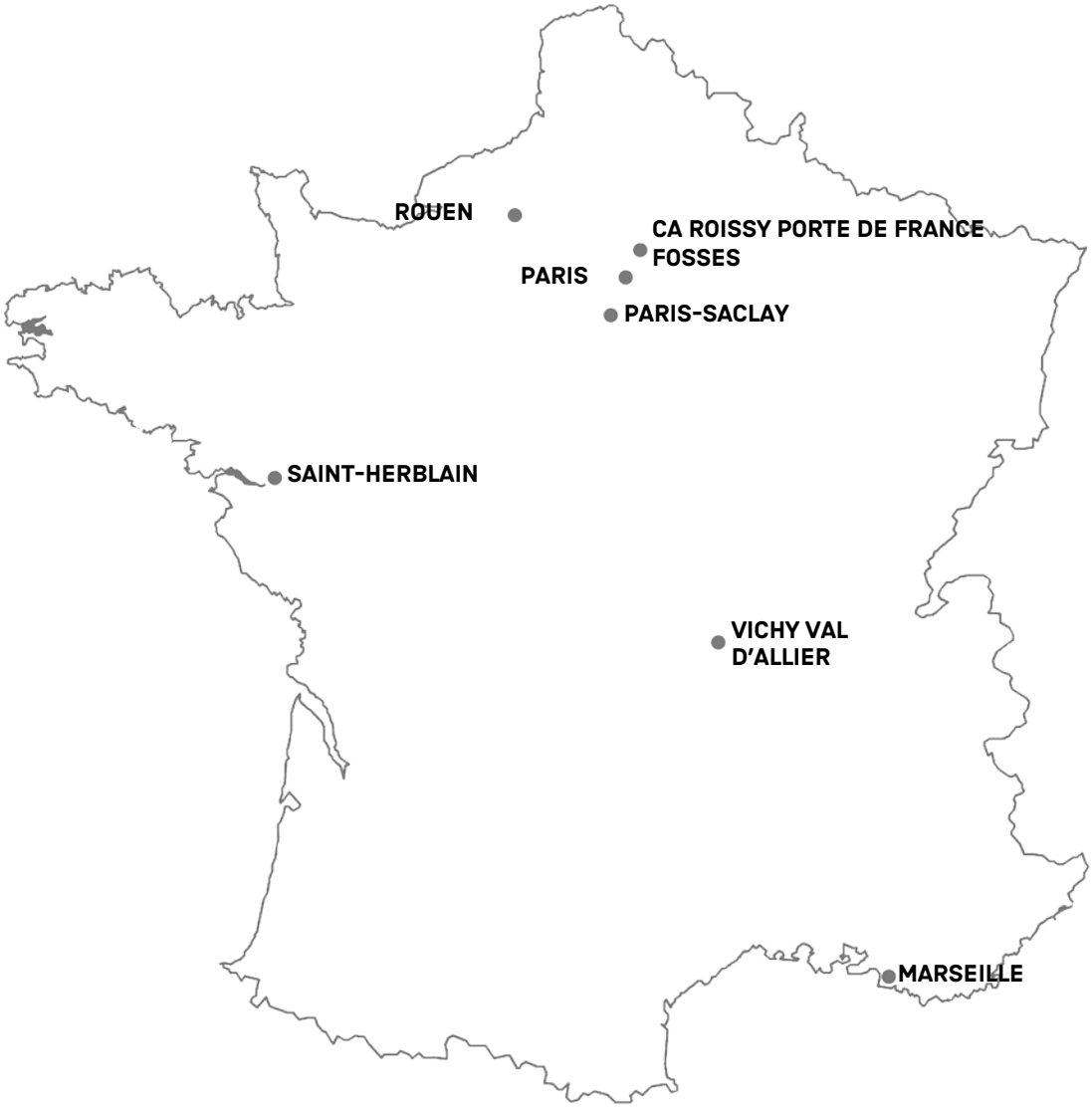
EUROPAN FR
La ville adaptable
12

ROUEN
SAINT-SEVER ÎLE LACROIX

LE TEMPS DE LA RÉCONCILIATION DES RIVES DE LA SEINE

TIME TO RECONCILE THE BANKS OF THE SEINE


ROUEN
CA ROISSY PORTE DE FRANCE
FOSSES
PARIS
PARIS-SACLAY
SAINT-HERBLAIN
VICHY VAL
D'ALLIER
MARSEILLE

AVANT PROPOS
FOREWORD

«La ville adaptable, Insérer les rythmes urbains» a trouvé une résonance certaine a travers les sites mis au concours pour cette 12°session d'Europan, selon des thématiques inventoriées, croisées, déclinées, significatives de notre époque et de nos sociétés urbaines dans 17 pays d'Europe.

Des villes et des collectivités sont en attente d'idées, de concepts, de propositions éminemment innovantes, pertinentes, prospectives, qui se feront l'écho des interrogations multiples sur la question de la mutation, l'évolution, la transformation de leurs territoires.

Ce dossier constitue un cahier des charges, élaboré au cours des six derniers mois par chaque ville participante et ses partenaires, un expert de site -architecte urbaniste, et le secrétariat d'Europan France. Il prend en compte la dimension prospective du concours, tout en développant des problématiques et questionnements propres au site proposé longuement muris et concertés. Le dossier de site est un document produit spécifiquement pour le concours Europan.

Il pourra être complété dans la mesure du possible par les réponses aux questions posées lors de la rencontre villes/ candidats ou sur le site web Europan-Europe ; et par des documents complémentaires.

Le rendez-vous pour la visite de site de Rouen est prévu le Jeudi 11 avril à 14h30..

Des équipes multidisciplinaires sont attendues, comme précisé dans chaque dossier de site, des équipes paneuropéennes sont toujours les bienvenues.

Nous vous souhaitons un bon travail, et attendons avec impatience vos propositions pour le 28 juin!

Europan France

« Adaptable city, inserting urban rhythms » is having particular resonance with sites proposed for Europan 12 competition, around a large scope of topics. Shared by 17 European countries, these issues are revealing the most significant challenges of our time and our urban societies. Municipalities and communities are requiring relevant ideas and concepts, innovative and forward-looking proposals, in order to reflect and pursue a broad set of questions on territories undergoing changes and mutations.

This document consists of specifications that have been drafted over the last six months by representatives of each participating city, in collaboration with their partners, Europan France Secretariat and an associate expert (architect and urban planner). It places greater emphasis on the forward looking dimension of the competition, while focusing on local problems and issues, lengthily considered and concerted.

This complete site folder has been produced specifically to Europan competition. As far as possible, information may be supplemented on the Europan-Europe website after the meeting between candidate teams and municipalities and/or developers (answers to specific questions, supplementary documents or materials).

The date of visit and meeting is planned for Rouen, Thursday, april 11th, 2:30 pm.

Multidisciplinary teams are expected, as specified in every complete file of site, paneuropean teams are always welcome.

We wish you good work, and are already eagerly awaiting your proposals on June 28!

Europan France

ROUEN-FR-SS-AP04.JPG Photographie aérienne générale du site : de gauche à droite la gare Saint-Sever et l'île Lacroix
Aerial photograph of the site : from left to right le Saint-Sever station, and Lacroix island

FICHE DE SITE SYNTHÉTIQUE
SYNTHETIC FILE OF SITE

CATEGORIE : urbain/architectural
REPRESENTANT DE L'EQUIPE: architecte et/ou urbaniste et/ou paysagiste
LOCALISATION : ville de Rouen.
POPULATION : Commune : 113 500 hab. Agglo. : 486 200 hab.
SITE DE REFLEXION : 111 ha **SITE DE PROJET :** 35 ha
Site proposé par : la ville de Rouen , avec les partenaires du projet suivant : RFF - SNCF
MAÎTRISE DU FONCIER : Ville de Rouen / RFF - SNCF / l'Etat (voies navigables et routes nationales)
SUITES DONNÉES AU CONCOURS : études urbaines pouvant aboutir à des missions de maîtrise d'œuvre urbaine, maitrise d'œuvre d'espaces publics, scénographie urbaine, maîtrise d'œuvre architecturale initiée avec les partenaires (ouvrages d'art)

CATEGORY : Urban/architectural
TEAM REPRESENTATIVE : architect / urban planner / landscaper
LOCATION : city of Rouen
POPULATION : City : 113 500 inhab.
Conurbation: 486 200 inhab.
STUDY SITE : 111 ha **PROJECT SITE :** 35 ha
SITE PROPOSED BY : City of Rouen, with those partners on the project : RFF - SNCF
OWNER(S) OF THE SITE : City of Rouen, RFF - SNCF, State (waterways et main roads)
COMMISSION AFTER COMPETITION : Urban design project liable to lead to urban project management, redesign of public spaces, urban scenography, architectural project management introduce by partners (civil engineering)

CARACTÉRISTIQUES DU SITE

De nombreux projets (urbanisme, architecture et aménagement d'espace public) jalonnent et ponctuent la courbe du fleuve, fabriquant la ville de demain, tout en requalifiant des quartiers dans l'épaisseur du tissu urbain. Le site s'inscrit dans la continuité du renouveau et de la reconquête par la ville de Rouen de ses berges, territoire privilégié du projet. Dans ce parcours, il préfigure la dernière séquence d'intervention à l'Est du centre ville, avec deux entités distinctes aux spécificités affirmées.

Les terrains de la gare Saint-Sever situés à l'intérieur de la ceinture des boulevards du centre, friche ferroviaire, enclave dans son environnement, fonctionne en pôle de logistique. Doit émerger de cet espace à part, la nouvelle Gare rive gauche qui avec son rôle multimodale s'insèrera dans un réseau de dessertes nouvelles qu'accompagnera l'émergence d'un quartier estimé à 300 000 m², garant de la diversité d'un centre urbain.

L'île Lacroix a depuis la « Reconstruction » perdu son caractère naturel. Sa partie aval supporte un urbanisme de grands ensembles, abritant quelques 3000 habitants (logements locatifs et copropriétés). Sa partie amont, séparée du quartier de logement par le pont Mathilde qui chevauche l'ile, accueille des équipements sportifs et des espaces verts de loisir. Territoire singulier en ville, sa localisation et son caractère insulaire lui confèrent une forte identité étroitement liée aux rythmes du fleuve.

SITE DEFINITION

Numerous projects (urbanism, architecture and public space) mark and punctuate the curve of the river, producing the city of tomorrow, whilst remodelling neighbourhoods deep within the urban fabric. The site is part of the city of Rouen's strategy to revitalise and recapture its embankments, the focus of the project. In this process, the project is the preparation for the final phase of intervention on the eastern part of the city centre, with two distinct and markedly different entities.

The first is the Saint-Sever Station land situated within the ring of central boulevards, an isolated brown field site which currently operates as a logistics centre. This isolated space will become the new left bank Station which, with its multimodal role, will form part of a new transport network that will underpin the emergence of a neighbourhood of an estimated 300,000 m², guaranteeing the diversity of an urban centre.

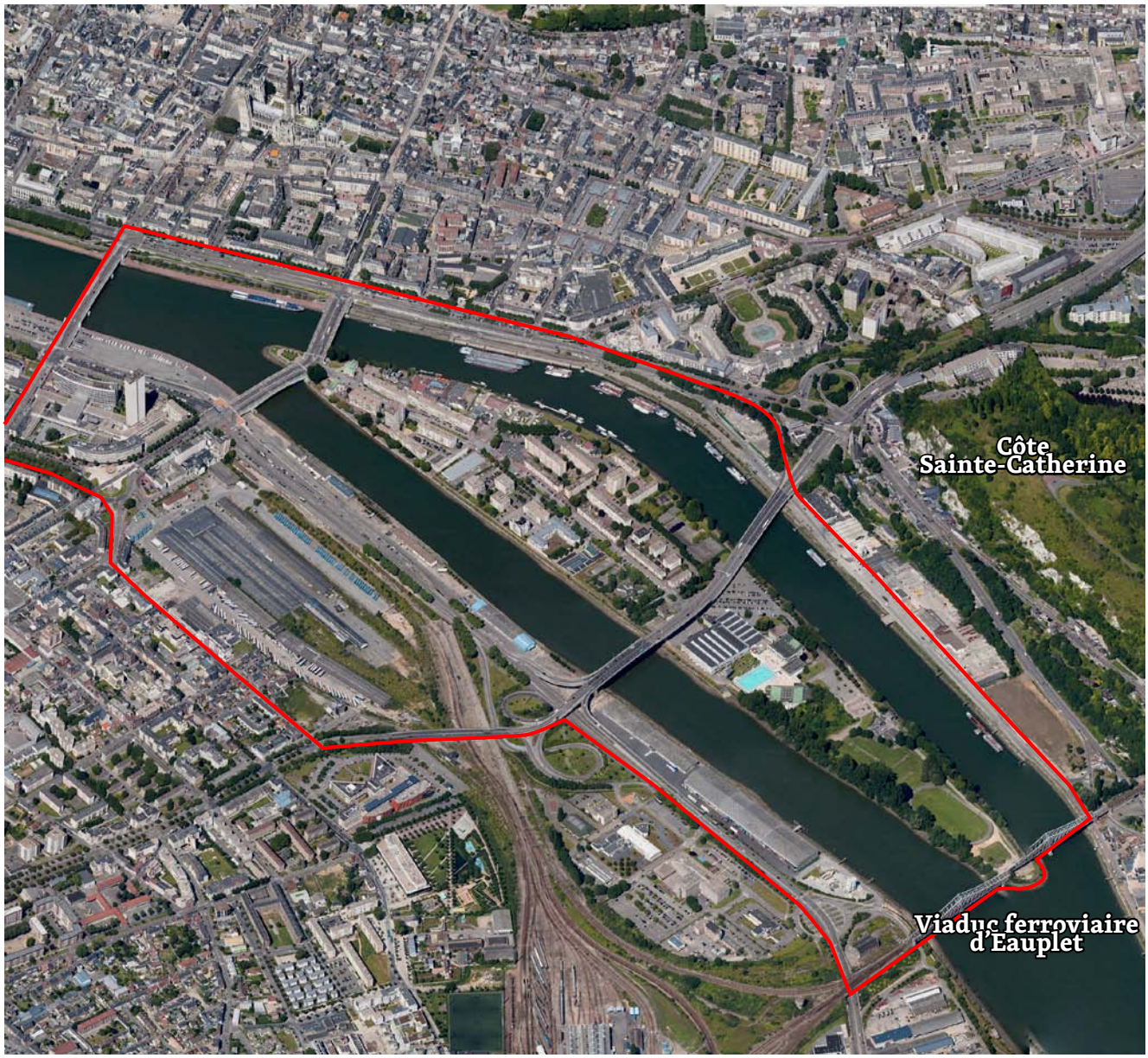
Since "Reconstruction", Île Lacroix has lost its natural character. Its downstream section is home to large estates, housing some 3000 people (rental and condominiums). Upstream, it is separated from the residential area by Mathilde Bridge, which spans the island and houses several sports facilities and green leisure spaces. As a distinctive area within the city, its location and island character give it a strong identity, closely linked with the rhythms of the river.

COMMENT LE SITE RÉPOND AU THÈME DE LA VILLE ADAPTABLE ?

Le site proposé embrasse un territoire localisé autour de la Seine à l'Est du centre ville. Il se déploie depuis la friche ferroviaire Saint-Sever (future gare rive gauche), jusqu'à l'île Lacroix. Faits urbains majeurs, les deux entités

HOW THE SITE CAN CONTRIBUTE TO THE ADAPTABLE CITY?

The proposed site encompasses an area around the Seine to the east of the city centre. It runs from the Saint-Sever railway brown field site (future left bank station) to Île Lacroix. Though both major urban landmarks, there are



ROUEN-FR-SS-AP05.JPG Photographie semi-aérienne du site de réflexion et de son environnement
Semi-aerial photograph of the study site and its environement

n'entretiennent que peu de relations. Le processus de projet conduira à considérer et à intégrer les rives, au cours de leurs mutations respectives, dans une cohérence de propositions. Penser les termes de la profonde transformation de ce territoire consiste à introduire une réflexion sur des notions prospectives d'usages, de liens et de tissage, de pratiques alternatives et diversifiées, conduisant à élaborer la ville durable de l'avenir.

La gare, à une échéance d'environ 15 ans et l'île, espace construit et habité aux limites retravaillées, sont appelées à une adaptation mutuelle. Une gestion du projet dans la durée destinée à anticiper leurs évolutions, une réflexion sur des rythmes de mutation, une adaptation des usages présents et à venir sont indispensables pour que de deux territoires distincts, émerge un ensemble urbain ayant le fleuve pour dénominateur commun et ses rives pour se fédérer.

Aux coupures urbaines de la ville dense il s'agira de répondre par des traversées, des continuités, des porosités, et d'imaginer des infrastructures adaptées afin de garantir une qualité de l'espace public.

A la localisation de centre ville, avec la Seine comme levier d'opportunités, correspondront des formes urbaines et architecturales imprégnées par la présence de la nature et de la biodiversité.

La compatibilité des usages avec l'urbanité recherchée, leur pérennité, la nature expérimentale de manifestations provisoires, les mutations, les juxtapositions dans le temps, devront être réfléchies jusqu'au terme du processus de transformation du site et contribuer à en relever le défi.

STRATÉGIE DE LA VILLE

Une cohérence géographique fait des rives de Seine un fil conducteur essentiel de la transformation du Cœur de l'agglomération. Plus largement, cette perspective de métamorphose renvoie incidemment à différentes échelles où l'axe de la Seine s'affirme comme un vecteur d'intégration et de développement territorial:

- celle de la structuration des grands territoires traversés par le fleuve depuis la métropole parisienne jusqu'au Havre (maillage économique structurel, logistique et écologique), y compris avec l'arrivée d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Paris et la Normandie,
- celle de l'agglomération rouennaise que favorise sa position de jalon et de pôle majeur de développement qui devrait voir se renforcer l'ensemble de ses domaines d'activité,
- celle de la Cité où se développe une attractivité renouvelée entre la ville et son fleuve. Vitrine de l'image contemporaine de la ville et des assemblages solidaires dont elle s'enrichit, elle vise à modifier la perception qu'elle entretenait avec son fleuve, accordant à ses habitants de multiples modes d'appropriation et d'usages.

L'arrivée de la gare, la rénovation de l'Ile, le traitement des rives de Seine, évènements considérables, constituent

few connections between the two. The purpose of the project is to provide coherent proposals for the development and integration of the embankments, through their respective changes. Establishing the terms for a profound transformation of this area means thinking about future uses, links and connections, a diversity of alternative practices, which will contribute to a future sustainable city.

Over the next 15 years or so, there needs to be reciprocal adaptation between the station and the Island, a built-up and inhabited space with remodelled boundaries. For an urban whole to emerge from these distinct territories, with the river as its common denominator and its banks as a unifying factor, requires a long-term approach that anticipates project changes, reflection on the rhythms of change, and an adaptation of current and future uses.

Proposals will need to respond to urban divisions in the dense city by establishing crossings, continuities, permeabilities, and devising infrastructures that will guarantee high quality public space.

For the city centre location, using the Seine as a source of opportunity, projects will need to propose urban and architectural forms imbued with the presence of nature and biodiversity.

