

## ANALYSE CROISEE DE LA DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMENAGEMENT ET DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DE LA METROPOLE ROUEN NORMANDIE

### **1- Contexte et objectifs de l'étude**

Approuvée en Conseil d'Etat le 10 juillet 2006 après un large travail de concertation et d'information, la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine fixe, sur son périmètre d'application, les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transports et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et paysages.

Conformément à l'article R172-3 du Code de l'urbanisme, le préfet de la région Normandie a confié à la Mission estuaire de la Seine de la DREAL Normandie la réalisation d'un bilan d'application de la DTA de l'estuaire de la Seine, avec pour objectif d'évaluer les effets de sa mise en œuvre et de fournir à l'administration des éléments tangibles leur permettant d'apprécier l'avenir à moyen termes des enjeux portés par la DTA.

Dès lors, au cours de l'année 2022, les travaux effectués dans le cadre du bilan d'application de la DTA ont permis de mettre en évidence un premier niveau d'évaluation du degré d'atteinte de ces objectifs et de fournir, lorsque cela est possible, des informations sur les garanties offertes par le cadre actuel de l'aménagement des territoires pour tendre vers la concrétisation de ces objectifs à moyens terme.

Toutefois et comme précisé dans la méthodologie déployée, le bilan d'application a été circonscrit à l'analyse des éléments de la DTA repris dans les Schémas de Cohérence Territorial (SCoT) et le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoire (SRADDET) et étayés par les données issues du dispositif de suivi-évaluation de la DTA.

Outre les premiers éléments d'analyse mis en évidence dans le cadre du rapport du bilan d'application de novembre 2022 il est fait état, compte tenu des champs d'investigation limités, de la nécessité de mener des investigations complémentaires autour des objectifs suivants :

#### Objectifs au développement indéterminé :

- **Objectifs 1-1** : Poursuivre la politique d'équipement des ports – Ports du Havre et de Rouen
- **Objectifs 2-2** : Mettre en valeur les grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie

#### Objectifs à risque de non atteinte :

- **Objectifs 1-3** : Améliorer la desserte portuaire

Ainsi, le but de ce travail d'approfondissement est alors :

- pour les objectifs au développement indéterminé : d'approfondir les analyses pour déterminer si ces objectifs sont à classer comme « sécurisés » ou comme « à risque de non atteinte »
- pour les objectifs à risque de non atteinte (déjà identifiés et éventuellement nouvellement classés comme tel) : d'identifier les leviers et contraintes à l'atteinte de ces objectifs

En ce sens, la présente note vise à fournir les éléments d'analyse complémentaires nécessaires à l'appréciation de la mise en œuvre des objectifs et orientations de la DTA de l'estuaire de la Seine au sein du Plan Local d'Urbanisme de la Métropole Rouen Normandie.

## **2- Éléments de méthode**

L'évaluation du niveau de reprise de la DTA dans le PLUi de la Métropole Rouen Normandie passe, dans un premier temps, par la compréhension de la manière dont ce document intègre et reprend les objectifs et orientations de la DTA.

Pour y parvenir, il est proposé d'analyser le degré de traduction et de mise en œuvre de la DTA dans les orientations portées par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) puis la manière dont celles-ci trouvent ou non une résonnance opérationnelle et réglementaire au sein des Orientations d'Aménagements et de Programmation (OAP) et du règlement graphique et littéral du PLUi de la Métropole Rouen Normandie.

Ces travaux reposeront sur un double prisme d'analyse permettant :

- d'une part de mesurer le degré de reprise des objectifs et orientations de la DTA
- d'évaluer si ce degré de reprise est satisfaisant pour atteindre ou non ces objectifs

## **3- Approfondissement du bilan des objectifs 1-1, 1-3 et 2-2 au sein du PLUi de la MRN**

### **A) Analyse de la transcription des objectifs 1-1 et 1-3 de la DTA au sein du PADD**

Dans l'optique de renforcer l'ensemble portuaire normand, la DTA de l'estuaire de la Seine met en avant la nécessité de poursuivre la politique d'équipement des ports tout en améliorant la desserte portuaire.

Ainsi au même titre que les ports du Havre ou de Caen-Ouistreham, le port de Rouen – qui comprend quatre sites d'importances contrastées (Rouen-amont, Port-Jérôme, Honfleur et Saint-Wandrille/Le Trait) – se voit attribuer des objectifs spécifiques visant à assurer sa compétitivité et son bon fonctionnement.

