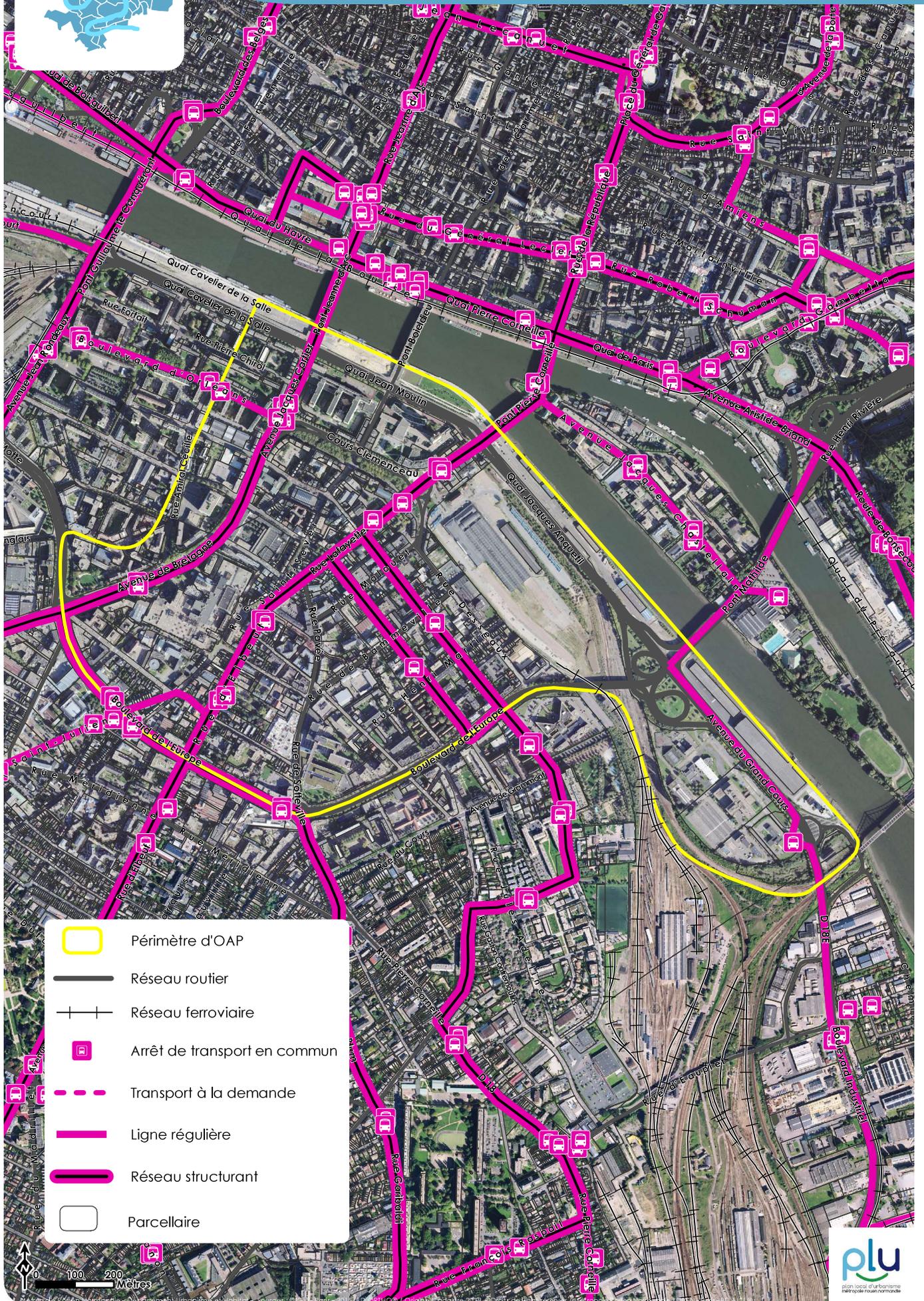


Saint Sever Nouvelle Gare

Contexte général

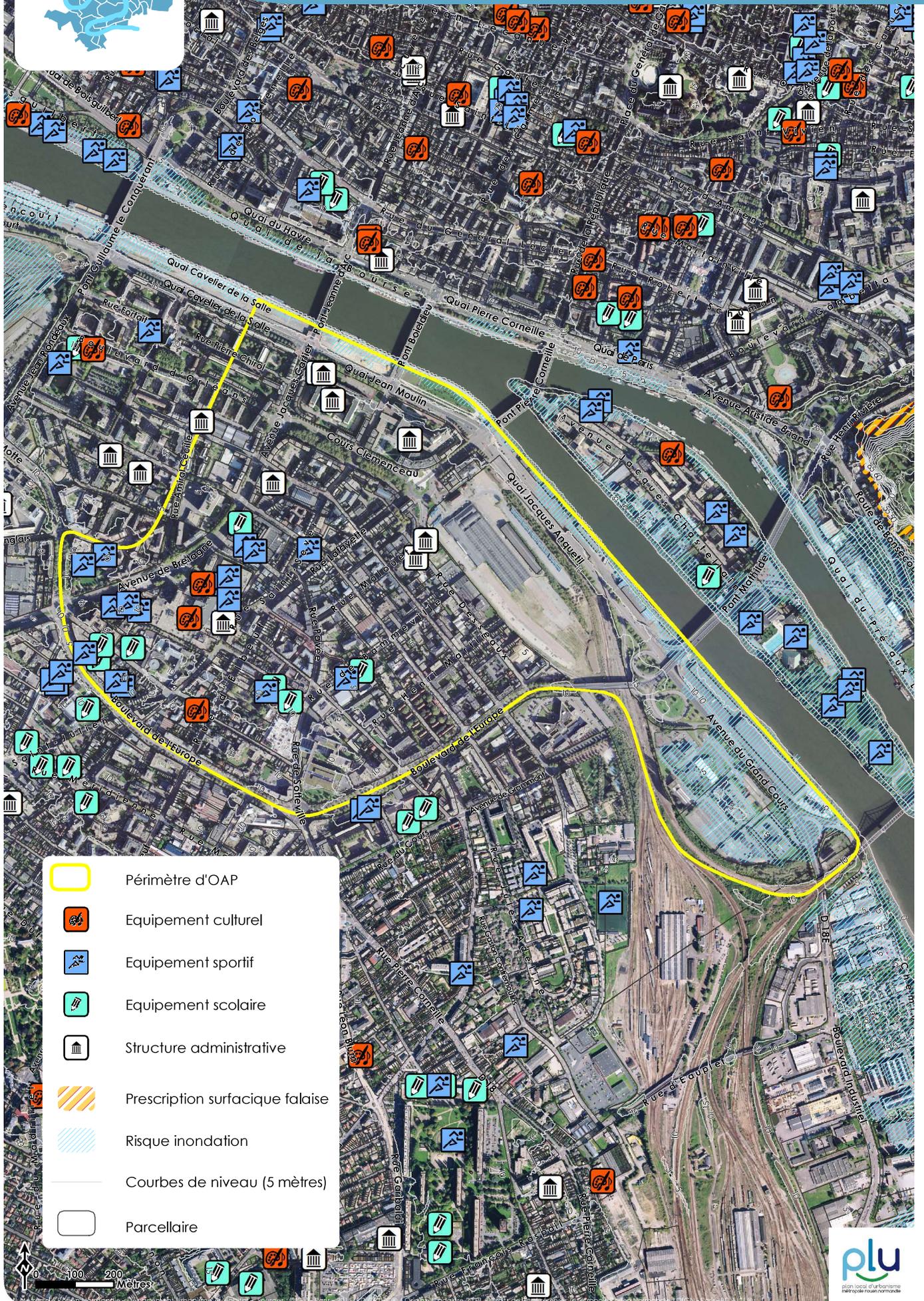


-  Périmètre d'OAP
-  Réseau routier
-  Réseau ferroviaire
-  Arrêt de transport en commun
-  Transport à la demande
-  Ligne régulière
-  Réseau structurant
-  Parcellaire