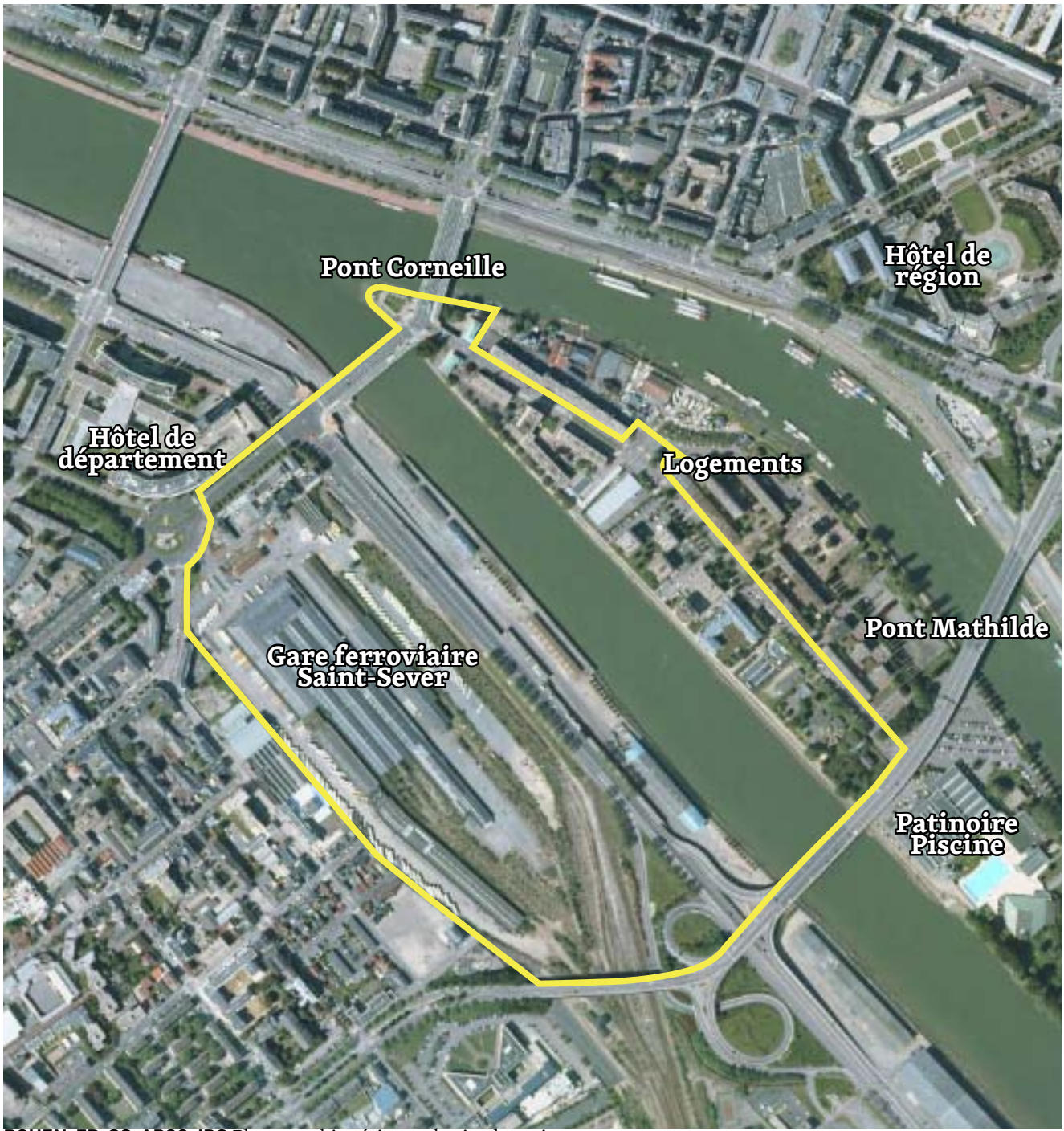
The compatibility of uses with the desired urban quality, their sustainability, the experimental nature of temporary events, changes, juxtapositions in time, will need to be explored right through to the end of the process of transformation of the site and help to tackle the challenge it raises.

CITY STRATEGY

Geographical coherence makes the banks of the Seine an essential guiding thread in the transformation of the city centre. More broadly, these ideas of metamorphoses relate in passing to different scales, where the Seine axis emerges as a vector of integration and territorial development:

- the scale of the wide territories through which the river passes between Paris and Le Havre (an economic, structural, logistical and ecological network), including the arrival of a high-speed railway between Paris and Normandy;
- the scale of the Rouen conurbation which favours its strategic position as a major landmark and development hub that should see growth in all its sectors of activity;
- the scale of the city, with the revival of the attraction between town and river. As a showcase of the city's modern image and the community structures it is developing, it aims to change the city's perception of its river, offering the people of the city multiple ways of appropriating and using these spaces.

The arrival of the station, the renovation of the Island, the treatment of the Seine embankments, all significant events, are essential factors in the transformation of the eastern districts and require a transversal approach that incorporates sociocultural components (presence of Art in



ROUEN-FR-SS-AP02.JPG Photographie aérienne du site de projet
Aerial photograph of the project site

des facteurs essentiels de la transformation des quartiers Est et interrogent une réflexion transversale nourrie de préoccupations socio-culturelles (présence de l'Art dans l'espace public), autour des notions de perméabilité, de déplacements, d'accessibilité, de mutabilité, de mixité et la place de la nature et du paysage dans la ville durable d'aujourd'hui. La création de logements, d'équipements et d'activités permettra une régénération de l'activité économique, tout en pérennisant le renforcement d'évènements dédiées aux loisirs, à la détente et à la culture.

ADAPTABILITÉ : LES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE

- S'inscrire dans une perspective globale de transformation

L'ampleur des projets développés sur l'axe Seine (près de 150 ha de terrains) représente, un enjeu considérable pour le futur de la ville. Aussi les possibilités d'évolution de ce secteur doivent- en permanence s'inscrire dans une double préoccupation, celle de l'échelle locale et celle de l'échelle métropolitaine. Le bouleversement du paysage des rives, est alors un atout à conforter avec de nouveaux modes de vie conduisant à féconder la ville de demain.

- Favoriser un contexte ouvert

Si L'île Lacroix rassemble de nombreux problèmes : une accessibilité difficile en raison d'un relatif enclavement, des situations persistantes de friches urbaines, un parc de logements d'une qualité moyenne (en cours de rénovation), des espaces publics et naturels à revaloriser, le potentiel existe pour faire valoir ses qualités. La position stratégique idéale de la Gare, sa conjugaison avec un pôle multimodale associé, articulé à un quartier de ville, constituent une opportunité sans précédent de requalification de cette partie de la rive gauche.

- Conduire le projet dans le temps

Pour enrichir la substance de la métamorphose en cours il s'agit de formaliser une ossature pérenne de l'espace public acceptant le temps long des mutations, admettant et maîtrisant des évolutions, les mutualisations possibles des programmes, les mixités d'occupation et des usages complémentaires des lieux. Prendre en compte les transformations, c'est prévoir des phases de réalisations transitoires, liées à des évènements particuliers, c'est conjuguer sur le mode expérimental, pour l'espace public, pour l'édification ou la réhabilitation de bâtiments, des temporalités particulières. Définir des perspectives stables pour l'urbanité des lieux et la convivialité des espaces habités, c'est accepter des variations morphologiques, des activités provisoires, une part de réversibilité.

- Penser l'actualité d'un quartier exemplaire

En référence au paysage durable du fleuve, il s'agit d'instaurer ici un dialogue urbain entre ville et nature, en adéquation avec le contexte existant, de s'interroger sur la morphologie des pleins et des vides en questionnant les densités, les porosités, tout en tissant des liens organiques entre logements, équipements et activités.

public space), relating to notions of permeability, mobility, accessibility, mutability, mixity and the role of nature and landscape in today's sustainable city. The creation of housing, amenities and activities will entrain a revival of economic activity, along with a long-lasting reinforcement of events associated with leisure, relaxation and culture.

ADAPTABILITY : MAIN ELEMENTS TO TAKE INTO ACCOUNT

- Taking a global approach to transformation

the dimension of the projects developed on the Seine axis (a land area of almost 150 ha) constitutes a major opportunity for the future of the city. This means that the potential changes in this sector need always to be approached from a twofold perspective, the local scale and the metropolitan scale. This transformation of the riverside landscape is a source of potential that needs to reflect new ways of life that that will be a fertile source for the city of tomorrow.

- An open context

While Île Lacroix poses an accumulation of problems – difficult access because of its relative isolation, the persistence of urban wasteland, a housing stock of modest quality (in the process of renovation), public and natural spaces that demand improvement – it has potential qualities that can be elicited. The ideal strategic position of the Station, its association with multimodal hub connected with a city neighbourhood, offer an unprecedented opportunity to remodel this part of the left bank.

- A project conducted over tim:

In order to give real substance to the ongoing metamorphosis, a long-term framework needs to be established for the public space, which is tuned to the long timeframes of change, can accept and adapt to alterations, the potential intermingling of programmes, mixed occupancies and alternative uses of space. Adapting to transformations means planning for transitional phases in the implementation process, associated with particular events, it means taking an experimental approach to specific timeframes in the deployment of public space and the construction or refurbishment of buildings. Establishing stable prospects for the urban quality of places and the social ambience of inhabited spaces means accepting morphological variations, temporary activities, a degree of reversibility.

- The reality of an iconic district:

With regard to the sustainability of the river landscape, the task here is to specify the terms of an urban dialogue between city and nature, consonant with the existing context, in experimenting with the morphology of solids and voids, exploring densities and permeabilities, whilst weaving organic links between housing, amenities and activities.

The location of the project site, its connection with "the Seine axis", the importance of the future left bank Station, the proximity of the island opposite, all demand an ambitious project.

La localisation du site de projet, son rattachement à «l'axe Seine», l'importance de la future Gare rive gauche, la proximité et le vis à vis de l'île, appellent un projet ambitieux.

Les candidats sont amenés à faire des propositions à deux échelles :

A l'échelle du périmètre global, il s'agit d'élaborer des propositions de stratégie, formulées sur la base d'un plan guide qui reprennent en compte les possibles évolutions à court et long terme, le cheminement du projet stratifié et croisant les thématiques développées en les inscrivant dans une analyse du milieu urbain et de la politique culturelle de la ville.

A l'échelle du site de projet, en attendant la gare, il s'agit de proposer par anticipation des formes urbaines et architecturales qui pérennisent la qualité de l'espace publique en modélisant autour de la Seine, le paysage urbain et la densité des pleins et des vides. Des rapports sociaux solidaires, des déplacements fluides favoriseront des usages inscrits avec pertinence dans un contexte équitable où, habiter, travailler, se cultiver sera rendu possible. Des scénarios de mises en forme successives traduiront une temporalité réfléchie au service d'étapes concrètes de transformations.

Candidates are asked to put forward proposals relating to two scales:

On the scale of the wider perimeter, the remit is to develop strategic proposals based on a master plan that takes account of possible short-term and long-term changes, for a layered project that brings together the themes developed and relates them to an analysis of the urban environment and the municipality's cultural policy.

On the scale of the project site, keeping in mind the future station, the remit is to propose potential urban and architectural forms that will generate a lasting quality of public space by modelling the urban landscape and the density of solids and voids around the Seine. The objective is to forge good community relations and comfortable exchanges and flows, in an equitable neighbourhood where living, working and learning will be possible. Scenarios for phased development should take account of the expected timeframes for the implementation of change.

ROUEN-FR-SS-P08.JPG Depuis la Côte Ste-Catherine, le centre ville sur la rive droite et l'île Lacroix sur la Seine
From the Côte Ste-Catherine : the town centre on the right bank and the Lacroix island on the Seine

RELATION AU THÈME «LA VILLE ADAPTABLE»
RELATION IN THE THEME " THE ADAPTABLE CITY"

INTRODUCTION

La proposition de la ville de Rouen pour la 12e session d'Europan représente pour la Commune une opportunité de réflexion ouverte et prospective sur son avenir. Elle allie à une question locale stimulante et mesurée par un périmètre, une problématique plus globale qui s'inscrit à l'échelle métropolitaine et bien au delà dans son rapport au fleuve jusqu'à Paris et le Havre. Les réponses devront intégrer ces échelles multiples.

Le site proposé embrasse un territoire circonscrit autour de la Seine à l'Est du centre ville. Il se déploie d'une rive à l'autre depuis l'île Lacroix jusque rive gauche celui de l'importante friche ferroviaire de l'ancienne gare Saint-Sever (future Gare rive gauche).

C'est un territoire dont il faut penser les termes de sa profonde transformation

- en mettant en relation deux «morceaux» de ville notoirement isolés, présentant des caractéristiques urbaines très différentes
- en y introduisant de manière prospective des notions d'usages attachées à la constitution de liens et de tissages entre les quartiers.
- en privilégiant pour la qualité de l'espace public, des pratiques alternatives et diversifiées, des modes de vie ouverts, conduisant à élaborer la ville durable de l'avenir.

L'île Lacroix et la gare Saint-Sever (future Gare rive gauche), sont des faits urbains majeurs.

Répartis de part et d'autre d'un bras de la Seine, les deux sites, s'ils n'entretiennent pas aujourd'hui de dialogue, offrant de simples points d'observations privilégiés l'un sur l'autre, seront amenés à se considérer et à s'adapter l'un à l'autre au cours de leur mutation respective.

Le processus de construction des projets de chacune des deux entités conduira à intégrer ainsi la rive d'en face dans la pertinence et la cohérence de propositions globales.

En réponse aux coupures urbaines de la ville dense, il s'agit d'assurer des porosités et des continuités, où les traversées, laissent imaginer la création d'infrastructures adaptées qui gomment les frontières.

A la localisation de centre ville dense, avec la Seine comme magnifique levier d'opportunité, doivent correspondre des formes urbaines et architecturales imprégnées par la présence de la nature et de la biodiversité.

Une adaptation dans le temps, une gestion du projet dans la durée, est nécessaire.

Avec une gare annoncée (échéance d'environ 10 à 15 ans) et l'impact majeur sur l'ensemble du quartier que cet équipement va avoir, la problématique posée réside dans

INTRODUCTION

The city of Rouen's proposal for the 12th session of Europan represents an opportunity for the Municipality to develop open and forward-looking ideas about its future. It combines a stimulating local question within a measured perimeter, with a more global issue that relates to the metropolitan scale and well beyond in its relation to the river as far as Paris and Le Havre. The responses will need to incorporate these multiple scales.

The proposed site encompasses an area around the Seine to the east of the city centre. It extends from one bank to the other from Île Lacroix to the left bank and the wide footprint of the former Saint-Sever Station (future Left Bank Station).

It is an area where the conditions of a profound transformation need to be thought out:

- by establishing a relation between two notoriously isolated city "fragments", with very different urban features;
- by introducing and anticipating ideas for uses arising from the establishment of bonds and connections between the districts;
- by emphasising alternative and diversified practices for the quality of public space, open ways of life, leading to a conception of the sustainable city of the future.

Île Lacroix and Saint-Sever Station (future Left Bank Station), are major urban entities.

Located on opposite sides of a branch of the Seine, the two sites, although currently incommunicado, are in a privileged face-to-face relation to one to the other, which means that they will have to consider and adapt to each other during their respective transformations.

The process of building projects on each of these two entities will require global, relevant and coherent proposals that take account of what is going on across the way.

To tackle an urban divide in the dense city, the aim is to generate permeability and continuity, where crossings open up the possibility of creating effective infrastructures that erase divisions.

For the city centre location, using the Seine as a magnificent source of opportunity, the project will need to propose urban and architectural forms imbued with the presence of nature and biodiversity.

Adaptation over time, a long-term approach to project management, are needed.

With a future station (timescale around 10 to 15 years) and the major impact it will have on the whole district, the issue lies in the site's capacity to evolve pre-emptively and in stages, to live with and accommodate to present and future

la capacité du site à évoluer par anticipation et par étapes, à vivre et à s'accommoder aux usages présents et à venir.

Pour l'île Lacroix espace construit et habité, aux limites et aux accès retravaillées, on ménagera des passerelles pour que de deux territoires distincts émerge un ensemble urbain ayant la Seine pour dénominateur commun et ses rives pour le fédérer.

Ainsi une gestion du projet dans la durée, une réflexion sur des rythmes de mutation, une réflexion sur les usages présents et à venir sont indispensables.

LE SITE ET SA RELATION AU THÈME DE LA VILLE ADAPTABLE

L'articulation au thème de la ville adaptable se décline de plusieurs manières

- **S'inscrire dans une perspective globale de transformation, pour prolonger une dynamique amorcée depuis quelques années par la ville**

L'ampleur des projets développés sur l'axe Seine représente un enjeu considérable pour le futur de la ville de Rouen.

Aussi les possibilités d'évolution du secteur doivent-elles en permanence s'inscrire dans une double préoccupation tirant parti de l'armature urbaine en place ou en devenir, celle de l'échelle locale avec la mise en relation de quartiers et celle de l'échelle métropolitaine, dans la continuité de l'aménagement de l'axe Seine.

Ce bouleversement du paysage des rives, étant un atout à conforter dans le cadre du prolongement vers l'Est d'une politique déjà en application plus à l'Ouest.

Les problématiques proposées :

- **Répondre à un contexte ouvert :**

L'analyse du site permet de réaliser la multitude de possibilités offertes pour ses transformations successives.

- **Conduire le projet dans le temps et le faire évoluer :**

Définir des perspectives stables pour l'urbanité des lieux c'est trouver des rythmes de transformation qui laissent la place à des évolutions.

- **Rendre compatible les usages avec l'urbanité recherchée :**

Travailler à l'équilibre entre les usages d'un quartier central de la ville dense et ceux à inventer sur place, qui glissés sur l'espace public ou dans des espaces devenus disponibles c'est assurer au site une évolution maîtrisée.

- **Porter l'idée de l'actualité d'un quartier exemplaire sur le plan de l'écologie et de l'environnement:**

En référence au paysage du fleuve, il s'agit d'inventer et de

uses.

For Île Lacroix, a built-up and inhabited space with remodelled boundaries and accesses, bridges will need to be built so that two distinct territories become an urban whole with the Seine as their common denominator and its banks as a unifying factor.

All this means that a long-term perspective, ideas about the rhythms of change, reflection on present and future uses, are indispensable.

THE SITE AND ITS CONNECTION WITH THE THEME OF THE ADAPTABLE CITY

The connection with the theme of the adaptable city takes several forms:

Adopting a global perspective on transformation, to extend a dynamic introduced by the city several years ago

The dimension of the projects developed on the Seine Axis constitutes a major priority for the future of the city of Rouen.

This means that the options for change in this sector must constantly take account of a dual concern associated with the existing and future urban framework, the local scale and the connections between districts, and the metropolitan scale and its continuity with the development of the Seine Axis.

This transformation of the riverside landscape needs to be emphasised in extending to the east of the policy already applied further to the west.

The questions asked:

- **Responding to an open context:**

An analysis of the site reveals the multitude of possibilities available for successive transformations.

- **Implementing the project over time and with the capacity to evolve**

Establishing stable prospects for the urban character of the locations means finding a pace of change that leave room for evolution.

