

La saturation du pont de Tancarville est prévue vers 1985. Un deuxième ouvrage fixe, franchissant l'estuaire, devra être envisagé à cette date. Sa localisation pose un problème important. Malgré un coût élevé, il paraît hautement souhaitable de placer cet ouvrage plus près du Havre, soit en aval de l'actuel pont. L'isolement de la ville en sera diminué et la zone portuaire, principale créatrice du trafic, mieux desservie. L'emplacement proposé correspond à deux impératifs. De l'autoroute A-15 au Nord, par la valleeuse d'Oudalle, le futur pont crée un axe de communication qui dessert directement au Sud la zone industrielle de Honfleur et la zone de loisir de la côte du Calvados.

Les besoins à long terme en zones industrielles portuaires paraissent devoir dépasser la capacité des terrains qui sont actuellement affectés ou réservés à cet usage. Certaines extensions seront peut-être possible en baie de Seine, au Sud de la ligne formant la zone actuelle du port du Havre, mais de longues études techniques doivent être menées pour préciser ce qu'il est possible de faire sans compromettre l'entretien des profondeurs dans le chenal d'accès au port de Rouen. En raison de l'importance majeure du développement portuaire pour la nation comme pour la région, il paraît nécessaire de réserver les activités liées à la navigation maritime : l'intégralité de la plaine alluviale du Havre jusqu'aux falaises et au pont de Tancarville, la plaine alluviale en rive droite du pont de Tancarville à la limite de la commune de Petitville, tous les terrains plats entre Honfleur et l'embouchure de la Risle et une bande de un kilomètre de largeur entre cette embouchure et le pont de Tancarville.