Saint Sever Nouvelle Gare

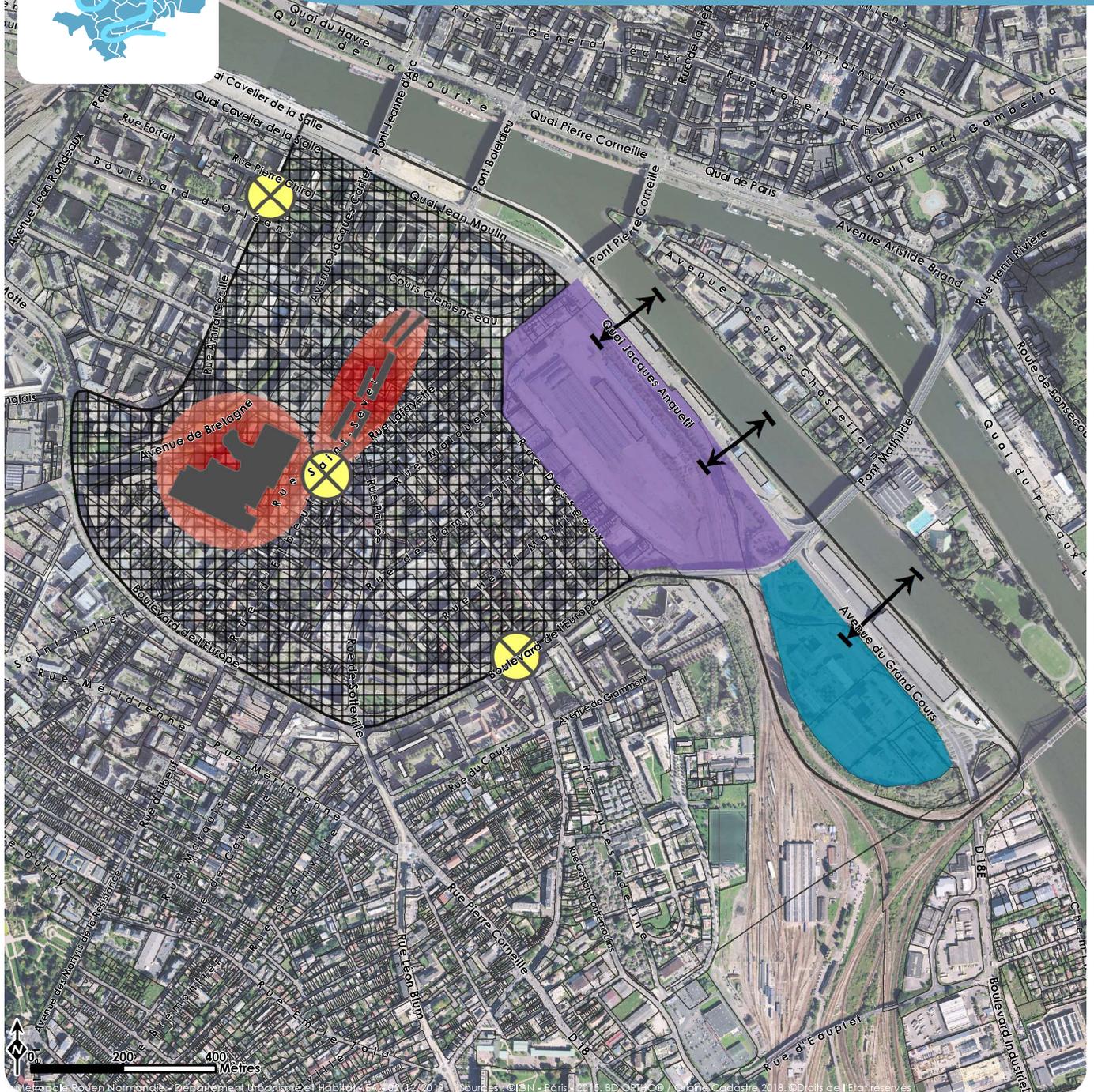
Etat initial du secteur



Saint Sever Nouvelle Gare

Traduction graphique de l'OAP

Vocation et insertion urbaine



Programme

■ Vocation