- **Making uses compatible with the desired urban character**

Working on the balance between the uses of a central part of the dense city and those to be invented locally and inserted into the public space or newly available spaces, means managing change on the site.

- **Developing the idea of an ecologically and environmentally model district**

With regard to the landscape of the river, what needs to be

scénographier ici un dialogue urbain entre ville et nature.

LES ATTENTES SPÉCIFIQUES DE LA VILLE VIS-À-VIS DES CANDIDATS

La localisation stratégique du site de projet, son rattachement à une série d'interventions autour des rives de Seine pour fil conducteur, l'importance de la future Gare rive gauche, la proximité et le vis à vis de l'île appellent un projet ambitieux pour l'agglomération rouennaise.

Les candidats seront amenés à faire des propositions à deux échelles :

A l'échelle du périmètre de réflexion plus global, il s'agit:

- d'élaborer des propositions de stratégie, formulées sur la base d'un plan guide et schémas de transformation qui reprennent en compte les possibles évolutions à court et long terme,
- de stratifier et croiser les thématiques développées en inscrivant dans une analyse du milieu urbain à l'échelle de la ville et de pratiques actuelles, afin de rendre explicite dans la conception du projet et son processus de mise en place, le rôle de la politique culturelle de la Ville.

A l'échelle du site de projet il s'agit :

- de proposer par anticipation des formes urbaines et aménagements d'espaces publics qui précèdent et accompagne la future modélisation et la densité des pleins et des vides autour de la Seine et de son paysage.
- de proposer des mises en forme successives traduisant une temporalité réfléchie au service d'étapes concrètes de réalisation,
- de faire correspondre à des propositions des usages affermis ou temporaires élaborés et s'inscrivant avec pertinence le contexte et au service de rapports sociaux solidaires,
- de penser les termes de l'organisation future de déplacements fluides, de flux confortables, afin de modeler le paysage de quartiers équitables où circuler, habiter, travailler, se cultiver sera favorisé.

Une occasion particulière est donc offerte ici, pour faire sens à ce projet, de créer du lien tant sur le plan urbain, dans la continuité de l'aménagement des rives coté rive gauche et gare comme les quais de l'Ile Lacroix, y compris en permettant une ou des traversées, que sur le plan social en fabricant un dialogue possible fait de nouveaux échanges et contacts entre quartiers.

imagined and scripted here is an urban dialogue between city and nature.

Incorporating the economic and social dimension:

The development of the project needs to include consultation, proposals and initiatives by people from the voluntary sector (residents, locals, artists, social enterprises, etc.) on the occupation and management of the public space.

THE CITY'S SPECIFIC EXPECTATIONS OF THE CANDIDATES

The strategic location of the project site, its connection with a series of operations in which the banks of the Seine constitute a guiding thread, the importance of the future Left Bank Station and Island opposite, demand an ambitious project for the city of Rouen.

Applicants will be asked to advance proposals on two scales:

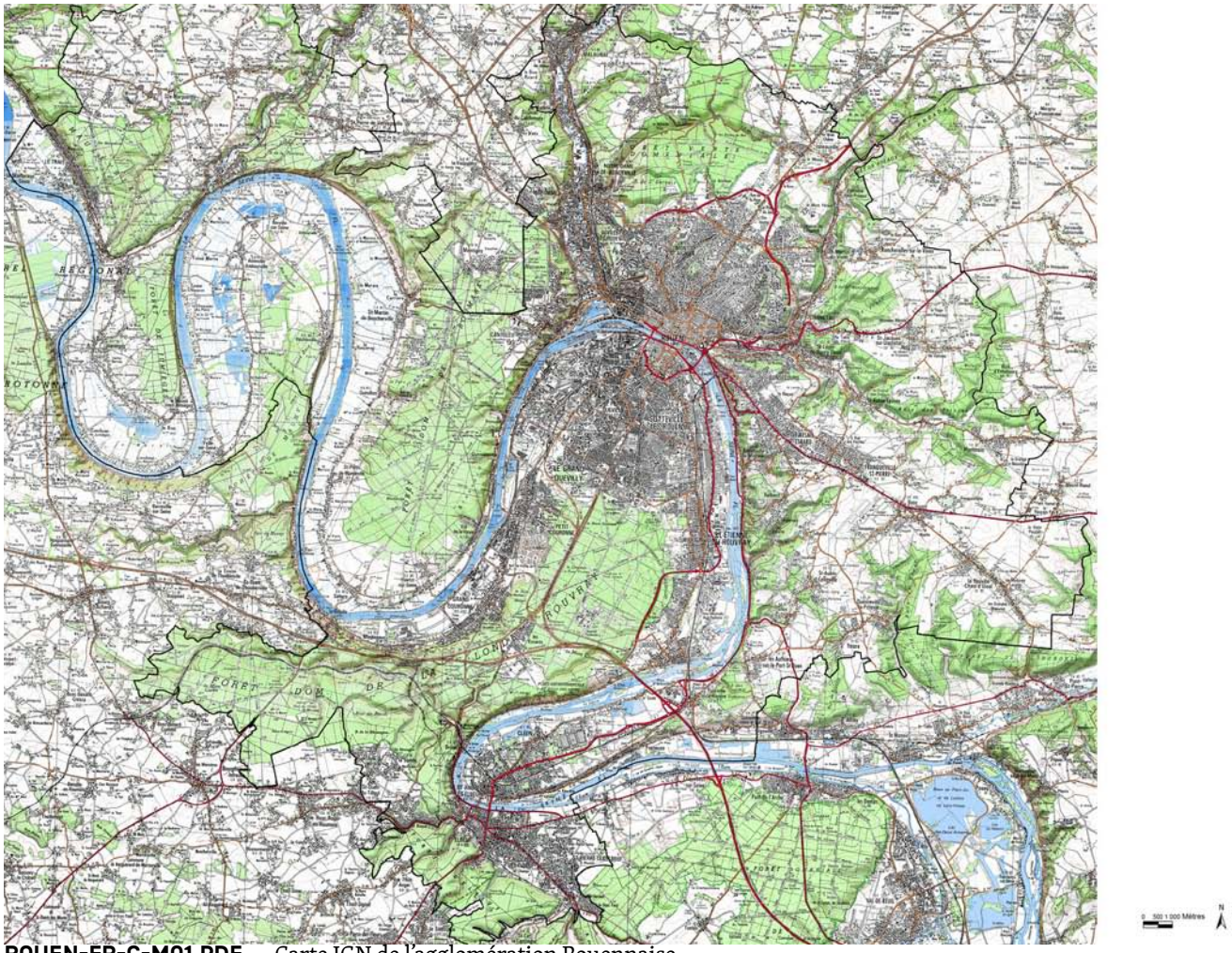
On the scale of the study area, the remit is:

- to draw up strategic proposals, based on a masterplan and development schemes that take account of possible short and long term changes,
- to stratify and compare the themes developed, on the basis of an analysis of the urban environment in terms of city scale and current practices, so that the role of the City's cultural policy is explicit in the project design and implementation process.

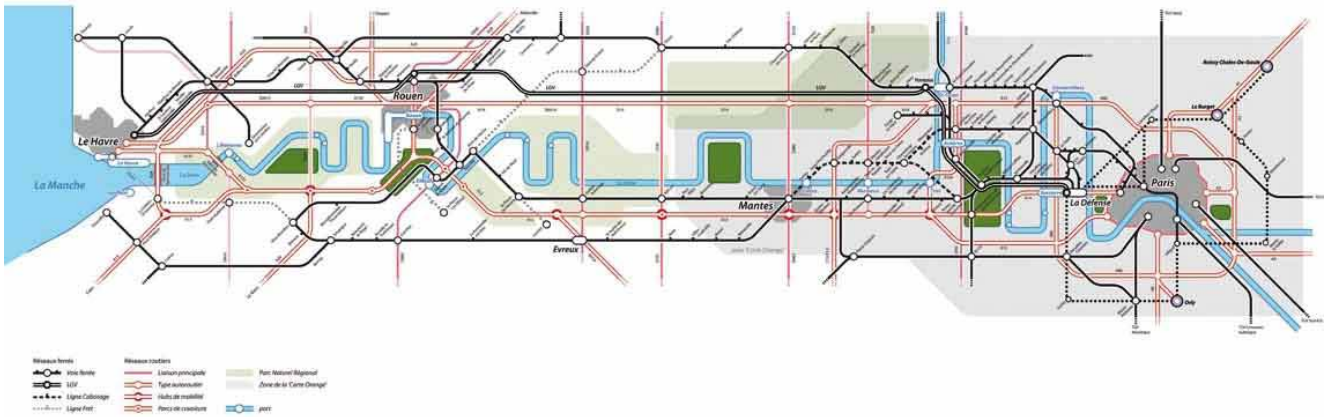
At the scale of the project site, the remit is:

- to anticipate urban forms and developments of public space that precede and accompany the future modelling and density of solids and voids around the Seine and its landscape,
- to propose successive formulations that reflect an understanding of the timescales of the actual phases of implementation,
- to match proposals with evolved long term or temporary uses that fit appropriately with the context and contribute to social coherence,
- to think about the future organisation of smooth and comfortable travel flows, with the aim of moulding a landscape of equitable neighbourhoods that will facilitate mobility, living, working and learning.

This project offers a particular opportunity to create links both in the urban sphere, in continuity with the development of the embankments on the left bank and station side and the wharfs of Île Lacroix, including through the introduction of one or more crossings, and in the social sphere by generating a possible dialogue arising from new interchanges and contact between districts.



ROUEN-FR-C-M01.PDF Carte IGN de l'agglomération Rouennaise
IGN map of the Rouen conurbation



ROUEN-FR-C-M02.JPG Rouen entre Paris et Le Havre, plan des transports (A. Grumbach)
Map of transports : Rouen between Paris and Le Havre (A. Grumbache)

LE SITE ET SON CONTEXTE SOCIAL ET URBAIN

THE SITE AND ITS SOCIAL AND URBAN CONTEXT

Située à égale distance de Paris et du littoral de la Manche, l'agglomération rouennaise, par sa position stratégique, est un pôle démographique et d'activités majeur du Bassin parisien et de l'Ouest de la France.

Located in a strategic position equidistant from Paris and the Channel coast, the Rouen conurbation is a major centre of population and activities for the Paris region and western France.

SPÉCIFICITÉS GÉOGRAPHIQUES, ET GRAND PAYSAGE

Port et ville de fond d'estuaire, Rouen possède également une situation privilégiée au regard de son environnement naturel. Placée à l'amont de l'estuaire de la Seine, là où se mêlent eaux douces et influences maritimes, la ville est le point de rencontre de deux milieux naturels que sont la vallée fluviale et alluvionnaire et le littoral maritime.

Rouen est également au voisinage direct des deux principaux plateaux calcaires de la Seine-Maritime, le Pays de Caux et le Pays de Bray, deux riches et dynamiques régions agricoles.

Le site de Rouen s'est développé dans un des nombreux méandres de la Seine, sur une plaine alluviale étroite, qui présente dès l'origine les conditions géologiques favorables au développement d'un port qui a historiquement accompagné son développement économique et l'urbanisation des rives du fleuve.

Le lit étroit de la Seine y constituait un des rares points de traversée aisée du fleuve et la rive nord présentait une terrasse favorable à l'installation des activités et des hommes car à l'abri des inondations.

GEOGRAPHICAL SPECIFICITIES AND LANDSCAPE

An estuary port and city, Rouen is also well positioned in relation to its natural environment. Located upstream from the Seine estuary, at a merger point between river and sea, the city is the confluence of two natural environments, its river and alluvial valley and the maritime coast.

Rouen is also immediately adjacent to the two main limestone plateaus of the Seine-Maritime region, Pays de Caux and Pays de Bray, both rich and dynamic farming regions.

The site of Rouen developed in one of the many meanders of the Seine, on a narrow alluvial plain, which from the beginning presented favourable geological conditions for the development of a port, which has historically driven its economic development and the urbanisation of the riverbanks.

The narrow bed of the Seine here made it one of the few easy crossing points on the river and the northern bank provided a flood-free platform where businesses and people could settle.

ANALYSE DÉTAILLÉE DU CONTEXTE TERRITORIAL ET URBAIN, RÔLE DE LA VILLE DANS LES POLITIQUES NATIONALE ET RÉGIONALE

Inscrite dans l'une des boucles de la Seine normande, la métropole de Rouen doit avant tout son rayonnement à l'activité de son port qui perdure aujourd'hui encore.

Rouen représente une interface importante entre «le reste du monde» et un arrière-pays étendu au territoire national : avec un trafic total de 32 millions de tonnes en 2010, Rouen constitue également un des premiers pôles industrialo-portuaires de la vallée de la Seine. Premier port français pour les produits papetiers, les engrais, l'agro-alimentaire

DETAILED ANALYSIS OF THE REGIONAL AND URBAN CONTEXT, ROLE OF THE CITY IN NATIONAL AND REGIONAL POLICIES

Lying in one of the loops of the Seine in Normandy, the city of Rouen primarily owes its influence to the activity of its port, which continues to this day.

Rouen represents an important interface between "the rest of the world" and a backcountry extending to the whole of France: with total traffic of 32 million tonnes in 2010, Rouen is also one of the leading industrial and port hubs in the Seine valley. France's number one port for

ROUEN-FR-C-AP01.JPG Les boucles de la Seine et l'agglomération rouennaise
Aerial photograph : the «boucles de la Seine» and the Rouen conurbation

et l'agro-industrie, l'exportation de farine et des céréales et 4e port français pour les conteneurs.

Rouen devint très tôt un point d'échange important, aux liaisons rendues possibles par la navigation fluviale aussi bien vers la Manche et les îles britanniques que vers Paris. Au delà du noyau primitif, les larges marges inondables de la plaine furent progressivement remblayées pour permettre une extension de l'urbanisation.

Capitale historique de la Normandie, Rouen, avec ses 113 500, habitants, est cependant une commune de taille moyenne, se classant au 36e rang des communes françaises. Elle est en revanche la ville-centre d'une agglomération (La CREA) beaucoup plus vaste de près de 494 382 habitants. La communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberth (La CREA) a été crée le 1 janvier 2010, elle regroupe 71 communes.

Rouen est également le centre d'un vaste bassin d'emplois comptant près de 740 000 actifs en 2007, le premier parmi les métropoles de l'Ouest comme Rennes, Caen ou Amiens. L'agglomération Rouen–Elbeuf, véritable « cœur urbain » de la Haute-Normandie, polarise plus d'un tiers de la population régionale, des logements, des activités industrielles et des services.

Ainsi, Rouen se trouve au centre d'une mosaïque urbaine centrale marquée par les migrations quotidiennes intenses avec son agglomération et ses cantons périphériques, que ce soit pour le travail, les loisirs, les achats, ou les services. La zone géographique de 25 km de rayon autour de la cathédrale correspond à la première zone d›attraction commerciale de Rouen. Cependant, placée en 13e position au classement national des grandes agglomérations, l›agglomération de Rouen se trouve seulement en 26e position en termes de fonctions stratégiques. Elle ne fait d›ailleurs pas partie de la douzaine de métropoles françaises reconnues de taille européenne.

La volonté d'offrir à la Capitale un rayonnement international plus important a souligné la nécessité de structurer les territoires traversés par la Seine, de Paris jusqu'au Havre, en faveur d'un puissant maillage économique, structurel et logistique. En plus du déploiement devenu nécessaire d'une Ligne ferroviaire à Grande Vitesse entre Paris et la Normandie, les incidences immédiates ou indirectes du Grand Paris sur le tissu économique, devraient également permettre de renforcer l'ensemble des domaines d'activité présents sur la métropole Rouennaise (industrie, logistique, tertiaire...).

NFORMATIONS SUR LE CONTEXTE SOCIO-CULTUREL DU SITE DE LA VILLE

La population de Rouen a atteint son apogée en 1925 avec 125 000 habitants, puis a régressé jusqu'à 102 000 habitants en 1982. Elle a repris depuis une croissance régulière jusqu'à atteindre 110.700 habitants en 2009. Ce redressement a été porté principalement par les quartiers du centre rive

paper products, fertilisers, the agri-food industry, flour and cereal exports, it is also the fourth biggest container port.

Rouen very early became a significant trading point, with river links towards both the Channel and the British Isles and towards Paris. Beyond the original nucleus, the wide floodplains were gradually drained to allow further urbanisation.

The historic capital of Normandy, Rouen, with its population of 113,500, is nevertheless a medium-sized city, ranked 36th in France. On the other hand, it is the centre of a much bigger conurbation (the CREA) with almost 494,382 people. The Rouen-Elbeuf-Austreberth Intermunicipal District (CREA) was created on 1 January 2010, and encompasses 71 municipalities.

Rouen is also the centre of a large employment catchment zone with almost 740,000 jobs in 2007, number one amongst western cities such as Rennes, Caen or Amiens. The Rouen–Elbeuf conurbation, the real "urban heart" of Haute-Normandie, accounts for more than a third of the regional population, housing, industrial activities and services.

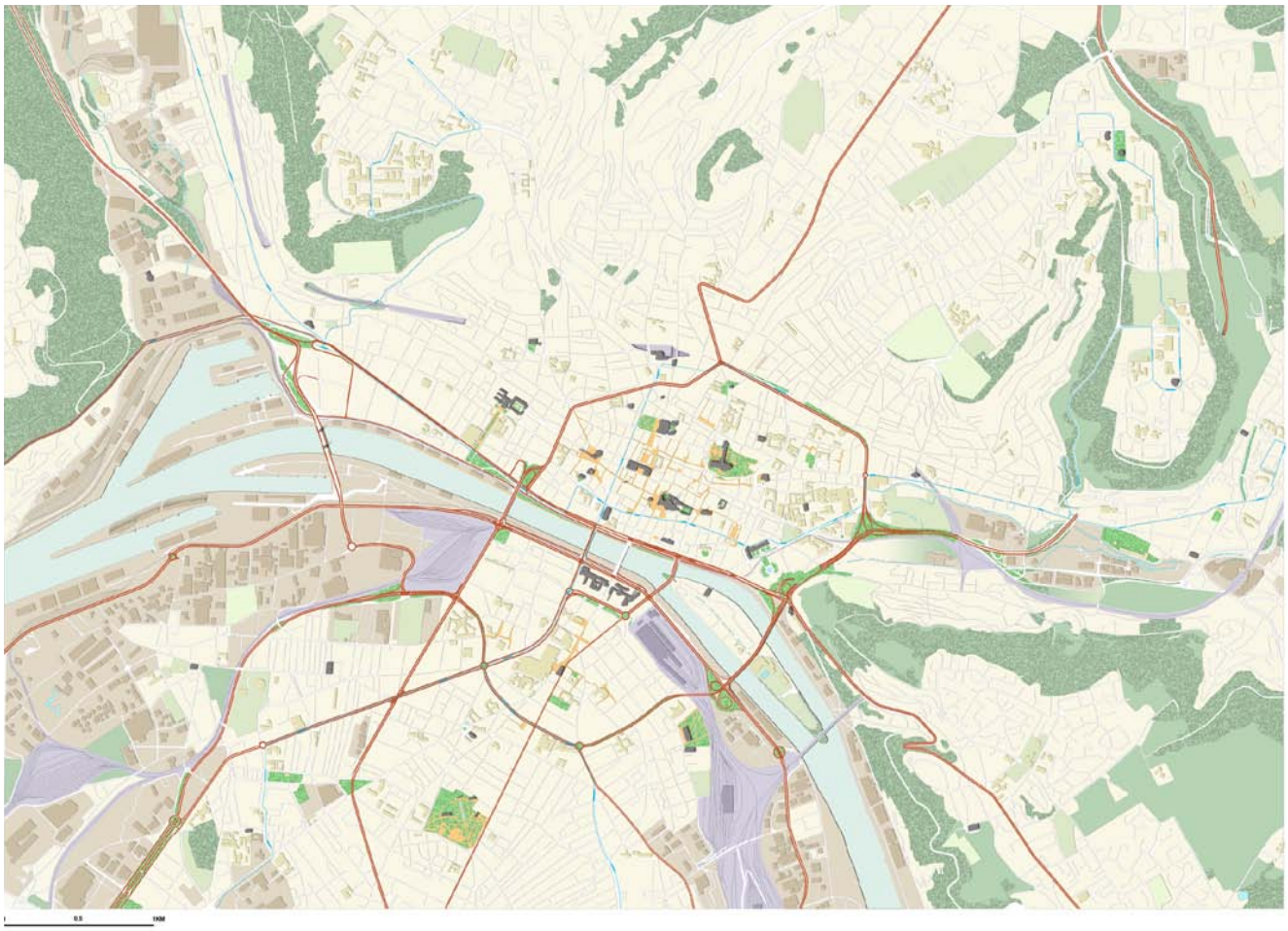
Rouen is therefore at the centre of a central urban mosaic marked by intense migration between the city and its surrounding areas, whether for commuting, leisure, shopping or services. The geographical area in a 25 km radius around the cathedral corresponds to Rouen's premier zone of commercial attraction. However, though ranked 13th amongst France's big conurbations, Rouen is only 26th in terms of strategic functions. Moreover, it is not one of the dozen French cities recognised as being of European dimension.