Dès lors, pour le site de Rouen amont (seul site compris dans le périmètre de la MRN pour lequel la DTA développe des objectifs), la DTA fait mention du rôle stratégique de ce site portuaire dans l'acheminement de produits (vracons énergétiques, agro-alimentaires,

marchandises diverses) au plus proche des lieux de production et de consommation, minimisant de part cette position intérieure le transport terrestre.

Aussi, dans l'objectif de pérenniser ce rôle essentiel, la DTA pointe la nécessité de maintenir et d'améliorer les infrastructures de transport, notamment ferroviaires vers et à travers la région parisienne. De même, elle mentionne également l'importance de prendre en compte le maintien des conditions d'accès nautiques et leurs adaptations aux évolutions du trafic maritime et ce, dans le respect des contraintes environnementales. A noter que pour le site de Rouen-Amont aucune action relative à l'atteinte de ces objectifs n'est précisée au chapitre 3 « orientations » section 1 et au chapitre 4 « politiques d'accompagnement » section 4.

Par ailleurs, l'objectif 1-3 « Améliorer la desserte portuaire » de la DTA vient compléter et préciser les actions ciblées attendues pour affirmer le complexe portuaire normand comme porte d'entrée-sortie des trafics de marchandises de l'Europe du nord-ouest et concourir, parallèlement, au rééquilibrage entre les différents modes de transports.

Ainsi le chapitre 3, relatif aux orientations de la DTA, cible notamment pour le territoire de la Métropole Rouen Normandie différentes actions répertoriées par modes dans le tableau ci-dessous.

<b>Modes de transport</b>	<b>Actions attendues pour le territoire de la MRN</b>
Ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'aménagement d'itinéraires alternatifs pour le fret ferroviaire permettant le contournement de l'Île-de-France (Rouen- Amiens- Reims vers Metz et Rouen- Le Mans -Tours)</li> <li>• L'aménagement des dessertes terminales des ports avec la mise en site propre des voies portuaires du port de Rouen</li> <li>• Le renforcement de la capacité et des performances des liaisons ferroviaires (fret et voyageur) entre Paris et la Normandie via la mise en œuvre d'une liaison rapide Normandie-Vallée de Seine</li> <li>• L'amélioration de la liaison Rouen/ Caen (transit et cadencement)</li> <li>• L'étude et la réalisation de desserte ferroviaires périurbaines (liaison Barentin – Saint-Aubin-lès-Elbeuf)</li> </ul>
Fluviale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration de l'axe fluvial constitué par la Seine, y compris les installations de transbordement</li> </ul>
Routier	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le contournement est de Rouen ainsi que le bouclage de la rocade nord par la traversée de la vallée du Cailly et envisager un barreau reliant le contournement est et l'autoroute A13-RN154</li> <li>• L'étude de l'opportunité d'un grand contournement ouest de Rouen (jonction A28 – A150)</li> <li>• L'amélioration de la desserte terminale des ports (boulevard maritime de Rouen)</li> <li>• L'amélioration de la qualité des liaisons routières (achèvement de l'autoroute A150 entre Rouen et A29, réalisation du projet autoroutier A28 entre Rouen et Alençon, passage de la RN154 en 2x2 voies entre Rouen et Orléans)</li> </ul>
Aérien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuer à utiliser les quatre aéroports actuels ou regrouper les services sur un petit nombre d'aéroports</li> </ul>

Dès lors, l'analyse du PLUi de la Métropole de Rouen Normandie (approuvé en 2019) montre une appropriation et une traduction de ces deux objectifs (1-1 et 1-3) de manière transversale au sein du Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Force est de constater que l'un des principes fondateurs du projet politique de développement du territoire métropolitain (c'est-à-dire du PADD) est de développer les potentialités économiques du territoire en s'appuyant sur son héritage industrialo-portuaire tout en organisant sa mutation vers l'innovation et la croissance durable : deux conditions essentielles pour conforter son rayonnement européen et national.

Ainsi, l'axe 1 du PADD « Pour une métropole rayonnante et dynamique » met l'accent sur la volonté d'affirmer son identité métropolitaine maritime et fluviale en s'appuyant notamment sur les atouts conséquents dont elle dispose tel que son économie industrialo-portuaire dans l'optique de l'insérer dans le processus de mondialisation.