UNE VERITABLE CAPITALE REGIONALE

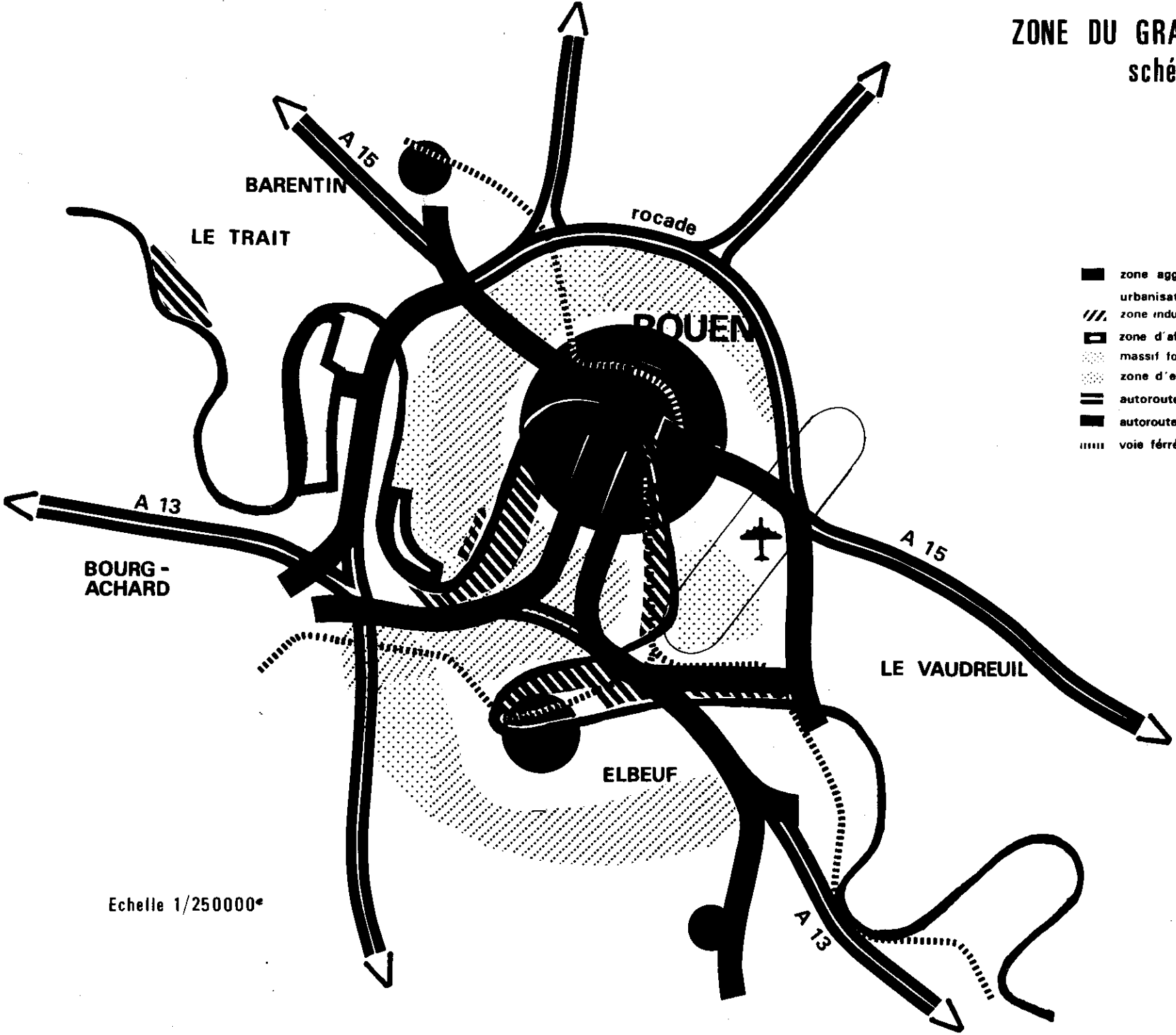
Entre la coupure verte de la forêt de Brotonne et celle qui englobe la forêt de Lyons et la boucle de Muids, cette zone se caractérise par l'influence prépondérante de Rouen qui s'étend très largement au Nord sur les plateaux agricoles. L'agglomération de Rouen compte 370 000 habitants et Elbeuf, avec ses 50 000 habitants, forme déjà un pôle relai actif, complémentaire de Rouen, et dont la croissance s'est appuyée sur le développement industriel qui tend à se concentrer le long de la Seine.

LES POSSIBILITES DE DEVELOPPEMENT

Les facteurs de développement propres à cette zone sont variés. Pour Rouen, il en résulte un bon équilibre des diverses activités urbaines : industrie, administration, bureaux, commerce, loisirs : heureusement complétées par la création de l'université qui contribue à affirmer sa vocation de capitale régionale. L'industrie s'est d'abord développée dans les vallées du XIX^e siècle. Dans certaines, celles du Robec et du Cailly, l'agglomération rouennaise s'est étirée en longs couloirs de banlieue dans un désordre auquel les rénovations commencent à remédier. D'autres, celles de l'Austreberthe et de l'Andelle, sont restées plus isolées. Les entreprises décentralisées, en réoccupant les anciennes usines textiles touchées par la crise, ont permis le démarrage d'une nouvelle phase d'expansion dans ces vallées. Mais l'industrie se développe maintenant surtout dans les grandes zones alluviales du fleuve. Celui-ci apporte les moyens de transports maritimes et fluviaux, ainsi que les ressources en eau nécessaires à son expansion.

La fonction commerciale se développe, mais l'encombrement du centre oblige à rechercher une nouvelle politique d'implantation. Enfin le desserrement prévisible et souhaitable des activités de bureau parisiennes, rendent nécessaire à la fois la mise en place de structures d'accueil pour éviter une désaffectation croissante des logements dans le centre de la ville, au risque d'en faire une « city » sans animation après 18 heures et une dispersion anarchique à la périphérie.