The desire to increase the international influence of the Capital put the spotlight on the need to structure the territories traversed by the Seine, from Paris to Le Havre, in order to generate a powerful economic, structural and logistical fabric. In addition to the need for a high-speed railway line between Paris and Normandy, the immediate or indirect impact of Greater Paris on the economic fabric should also reinforce all the spheres of activity present within the city of Rouen (industry, logistics, services...).

INFORMATION ON THE SOCIOCULTURAL CONTEXT OF THE CITY'S SITE

The population of Rouen reached its apogee in 1925 at 125,000, falling to 102,000 by 1982. Since then it has resumed steady growth to a level of 110,700 in 2009. This recovery was driven mainly by the central districts on the right bank of the river, and by the development of the university clusters (which doubled the student population).

Rouen's demographic structure in terms of age distribution reveals a distinctive population profile: like



ROUEN-FR-C-M03.PDF Carte de l'agglomération Rouennaise
Map of the Rouen conurbation

droite, et par le développement des pôles universitaires (qui a engendré un doublement de la population étudiante).

La structure démographique de Rouen en fonction des tranches d'âge montre une répartition particulière de la population : à l'image d'autres villes du Grand Ouest, Rouen dispose d'une part de population de 0 à 29 ans particulièrement plus importante que celle des 30/59 ans ou des 60 ans et plus : 47 % de la population rouennaise a entre 0 et 29 ans, un pourcentage légèrement au dessus de celui de la France (37%).

Une autre clef de répartition, issue de l'histoire, a longtemps entretenu un distinction forte entre une rive droite bourgeoise et une rive gauche populaire, renforcée par une frontière naturelle qu'est la Seine. Avec le développement urbain de la rive gauche et les politiques de mixité sociale dans l'habitat, cette ségrégation spatiale tend cependant à s'effacer progressivement. Les prix de l'immobilier notamment se sont quasiment rejoints entre les deux centres rive droite et rive gauche.

Les secteurs de grands ensembles de Grammont et des Hauts-de-Rouen, bâtis dans les années 60, ont quant à eux longtemps abrité un parc quasi-exclusivement social. Les opérations ANRU sur le parc de logements y ont récemment intégré un peu de mixité.

Sur le plan social, on constate une sur-représentation des bénéficiaires d'allocations familiales, que ce soit dans le parc HLM ou dans le parc privé. La ville de Rouen affiche ainsi un taux de couverture des aides aux logements plus important que le reste de l'agglomération rouennaise : 37,9 % des foyers bénéficient à Rouen d'allocations logements, contre 31,3 % dans l'agglomération.

Cette dépendance des populations aux prestations sociales n'est cependant pas homogène sur l'ensemble du territoire de la commune : les quartiers des Hauts-de-Rouen ou de Grammont abritent les populations les plus dépendantes aux prestations sociales, alors que les populations des coteaux nord présentent des niveaux de dépendance moins importants.

Le parc locatif rouennais est très important, puisqu'il représente 69,6 % des résidences principales en 2007. On constate de ce fait la faible proportion de propriétaires-occupants sur la commune de Rouen : en 2007, seulement 27,9 % des résidences principales étaient occupées par leurs propriétaires, contre 52,5 % en Seine-Maritime. La ville de Rouen fait ainsi partie des communes de l'agglomération comptant le moins de résidants-propriétaires.

Comme l'ensemble de l'agglomération, avec cependant des difficultés spécifiques, Rouen accueille peu de familles et a des difficultés à « fidéliser » les ménages avec enfants.

Ainsi le diagnostic de la situation démographique rouennaise permet de souligner les tendances globales suivantes :

- Rouen : ville de taille relativement moyenne, est la ville-centre du premier pôle démographique et du premier bassin d'emplois de l'ouest de la France ;
- Une croissance démographique régulière qui se confirme, malgré un solde migratoire légèrement négatif, mais spatialement déséquilibrée depuis 25 ans ;

other cities in western France, Rouen has a population in the 0 to 29 age group much larger than in the 30-59 or 60+ age groups: 47% of the population is aged between 0 and 29, a proportion slightly higher than that for France as a whole (37%).

Another feature is the long historical distinction between a middle-class right bank and a working-class left bank, reinforced by the natural boundary of the Seine. With the urban development of the left bank and housing policies favouring a social mix, however, this spatial segregation is gradually diminishing. In particular, city centre property prices have virtually evened up between the right bank and left bank.

The big 1960s estates, Grammont and Hauts-de-Rouen, on the other hand, have long been populated almost entirely by tenants in social housing. ANRU (national urban renewal agency) operations on the housing stock have recently introduced a certain mixity here.

In social terms, recipients of family benefits are overrepresented, whether in social housing or in private accommodation. This means that the city of Rouen provides a greater percentage of subsidised housing than the rest of the Rouen conurbation: 37.9% of households in Rouen receive housing benefit, as compared with 31.3% in the conurbation as a whole.

This dependency on social benefits, however, is not uniform across the whole municipal area: the Hauts-de-Rouen or Grammont districts house the populations most dependent on benefits, whereas the populations of the northern slopes have lower levels of dependency.

The rental housing stock in Rouen is very large, representing 69.6% of main residences in 2007. This means that the proportion of owner occupiers is small: in 2007, only 27.9% of main residences were occupied by their owners, compared with 52.5% in Seine-Maritime. As a result, the city of Rouen is one of the municipalities in the conurbation with the fewest owner occupiers.

As with the conurbation as a whole, though with specific problems, Rouen attracts few families and has difficulty in "retaining" households with children.

A diagnosis of Rouen's demographic situation, therefore, reveals the following overall trends:

- Rouen: a mid-sized city, the central city of western France's leading demographic centre and leading employment catchment zone;
- Regular demographic growth which continues, despite slightly negative net migration, but spatially unbalanced over the last 25 years;
- A population and construction density that is increasing within the extended town centre, to the detriment of the big suburban estates;
- An "under 20" population that is stagnating, as in the rest A real estate market very orientated towards rental property and which does not work in favour of families and first-time buyers.

Rouen en fête :
I - Frontispice.
Ensemble et détail

On voit l'ensemble des bâtiments projetés. Dans le lointain, sont indiqués légèrement les rives de la Seine, les clochers de Saint-Paul, la colline Sainte-Catherine. Les diverses constructions sont: adossé au talus du Cours, le Panorama ; dans le fond, la Grande Galerie des Fêtes ; en bordure du jardin central, des Galeries (les Navigateurs Normands - Rouen à travers les Ages - Rouen tel qu'il aurait pu être.). Une Galerie, les Industries Normandes à travers les Ages et une Grande Salle de Concerts complètent l'encadrement du quadrilatère.
(Jules Adeline. Le Logis et l'Œuvre)

Aquarelle et gouache sur fond bleuté. 50 x 65 m. Coll. part.

ROUEN-FR-SS-M13.PDF
Jules Adeline (architecte, illustrateur), 1900, extrait de l'exposition : «Rouen tel qu'il aurait pu être»
Jules Adeline (architect, ullustrator), 1900, exerpt from the exhibition : «Rouen tel qu'il aurait pu être» (Rouen as it should have been»

- Une densité de population et de bâti qui s'accroît au sein du centre-ville étendu, au détriment des quartiers périphériques de grands ensembles ;
- Une population des « moins de 20 ans » qui stagne à l'image du reste de l'agglomération,
- Un marché immobilier très orienté vers l'investissement locatif et qui n'œuvre pas en faveur des familles et des primo-accédants.

A l'échelle des 15 quartiers de la ville, la dynamique démographique présente des caractéristiques dominantes qui traduisent des phénomènes ségrégatifs :

- Le centre-ville à l'intérieur des boulevards, et son extension du quartier Pasteur, zones les plus denses, ont la plus forte croissance. Les ménages sont de petite taille.
- Les coteaux nord et le sud de la rive gauche, de part et d'autre du centre, ont une croissance faible, une densité faible et des ménages de taille moyenne.
- Le quartier ouest, le Mont Gargan et Grieu –Vallon-Suisse, à l'est et à l'ouest, ont une population stable, la plus faible densité et sont habités par de grands ménages.
- -Grammont, les Sapins et la Grand'Mare ont une poplation de grands ménages en baisse. La densité y est relativement forte.
- Châtelet-Lombardie, secteur exclusif d'habitat social, a une densité moyenne ou faible et une population de grands ménages en forte baisse.
-

En définitive, la situation démographique de Rouen présente l'avantage d'une croissance observée au cours de la période 1982-1999 et confirmée entre 1999 et 2007, Elle laisse présager d'une ligne régulière et continue pour la décennie à venir, de l'ordre de 0,5 % par an (soit de 500 habitants supplémentaires par an). Il importe d'accompagner et de soutenir cette croissance par une politique urbaine et économique dynamique, qui, en améliorant l'attractivité de Rouen, permette d'inverser le solde migratoire négatif actuel.

Les potentialités de développement et de renouvellement urbains qu'offre le territoire communal permettent d'envisager qu'à terme, la ville retrouve sa population du début du XXe siècle, de l'ordre de 120 000 habitants.

At the scale of the city's 15 districts, the demographic dynamics show dominant characteristics which reflect trends towards segregation:

- The city centre inside the boulevards, and its extension in the Pasteur district, the densest areas, have the highest growth. Households are small.
- The northern and southern slopes of the left bank, on either side of the centre, have low growth, low density and medium-sized households.
- The western district, Mont Gargan and Grieu–Vallon-Suisse, to the east and to the west, have stable populations, the lowest densities and the largest households.
- -Grammont, les Sapins and la Grand'Mare have a falling population of large households. Density here is relatively high.
- -Châtelet-Lombardie, an exclusively social housing zone, has medium or low density and a fast falling population of large households.

All in all, Rouen's demographic situation shows the outcome of growth observed over the period 1982-1999 and confirmed between 1999 and 2007. It suggests a regular and continuous rise over the next decade, of around 0.5% per year (ie 500 additional inhabitants per year). It is important to support this growth by dynamic urban and economic policies which, by making Rouen more attractive, will reverse the current negative trend in net migration.

The city's potential for urban development and renewal gives reason to believe that it will ultimately return to its early 20th century population level of some 120,000.

ROUEN-FR-C-AP01.JPG Photographie aérienne de Rouen et de son agglomération
Aerial photograph : Rouen and its conurbation

LES ENJEUX ET LES STRATEGIES TERRITORIALES ET URBAINES
SPATIAL AND URBAN PRIORITIES AND STRATEGIES

LES ENJEUX À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

L'axe de la Seine s'est récemment affirmé comme le vecteur d'une intégration et d'un développement territorial forts, à différentes échelles.

Celle du projet du Grand Paris la position stratégique de Rouen offrant des opportunités avec notamment l'arrivée d'une liaison ferroviaire à Grande Vitesse entre Paris et la Normandie.

Dans ce contexte, l'axe Seine est devenu un des jalons essentiels de l'affirmation du Grand Paris et un axe majeur du développement de l'Agglomération rouennaise, issu notamment des réflexions menées dans le cadre du projet «Seine Ouest»:

Il modifie la perception et les rapports qu'entretiennent Rouen et son fleuve.

Cette nouvelle attractivité entre la ville et ses bords de Seine passe notamment par de grands projets d'aménagements et d'urbanisme, mais aussi et surtout par une appropriation des habitants de ces espaces grâce à des événements ou manifestations ponctuels et pérennes, et grâce à des activités dédiées aux loisirs, à la culture et à la détente.

REGIONAL SCALE ISSUES

The Seine Axis has recently emerged as a vehicle of strong integration and territorial development, at different scales.

The scale of the Grand Paris project, where Rouen's strategic position provides opportunities, notably with the arrival of a high-speed train line between Paris and Normandy.

Against this background, the Seine Axis has become one of the cornerstones of the Grand Paris initiative and a major factor in the development of the Rouen conurbation, in particular on the basis of ideas developed for the "Western Seine" project:

it changes the perception and relations between Rouen and its river.

This new attraction between the city and its riverbanks is notably embodied in big development and urban planning projects, but also and above all in the population's embrace of these areas through one-off and regular events, and through activities dedicated to leisure, culture and relaxation.

LES ENJEUX MÉTROPOLITAINS ET L'ÉCHELLE DU PAYSAGE

MAÎTRISER LA STRUCTURE PAYSAGÈRE DES DÉVELOPPEMENTS URBAINS

La transformation des quartiers en bord de Seine, et les extensions urbaines délicates qui s'y greffent, doivent faire l'objet d'une vraie prise en compte de l'échelle générale instituée par le statut et le rôle du fleuve dans la ville et celle de l'analyse contextuelle permettant d'articuler des questions plus ponctuelles.

La qualité des sites, leur potentiel, appellent une urbanité structurante et rigoureuse en terme d'aménagement de l'espace public comme en terme de densité et de masses construites. Une architecture soucieuse de sur mesure s'attachera ensuite à révéler au mieux l'environnement paysager du fleuve.

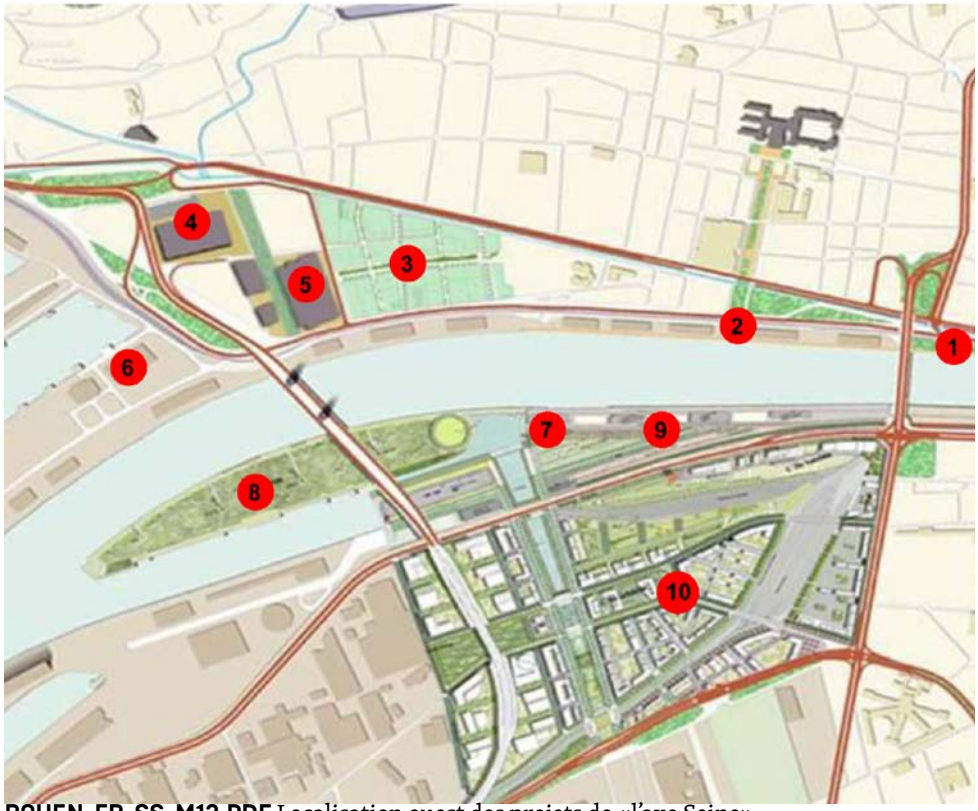
METROPOLITAN ISSUES AND THE LANDSCAPE SCALE

MANAGING THE LANDSCAPE STRUCTURE OF URBAN DEVELOPMENTS

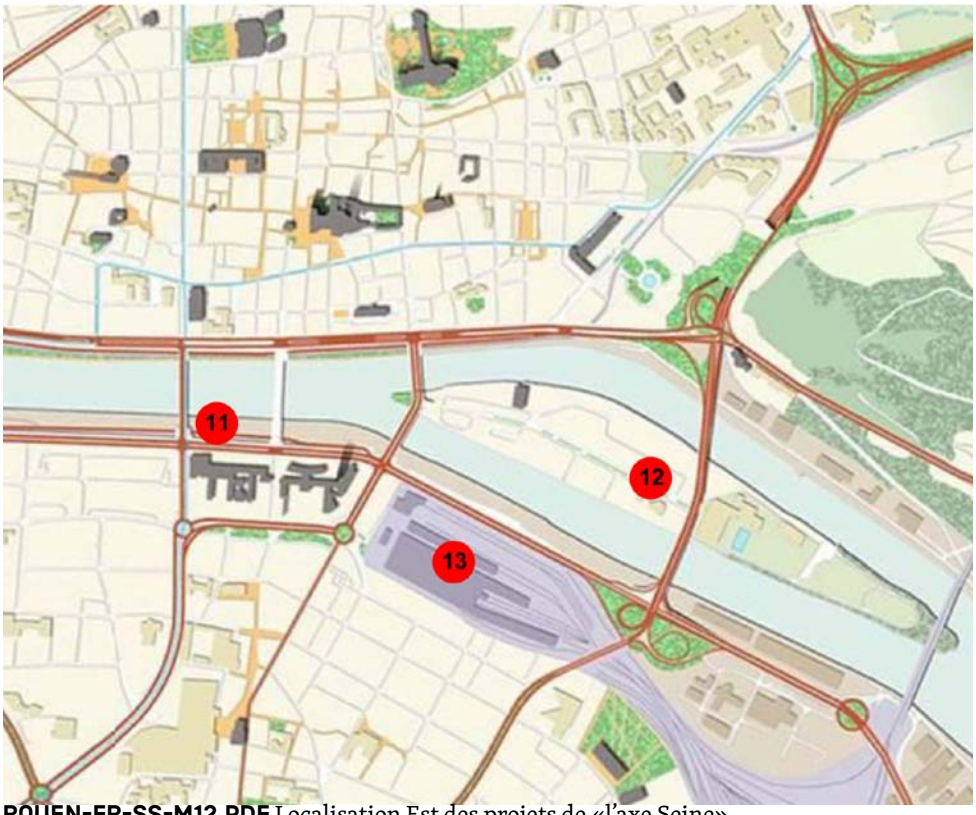
The transformation of the Seine riverside districts, and the tricky urban extensions inserted here, require a real awareness of the general scale generated by the status and role of the river in the city and of the contextual analysis needed to formulate more specific questions.