Pour relever ce défi, le PADD de la Métropole Rouen Normandie pointe notamment trois objectifs qui s'inscrivent en parfaite cohérence avec les objectifs 1-1 et 1-3 de la DTA de l'estuaire de la Seine.

En effet, si le PADD pointe l'importance de s'appuyer sur la Seine comme levier de développement fort et cohérent (voir objectif 1-1 – soutenir la dynamique de projet), il fait également mention de la nécessité d'améliorer l'accessibilité du territoire (voir objectif 1-3 – Améliorer l'accessibilité du territoire pour assurer les grandes fonctions métropolitaines) notamment en :

- Renforçant le positionnement du territoire au sein des flux européens de marchandises, mais aussi les relations entre le port de Rouen et son hinterland ;
- Améliorant l'accessibilité de Rouen à l'échelle du quart nord-ouest de la France via la mise en œuvre des grands projets d'infrastructures (LNPN, contournement est A28 A13) ;
- Optimisant les franchissements de la Seine.

A cela s'ajoutent également des orientations spécifiques visant à garantir la compétitivité du complexe portuaire et à valoriser la multimodalité des flux marchands (maillage entre les différents réseaux de transports de marchandises, intermodalités, aménagements en faveur de l'augmentation du fret fluvial et ferroviaire, etc.).

Enfin, un troisième objectif (voir objectif 1-4 – Créer les conditions du développement économique) concourant avec les objectifs 1-1 et 1-3 de la DTA vient compléter ce premier axe du PADD de la Métropole Rouen Normandie en affirmant l'ambition du territoire de renforcer les flux logistiques à l'échelle de l'Axe Seine et en initiant une démarche de réindustrialisation par l'aménagement des trois sites de développement principaux : Seine sud, Petit-Couronne et Rouen Vallée de Seine logistique.

En sus de ces différents objectifs et orientations, l'axe 1 du PADD du PLUi de la MRN comprend une cartographie synthétisant et territorialisant les principaux défis à relever. Celle-ci reprend

et décline plus finement les orientations générales d'aménagement figurant sur la cartographie de la DTA.

#### B) Analyse de la transcription de l'objectif 2-2 de la DTA au sein du PADD

A travers cet objectif la DTA de l'estuaire de la Seine entend préserver et mettre en valeur le patrimoine paysager et environnemental singulier qui compose son périmètre d'action. En effet, à la fois atout écologique, économique et touristique la matrice agro-naturelle participe indéniablement à la notoriété et l'attractivité des boucles de la vallée de la Seine (seule entité concourant avec le périmètre du PLUi de Rouen Métropole).

Ainsi, dans l'optique de cibler les ensembles paysagers devant faire l'objet d'une attention particulière et d'efforts en matière de préservation, la DTA définit et s'appuie sur la notion d'espaces naturels majeurs pour décliner des objectifs et orientations adaptés à leurs enjeux respectifs.

Aussi conformément au cahier des charges de cette mission, l'analyse du degré de transcription de la DTA au sein du PLUi de la Métropole Rouen Normandie se concentrera sur les espaces naturels majeurs compris au sein du périmètre d'application de ce document de planification, à savoir :

- Le Val de Seine sur toute sa longueur avec ses zones humides associées ;
- Les espaces naturels du Parc Naturel Régional des Boucles de Seine Normande ;
- Les rebords du plateau calcaire dominant le Val de Seine et leurs couronnes forestières.

Dès lors, le chapitre 3 relatif aux orientations de la DTA précise que ces espaces ne peuvent faire l'objet d'une urbanisation afin de préserver la qualité et l'intégrité des paysages existants. Toutefois, pourront y être autorisées les bâtiments nécessaires soit aux activités agricoles, soit à la valorisation touristique de ces milieux ou encore aux constructions incompatibles avec le voisinage des espaces urbanisés.

Par ailleurs, dans l'optique de limiter l'empreinte du développement territoriale et de valoriser la remobilisation du patrimoine existant, la DTA précise que la reconversion du patrimoine existante au sein de ces espaces à des fins résidentielles, touristiques, artisanales ou de service pourra être autorisée.

A cela s'ajoute également une orientation visant à limiter l'impact des grandes infrastructures de transport et d'énergie sur les espaces naturels majeurs qui devront éviter de les fragmenter/ traverser sauf si les études techniques préalables en démontre la nécessité contraire. Dans ce cas, il est mentionné que des mesures spécifiques d'atténuation des impacts environnementaux et paysagers devront être définies.