- Activité économique
- Vocation mixte

■ Morphologie

- Espace à restructurer / Bâti à requalifier

Insertion urbaine

■ Aménité

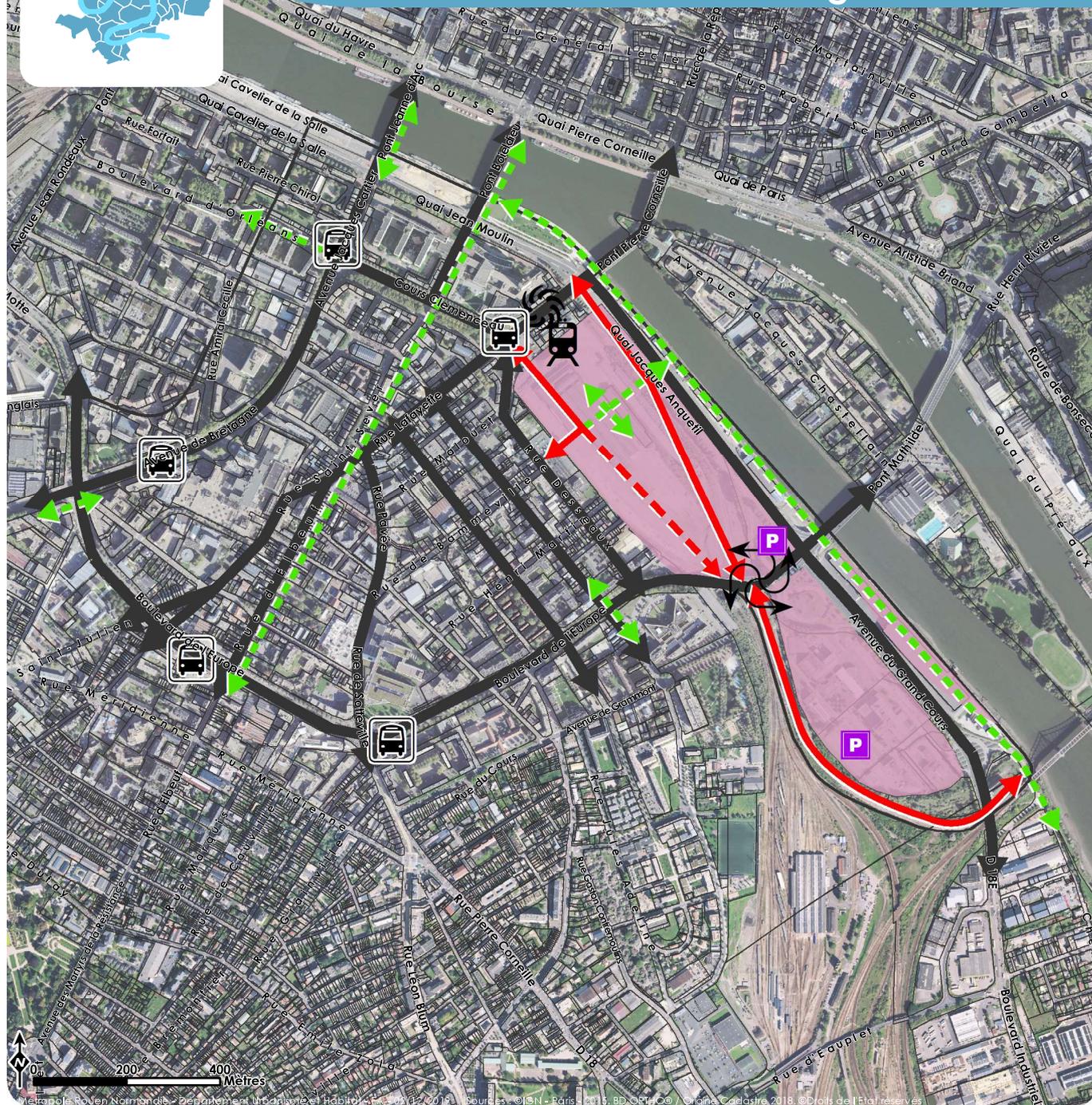
- Rayonnement/Vitrine
- Articulation urbaine