The quality and potential of the sites call for an urban approach that is both structural and rigourous both in the development of public space and in the density and masses of the built fabric. The architecture will then need to be specifically fashioned to show the riverside landscape to best advantage.

DEVELOPING NETWORKS OF SCENIC ROUTES AND EXPLOITING THE NATURAL FEATURES



ROUEN-FR-SS-M12.PDF Localisation ouest des projets de «l'axe Seine»
The «axe Seine» projects west location map



ROUEN-FR-SS-M12.PDF Localisation Est des projets de «l'axe Seine»
The «axe Seine» projects east location map

CONSTITUER DES PARCOURS PAYSAGERS EN RÉSEAU ET VALORISER LES ÉLÉMENTS NATURELS

Associés au développement urbain, les espaces publics représentent un enjeu paysager majeur pour le cadre de vie. Valoriser un réseau de continuité par le fleuve, reliant, par le parcours continu, les espaces publics urbains requalifiés du centre de la ville aux espaces de la périphérie puis aux espaces naturels et ruraux de la campagne, sous formes de passages, de traversées, de promenades et de lieux aménagés, est une condition de réussite des projets futurs qui jalonnent ce corridor dessiné par le fleuve.

Aménager sur les franges de l'agglomération, en limites urbaines et périurbaines, des espaces d'articulation et de respiration serait bienvenu. En frange de ville on devrait savoir trouver des solutions de dialogue apaisé avec la campagne, permettant de mieux cadrer l'étalement de la ville dense. Constituer l'ossature d'une politique pérenne conduite sur le long terme, n'est-ce pas qualifier, accompagner, aménager et parfois les multiples situations urbaines et paysagère que l'histoire nous a léguée ?

LES ENJEUX À L'ÉCHELLE DE LA VILLE

Les bords de Seine sont devenus, depuis les réflexions et projets menés dans le cadre du projet «Seine Ouest», un des jalons essentiels de l'affirmation du développement de l'Agglomération rouennaise. Se modifient, depuis, la perception et les rapports qu'entretiennent Rouen et son fleuve.

Cette nouvelle attractivité entre la ville et ses bords de Seine permet ainsi la constitution d'une polarité urbaine majeure. Elle passe notamment par de grands projets d'aménagements et d'urbanisme, mais aussi et surtout par une appropriation par les habitants de ces espaces, grâce à des événements ou manifestations ponctuels et pérennes et grâce à des activités dédiées aux loisirs, à la culture et à la détente.

L'ampleur des projets développés représente un enjeu politique économique et social considérable : il tend en effet à recomposer près de 150 hectares de terrains en contact direct ou proche de la Seine, dont 80% du linéaire des quais de Seine situés sur le territoire communal de Rouen.

Dans cet élan qui verra en quelques années le paysage de l'Axe Seine être bouleversé, la 12e session EUROPAN peut venir apporter une précieuse contribution en menant une réflexion intégrée sur les 2 sites de projets qu'il reste encore à concevoir sur le quartier de la future gare rive gauche et l'île Lacroix, objectif capital incarnant les priorités de la ville.

Alongside urban development, public spaces represent a major landscape priority for the urban environment. Developing a high quality, continuous, riverside network of routes linking the remodelled public spaces of the city centre to the peripheral spaces and then to the natural and rural spaces of the countryside, in the form of passageways, crossings, promenades and scenic locations, is a condition for the success of the future projects that punctuate this corridor formed by the river.

It would also be good to create connecting and breathing spaces on the edges of the conurbation, at the urban and periurban borders. On the edge of the city, it should be possible to find ways of achieving a peaceful dialogue with the countryside and controlling city sprawl more effectively. As the framework of a lasting, long-term policy, it is this not about qualifying, supporting, developing and sometimes managing the multiple urban and landscape situations that history has passed down to us?

CITY SCALE ISSUES

Following on from the ideas and plans developed within the framework of the "Western Seine" project, the banks of the Seine have become one of the keystones in the development of the Rouen conurbation. This has changed the perception and relations between the city and its river.

This new relationship between the city and its riverbanks is the opportunity for the construction of a major urban focal point. It is notably embodied in big development and urban planning projects, but also and above all in the population's embrace of these areas through one-off and regular events, and through activities dedicated to leisure, culture and relaxation.

The scale of the projects in development represents a substantial political, economic and social challenge: indeed, the aim is to remodel almost 150 hectares in direct or close contact with the Seine, 80% of which consists of the Seine embankments situated on the municipal territory of Rouen.

Within this process, through which the landscape of the Seine Axis will be transformed over the next few years, the 12th session of Europan can make a valuable contribution by developing integrated ideas for the 2 project sites that still remain to be designed, in the area of the future Left Bank Station and Île Lacroix, a crucial objective that embodies the priorities of the municipality.

DESCRIPTION OF PROJECTS UNDERWAY ON THE "SEINE AXIS".

Development of the right bank embankments (1) and the Marégraphes area (2).

The development of Rouen's right bank embankments is the first initiative aiming to recapture the riverbanks.

ROUEN-FR-SS-M12.PDF
(1) Aménagement des quais rive droite
Development of the right bank embankments (1)

ROUEN-FR-SS-M12.PDF
(2) L'espace des Marégraphes / Marégraphes area (2)

ROUEN-FR-SS-M12.PDF (3) l'Ecoquartier de La Luciline
The Luciline eco-neighbourhood (3)

PRÉSENTATION DES PROJETS EN COURS SUR «L'AXE SEINE»

L'aménagement des quais rive droite (1) et l'espace des Marégraphes (2).

L'aménagement des quais de la rive droite de Rouen constitue la première initiative visant à la réappropriation des bords du fleuve. Proche du centre historique de Rouen, la requalification de ces bords de Seine propose un espace public paysager propice à la détente et à la promenade.

Le succès immédiat rencontré auprès des Rouennais, qui investirent les bords de Seine, fut un encouragement à poursuivre les aménagements vers l'espace des Marégraphes.

Outre l'espace public dévolu aux circulations douces, l'espace des Marégraphes voit également l'installation de nouvelles activités dédiées aux loisirs et à la détente (restaurants, cafés, activités sportives...) au sein des anciens hangars portuaires.

En partenariat avec le Grand Port Maritime de Rouen, l'aménagement de l'espace des Marégraphes et la réhabilitation des hangars portuaires, ont permis de conférer aux quais de Seine une ambiance résolument plus urbaine.

Le Grand Port Maritime de Rouen a dernièrement lancé la reconversion du hangar 10 en faveur d'un programme de restauration.

La Ville de Rouen s'est engagée pour sa part dans la création d'une Maison de l'étudiant et d'une bibliothèque au sein du hangar 9.

L'agglomération vient de terminer une cité des sciences avec un amphithéâtre dans le hangar H2O.

L'écoquartier de la Luciline (3).

Sur une dizaine d'hectares des quartiers ouest de Rouen, l'aménagement de la ZAC de la Luciline verra l'émergence d'un nouvel écoquartier en bord de Seine : 140.000 m² SHON seront bâtis à terme, répartis entre 60% de logements Basse-Consommation et 40% d'activités tertiaires et commerciales.

Ce projet d'aménagement des plus ambitieux porté par la Ville et son aménageur, Rouen Seine aménagement, entend recomposer une nouvelle urbanité le long du fleuve, en lieu et place d'un tissu hétérogène et fragmenté.

L'emploi de la géothermie et l'utilisation de techniques alternatives de gestion des eaux pluviales assureront l'intégration environnementale de ce nouveau quartier, conçu par l'équipe de maîtrise d'œuvre réunie autour de Christian DEVILLERS.

Le Palais des Sports (4) et le centre commercial des Docks 76 (5).

Au pied du nouveau pont levant Gustave-Flaubert conçu notamment par Aymeric Zublena et Michel Virlogeux, et mis en service en 2008, deux équipements majeurs viennent développer l'attractivité croissante des quartiers ouest de

Near the historic centre of Rouen, the redevelopment of these embankments offers a public landscaped area ideal for relaxation and strolling.

The project's immediate success with the Rouen population, which flocked to the banks of the Seine, was an encouragement to extend the process to the Marégraphes zone.

Apart from the public walking and cycling tracks, the Marégraphes area is also seeing the introduction of new leisure and relaxation activities (restaurants, cafes, sports...) within the old dockland warehouses

In partnership with Rouen's Maritime Great Port, the development of the Marégraphes area and the refurbishment of the dock buildings, have given the Seine embankments a much more urban feel.

Recently, the Grand Port Maritime de Rouen has begun the conversion of warehouse 10 to a restaurant complex.

For its part, the City of Rouen has undertaken to create a Student Centre and library in warehouse 9.

The conurbation has just completed a Science Museum with amphitheatre in warehouse H20.

The Luciline eco-neighbourhood (3).

On a 10 hectare area in western Rouen, the construction of the Luciline ZAC (designated development zone) will see the emergence of a new eco-neighbourhood by the Seine: eventually, there will be 140,000 m² of total floor area, divided into 60% low-consumption housing and 40% tertiary and commercial activities.

This highly ambitious development project undertaken by the City and its development company, Rouen Seine Aménagement, seeks to develop a new urban character along the river, replacing a disparate and fragmented environment.

The use of geothermal energy and alternative rainwater management techniques will ensure the environmental integration of this new district, designed by the project management team headed by Christian DEVILLERS.

The Palais des Sports (4) and the Docks 76 shopping centre (5).

At the foot of the new Gustave-Flaubert swing bridge, largely designed by Aymeric Zublena and Michel Virlogeux, and brought into service in 2008, two major amenities have further reinforced the growing attractiveness of Rouen's western districts and enlivened the Seine Axis.

The conurbation's Palais des Sports, built by the C.R.E.A., now offers a single 13,000 m² sports venue in Rouen: with a main hall capable of accommodating 6000 people, the facility also has a gymnasium and several reception rooms.

ROUEN-FR-SS-M12.PDF
(5) lLe centre commercial des Docks 76 / the Docks 76 shopping centre (5)

ROUEN-FR-SS-M12.PDF (6) Le hangar 23 / Hangar 23 (6)

ROUEN-FR-SS-M12.PDF (7) Aménagement des quais avals de la rive gauche (8) et de la presqu'île Rollet
Development of the downstream embankments of the left bank (7) and Rollet Peninsula (8)

Rouen et animer l'Axe Seine.

Le Palais des Sports d'agglomération, réalisé par la C.R.E.A., propose dorénavant un nouveau lieu unique de 13.000 m² pour la pratique du sport à Rouen : capable d'accueillir 6.000 personnes dans la salle principale, l'équipement dispose également d'un gymnase et de plusieurs salles de réception.

Conçu par Dominique PERRAULT, l'architecture de cet équipement participe également au renouvellement des quartiers ouest de Rouen, dans la continuité de l'élan donné par l'ouverture du centre commercial de Docks 76.

Le nouvel espace commercial et de loisirs des Docks 76 assure le lien entre le futur Palais des Sports et les rives de Seine : ouvert au public en 2009, cet espace propose environ 50 boutiques réparties sur 45.000 m², dont 20.000m² de surface commerciale, et un multiplex de 14 salles offrant 3.000 fauteuils.

Conçu par Jean-Michel WILMOTTE, le parti architectural de l'ensemble accorde une large place à la valorisation du patrimoine portuaire et industriel de Rouen, en conservant et réhabilitant les anciennes Halles Agrivin, de style Eiffel, et les anciens Entrepôts de la Compagnie des Docks de Rouen, datant des années 50.

Le Hangar 23 (6)

De tous les équipements présents sur les quais de Rouen, outre Le 106 (voir (9)), le Hangar 23 est celui qui confère sa dimension culturelle à l'Axe Seine :

- le Hangar 23 accueille depuis 2002 une programmation de musiques et danses du monde.
- Le Hangar 23 est devenu un lieu incontournable dans le paysage culturel de Rouen et son agglomération.

L'aménagement des quais avals de la rive gauche (7) et la presqu'île Rollet (8).

Dans le cadre du vaste projet de renouvellement urbain Seine-Ouest (duquel découlent les opérations de reconversion des anciens espaces industriels de l'Ouest de Rouen), la CREA prépare l'aménagement des quais avals de la rive gauche et de la presqu'île Rollet.

Cet ensemble forme la nouvelle limite ouest de l'urbanisation rouennaise, aux portes du domaine portuaire de Rouen.

Sur le quai Jean-de-Bethencourt et la Presqu'île Rollet seront aménagés de nouveaux espaces publics d'agrément dessinés par Jacqueline OSTY, qui permettront d'animer cette section de l'Axe Seine.

La rive Sud de la Seine verra ainsi l'aménagement d'un espace de promenade en bord de Seine de près d'un kilomètre, dédié aux circulations douces, et qui répondra à l'Espace des Marégraphes aménagé sur la rive opposée.

Cette promenade aboutira au nouveau parc de la presqu'île Rollet, également dessiné par la paysagiste Jacqueline OSTY : ce parc d'environ 10 hectares qualifiera l'extrémité ouest de l'Axe Seine, en proposant des points de vue unique sur le patrimoine portuaire de la boucle de Rouen.

Designed by Dominique PERRAULT, the architecture of this facility also contributes to the renewal of Rouen's western areas, maintaining the momentum delivered by the opening of the Docks 76 shopping centre.

The new Docks 76 shopping and leisure area provides a link between the future Palais des Sports and the banks of the Seine: opened to the public in 2009, this space contains around 50 shops in an area of 45,000 m², of which 20,000 m² is shopping space, and a 14 screen multiplex cinema with 3000 seats.

Designed by Jean-Michel WILMOTTE, the architectural choices for the complex place great emphasis on highlighting Rouen's dockland and industrial heritage, by retaining and refurbishing the old, Eiffel style Halles Agrivin, and the former Warehouses of the Rouen Docklands Company, dating from the 1950s.

Hangar 23 (6)

Of all the structures present on the Rouen embankments, apart from 106 (see (9)), Hangar 23 is the one that gives the Seine Axis its cultural dimension:

since 2002, Hangar 23 has hosted programmes of world music and dance.

Hangar 23 has become THE place in the cultural landscape of Rouen and its conurbation.

Development of the downstream embankments of the left bank (7) and Rollet Peninsula (8).

As part of the huge Seine-Ouest urban renewal scheme (which includes the operations to convert the old industrial areas of western Rouen), CREA is preparing to develop the downstream embankments of the left bank and Rollet Peninsula.

This complex forms the new western boundary of urbanisation in raw, at the gates of Rouen harbour area.

New public leisure areas, designed by Jacqueline OSTY, will be developed on Quai Jean-de-Bethencourt and Rollet Peninsula, which will enliven this section of the Seine Axis.

The south bank of the Seine will also see the development of a riverside promenade almost 1 km long, dedicated to walking and cycling, corresponding to the Marégraphes area on the opposite bank.

This promenade will finish at the new Rollet Peninsula Park, also designed by landscape architect Jacqueline OSTY: with an area of around 10 hectares, this park will form the western end of the Seine Axis, offering unique views over the harbour legacy of the Rouen loop.

Rollet Peninsula will thus constitute an exceptional natural space within the urban environment: its island character encourages biodiversity, but also offers walkers a sense of escape through a variety of settings: garden laboratory, meadowland, wooded knoll, fault line,

ROUEN-FR-SS-M12.PDF
(9) le 106 Salle des musiques Actuelles / The 106: Modern Music Centre (9)

ROUEN-FR-SS-M12.PDF (10) l'Ecoquartier Flaubert
The Flaubert eco-neighbourhood (10)

ROUEN-FR-SS-M12.PDF (11) l'Aménagement des quais bas de la rive gauche (Saint-Sever)
Development of the left bank 'Saint-Sever) (11)

La presqu'île Rollet constituera ainsi un espace naturel d'exception en milieu urbain : son caractère insulaire favorise la biodiversité d'une part, mais aussi l'évasion du promeneur à travers des ambiances variées : jardin laboratoire, prairie haute, butte boisée, faille, ripisylve, «plage»...

Le 106 : la Salle des Musiques Actuelles (9).

Sur la rive gauche, le 106 vient depuis novembre 2010 compléter l'offre culturelle sur l'Axe Seine : la CREA a œuvré ici à la réalisation d'une Salle des Musiques Actuelles qui propose une programmation musicale de grande qualité, composée d'artistes de renommée nationale ou internationale et de nouveaux talents.

L'équipement prend place au sein des 3.800 m² d'un hangar portuaire entièrement réhabilité, sur la future promenade du quai Jean-de-Bethencourt :

il propose une grande salle de concerts de 1.148 places debout, une seconde scène de 320 places, 5 studios de répétitions, un espace radio...

Le 106 s'annonce ainsi comme un nouveau centre d'attractivité d'une rive gauche en pleine mutation.

L'écoquartier Flaubert (10).

L'aménagement de l'écoquartier Flaubert est un projet majeur qui marquera la mutation de la rive gauche : sur près de 80 hectares, la C.R.E.A. prépare la création d'un nouvel écoquartier sur les terrains de l'ancienne gare de Rouen – Orléans et des friches industrielles avoisinantes, au pied du nouveau pont Gustave Flaubert.

Le nouveau quartier, conçu par le groupement Osty/ATTICA, propose la création de lieux d'activités et services, d'habitat, de commerces de proximité, de loisirs et de culture, autour d'un nouveau canal amenant la Seine au coeur du quartier, et en s'appuyant sur une composition paysagère ambitieuse.

Il permettra, à terme à, 10 000 personnes de vivre et travailler à quelques centaines de mètres du centre-ville historique de Rouen.

L'aménagement des quais bas rive gauche (11).

Face au centre historique de Rouen, les quais bas de la rive gauche de Rouen présenteront bientôt leur nouveau visage : grâce à une forte empreinte végétale, les quais rive gauche se proposeront à la détente, au jeu, à la contemplation et à l'animation.

Un kilomètre de quais seront ainsi réaménagé pour la promenade au sein d'un nouvel écrin de verdure proposant un véritable parc au bord de l'eau.

Les manifestations évènementielles qui ont concouru à l'appropriation des quais par les Rouennais pourront perdurer sur un espace dédié à cet effet.

En écho au programme de rénovation urbaine en cours sur le centre ville, les projets d'aménagement de l'Ile Lacroix (12) et de la future Gare Rive Gauche (13), projets majeurs pour l'agglomération rouennaise, s'inscrivent

vegetation, "beach"...