ZONE DU GRAND ROUEN schéma proposé



- zone agglomérée existante
- urbanisation nouvelle
- /// zone industrielle maritime et fluviale
- ▬ zone d'affectation réservée
- ⋯ massif forestier
- ⋯ zone d'espace vert en secteur urbain
- ▬ autoroute de liaison régionale
- ▬ autoroute urbaine
- voie ferrée

Echelle 1/250000*



Le site présente de grandes difficultés. La coupure de la Seine, navigable aux navires hauturiers jusqu'au cœur de la cité, la couronne de forêts qui est une parure et un atout exceptionnel pour une grande ville, les pentes raides des vallées du fleuve et de ses affluents multiplient les contraintes. L'urbanisation aura bientôt saturé le site de fond de vallée où est née la ville : les pentes des plateaux Nord ont été occupées au XIX^e siècle et au cours des vingt dernières années d'importants quartiers résidentiels s'y sont construits. Au delà de la couronne de forêts, on retrouve au Nord et au Sud, le plateau agricole. Les seuls grands sites non utilisés dans la vallée du fleuve sont la plaine du Vaudreuil, au confluent de l'Eure et de l'Andelle et en aval de Rouen la boucle d'Anneville. L'un et l'autre recèle d'importants gisements de sable dont l'exploitation laissera subsister de vastes plans d'eau.

LES OBJECTIFS DE L'AMENAGEMENT

Le programme d'aménagement tient compte d'un certain nombre d'éléments essentiels. La population qui comprenait 514 000 habitants en 1962, était passée à 576 000 en 1968, elle doit atteindre 860 000 habitants en 1985 et 1 180 000 en l'an 2000. 3 300 hectares de zones industrielles dont 1 500 à vocation portuaire seront nécessaires au développement économique de cette zone ainsi que 3 000 000 de mètres carrés de surfaces de plancher pour les activités de commerce et de bureau. Enfin, il faut prévoir 200 hectares de terrain pour l'extension des activités d'enseignement (le campus actuel de Mont-Saint-Aignan en compte 33).

Or, le centre de Rouen est déjà, en 1968, trop petit et mal équipé pour satisfaire correctement les besoins existants. Les accès routiers sont encombrés, le stationnement y est difficile. Pour ce centre, comme pour l'agglomération, la saturation risque de se produire à brève échéance et la situation appelle des mesures énergiques et urgentes.

Le parti d'aménagement propose une urbanisation discontinue, composée d'ensembles urbains distincts et hiérarchisés, l'agglomération centrale développant par priorité son rôle de capitale régionale, les ensembles extérieurs ayant une vocation plus résidentielle. L'unité du Grand Rouen s'affirme alors par les voies de communication et l'équipement des zones vertes pour le loisir et la détente des citadins.

Dans l'agglomération continue, dont la population peut atteindre 550 000 habitants contre 350 000 aujourd'hui, l'objectif majeur consiste à permettre le développement des activités à vocation régionale du centre. En effet, certaines activités et certains services rares ne peuvent et ne doivent s'implanter ou se développer en Haute-Normandie qu'au cœur même de la capitale régionale. L'encombrement du centre actuel et l'ampleur des besoins amènent à prévoir la concentration de ces activités le long de l'axe Nord-Sud de la rive gauche, de St-Sever au Madrillet. La transformation de cet axe en voie urbanisée de larges caractéristiques offre l'intérêt d'un parti clair et lisible, d'une bonne accessibilité et ouvre la possibilité d'envisager un jour sa desserte par un moyen de transport collectif en site propre.

Pour les ensembles extérieurs, il faut prévoir une population suffisante pour que le nombre d'emplois disponibles sur place et l'équipement commercial restreignent les besoins de déplacement vers le centre de Rouen. Le seuil correspondant a été estimé à 100 ou 150 000 habitants. Mais les relations avec le centre régional doivent rester très faciles pour assurer l'unité du marché de l'emploi et faciliter l'accès aux grands équipements. C'est pourquoi, les sites de ces ensembles extérieurs ont été localisés sur les voies ferrées menant à Rouen, près des autoroutes et des grandes zones industrielles. Parmi ces ensembles, il faut donner une place à part à Elbeuf, seule ville qui joue déjà le rôle de centre de relais dans l'agglomération rouennaise. Sa population peut atteindre 100 000 habitants sans sortir de son site de vallée.