- Porosité entre les espaces

Indications informatives

- Limites cadastrales
- Périmètre de IOAP
- bâti existant

Saint Sever Nouvelle Gare Traduction graphique de l'OAP Desserte et organisation viarie



Insertion urbaine

■ Aménité



Centralité

Desserte et organisation viarie

■ Connexions

- Gare
- Polarité de transport collectif
- Point de connexion

■ Liaisons existantes



■ Maillage à créer

- Maillage principal
- Maillage secondaire
- Cheminement doux

■ Stationnement

- Parking collectif

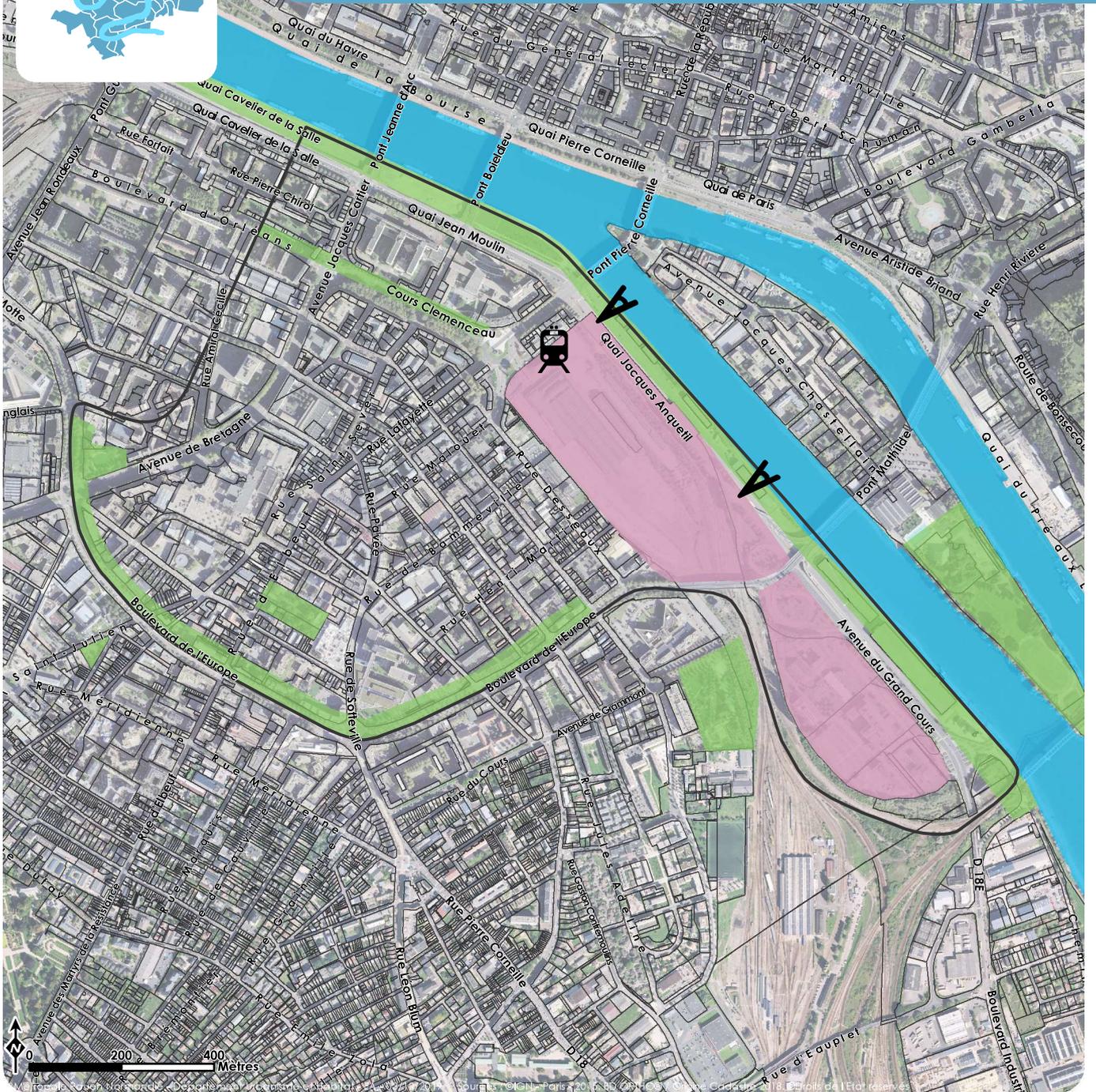
Indications informatives

- Secteur de mutation
- Limites cadastrales
- Périmètre de IOAP

Saint Sever Nouvelle Gare

Traduction graphique de l'OAP

Qualité environnementale et paysagère



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

Indications informatives



Secteur de mutation



Limites cadastrales

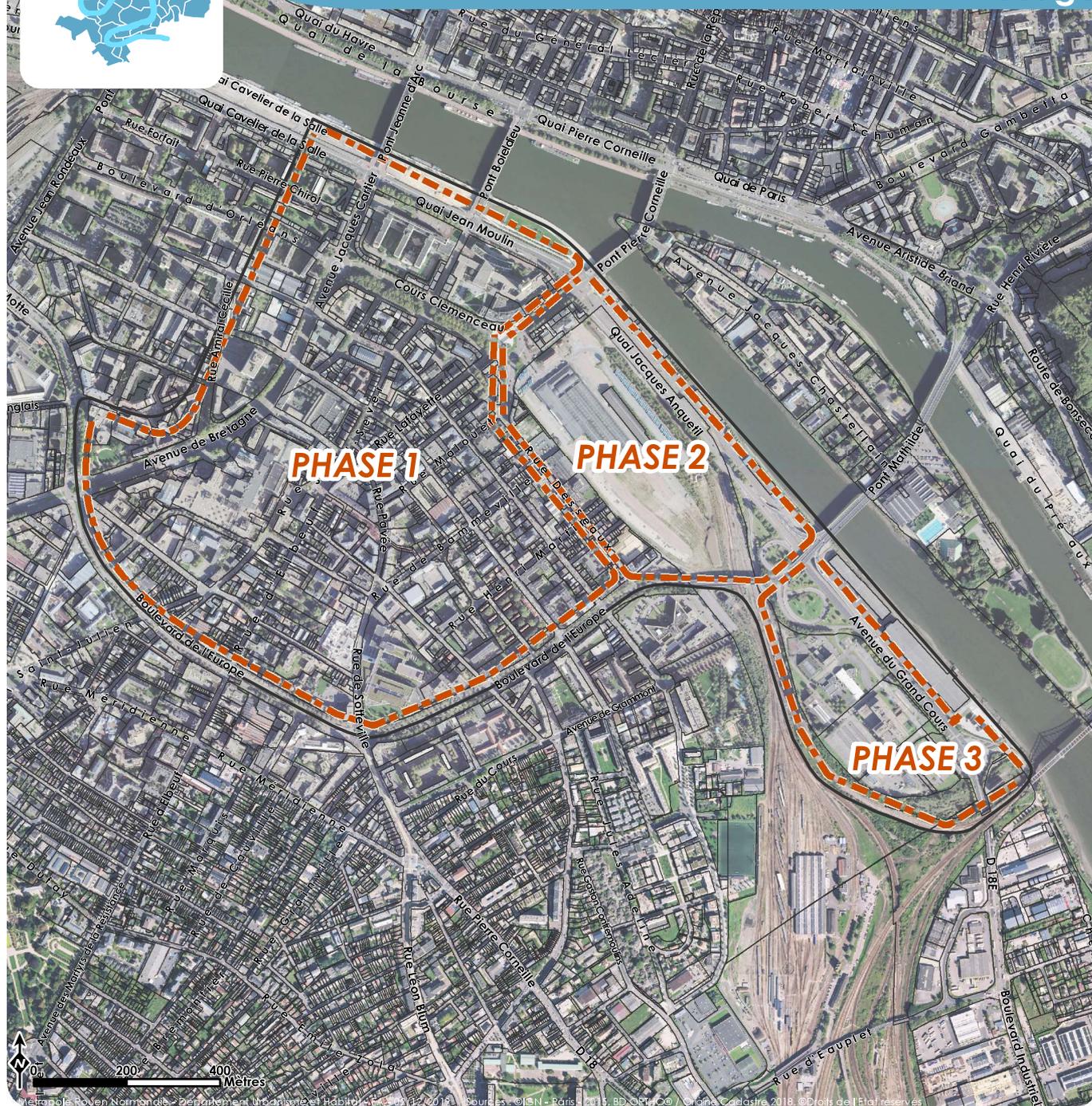


Périmètre de l'OAP

Saint Sever Nouvelle Gare

Traduction graphique de l'OAP

Phasage



Programme

■ Opérationnel

◻ Phasage

Indications informatives

◻ Limites cadastrales

◻ Périmètre de l'OAP

Le projet Saint-Sever Nouvelle Gare consiste en la réflexion sur le secteur d'accueil de la future gare métropolitaine, actée dans le projet de réalisation de la future liaison ferroviaire Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), et mise en service à l'horizon 2030. Au-delà de l'implantation de la gare et de ses infrastructures, c'est tout le centre-ville de Rouen rive-gauche, soit le quartier Saint Sever, qui est impacté.