The 106: Modern Music Centre (9).

On the left bank, since November 2010, the 106 has been the final addition to cultural life on the Seine Axis: here, CREA has built a Modern Music Centre that offers a programme of high-quality music, composed by artists of national or international repute and by new talents.

The auditorium is housed in an entirely refurbished 3800 m² harbour warehouse, on the future Jean-de-Bethencourt embankment promenade:

it offers a concert hall with 1148 standing places, a second stage with 320 places, 5 rehearsal rooms, a radio studio...

The 106 thus comes as a new centre of attraction on a fast changing left bank.

The Flaubert eco-neighbourhood (10).

The development of the Flaubert eco-neighbourhood is a major project that will mark the transformation of the left bank: C.R.E.A. Is preparing to create a new eco-neighbourhood on almost 80 hectares of land belonging to the former Rouen–Orléans Station and adjacent brown field land, at the foot of the new Gustave Flaubert Bridge.

The new neighbourhood, an ambitious landscape scheme designed by the Osty/ATTICA group, will offer activities and services, housing, local shops, leisure and culture, around a new canal that brings the river Seine into the heart of the neighbourhood.

Ultimately, 10,000 people will be able to work here, a few hundred metres from the historic centre of Rouen.

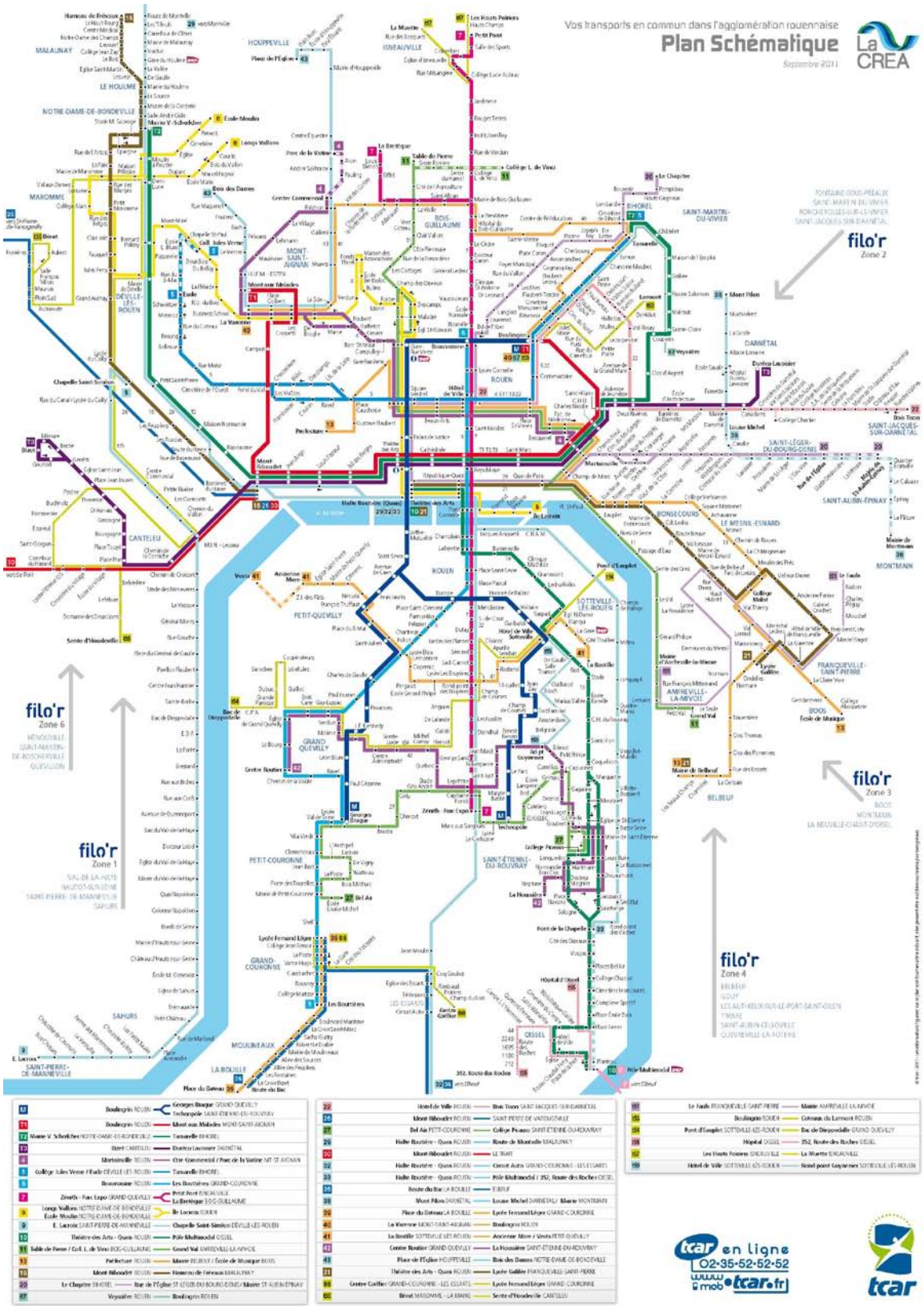
Development of the left bank (11).

Opposite the historic centre of Rouen, the lower left embankments of Rouen will soon have a new look: through the introduction of extensive vegetation, people will be able to use the left bank for relaxation, games, contemplation and entertainment.

One kilometre of embankments will be redeveloped for walking within a new framework of greenery offering parkland on the edge of the water.

The special one-off events that prompted the people of Rouen to embrace the embankments will be able to continue in a dedicated space.

Eching the urban renovation programme underway in the city centre, the development projects for Île Lacroix (12) and the future Left Bank Station (13), major schemes for the Rouen conurbation, form part of a consistent overall plan for the recovery of the banks of the Seine.



ROUEN-FR-SS-M11.JPG Carte des transports publics
Public transport map

dans un schéma de cohérence globale par rapport à cette politique de reconquête des rives de la Seine.

La politique des transports

Intentions concernant le Transports et flux d'échanges et déplacements dans le quartier Saint-Sever et sur l'Île Lacroix par rapport à la situation à l'heure actuelle

L'accessibilité du territoire n'est pas actuellement satisfaisante.

La circulation automobile à Rouen demeure aujourd'hui un problème réel en raison de l'absence de contournement complet de l'agglomération.

Le transit des automobiles et des poids lourds entre l'est et l'ouest de l'agglomération génère ainsi des affluences importantes sur les axes traversants (les quais notamment), ainsi que sur les pénétrantes urbaines et principales entrées de ville.

Cette fragilité du réseau de déplacement de l'agglomération a été mise en exergue par l'incendie survenu récemment sur le pont Mathilde, fermé à la circulation pour plusieurs mois. La fermeture de ce pont à caractère autoroutier, qui permet de contourner le centre-ville à l'Est de Rouen, a entraîné un report notable de circulation sur les axes urbains, soulignant avec une cruelle acuité les déséquilibres du réseau en place.

Ainsi, les activités de transport et de logistique présentes sur le site de Saint-Sever apparaissent plus que jamais incohérentes avec la position centrale et la vocation de la friche ferroviaire, avec une accessibilité pour les poids-lourds davantage contrainte.

Le relatif enclavement de l'île Lacroix, accessible uniquement par le pont Corneille, s'est aggravé récemment avec un important report de circulation sur ce pont urbain.

Si de lourds investissements sont réalisés sur le réseau de transport en commun de l'Agglomération, et bénéficient directement au site de projet (Ligne 7 notamment), le développement des axes de déplacements doux est un champ complet d'aménagement à réaliser à l'intérieur du site de projet : réappropriation des quais de Seine par le piéton, perméabilité à concevoir à travers le site de Saint-Sever et nouveau mode de franchissement de la Seine pour les piétons sont à envisager dans la perspective d'un contact à réinventer entre l'île Lacroix et le futur quartier de la gare Saint-Sever.

LES APPORTS D'UNE POLITIQUE CULTURELLE ACTIVE

L'héritage historique

Forte d'un patrimoine divers et exceptionnel, animée par les dynamiques créatives d'artistes nombreux et engagés, habitée par une population curieuse et ouverte, Rouen présente toutes les qualités d'une capitale régionale culturelle et artistique.

Transport policy

Intentions for transport and traffic and travel flows in the Saint-Sever district and on Île Lacroix compared with the current situation

At present, access to the city is unsatisfactory.

Car traffic in Rouen is a real problem today because of the absence of a full bypass around the city.

Through traffic of cars and lorries between the east and west of the city thus generates heavy congestion on the cross-city axes (in particular the embankments), as well as on the main roads into the city.

This vulnerability in the city's transport network was highlighted by the recent fire on Mathilde Bridge, which was closed to traffic for several months. The closing of this motorway type bridge, which bypasses the city centre via the east of Rouen, brought a significant shift in traffic onto the main urban roads, cruelly exposing the imbalances of the existing network.

Against this background, the transport and logistics activities present on the Saint-Sever site seem even more inconsistent with its central position and role, with even more limited access for heavy goods vehicles.

The relative isolation of Île Lacroix, accessible only by Corneille Bridge, has further deteriorated recently with a significant shift in traffic to this urban structure.

While heavy investment is going into the Conurbation's public transport network, and directly benefiting the project site (in particular Line 7), the development of walking and cycling routes is a completely separate sphere of development for the interior of the project site: returning the Seine embankments to pedestrians, introducing permeability across the Saint-Sever site and a new Seine pedestrian crossing are possible ways to re-establish contact between Île Lacroix and the future Saint-Sever Station district.

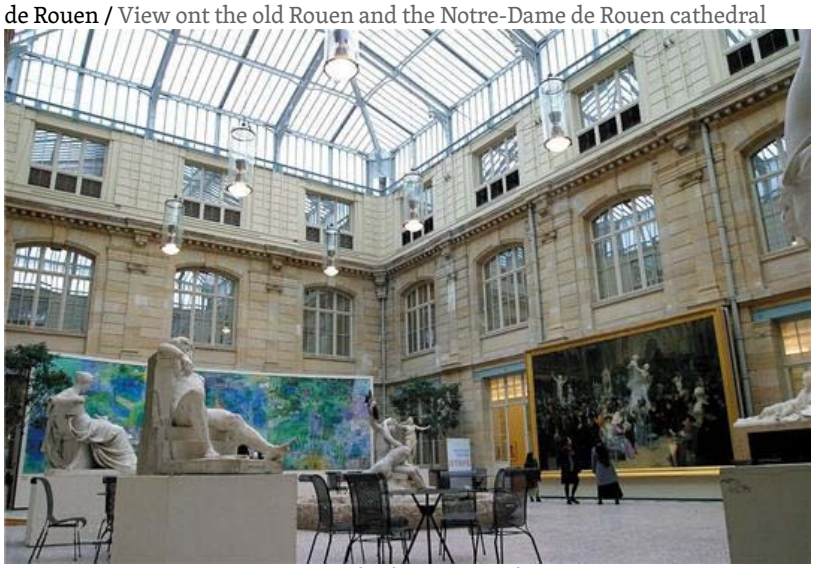
THE CONTRIBUTIONS OF ACTIVE CULTURAL POLICIES

The historical legacy

Blessed with a diverse and exceptional heritage, enlivened by the creative impulses of many committed artists, inhabited by a curious and open-minded population, Rouen has all the qualities of a regional capital of culture and the arts.

A city of arts and history, with a strong historical identity, Rouen can be rightly proud of its Musée des Beaux-Arts (second largest provincial collection), its Natural History Museum (second behind Paris), its cathedral (the most visited site in the whole region), its Arts Theatre, its 236 listed buildings, its 2000 wood panelled houses.

ROUEN-FR-SS-M13.PDF Vue sur le vieux Rouen et la Cathédrale Notre-Dame de Rouen / View ont the old Rouen and the Notre-Dame de Rouen cathedral



ROUEN-FR-SS-M13.PDF Musée des beaux-arts de Rouen

ROUEN-FR-SS-M13.PDF
Place du vieux Rouen

ROUEN-FR-SS-M13.PDF
Place de la pucelle

ROUEN-FR-SS-M13.PDF
Musée des Beaux-arts de Rouen

Ville d'art et d'histoire, avec une identité historique forte, Rouen peut se prévaloir de l'importance de son musée des Beaux-Arts (deuxième collection de province), de son muséum d'histoire naturelle (le deuxième après Paris), de sa cathédrale (site le plus visité de toute la région), de son théâtre des Arts, de ses 236 édifices protégés, de ses 2000 maisons à pans de bois.

Le patrimoine est également celui des grands hommes, écrivains, comme Flaubert, Corneille ou Maupassant, artistes, comme Monet, Géricault ou Duchamp, hommes de sciences et de découvertes comme Cavelier de la Salle ou Monod, musiciens, comme François-Adrien Boieldieu.

La politique culturelle menée par la ville de Rouen depuis 2008 s'inscrit résolument dans ce patrimoine et cette identité historique, tout en projetant la ville vers l'avenir. Au cœur de la stratégie de développement et d'attractivité de la ville, la politique culturelle municipale vise ainsi avant tout à inscrire l'identité historique de Rouen dans une perspective renouvelée, à permettre à ses habitants de se projeter collectivement dans l'avenir, et à favoriser un meilleur aménagement du territoire, en privilégiant l'originalité, la singularité et l'excellence.

Les acteurs de la politique culturelle de la Ville

Participant au projet municipal global (proximité, développement, attractivité), la Ville œuvre au décloisonnement des territoires, urbains comme artistiques, afin de favoriser la rencontre des publics avec les arts et la culture.

Ses premiers acteurs en sont les établissements de la ville de Rouen :

- Musées de Rouen : musée des Beaux-Arts, musée de la Céramique, musée Le Secq des Tournelles
- Muséum d'histoire naturelle
- Réseau des bibliothèques
- Conservatoire à Rayonnement Régional (musique, danse, théâtre)
- Hangar 23 (théâtre municipal)

ainsi que les lieux structurants soutenus par la Ville :

- Théâtre des Deux-Rives (CDR)
- Théâtre de la Chapelle Saint-Louis
- Ecoles de musique de Rouen (Agemur)
- Kalif (lieu de répétition – musiques actuelles)
- Musée maritime

Les objectifs du projet culturel de la ville de Rouen sont les suivants :

Une politique culturelle nourrie par l'histoire et tournée vers l'avenir.

L'objectif est ici de réinvestir l'espace public et l'histoire collective à travers les «événementiels» notamment. Chaque événement porte dans son cahier des charges la nécessité d'investir les places, les jardins, les quais et d'aller ainsi à la rencontre des publics, grâce à la diffusion d'œuvres (spectacles, art contemporain) dans des lieux de vie et de

It also has a legacy of great men, writers like Flaubert, Corneille or Maupassant, artists like Monet, Géricault or Duchamp, scientists and inventors like Cavelier de la Salle or Monod, musicians like François-Adrien Boieldieu.

The city of Rouen's cultural policy since 2008 has fully reflected this historical heritage and identity, whilst also looking towards the future. At the heart of the city's strategy of development and attraction, the goal of municipal cultural policy is above all to place Rouen's historical identity within a new perspective, to enable its inhabitants to look towards the future, and to promote a better spatial identity, focusing on originality, distinctiveness and excellence.

The actors of the City's cultural policy

As a participant in the global municipal project (proximity, development, attractiveness), the City is seeking to open up both the urban and artistic spheres, in order to encourage people to experience art and culture.

The main players are the establishments of the city of Rouen:

- Rouen museums: Arts Museum, Ceramics Museum, Le Secq des Tournelles Museum,
- Natural History Museum,
- Library network,
- Regional Conservatory (music, dance, theatre),
- Hangar 23 (municipal theatre)

together with the structuring amenities supported by the Municipality:

- Théâtre des Deux-Rives (CDR),
- Chapelle Saint-Louis Theatre,
- Rouen Music Schools (Agemur),
- Kalif (rehearsal venue – modern music),
- Maritime Museum.

The objectives of Rouen's cultural project are as follows:

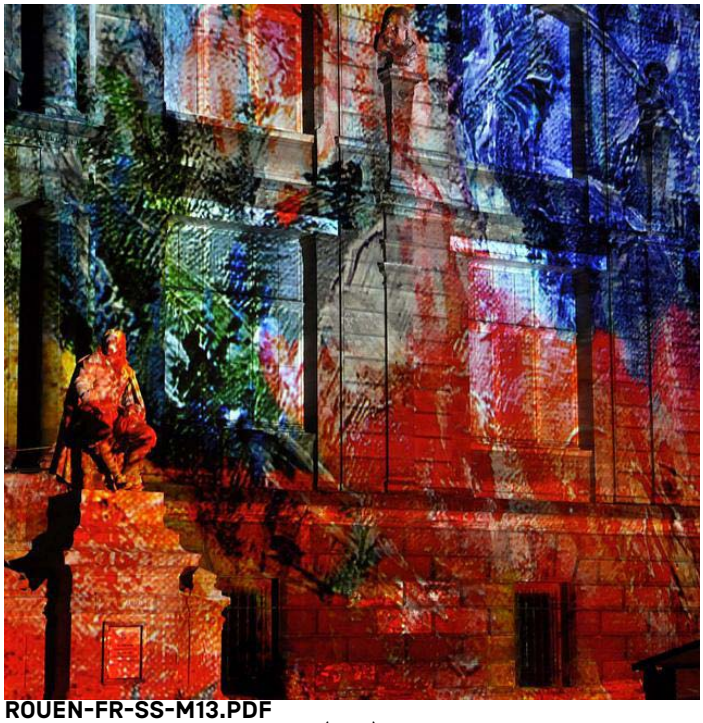
Cultural policy informed by history and forward-looking.

The objective here is to reoccupy the public space and community history, in particular through "events". The specifications of each event include the necessity to use the squares, the gardens and the embankments, to go out to meet the public, by staging events (shows, contemporary art) in places where people spend time or pass through, or at the heart of the city's natural and historical heritage.

The events in question are:

- Les Méridiennes: free concerts or shows held every 15 days during the summer break at the Town Hall;
- Le Printemps de Rouen: 2 months to explore the cultural richness of the city, through free museum

ROUEN-FR-SS-M13.PDF
Festival Rouen impressionnée (2011)



ROUEN-FR-SS-M13.PDF
Festival Rouen impressionnée (2011)

ROUEN-FR-SS-M13.PDF
Festival Rouen impressionnée (2011)

passage ou au cœur du patrimoine naturel et historique de la ville.

Les événements concernés sont :

- Les Méridiennes : concerts ou spectacles gratuits organisés tous les 15 jours pendant la pause méridienne à l'Hôtel de Ville
- Le Printemps de Rouen : 2 mois pour découvrir la richesse culturelle de la ville à travers la gratuité des musées, les temps forts Mémoire, Orgues, Jazz, Jeanne d'Arc
- Les Terrasses du Jeudi : musiques actuelles
- Rouen impressionnée : art contemporain dans l'espace public
- Arts des Hauts : arts de la rue
- Ecran total : séances de cinéma en plein-air

Cet objectif se décline également dans l'invitation à un regard neuf sur le patrimoine et les collections, avec la valorisation du patrimoine dans le développement économique (liens entre tourisme, restauration du patrimoine et accueil dans les sites patrimoniaux et touristiques), et la diversification des actions de médiation.