La ville nouvelle du Vaudreuil, dans la plaine de Poses, constitue une première opération volontaire proche des zones industrielles de Tourville et de Freneuse. Complétée par une zone résidentielle dans la basse vallée de l'Andelle, elle peut atteindre 150 000 habitants. La qualité exceptionnelle de ses liaisons avec Paris par la voie ferrée électrifiée, par l'autoroute A-13, puis par l'autoroute A-15, cette ville doit jouer un rôle particulier pour accueillir des activités de bureaux desservées de la capitale. En outre, l'aménagement d'une base nautique à caractéristique olympique et la proximité de la forêt de Bord placent Le Vaudreuil dans une situation privilégiée en ce qui concerne les loisirs.

Enfin, à l'Ouest, la nécessité de protéger la boucle de Roumare implique que le port de Rouen dispose, pour assurer le développement de ses activités industrielles, d'une zone d'extension qui ne soit pas en continuité avec les installations actuelles. La boucle d'Anneville offre dans sa partie Ouest des conditions nautiques favorables et permet l'aménagement d'une zone industrielle d'un millier d'hectares, complétant les réserves qui doivent être exclusivement affectées à des usages portuaires.

Près de la future zone industrielle d'Anneville est proposé le développement de deux ensembles urbains autour de Barentin-Pavilly et de la vallée de l'Austreberthe. La population doit y atteindre 100 000 habitants.

Dans la région de Bourg-Achard - Bourgtheroulde, aux abords de la forêt de La Londe, l'absence de vocation urbaine marquée et la qualité du site conduisent à prévoir une expansion à dominante résidentielle.

Un axe autoroutier Nord-Sud est nécessaire pour assurer les liaisons entre ces deux ensembles et pour desservir la boucle d'Anneville. Il permet aussi de dévier de Rouen le trafic de transit Nord-Sud sans le rejeter en dehors de la zone urbaine principale de la Basse-Seine. Le schéma montre que cet axe s'intègre aussi dans une grande voie formant rocade entre l'agglomération de Rouen et les ensembles extérieurs. Cette disposition permet d'assurer tous les échanges de ces ensembles entre eux, avec les zones industrielles et avec l'extérieur, sans jamais passer par le centre de Rouen. De ce fait l'accessibilité au centre de Rouen pourra plus facilement être assurée pour les habitants de toute la région.

L'aérodrome de Boos, situé à mi-distance de Rouen et du Vaudreuil, est particulièrement bien placé pour desservir les principaux pôles du Grand-Rouen : centre d'affaires, secteurs résidentiels et zone d'habitat.

Enfin, la satisfaction des besoins d'enseignement supérieur nécessite l'utilisation de sites nouveaux en raison de la saturation du campus de Mont-Saint-Aignan et surtout de ses difficultés d'accès. Ces sites devront être recherchés soit près du Madrillet, soit dans les quartiers rénovés de Saint-Sever.

UNE ZONE DE DETENTE ET DE LOISIRS

La zone amont s'étend de la « coupure verte » qui se trouve à cheval sur les limites de la région parisienne et la Haute-Normandie, jusqu'à celle qui relie par une partie du plateau du Vexin, les hêtraies de la forêt de Lyons, aux boucles des Andelys et de Muids, puis aux massifs forestiers qui encadrent le confluent des vallées de l'Eure et de l'Iton.

LES POSSIBILITES DU DEVELOPPEMENT

Deux facteurs principaux des possibilités de développement apparaissent :

- D'une part, la position favorable de ce secteur par rapport aux axes de transport reliant Paris à Rouen, surtout pour la rive gauche desservie par la voie ferrée électrifiée.