Ainsi, le projet Saint-Sever Nouvelle Gare a défini comme objectif d'insuffler une nouvelle dynamique au centre-ville Rive Gauche, en accompagnement de l'arrivée de la future gare.

Vocation de l'aménagement

Par conséquent, au travers du projet Saint-Sever Nouvelle Gare, il s'agit de répondre aux enjeux cruciaux du transport de demain, de rendre attractif le territoire pour attirer de nouveaux emplois, notamment dans le secteur tertiaire, et de soutenir l'accueil de la population dans la ville-centre de la Métropole.

Les objectifs généraux sont les suivants :

- Créer la gare comme un nouvel équipement central et traiter son insertion urbaine
- Développer une attractivité résidentielle,
- Redynamiser l'immobilier tertiaire,
- Consolider l'attractivité commerciale du quartier.

La mise en service de la nouvelle gare est prévue à l'horizon 2030. 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). Dans un second temps, le nouveau morceau de ville qui intègrera la gare pourra être créé (phase 2). Enfin, une fois la dynamique du projet lancée, le secteur de l'Avenue du Grand Cours pourra être densifié et réaménagé (phase 3).

Principes de composition urbaine

Le périmètre du projet englobe donc le quartier centre-ville rive gauche étendu et les secteurs de mutation urbaine que sont les emprises de délaissés ferroviaires, réaffectées à l'accueil des infrastructures de la LNPN, et le secteur de l'Avenue du Grand Cours, communément appelé îlot Carsat.

Dans l'objectif d'une intégration urbaine au plus près des flux, le bâtiment gare est projeté plutôt au Nord de l'emprise ferroviaire. Au-delà de l'implantation de cette future gare, le projet Saint-Sever Nouvelle Gare développe ces orientations :

- Poursuivre la réappropriation du fleuve comme un élément majeur de l'environnement immédiat et identitaire de Rouen en remettant en contact le quartier avec la Seine,
- Travailler les interfaces urbaines avec les secteurs limitrophes, notamment les quartiers du boulevard d'Orléans et de l'avenue de Grammont,
- Renforcer les liaisons transversales et les perméabilités entre quartiers, notamment par une requalification des espaces publics,
- Préserver la morphologie du tissu faubourien existant et réfléchir à la requalification du bâti,
- Consolider le rayonnement et l'attractivité du centre commercial Saint-Sever et de la rue commerçante en prolongement,
- Redynamiser le premier pôle tertiaire de la Métropole, notamment par la requalification des espaces extérieurs. La zone d'activités tertiaires de l'avenue du Grand Cours a vocation à être

densifiée à long terme, dans un cadre paysager requalifié ciblant une opération de mutualisation et de compacité des stationnements aériens.