L'analyse du PLUi de la Métropole de Rouen Normandie (approuvé en 2019) montre une appropriation et une traduction de cet objectif (2-2) et plus largement des dispositions de la charte du PNR des Boucles de Seine Normande au sein de l'Axe 3 « Pour un environnement de qualité et de proximité pour tous » et dans une moindre mesure de l'Axe 2 « Pour une métropole garante des équilibres et des solidarités » du PADD. Il est à noter que l'objectif

visant à limiter l'impact des grandes infrastructures de transport sur les espaces naturels majeurs énoncé dans la DTA est quant à lui traduit dans l'Axe 1 du PADD (voir objectif 1.3 Améliorer l'accessibilité du territoire pour assurer les grandes fonctions métropolitaines).

En effet, conscient des responsabilités environnementales qui gravitent autour des politiques d'aménagement et de développement territoriales, le PADD de la Métropole Rouen Normandie pointe différents objectifs et orientations visant à réduire autant que possible son empreinte écologique, en accord avec le respect de la biodiversité, de la qualité du cadre de vie et des paysages.

Le PADD de la Métropole Rouen Normandie décline ainsi des ambitions en faveur de la lutte contre l'étalement urbain et la valorisation des offres de proximité. Il met l'accent de façon transversale sur le renouvellement urbain, l'utilisation économe de l'espace, la mise en valeur des centralités urbaines, et le lien entre offre de transport et urbanisation.

En témoigne l'Axe 2 du PADD « Pour une métropole garante des équilibres et des solidarités » qui met l'accent sur la volonté d'inscrire la trajectoire territoriale dans un objectif de réduction de la consommation foncière (voir objectif 2.1 – Inscrire l'évolution de la Métropole dans un objectif de réduction de la consommation foncière) tout en s'appuyant sur des logiques de développement visant à assurer le maintien des équilibres territoriaux et une priorisation du développement au plus près des aménités (voir objectif 2.2 – Organiser le développement urbain dans le respect de l'équilibre des territoire ».

Ainsi, force est de constater que les ambitions inscrites au sein du PADD en la matière font pleinement écho à l'objectif 2.2 de la DTA en pointant notamment la nécessité de préserver les atouts et la diversité du territoire métropolitain à travers le maintien de l'équilibre existant entre les espaces NAF et les espaces urbanisés.

Pour y parvenir le document inscrit, en sus des orientations qualitatives concourant à la remobilisation et l'optimisation du foncier d'ores-et-déjà urbanisé, des enveloppes foncières maximales en extension par grands usages de l'espace (habitat, économie, infrastructure et grands équipements, et autres espaces en cours d'évolution).

Outre ces aspects liés à une gestion raisonnée du foncier, l'appréhension du changement climatique, la valorisation du patrimoine paysager et naturel ainsi que la protection de la biodiversité constituent également un socle fondateur du PADD.

Ainsi l'axe 3 « Pour un environnement de qualité et de proximité pour tous » arbore trois objectifs principaux qui s'inscrivent en cohérence avec les ambitions et attentes de l'objectif 2-2 de la DTA relatives à la mise en valeur des grands ensembles naturels et paysagers caractéristiques de la Normandie.

Le premier « objectif 3.1 - Respecter et conforter les grands milieux naturels, vecteurs d'identité » affiche notamment l'ambition de protéger la mosaïque d'espaces dont bénéficie le territoire (trame boisée, trame aquatique et humide, pelouses des coteaux calcaires, terrasses alluviales ou encore espaces agricoles) en ciblant la protection de ces réservoirs de biodiversité et en favorisant le maintien et la remise en état des corridors écologiques qui

permettent leur mise en réseau. A ce titre, sont notamment cités la question de la reconstitution du réseau de haies ou encore la restauration de la continuité de la Seine et de ses affluents, deux orientations phares portées par l'objectif 2-2 de la DTA.

Par ailleurs, le PADD porte également une attention particulière à la protection des zones humides, mares et des lisières forestières et cible, à ce titre, plusieurs sites de projet (les Marais de la Vallée de la Seine, la terrasse alluviale de Bardouville ou encore le Marais du Trait) faisant écho à certains espaces naturels majeurs de la DTA.