Les lieux patrimoniaux sont également investis par des équipements culturels pérennes (Ecole des Beaux-Arts dans l'Aître Saint-Maclou).

Une politique culturelle déployée dans l'ensemble des quartiers de la ville

La ville de Rouen produit depuis 2008 un certain nombre de lieux de proximité, notamment par le biais des bibliothèques de quartier, avec l'ouverture d'une nouvelle bibliothèque, Simone de Beauvoir, dans le quartier Grammont, et le projet de construction d'une bibliothèque dans le Hangar 9, en lien avec la maison de l'Etudiant.

D'autres lieux dédiés à la création ont été ouverts :

- Le Plot HR, lieu de résidence de création plastique sur les Hauts de Rouen
- Le 180, lieu de diffusion dédié à la jeune création contemporaine
- La salle Louis Jouvet, dont la gestion a été confiée au théâtre de la Chapelle Saint-Louis, et dont la mission est d'assurer à la fois la diffusion de spectacles dans le quartier des sapins, mais aussi d'être un lieu de création et de répétition pour les compagnies.

Une politique de proximité, pour favoriser l'accès de tous à la culture

La ville et ses établissements ont approfondi une réflexion autour de leurs missions et actions pour s'adresser aux publics les plus éloignés de la culture, notamment par le biais de la tarification et la mise en réseau des équipements, ainsi que par l'élargissement de l'offre en médiation et action culturelle.

Par ailleurs, un travail de conventionnement autour des publics spécifiques a été réalisé, par le biais des conventions Culture à l'Hôpital, Cultures du Cœur, Culture-Justice, Culture et Handicap. Des actions de sensibilisation et des visits, and the special events on Memory, Organs, Jazz, Jeanne d'Arc;

- Les Terrasses du Jeudi: contemporary music;
- Rouen Impressionnée: contemporary art in the public space;
- Arts des Hauts: street art;
- Total Écran: open-air cinema sessions.

This objective also take the form of an invitation to look again at the city's heritage and collections, with a focus on heritage in economic development (links between tourism, local cuisine and visits to legacy and tourist sites), and a wide range of mediation initiatives.

Heritage sites also house long-term cultural amenities (e.g. Ecole des Beaux-Arts in Aître Saint-Maclou).

Cultural policies extending into all the city's neighbourhoods

Since 2008, Rouen has been developing a number of local spaces, in particular through neighbourhood libraries, with the opening of a new Simone de Beauvoir library in the Grammont district, and the plan to build a library in Hangar 9 in concert with the Student Centre.

- Other places dedicated to creativity have been opened:
- Plot HR, a plastic arts centre on the Hauts de Rouen;
- The 180, a place dedicated to contemporary youth arts;
- Salle Louis Jouvet, managed by Chapelle Saint-Louis Theatre, which has the task of staging shows in the Des Sapins District, but also a place where companies can develop and rehearse performances.

A locally-based policy, to promote universal access to culture

The city and its institutions have thought extensively about their role and action in reaching out to groups who are most remote from culture, in particular through pricing mechanisms and networks of amenities, as well as widening their initiatives in mediation and cultural action.

In addition, a process of special agreements aimed at particular groups has been engaged, through agreements such as Culture in Hospital, Cultures of the Heart, Culture-Justice, Culture and Disability. These initiatives focused on awareness raising and experiment.

There have also been specific initiatives aimed at priority neighbourhoods: partnerships, establishment of an artistic creation centre, etc.

The Local Artistic and Cultural Education Contract (CLEAC) was signed between the Academic Inspection, DRAC and the City. It reaches more than half the staff of nursery and primary schools every year, with at least one artistic and cultural education initiative.

ROUEN-FR-SS-M13.PDF Le plot HR, résidence d'artiste
Plot HR, a plastic arts centre

ROUEN-FR-SS-M13.PDF Exposition Rêver Rouen
«Rever Rouen» (Dream Rouen) exhibition

expérimentations sont ainsi favorisées.

Les quartiers prioritaires sont également la cible d'actions spécifiques : partenariats, structuration d'un pôle de création artistique, etc.

Le Contrat Local d'Education artistique et culturelle (CLEAC) a été signé entre l'Inspection Académique, la DRAC et la Ville, il permet de toucher plus de la moitié des effectifs des écoles maternelles et primaires chaque année par au minimum une action d'éducation artistique et culturelle.

Une démarche originale sur la question de l'art dans l'espace public

La ville de Rouen jouit d'un patrimoine historique remarquable, qui fut, un jour, création architecturale et artistique contemporaine. Afin de prolonger cet héritage, la Mairie a engagé, depuis le début de l'année 2011, une réflexion sur la place de l'art contemporain dans l'espace public.

Menée en partenariat avec le musée de Beaux-Arts de Rouen, l'Ecole supérieure d'art et design Le Havre – Rouen (ESADHaR), la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC), le Fonds régional d'art contemporain (FRAC), l'Ecole supérieure d'architecture de Normandie, la Maison de l'architecture et des personnalités du monde de l'art telles que Laure Delamotte-Legrand, artiste et directrice artistique de «Rouen Impressionnée», dans un groupe intitulé Incité, cette réflexion nourrit l'action de la Ville.

Cet intérêt pour les relations entre art et espace public est éminemment politique.

Il naît de la volonté d'offrir aux habitants de Rouen la possibilité de découvrir la création la plus contemporaine sans aller dans un musée ou un centre d'art, parfois intimidants, mais aussi de la conviction que les artistes d'aujourd'hui apportent un regard différent sur la ville, contribuant à interroger la place du citoyen dans la cité, à poser la question de ce qui nous rassemble (l'histoire et le patrimoine ? les règles ? l'aménagement urbain et les circulations qu'il permet ou pas ? la curiosité et la poésie ?).

Installer une œuvre contemporaine à l'entrée des quartiers Ouest, où la ville de demain se développe aujourd'hui, susciter l'étonnement à travers une « machine optique » où l'individu dans la ville vient se refléter potentiellement à l'infini, sont ainsi des gestes significatifs.

Plusieurs projets ont ainsi vu le jour en 2011 et 2012:

- la commande publique en hommage à Aimé Césaire, première commande pérenne passée par la Ville de Rouen depuis de nombreuses années.
- Rouen Impressionnée, événement d'art contemporain, au cours duquel la ville s'est offerte aux regards d'artistes d'aujourd'hui.
- Cette réflexion s'est prolongée en 2012 avec un colloque national sur les relations entre art et espace public, organisé à l'automne, sur la place de l'art dans l'espace public (sous la conduite de Paul Ardenne, et avec la participation de Christian Bernard, Christian Ruby et Laurent Le Bon notamment)

An original approach to the question of public art

The city of Rouen has a remarkable historical heritage, which at one time was contemporary architectural and artistic creativity. Since early 2011, in order to build on this legacy, the City has been exploring the role of contemporary art in public space.

Conducted in partnership with the Rouen Museum of Beaux-Arts, the Le Havre-Rouen School of Art and Design (ESADHaR), the Regional Cultural Affairs Department (DRAC), the Regional Fund for Contemporary Art (FRAC), the Normandy School of Architecture, the Architecture Centre and personalities from the art world such as the artist Laure Delamotte-Legrand, artistic director of "Rouen Impressionnée", in a group named Incité, this process feeds contributes to the City's initiatives.

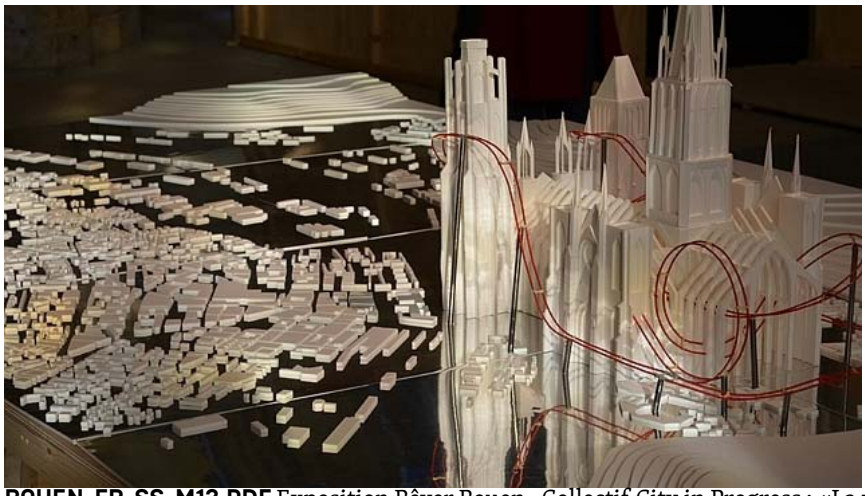
This interest in the relations between art and public space is eminently political.

It arises from the desire to offer the citizens of Rouen the possibility of experiencing creative culture in its most contemporary forms, without having to enter a museum or art gallery, sometimes an intimidating experience, but also from the conviction that today's artists look at the city differently, questioning the role of the citizen in the city, and raising the question of what unites us (history and heritage? rules? urban development and the mobility it offers or doesn't?).

This means that installing a contemporary work at the entrance to the Western districts, where tomorrow's city is developing today, stimulating wonder through an "optical machine" in which the individual in the city is potentially infinitely reflected, are significant acts.

Several projects set up between 2011 and 2012:

- the public commission in tribute to Aimé Césaire, the first long-term commission awarded by the City of Rouen in many years;
- Rouen Impressionnée, a contemporary art event in which today's artists give their impressions of the city;
- This exploration continued in 2012 with a national conference in the autumn on the relations between art and public space (directed by Paul Ardenne, and notably with the participation of Christian Bernard, Christian Ruby and Laurent Le Bon);
- The staging of the Rêver Rouen exhibition. This exhibition displayed engravings representing a utopian city, imagined by Jules Adeline (1845-1909), and possible and impossible developments of Rouen as imagined by the day's artists, architects or urban planners, based on a call for projects.



ROUEN-FR-SS-M13.PDF Exposition Rêver Rouen, Collectif City in Progress : «La ville débordante»
«Rever Rouen» (Dream Rouen) exhibition, Collectif City in Progress : «La ville débordante» (overflowing city)

ROUEN-FR-SS-M13.PDF Exposition Rêver Rouen, Collectif DOP «R.O.U.E.N.»
«Rever Rouen» (Dream Rouen) exhibition, Collectif DOP «R.O.U.E.N.»

ROUEN-FR-SS-M13.PDF Terrasses du jeudi 28 juin 2012
Les Terrasses du Jeudi, Thusday, june 28th 2012

• L'organisation de l'exposition Rêver Rouen. Cette dernière mettait en regard des gravures représentant une ville utopique, imaginée par Jules Adeline (1845-1909), et les réaménagements possibles et impossibles de Rouen tels que l'ont imaginé des artistes, des architectes ou des urbanistes d'aujourd'hui, dans le cadre d'un appel à projets.

Une démarche à prolonger

Ainsi la politique culturelle de la ville s'inscrit-elle dans une dynamique particulière d'attractivité et de développement du territoire, passant, autant par les événements d'envergure, que par les liens entre tissu économique, associatif et culturel.

On notera à ce propos la nécessité de proposer dans le cadre de ce concours des solutions qui puissent s'inscrire dans cette perspective d'osmose entre la conception/fabrication de l'espace public et l'attractivité de manifestations ou d'actions culturelles. Utilisées comme matrices actives, elles seront déterminantes quant à à la création ou à l'invention de lieux et d'usages.

An ongoing programme

All this shows that the municipality's cultural policy is part of a specific programme to attract and develop the city, involving both large-scale events and links between the economic, civic and cultural fabric of the city.

In this respect, it will be noted that competition entries should include solutions that incorporate this idea of osmosis between the designs/production of public space and the attractiveness of cultural events or initiatives. Employed as active matrices, they will be crucial to the creation or invention of spaces and uses.

ROUEN-FR-SS-AP01.JPG Vue Aerienne, site de réflexion
Aerial photograph of the study site

SITE DE REFLEXION
STUDY SITE

DESCRIPTION DÉTAILLÉE ET ANALYSE DU CONTEXTE DU SITE

Le projet de rénovation urbaine considère un territoire à transformer où se juxtaposent depuis le Sud vers le Nord

LA GARE SAINT-SEVER ET SON ENVIRONNEMENT

Le site de la gare

Sur la rive gauche de Rouen, à l'intérieur de la ceinture des boulevards de l'hypercentre urbain, la gare Saint-Sever a perdu depuis de nombreuses années son usage originel et constitue une friche ferroviaire qui accueille aujourd'hui sur une surface d'environ 15 hectares des activités d'ordre logistique.

Fermée à son environnement, le site de l'ex-gare Saint-Sever forme une enclave dans le cœur de l'agglomération rouennaise.

Bien qu'ignorée par la plupart des Rouennais, cette enclave n'est cependant pas dénuée d'usage : des entreprises de logistique, de transport ou garde-meuble occupent les grands hangars ferroviaires. Les bus de la compagnie des transports urbains VEOLIA profitent opportunément de l'espace vacant pour stationner, à deux pas des grands axes de circulation.

C'est à cet emplacement qu'est programmée l'installation de la future Gare rive Gauche. A l'arrière des hangars construits en rez-de-chaussée, Le faisceau des voies ferrées qui tapisse le sol naturel au niveau des quais de Seine, est encore ici prégnant.

De rares trains de transports de fret et marchandises jusqu'au port et d'entretien circulent encore à cet endroit le long du fleuve. Ce réseau quasi désaffecté ainsi conservé en l'état institue une coupure entre la rive des quais et le site de la gare. Une structure dense de poteaux et poutres porte le ruban surélevé du quai Jacques Anquetil.

Le quai Jacques Anquetil

Ce ruban roulant du quai Jacques Anquetil et de l'avenue du Grand Cours (ancien cours la Reine) surplombe ainsi, en viaduc, le quai d'Elbeuf coté Seine et les voies ferrées. C'est une voie ancienne profondément transformée au XX° siècle par les nécessités fonctionnelles favorisant la circulation. Large voie bruyante dédiée aux flux intensifs de véhicules elle est devenue un simple réseau roulant, marqué vers sa périphérie Est, par une atmosphère de sortie de ville. Qualifiée par sa situation de ruban en surplomb

DETAILED DESCRIPTION AND ANALYSIS OF THE SITE CONTEXT

The urban renovation project covers an area for development in which, from south to north, the following are juxtaposed:

SAINT-SEVER STATION AND ITS ENVIRONMENT

The station site

On the left bank of Rouen, inside the belt of boulevards that surround the city centre, Saint-Sever Station long ago lost its original function and is now a railway wasteland with a footprint of around 15 ha mainly containing logistics activities.

Shut off from its environment, the site of the former Saint-Sever Station forms an enclave at the heart of Rouen.

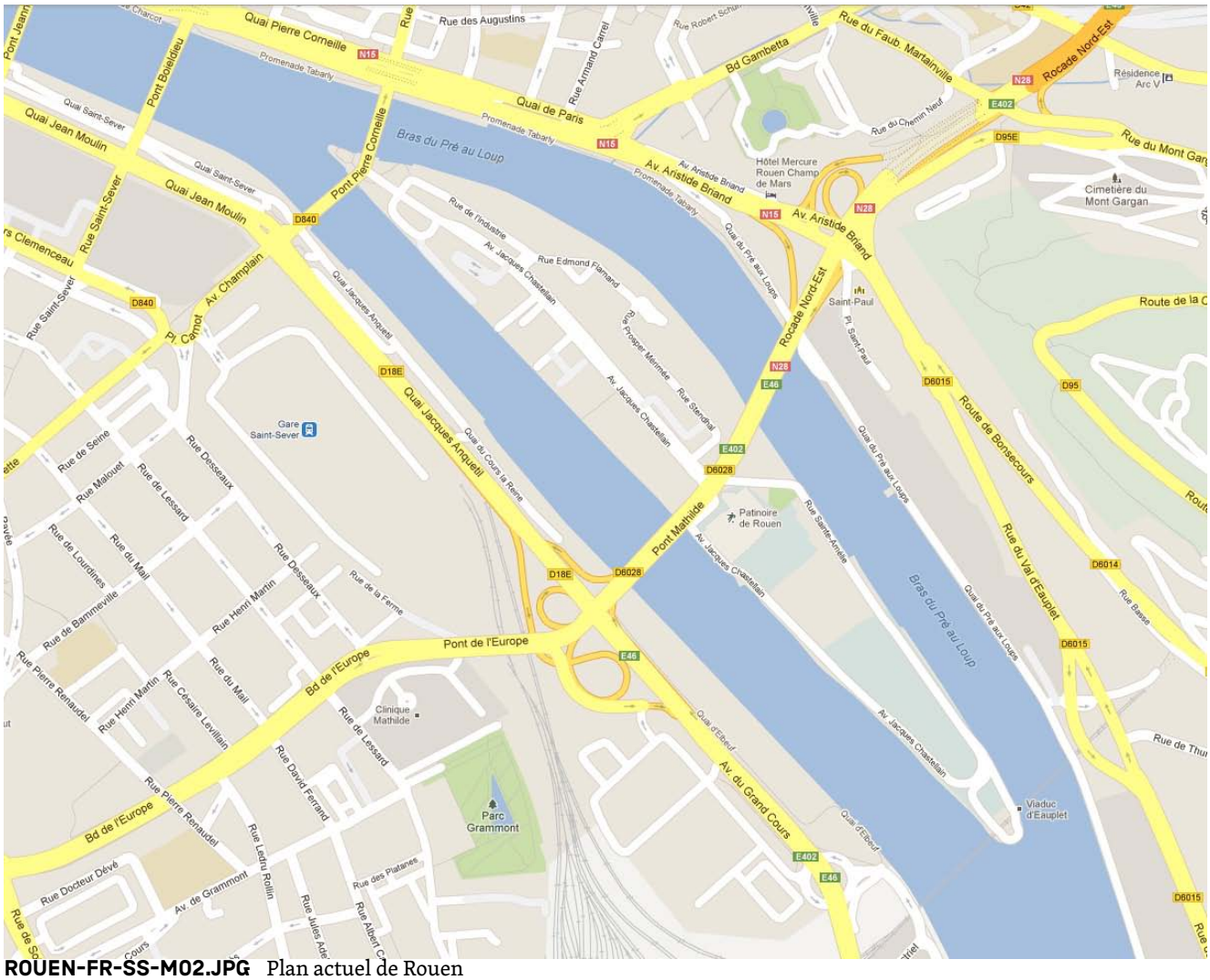
Although unknown to most of the townsfolk, this enclave nevertheless still retains certain functions: firms specialising in logistics, transport or storage occupy the big railway sheds. Buses from the urban transport firm VEOLIA use the vacant space to park a stone's throw from the big traffic axes.

This is the location chosen for the future Left Bank Station. Behind the street level sheds, there is still a significant cluster of railway tracks that cover the natural ground at the level of the Seine embankments.

A few rare trains carrying freight and merchandise to the port, or performing maintenance activities, still run here along the river. This virtually abandoned but still excellent network creates a divide between the embankments and the station site. A dense structure of posts and beams supports the elevated strip of the Jacques Anquetil embankment.

