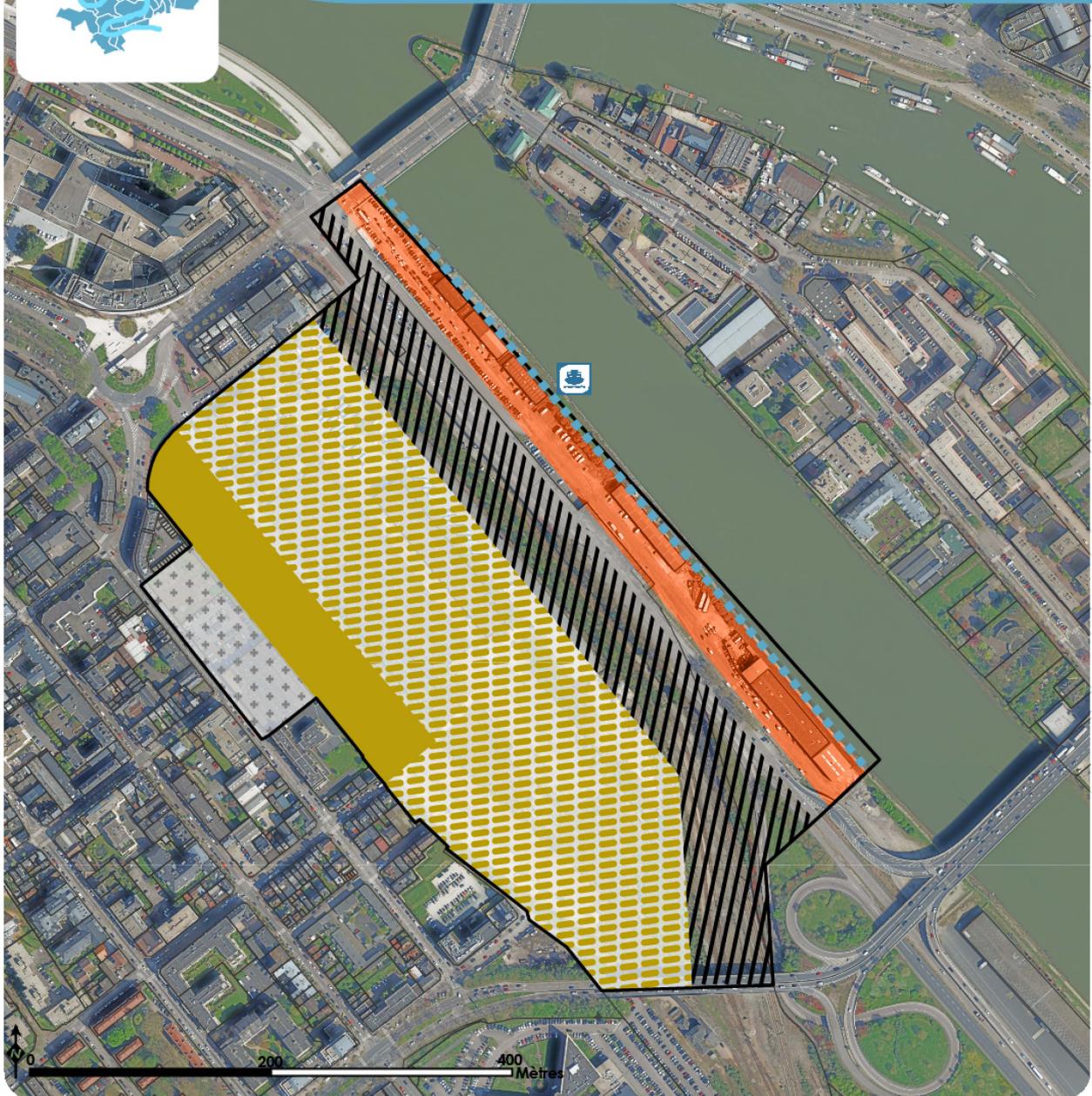
- Permettre le maintien des activités en place et leur évolution progressive, dans une cohabitation harmonieuse.
- Accueillir de nouvelles fonctions urbaines en combinaison avec les activités en place :
  - Activités tertiaires de type co-working, de loisirs et petit artisanat : culturelles, sportives, sociales, accueil d'espaces de restauration, lieux de production locale...
- Permettre la préparation du site à l'accueil de la future gare en préservant les activités actuelles et futures :
  - Activités ferroviaires liées aux travaux de démolition de la tranchée ferroviaire couverte, ainsi qu'à l'exploitation du fret portuaire par voie ferrée.