Le deuxième « objectif 3.2 – Préserver et valoriser les qualités urbaines et paysagères du territoire » vise quant à lui à développer des principes de préservation et de valorisation des grandes unités paysagères présentes au sein du territoire de la Métropole Rouen Normandie. Pour y parvenir, le PADD développe des orientations de manière à toucher différentes échelles, depuis celle du grand paysage jusqu'à celle du projet d'aménagement, et en adaptation avec les différents contextes : espaces agricoles, naturels ou forestiers, axes de circulation structurants, entrées de ville, tissus urbanisés, etc.

Dès lors, sont notamment mentionnés la préservation des vues remarquables vers les éléments patrimoniaux repères du territoire (la Seine, les coteaux ou falaises calcaires, les rebords de plateau) en veillant à les préserver de toute nouvelle urbanisation pour assurer leur maintien à l'état naturel et la lisibilité des paysages de vallées. A laquelle s'ajoute des orientations spécifiques sur la protection des nombreux sites classés et inscrits du territoire, avec notamment la Vallée de la Seine Boucle de Roumare et les autres Boucles de la Seine pointé par le PADD ou encore sur le maintien des structures paysagères rurales locales (clos masures, bâti de villégiature le long de la Seine, etc.).

Le PADD fait également mention de l'importance de mettre en valeur le patrimoine industriel, maritime et fluvial en favorisant les réhabilitations ou les changements de vocation, tout en maintenant ses caractéristiques.

Si ces orientations s'inscrivent dans la droite lignée de l'objectif 2-2 de la DTA et en compatibilité avec celles portées par la Charte du PNR sur les questions de préservation de ces milieux, celles développées au sein de l'objectif 3-3 du PADD « Faire de la nature en ville un gage de qualité du cadre de vie » le sont également d'un point de vue de la valorisation de ces milieux et de leur participation à l'attractivité touristique du secteur.

En effet, le PADD promeut le développement de la biodiversité comme vecteur d'amélioration du cadre de vie et affiche à ce titre la volonté d'améliorer l'accessibilité aux grands espaces forestiers de loisirs et de détente ainsi qu'aux équipements récréatifs et de sensibilisation qui maillent le territoire.

Enfin, il est également fait mention du souhait de développer des cheminements doux à vocation touristique et de loisirs le long de la trame verte et bleue en valorisant notamment les lieux donnant accès à la Seine. Cette orientation s'inscrit notamment dans la poursuite des travaux engagés pour reconquérir les berges et renforcer la multifonctionnalité des Bords de Seine (espace de promenade, de loisirs, etc.) encourageant une meilleure appropriation de ces espaces et favorisant la découverte du patrimoine qui leurs sont associés par les habitants.

En sus de ces différents objectifs et orientations, l'axe 3 du PADD du PLUi de la MRN comprend une cartographie, synthétisant et territorialisant les principaux défis à relever. Celle-ci reprend et décline plus finement les orientations générales d'aménagement figurant sur la cartographie de la DTA en matière de protection des espaces naturels majeurs.

C) Conclusion de l'analyse de la transcription des objectifs 1-1, 1-3 et 2-2 de la DTA au sein du PADD de la Métropole Rouen Normandie

L'analyse conduite ci-dessus a permis de mettre en évidence que le niveau de reprise des objectifs et orientation de la DTA dans le PADD du PLUi de la Métropole Rouen Normandie était satisfaisant et traduisait une appropriation locale des ambitions de ce document cadre. En effet, outre le fait que le Projet d'Aménagement et de Développement Durable mentionne de manière spécifique et transversale ces différents objectifs et orientations, les choix opérés lors de la rédaction de ce document pivot participent à faciliter leur mise en œuvre et leur traduction opérationnelle. Deux points essentiels qui offrent des garanties quant aux perspectives d'atteinte probable des objectifs de la DTA projetés sur ce territoire.

A noter toutefois, que sur le volet politiques d'accompagnements, le PADD de la Métropole de Rouen Normandie ne mentionne pas la réalisation d'un plan paysage.

D) Analyse de la transcription des objectifs 1-1, 1-3 et 2-2 de la DTA au sein des OAP de la Métropole Rouen Normandie

Force est de constater, que la grande majorité de ces objectifs et orientations trouvent une traduction opérationnelle et réglementaire au sein des Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLUi de la Métropole Rouen Normandie.

En effet, sur les 99 OAP définies dans ce document de planification, huit sont directement liées à l'ambition de poursuivre la politique d'équipement du port de Rouen et ce, tant d'un point de vue de l'amélioration des infrastructures de transport que de l'aménagement et l'optimisation des espaces portuaires.