- Composer les abords de la gare et traiter l'interface avec le réseau ferré. En termes d'insertion urbaine, les cinq façades de la gare sont à considérer. L'une des façades sera d'ailleurs à adresser à la Seine.

Desserte et organisation viaire

La mise en service de la nouvelle gare à l'horizon 2030 sera accompagnée de la création d'un pôle d'échanges multimodal. L'objectif est de favoriser les alternatives aux déplacements automobiles et de garantir une accessibilité optimale au centre historique rive-droite, aux autres composantes de la ville et à l'ensemble du territoire métropolitain.

L'aménagement doit également permettre de compléter et de renforcer le maillage de circulations douces. Il s'agira entre autres d'améliorer les franchissements du boulevard de l'Europe et de l'avenue de Bretagne, de prolonger la desserte par les modes actifs des quais bas vers l'est, et de faciliter les déplacements transversaux. La traversée des voies ferrées pour les modes doux est un objectif prioritaire. Elle permettra un accès piétonnier direct aux quais de la gare.

D'une manière générale, et sur l'ensemble des voies du quartier, les circulations douces sont à généraliser, via l'apaisement des voies existantes pour limiter la place de la voiture. La continuité des cheminements doux est à prendre en compte, et ce, jusqu'aux locaux dédiés aux stationnements des vélos dans les opérations de constructions.

Quant au maillage viaire, il sera prolongé dans l'épaisseur des îlots dans le but de rendre perméables les larges emprises actuelles. Le carrefour au sud du pont Mathilde sera réfléchi comme un point de connexion majeure du quartier avec les infrastructures du territoire global.

Afin de limiter l'espace occupé par le stationnement et de mutualiser l'occupation des parkings entre les besoins de la gare et des programmes immobiliers, des espaces de stationnement mutualisés seront à aménager au sein de l'opération, notamment sur les espaces de reconquête urbaine.

Orientations programmatiques

- Habitat : nouveaux logements avec une densité cible de 120 logements / hectare,
- Activités économiques orientées sur le tertiaire (services et bureaux) en neuf et en requalification,
- Activités économiques orientées sur le commerce (confortement du centre commercial St Sever et de la rue commerçante St Sever),
- Equipements connexes nécessaires au développement d'un nouveau quartier de ville,
- Activités de loisirs en lien avec la requalification des bords de Seine

Orientations environnementales et paysagères

Ces orientations sont multiples :

- Re-végétaliser le quartier par la reconstitution des continuités paysagères

- Retrouver une proximité avec la Seine par la mise en contact des espaces. Il s'agit de développer la place de l'eau et de la biodiversité dans le quartier en interface avec la Seine.
- Veiller à l'intégration paysagère du quartier depuis les coteaux de la Vallée de Seine et l'Ile Lacroix.
- Ouvrir et conserver les perspectives visuelles pour inscrire la future gare et les nouvelles opérations immobilières dans le panorama d'ensemble.

D'une manière générale, les futures constructions seront orientées pour assurer une utilisation optimale de la lumière et permettre des économies d'énergie. Leur conception devra favoriser les projets compacts. Il s'agira d'optimiser la consommation en ressources naturelles en privilégiant les matériaux biosourcés et en limitant l'impact carbone des constructions.

Principes particuliers

Phasage

- 1- Phase 1 : redynamisation du quartier Saint Sever
- 2- Phase 2 : aménagement du secteur de la nouvelle gare
- 3- Phase 3 : réaménagement du secteur de l'Avenue du Grand Cours.

Rappel du PPRI (01/01/2018):

Le site se situe partiellement en zone rouge du PPRI

Ce sont les zones les plus exposées 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.