En complémentarité avec les documents réglementaires en matière de développement commercial, la programmation des activités devra favoriser l'émergence de nouveaux usages qui pourront intégrer :

- Des activités sociales, culturelles, sportives, artistiques.
- Des lieux de création et de vente de type artisanal ou local.
- Des activités de logistique urbaine, de type ELU (espace de logistique urbaine), privilégiant les modes doux et des activités liées à l'exploitation des transports en commun urbains et touristiques.
- Des événements saisonniers ou ponctuels à organiser, en profitant d'un lieu central et aux dimensions généreuses.
- Des implantations professionnelles et productives de type tiers-lieux qui puissent inclure des activités d'insertion.



OAP "Sans attendre la gare"  
OAP Règlementaire  
Orientation "mixité fonctionnelle et sociale"



-  Activités tertiaires, entreprises artisanales et d'exploitation des transports
-  Activités de loisirs, tertiaires, petit artisanat et artistiques
-  Activités ferroviaires
-  Activités tertiaires, commerciales et d'entrepotage
-  Phase ultérieure de développement
-  Valorisation de la desserte fluviale
-  Desserte fluviale

## **Les besoins en matière de stationnement, la desserte par les transports en commun et par les voies et réseaux**

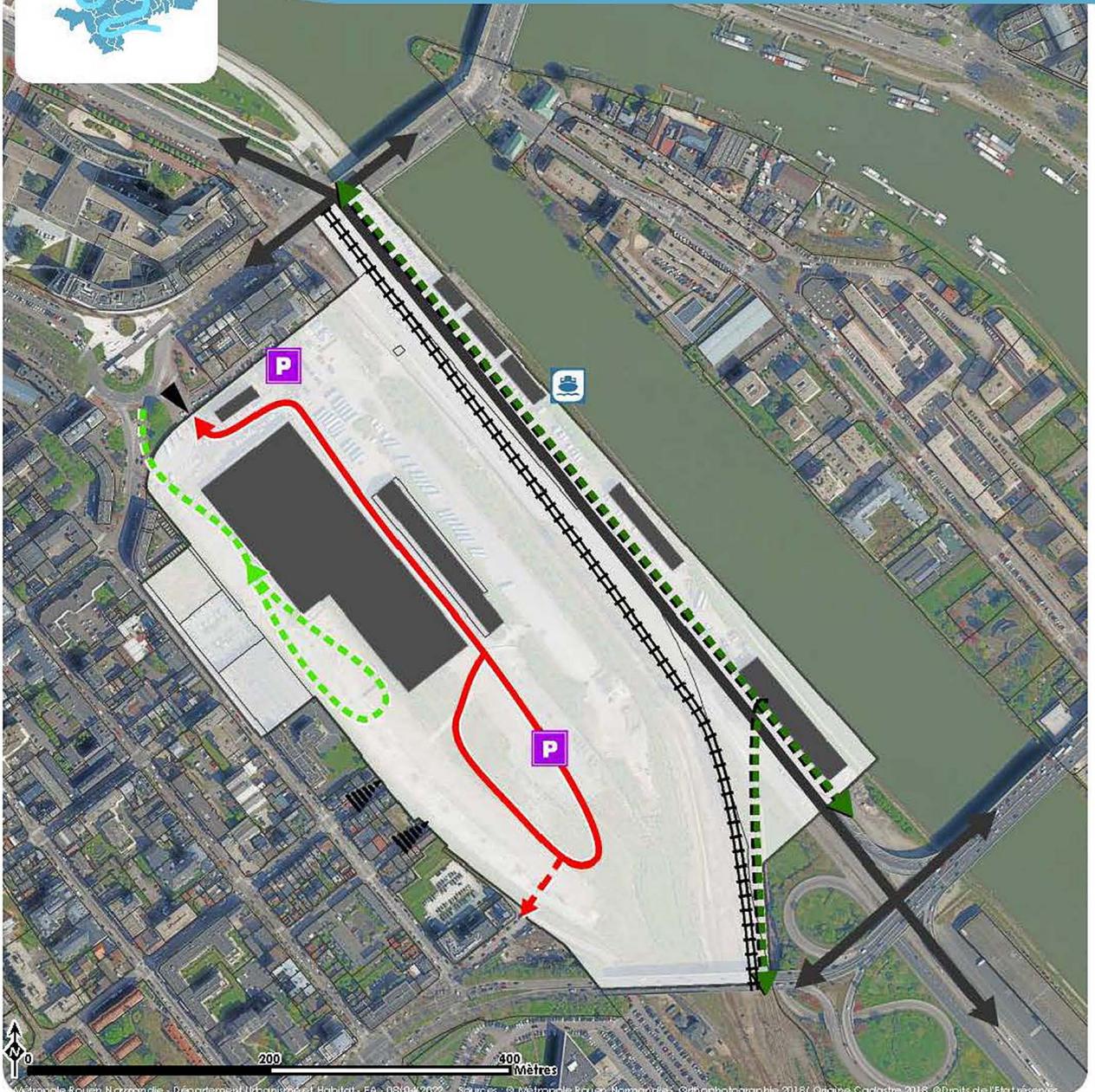
Le site de l'OAP est principalement distribué depuis la place Carnot pour la partie intérieure, et depuis la route départementale pour les quais de Seine. L'espace en enclave située à l'ouest est uniquement accessible depuis la rue Desseaux limitrophe.