Dès lors, quatre OAP sectorielles déclinent localement des projections programmatiques accompagnées d'orientations et de principes d'aménagement afin d'assurer la traduction opérationnelle des objectifs portés par le PADD en matière de renforcement de l'équipement portuaire de Rouen et de son accessibilité :

- L'OAP sectorielle « Espace portuaire », localisée sur la commune de Moulineaux le long de la route départementale qui sépare le bourg de la Seine répond à l'ambition de Rouen Vallée de Seine Logistique (RVSL aval) qui projette l'extension de la plate-forme existante sur un site de grande envergure, bordé par les communes de La Bouille à l'ouest et Grand-Couronne à l'est. Ce site de 111 hectares à vocation dominante d'activités offrira de nouvelles opportunités de commercialisation pour l'accueil d'activités logistiques qui bénéficieront de l'organisation associée au terminal conteneurs et marchandises diverses (TCMD).



- ➔ Cette OAP contribue donc à appréhender le développement du projet RVSL Aval à travers la définition de principes d'aménagement tels que les modalités de desserte et d'organisation viaire du secteur, la définition de pistes programmatiques ainsi que des principes de composition et d'insertion urbaine du projet et s'inscrit en ce sens, en cohérence avec les objectifs 1-1 et 1-3 ainsi que les orientations attenantes (voir chapitre 3) portées par la DTA.
- L'OAP sectorielle « Bon Marais », se situe sur le territoire du Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) localisé sur la commune de Grand-Couronne, et correspond à un des lieux ciblés pour poursuivre le développement et la diversification des activités liées à la proximité de la Seine. Sur ce site de 27,4 hectares, le GPMR envisage d'aménager, en continuité de la plateforme logistique actuelle Rouen Vallée de Seine Logistique RVSL, et du terminal conteneurs et marchandises diverses (TCMD), un nouveau pôle logistique et industriel, dénommé « Rouen val de seine logistique amont » ou RVSL amont).
- ➔ Cette OAP constitue donc d'un atout essentiel pour encourager la mise en œuvre de solutions multimodales, et d'intensifier le transport fluvial. A l'instar de l'OAP précédente, elle définit des principes d'aménagement relatifs aux modalités de desserte et d'organisation viaire du secteur, aux éléments de programme ainsi qu'aux principes de composition et d'insertion urbaine du projet. Ces orientations traduites de manière littérale et graphique s'inscrivent en cohérence avec les objectifs 1-1 et 1-3 ainsi que les orientations attenantes (voir chapitre 3) portées par la DTA.
- L'OAP sectorielle « Croix Saint Marc », concerne un terrain situé au Sud-est du carrefour de la Croix Saint Marc, contiguë à la caserne des pompiers de Grand Couronne, entre l'avenue de Caen et le Boulevard du Grand Aulnay. D'une surface de 16,68 hectares, ce site a été fléché par la Grand Port Maritime de Rouen (GPMR), pour créer une structure d'accueil et de services en entrée de zone industrielle à proximité de la plateforme logistique Rouen Vallée Seine Logistique (RVSL).
- ➔ Cette OAP contribue donc à la mise en œuvre d'un pôle de services destiné à recevoir des activités diverses et mixtes de services aux entreprises ou de type « petite logistique urbaine ». Les différentes orientations littérales et graphiques répondent pleinement à l'ambition du GPMR de conforter l'attractivité de la zone d'activité et accompagner l'implantation et la vie des entreprises sur le site de Grand Couronne. Une trajectoire opérationnelle qui retranscrit les objectifs 1-1 et 1-3 et les orientations de la DTA en matière de montée en équipement de la zone portuaire.
- L'OAP sectorielle « Entrée de ville Nord », se situe sur le territoire du Grand Port Maritime de Rouen (GPMR) au niveau d'un carrefour routier qui marque l'entrée de la ville de Petit Couronne depuis les axes structurants de la façade Est de la Boucle de Rouen. Il est appelé à accueillir un programme réparti entre habitat et activités économiques sur la superficie globale d'environ 22 000 m<sup>2</sup>.
- ➔ Cette OAP indique des localisations préférentielles permettant d'assurer une inscription cohérente du projet dans son environnement immédiat tout en limitant les

conflits d'usage au sein du périmètre. A titre d'illustration, le programme d'activité économique prendra place au plus près des axes de transit et en prolongement des installations économiques du GPRM (les activités à privilégier sont les activités tertiaires, artisanales, de petites logistiques), le programme d'habitat s'implantera en prolongement du tissu existant autour de la rue Aristide Briand. Une nouvelle fois l'analyse du contenu de cette OAP permet de conclure à la bonne appropriation des objectifs 1-1 et 1-3 et orientations de la DTA en offrant sur une transcription opérationnelle et programmatique qui va dans le sens du renforcement de l'appareil portuaire.

A l'ensemble de ces OAP sectorielles s'ajoutent également quatre autres OAP dites « Grands projets ». Ces dernières, sont élaborées sur des sites de grandes échelles (parfois pluri-communales) qui traduisent des enjeux majeurs au regard du développement métropolitain et notamment, de son articulation avec l'Axe Seine et les régions environnantes. Ainsi, ces quatre OAP « Grands projets » viennent conforter la transcription de certains objectifs et orientation de la DTA visant à affirmer le complexe portuaire normand comme porte d'entrée-sortie des trafics de marchandises de l'Europe du nord-ouest et concourir, parallèlement, au rééquilibrage entre les différents modes de transports.

- L'OAP Grands projets « Secteur de l'aéroport », localisée se situe sur la commune de Boos, et correspond à une emprise de plus de 35 hectares compris entre le centre urbain de Boos et les terrains liés à l'activité économique autour de l'aéroport. Ce site a vocation à accueillir des activités économiques, en majeure partie, et de loisirs sur la partie extension du parc.
- ➔ Bien que la dénomination de cette OAP cible le secteur de l'aéroport de Boos, l'analyse des orientations et principes d'aménagement développées ne permettent pas d'assurer l'atteinte a proprement parlé de l'objectif 1-3 de la DTA. En effet, force est de constater ce ces dernières ne sont pas en lien avec l'ambition de conforter les activités de l'aéroport mais de développer sur une parcelle limitrophe une zone à vocation économique.
- L'OAP Grands projets « Seine Sud », concerne un secteur de recomposition industrielle datant de 2017 qui se compose de plusieurs secteurs qui entretiennent, pour trois d'entre eux, un lien plus ou moins affirmé avec la DTA.

Le premier secteur « Cemex » se situe sur la commune de Oissel, et correspond à une emprise de plus de 37 hectares dont la majeure partie appartient à la société Total. L'urbanisation du site est destinée à accueillir des activités économiques (artisanat, industries, logistique) tout en s'inscrivant dans un environnement imprégné par le fleuve (paysages du bord de Seine, et rôle du transport fluvial) et caractérisé par une biodiversité à préserver.

Le deuxième secteur « Chemin du halage nord » se situe sur la commune de Saint Etienne du Rouvray, et correspond à une emprise de plus de 12 hectares qui jouxte la ZAC du hallage en cours de réalisation au sud. Ce site est destiné à accueillir des

activités économiques à long terme, en lien avec le reste de la zone industrielle, et notamment la ZAC du Halage au Sud.

Enfin, le troisième secteur « Orgachim et Yorkshire » se situe sur la commune de Oissel, et correspond à une emprise de plus de 13 hectares entre le boulevard et la Seine. Ce site est destiné à accueillir des activités économiques compatibles avec le niveau de pollution constaté.

- ➔ Si cette OAP indique que l'ensemble des éléments de programme seront précisés et déclinés dans le cadre de la mise à jour du plan directeur d'aménagement de Seine Sud, les autres orientations et dispositions déclinées pour chacun de ces trois secteurs convergent avec les ambitions portées par la DTA de renforcer l'Axe Seine en optimisant les localisations des futurs équipements liés aux activités portuaires en valorisant le foncier existant à proximité de cet axe afin de faciliter la multimodalités en matière de flux de marchandises et de personnes et de faire monter en compétitivité le complexe industrialo-portuaire de la Normandie (voir objectifs 1-1 et 1-3 de la DTA).
- L'OAP Grands projets « Seine Amont », s'inscrit dans le cadre du projet de « l'Axe Seine » qui vise à insuffler une nouvelle dynamique novatrice et fédératrice tournée autour du fleuve. Elle se compose de plusieurs sites compris entre la promenade Tabarly à Rouen jusqu'à la base nautique de la Poterie à Belbeuf.