### → **Les principes de desserte du site et stationnement :**

- L'accès place Carnot, public et mutualisé à l'ensemble des activités, regroupe l'ensemble des flux. Les interventions au niveau de cet accès principal devront permettre d'en assurer une gestion sécurisée et apporter une signalétique claire.
  - Un accès modes doux dédié au débouché de la rue Desseaux et de la rue Malouet, devra favoriser l'accès de tous au site. En continuité, un principe de circulation mixte et sécurisée pour les piétons et cyclistes en parallèle des flux de véhicules motorisés servant les activités (accès du personnel, des livraisons, de sécurité, etc...) devra être assuré.
  - Des accès secondaires, notamment pour gérer des accès de sécurité, pourront être aménagés à partir des impasses rue de la Coupé et rue Henri Martin en cohérence avec la tranquillité résidentielle de ces secteurs. Une sortie routière vers l'avenue de l'Europe pourra être organisée de manière ponctuelle via la rue d'Emendreville.
  - En matière de stationnement, les aménagements devront permettre le parking d'un nombre important de cycles, en partie abrités et sécurisés, pour les besoins des usagers et des salariés. Le stationnement des véhicules devra être limité au besoin des salariés et des accès techniques, compte tenu de la très bonne desserte en transport en commun du site ferroviaire.  
Le stationnement des cars de l'entreprise de transport a vocation à s'organiser au centre du site, tirant parti du revêtement existant stabilisé.
  - Les hangars du quai d'Elbeuf bénéficient d'un accès routier et cycliste. Des stationnements, au droit des hangars peuvent être aménagés pour l'accueil des salariés et de la clientèle. Une continuité cyclable vers le quai du Cours la Reine et le chemin de halage est à privilégier vers le sud (en prolongement de l'orientation définie dans l'OAP Grands Projets St Sever Nouvelle Gare), ainsi que la continuité vers les quartiers Saint-Sever et Grammont, via le pont de l'Europe.
- Les nouvelles installations devront faire l'objet de demande de branchement et être desservies par **les réseaux existants au pourtour du site**, notamment en matière d'eau potable, d'électricité et de télécommunications. Le traitement de l'assainissement devra s'appuyer sur le règlement d'assainissement collectif en vigueur.



# OAP "sans attendre la gare" OAP Réglementaire Orientation "stationnement et desserte"



## Desserte et organisation viaire

### ■ Liaisons existantes

- Rue ou voie existante
- Cheminement doux (piétons et/ou vélo)

### ■ Maillage à créer

- Maillage principal
- Maillage secondaire
- Cheminement doux

### ■ Desserte

- Accès prioritaire au site
- Point d'accès éventuel
- Desserte fluviale

### ■ Stationnement

- Parking collectif

### indications informatives

- Limites cadastrales
- Périmètre de l'OAP
- bâti existant

## **Les orientations en matière de qualité environnementale et de prévention des risques**

- Des alternatives de végétalisation compatibles avec la nature des sols en place devront être étudiés. La temporalité des aménagements sera à prendre en compte dans les solutions envisagées.
- La gestion d'attente différenciée des merlons de terre issus de la démolition de la tranchée ferroviaire sera à privilégier.

Compte tenu du caractère transitoire des aménagements, les actions en matière de végétalisation devront être adaptées au contexte et au court terme, et devront anticiper les évolutions à venir quant au projet d'accueil de la nouvelle gare, tout en étant calibrées au regard de la nature des sols (jardins partagés en bacs, strates herbacées et arbustives plus que arborées).

Compte tenu du caractère très minéral du site d'origine (site ferroviaire et bâtis en surplomb), différentes propositions évitant la mise en œuvre de la pleine terre sont à privilégier voire à expérimenter : toitures, murs végétalisés ... Des dispositifs hors-sols visant à développer l'agriculture urbaine sont recommandés (production sous serres, en bac, horticulture aérienne...)

Les orientations environnementales et paysagères de l'OAP Grands Projets St Sever Nouvelle Gare, concernant notamment le développement d'une « zone verte à dominante végétale » et la prise en compte de cônes de vue vers la Seine sont reprises et prolongées dans la présente OAP. Ainsi, les aménagements extérieurs sur le quai d'Elbeuf doivent s'inscrire dans la poursuite de l'écriture de l'aménagement des quais bas rive gauche et de la grande promenade fluviale.

L'impact visuel des aménagements depuis le Site Classé de la Côte Sainte Catherine est à considérer, même si le site présente aujourd'hui un paysage de délaissé.

Les aménagements extérieurs autour des hangars du front de Seine ne devront pas faire obstruction au passage de l'eau en cas de crue de Seine, dans le respect du PPRI en vigueur.