Selon les caractéristiques propres des secteurs stratégiques définis, l'urbanisation visera à accompagner la mutation des activités en vue d'accueillir des activités de services, des activités économiques à vocation mixte artisanat, des petites industries sans nuisances et non génératrice de flux routiers lourds, ainsi que ponctuellement des logements.

L'ensemble des mutations à venir devront également permettre la mise en valeur de la richesse patrimoniale et naturelle des sites par le renforcement et la préservation des trames paysagères, tout en œuvrant à des compositions urbaines adaptées aux modes de déplacements doux, afin de fédérer de nouvelles pratiques sur ces espaces de bord de Seine.

- ➔ A travers les principes de composition urbaine développés, cette OAP conforte les ambitions portées par le PADD en matière de réintroduction des espaces de bords de Seine dans la dynamique urbaine. Ainsi, les orientations projetées en matière de renouvellement urbain et architectural et de valorisation du patrimoine existant, contribueront à rétablir - sur les différents secteurs fléchés - le dialogue avec le fleuve via notamment une réappropriation des quais en conférant à ces espaces une façade qualitative en rive de Seine qui tienne compte des contraintes de risques naturels et technologiques. Un récit programmatique qui s'inscrit pleinement dans la lignée des objectifs et orientations des points 1-3 et 2-2 de la DTA.

- L'OAP Grands projets « Saint Sever Nouvelle Gare », s'inscrit dans le cadre accueil de la future gare métropolitaine, actée dans le projet de réalisation de la future liaison ferroviaire Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN).

Ainsi sans attendre la gare, et afin de préparer son insertion dans le tissu urbain, l'ambition du projet est d'engager dans un premier temps la redynamisation du quartier existant Saint Sever (phase 1) afin d'insuffler une nouvelle dynamique au centre-ville Rive Gauche en accompagnement de l'arrivée de la future gare. La seconde phase du projet sera quant à elle dédiée à l'accueil et à l'insertion de cette nouvelle dans son environnement immédiat en veillant notamment à sa bonne articulation avec les réseaux de transports existants (tous modes).

- ➔ Cette OAP s'inscrit donc dans la parfaite lignée de l'objectif 1-3 « Améliorer la desserte portuaire » qui mentionne la nécessité de maintenir et d'améliorer les infrastructures de transport, notamment ferroviaires vers et à travers la région parisienne. Elle répond également à l'action « Le renforcement de la capacité et des performances des liaisons ferroviaires (fret et voyageur) entre Paris et la Normandie via la mise en œuvre d'une liaison rapide Normandie-Vallée de Seine » développée au chapitre 3 de la DTA.

En outre, le PLUi de la Métropole Rouen Normandie ne possède pas d'OAP thématique tournée autour des questions de valorisation de la Trame Verte et Bleue et des paysages naturels ou bâtis, il convient de préciser toutefois que ces thématiques sont reprises et contextualisées systématiquement au sein de chacune des OAP précitées.

En ce sens, il est à noter que ces dernières développent notamment des orientations d'aménagement visant à protéger, valoriser et/ou développer les éléments constitutifs du paysage du site d'OAP ainsi que des principes en faveur de l'environnement tels que : le traitement de la transition avec les espaces voisins, les orientations en matière de renforcement de la trame verte, la manière dont le projet devra s'intégrer dans son environnement naturel (corridors écologiques et espaces naturels, trames végétales, patrimoine bâti, éléments de paysage...). L'ensemble de ces éléments participent à la prise en compte et à l'atteinte de l'objectif 2-2 de la DTA.

#### E) Conclusion de l'analyse de la transcription des objectifs 1-1, 1-3 et 2-2 de la DTA au sein des OAP de la Métropole Rouen Normandie

L'analyse conduite ci-dessus a permis de mettre en évidence que le niveau de reprise des objectifs et orientation de la DTA dans les OAP du PLUi de la Métropole Rouen Normandie était satisfaisant et traduisait une appropriation locale des ambitions de ce document cadre.

En effet, outre le fait que les Orientations d'Aménagement et de Programmation s'inscrivent en cohérence avec les grandes orientations du PADD relative à la poursuite de la politique d'équipement des ports et à l'amélioration de la desserte portuaire, celles-ci offrent un levier d'action opérationnel et une garantie supplémentaire permettant d'encadrer et d'orienter le devenir de ces sites stratégiques en accord avec les trois objectifs étudiés de la DTA.