Jacques Anquetil Embankment

The elevated Jacques Anquetil embankment and Avenue du Grand Cours (formerly Cours la Reine) forms a bridge overhanging the Elbeuf embankment by the Seine and the railway lines. It is an old road that was profoundly transformed in the 20th century by the functional needs of vehicle traffic. A large, noisy highway, which carries heavy flows of traffic, it has become simply part of the road network, marked at its eastern edge by the feel of a city exit. Defined by its position as a strip of road elevated above ground level and by its lines of trees, it nevertheless offers extensive views of the horizon and the wider landscape.



ROUEN-FR-SS-M02.JPG Plan actuel de Rouen
Today's map of Rouen

du sol naturel et un accompagnement végétal d'arbres d'alignement, elle propose pourtant un large panorama dégagé, par la hauteur de vue permise sur l'horizon et le grand paysage appréhendable.

Les quartiers alentour

Les quartiers de faubourg alentours (quai Jean Moulin, Cours Clémenceau, avenue Champlain et rue Lafayette, rue Desseaux, boulevard de l'Europe (en continuité du pont Mathilde) présentent un caractère composite et hétéroclite. Les îlots découpés par le réseau viaire fabriquent un tissu non homogène avec des densités bâties différentes.

Les typologies construites sont variées, allant de parcelles de maisons individuelles ou de maisons de ville, à des ilots institutionnels denses de facture plus récente.

Domine tout de même dans le quartier une intéressante morphologie de bâtiments pour la plupart édifiés depuis l'entre deux guerre et pendant toute la seconde moitié du XX° siècle.

L'ILE LACROIX

Dernière île sur la Seine avant l'estuaire, issue de la réunion de deux îlots, l'île Lacroix a depuis la Reconstruction (après gerre) perdu tout caractère naturel.

Sa partie avale accueille un urbanisme de grands ensembles, abritant un peu plus de 3.000 habitants entre logements locatifs sociaux et copropriétés. Le bailleur social Rouen Habitat y entreprend actuellement un ambitieux programme de rénovation thermique de son parc de logements sociaux.

La partie amont de l'île, séparée du quartier d'habitat par le tablier et les portiques du colossal pont Mathilde qui barre l'horizon, abrite plusieurs équipements sportifs (piscine, patinoire..) et des espaces verts de loisirs à l''extrémité Est, que la Ville souhaite revaloriser à terme sous la forme d'un parc naturel.

L'île Lacroix forme un territoire singulier de la ville de Rouen, tant par sa position stratégique au cœur de l'agglomération que par son caractère insulaire.

Cette situation lui confère ainsi une identité forte, étroitement liée aux rythmes du fleuve et de la ville, à laquelle les habitants de l'ile sont attachés.

Néanmoins elle rassemble aussi plusieurs problématiques qui ne permettent pas à ce territoire de faire pleinement valoir ses précieux atouts :

- une accessibilité difficile en raison d'un relatif enclavement,
- des situations persistantes de friches urbaines qui dégradent le cadre de vie,
- ou encore, des espaces publics urbains et naturels à revaloriser,

font partie de ces éléments de diagnostic qui appellent une nouvelle ambition pour l'île.

The surrounding districts

The surrounding suburban districts (Quai Jean Moulin, Cours Clémenceau, Avenue Champlain and Rue Lafayette, Rue Desseaux, Boulevard de l'Europe (extending from Pont Mathilde)) are composite and disparate in character. The blocks divided by the road network produced a fabric that is non-homogeneous, with different building densities.

The building typologies are varied, ranging from plots of individual houses or townhouses, to more recent dense apartment blocks.

However, the district is dominated by an interesting morphology of buildings, mostly constructed since the interwar period and throughout the second half of the 20th century.

ÎLE LACROIX

The last island on the Seine before the estuary, a product of the combination of two islands, since Reconstruction (the post-war period) Île Lacroix has lost all its natural character.

Its downstream section is covered with large estates, housing slightly over 3000 people either in social housing or condominiums. The social landlord Rouen Habitat is currently undertaking an ambitious heat efficiency programme on its social housing stock.

The upstream section of the island, separated from the housing district by the platform and porticos of the immense Mathilde Bridge, which obscures the horizon, contains a few sports facilities (swimming pool, skating rink...) and recreational green spaces at its eastern end, which the City plans ultimately to redevelop in the form of a natural park.

Île Lacroix forms a distinctive area in the city of Rouen, both by its strategic position at the heart of the city and by its island character.

This situation gives it a strong identity, closely linked with the rhythms of the river and of the city, an identity of which its inhabitants are proud.

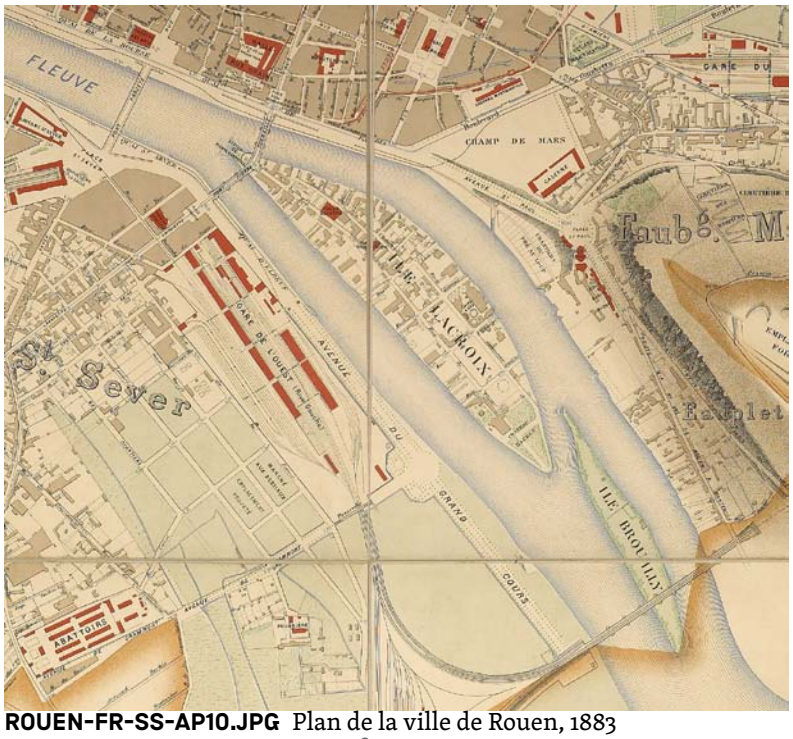
Nevertheless, it also suffers from several problems that prevent it making the best of its assets:

difficulty of access because of its relative isolation,

a number of urban wastelands that damage its quality as a living environment,

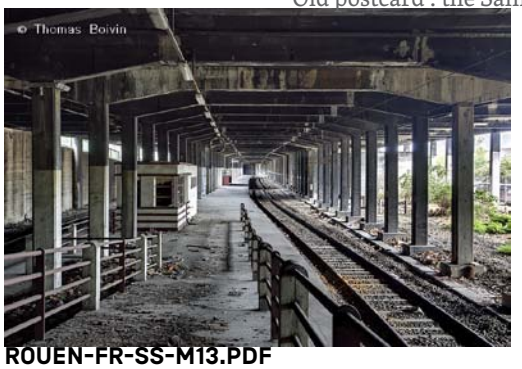
the need for improvement in its urban and natural public spaces.

These are all factors that proposals for the future of the island will need to address.



ROUEN-FR-SS-AP10.JPG Plan de la ville de Rouen, 1883
Map of Rouen, 1883

ROUEN-FR-SS-M13.PDF Carte postale ancienne de la gare Saint-Sever
Old postcard : the Saint-Sever station



ROUEN-FR-SS-M13.PDF
Halte désaffectée de Rouen-Préfecture
Rouen-Rive-Gauche abandoned station

ROUEN-FR-SS-M13.PDF

LA SEINE

Autour de l'ile Lacroix, la Seine présente un bras Sud, dédié à la circulation en double sens des bateaux, tandis que son bras Nord, interdisant le passage de transit, est réservé au stationnement des navires et la navigation sportive et de loisirs, ainsi préservée des principaux flux.

A ce titre, mais aussi en matière de paysage en ville, avec les différents tissus urbains des deux rives, avec la proximité sur la rive droite de la Côte sainte-Catherine et de sa masse naturelle imposante, couverte de végétation, dont une large partie est préservée de toute construction, depuis les quais s'offrent de multiples cadrages et configurations, une variété de points de vue qu'il est nécessaire d'analyser afin d'appréhender la complexité, la valeur et le potentiel du site.

THE SEINE

Around Île Lacroix is the southern arm of the Seine, dedicated to two-way road traffic, whereas its northern arm, closed to through traffic, is reserved for moorings and sports and leisure boating, away from the main river traffic.

In this respect, but also with regard to urban landscape, with the different urban fabric of the two banks, the proximity of the imposing, vegetation-covered natural mass of Côte sainte-Catherine on the right bank, a large part of which is protected from all construction, there are multiple framings and configurations visible from the embankments, a variety of viewpoints that need to be analysed in order to understand the complexity, value and potential of the site.

SYNTHÈSE HISTORIQUE DU SITE DE RÉFLEXION

LA GARE SAINT-SEVER

La gare de Saint-Sever fut construite par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen pour constituer le terminus de la ligne Paris - Rouen. Cette gare en cul-de-sac fut inaugurée le 3 mai 1843. Le premier train entra en gare le 9 mai 1843.

Détruite lors des bombardements de la ville en 1944, la gare ne fut pas reconstruite et son trafic voyageur fut reporté pour l'essentiel sur la gare de Rouen-Rive-Droite.

Cependant, deux quais ont été aménagés pour accueillir les trains venant d'Elbeuf jusqu'à la fermeture de la ligne dans les années 1960.

On peut voir encore aujourd'hui au carrefour, entre l'avenue Champlain et le quai Jacques-Anquetil, l'accès à cette halte, mais il a été muré par mesure de sécurité. Cette halte a été nommée Rouen-Préfecture et est maintenant désaffectée.

Aujourd'hui la gare de Rouen-Rive-Gauche, constitue une emprise ferroviaire désaffectée et occupée par les entrepôts de l'ex-Sernam.

L'ILE LACROIX

Avant 1945

Il y avait jusqu'en 1945 deux îles : l'île Lacroix proprement dite et l'île Brouilly, déserte, supportant à sa pointe amont le « Pont aux Anglais » (Viaduc d'Eauplet).

Toutes ces îles, parsemant le cours du fleuve, ne sont que des bancs de sable inondables inhabités jusqu'à une époque récente. Sur la gravure de Merian (1620) on ne voit que deux maisons.

L'île fut rendue accessible lorsque fut achevé en 1829 le

HISTORICAL SUMMARY OF THE STRATEGIC SITE

SAINT-SEVER STATION

Saint-Sever Station was built by the Paris Railway Company in Rouen to form the terminus of the Paris - Rouen line. This terminus station was opened on 3 May 1843. The first train entered the station on 9 May 1843.

Destroyed when the city was bombed in 1944, the station was not rebuilt and its passenger traffic was largely shifted to Rouen-Rive-Droite Station.

However, two platforms were built for trains from Elbeuf until the line was closed in the 1960s.

At the crossroads between Avenue Champlain and quai Jacques-Anquetil, the entrance to this station is still visible, but it has been walled up for safety. The stop was named Rouen-Préfecture and is now abandoned.

Today, Rouen-Rive-Gauche Station is an abandoned railway site, occupied by the former Sernam warehouses.

ÎLE LACROIX

Before 1945

Until 1945 there were two islands, Île Lacroix itself and the deserted Île Brouilly, with "Pont aux Anglais" (Viaduc d'Eauplet) standing at its upstream tip.

Until recently, all these islands scattered along the course of the river were nothing more than uninhabited banks of sand, exposed to flooding. On Merian's engraving (1620), only two houses are visible.

The Island became accessible on completion of the "Stone Bridge" in 1829, destroyed in June 1940 (le pont Corneille).

ROUEN-FR-SS-AP11.JPG Carte postale ancienne - Le pont de pierre et l'île Lacroix
Old postcard : Le pont de pierre and Lacroix island

ROUEN-FR-SS-AP13.JPG Photographie aérienne (1947- après les bombardements de la guerre)
Aerial photograph (1947 afterthe war bombings)

« pont de pierre » disparu en juin 1940 (le pont Corneille).

Vers 1855, les deux propriétaires de l'île commencèrent à lotir et à tracer des voies, dont le premier tronçon de « rue Centrale » à partir du terre-plein du pont Corneille.

Mais pour achever cette rue, suite à une pétition des habitants de 1868, c'est seulement en 1873 que la Ville fit usage de la procédure d'expropriation et réalisa les travaux nécessaires.. D'autres rues, privées pour la plupart, existaient déjà : «de l'Industrie » et « du Commerce » parallèles à la rue Centrale et perpendiculaires, allant d'une rive à l'autre, les rues St Georges, Ste Amélie, Ste Adélaïde.

On peut noter à cette occasion que l'usine à gaz, très importante, consommait 8000 tonnes de charbon par an.

Par la suite, des compagnies de navigation fluviale installèrent en rive Sud-Ouest leur chantier de réparation et de construction de bateaux (Société de navigation, H.P.L.M., Frétigny devenu Union Normande).

L'industrie l'emporta peu à peu sur les loisirs (château Beaubet, Folies Bergères -celles-ci ayant repris du service après la guerre sous le nom de « La Lyre » jusqu'en 1964-).

Entre les ateliers et les chantiers, de petites maisons en pan de bois avec remplissage en plâtre et quelques demeures plus cossues en brique et pierre avaient pris place, abritant une population variée allant du patron au manœuvre, pourvu que cet habitant ait un rapport avec le fleuve :

- mariniers retraités,
- grutiers du port,
- employés,
- ouvriers des chantiers.

Après la guerre de 14-18, la réparation automobile s'implanta sur l'île. Les incendies étaient fréquents et le bruit nocturne des ateliers de plus en plus gênant.

En 1940-1944, le pont Corneille étant détruit, seule une passerelle de bois reliait l'île à la terre ferme. L'usine à gaz et plusieurs îlots furent touchés par les bombardements mais l'île ne fut pas complètement sinistrée.

Après la guerre

Très tôt, peut-être dès 1942, l'urbaniste Greber imagina de faire à cet endroit un parc urbain avec installations sportives.

Le bras mort isolant l'île Brouilly appelé jadis « le court fossé » fut comblé par les gravats des démolitions de la ville.

La foire exposition s'y tint une fois le pont Corneille reconstruit (juillet 1952).

Un relevé de l'état existant fut dressé en 1953 par le Service Départemental de l'Urbanisme du MRU.

Mais aucune collectivité n'avait de budget suffisant pour financer le parc, l'idée de Greber fut abandonnée.

La SARR nouvellement créée (1956) reçut mission de mettre en œuvre une procédure que l'on appellera bientôt de « rénovation urbaine ».

Around 1855, the two owners of the Island began to lay out plots and roads, including the first section of "rue Centrale" from the open space of Pont Corneille.

However, following a petition by the inhabitants in 1868, it was not until 1873 that the City used the compulsory purchase procedure and carried out the necessary work to complete this street. Other streets, mostly private, already existed: "de l'Industrie" and "du Commerce" parallel to Rue Centrale, and perpendicular to it from one bank to another, streets St Georges, Ste Amélie, Ste Adélaïde.

It is worth noting here that the very large gas plant consumed 8000 tonnes of coal a year.

After this, river navigation companies installed their boat building and repair workshops on the south-western bank (Société de navigation, H.P.L.M., Frétigny subsequently Union Normande).

Industry gradually came to dominate leisure activities (Château Beaubet, Folies Bergères - the latter having resumed their activity after the war under the name "La Lyre" until 1964).

Between the workshops and building sites, small timber and plaster houses and a few more solid, brick and stone residences had appeared, housing a varied population, ranging from bosses to labourers, but all with some relation to the river:

- retired mariners,
- dockland crane handlers,
- office workers,
- site labourers.

After the First World War, car repair developed on the island. Fires were frequent and the noise of the workshops at night increasingly disruptive.

In 1940-1944, after the destruction of Pont Corneille, only a wooden bridge linked the Island to terra firma. The gas plant and several blocks were hit by bombing, but the Island was not extensively damaged.

After the war

Very early, perhaps as soon as 1942, the urban planner Greber thought of turning this area into an urban park with sports facilities.

The dead arm separating Île Brouilly, formerly called "the short ditch" was filled with gravel from demolition work in the city.

The City Fair was held here after the rebuilding of Pont Corneille (July 1952).

An assessment of its condition was made in 1953 by the MRU's Departmental Planning Division.

However, no one could afford to fund the park, and Greber's idea was abandoned.

The newly created SARR (1956) was commissioned to implement a procedure that would soon come to be called

ROUEN-FR-SS-AP12.JPG Carte postale ancienne - l'île Lacroix
Old postcard : Lacroix island

En 1960, l'architecte Robert Louard établissait un plan d'urbanisme de détail, respectant les chantiers de bateaux, quelques maisons et le CNAR rue de l'Industrie et prévoyant des terrains de sports en amont.

La déclaration d'utilité publique intervint en juillet 1962 et l'arrêté de lotissement en novembre 1964.

L'O.P.H.L.M. de la Ville de Rouen réalisa 339 logements de 1964 à 1967, BATICOOP (rue Stendhal) et la SOCORIL (de part et d'autre de l'avenue Jacques Chastellain, à l'entrée de l'île) 236 logements en accession, achevés en 1971.

Se posa alors le problème du sort des chantiers fluviaux que l'architecte Louard avait reçu l'ordre de préserver. Il fallut modifier les règles d'urbanisme pour permettre deux opérations d'accession : SCI 2000 (114 logements) et PROGESSEC (111 logements) terminées respectivement en 1976 et 1980.

Le total des logements construits en 15 ans atteignit alors le chiffre de 880 (soit 1900 habitants). De 1952 à 1968, la foire exposition se tint dans la partie en amont de l'île (ancienne île Brouilly) jusqu'à ce que la Ville décide d'y construire un centre de natation composé d'une piscine couverte et d'un bassin extérieur.

Aussitôt après, à cet ensemble, fut ajouté une patinoire de 920 places assises dotée d'une piste de 56m x 20m. Les travaux eurent lieu en 1970.

La Ville compléta ce quartier d'habitations par une école maternelle (1972) et un mini-club.

Une halte pour bateaux de plaisance fut aménagée en aval, côté bras du Pré aux Loups, à côté des établissements Villetard.

Les projets plus récents sur l'ile

En 1963, l'Atelier d'Urbanisme (alors composé de 4 personnes à temps plein) étudia plusieurs tracés pour un pont à caractère autoroutier, jugé indispensable pour l'avenir alors que le pont Guillaume le Conquérant n'était pas encore en service. Très vite, le tracé fut figé dans un espace d'environ 100m de large entre les derniers immeubles d'habitation et le futur centre sportif déjà en projet.

En 1968, ce pont fut intégré au schéma de voirie rapide du SDAU. L'inauguration eut lieu en février 1980 (Ministre : Monsieur d'Ornano – Préfet : Monsieur BOLOTTE – DDE : Monsieur RENIE).

La patinoire de l'île donnait des signes de vétusté (la façade Nord-Est en particulier) et s'avérait trop petite, surtout pour le sport qui se développait considérablement : le Hockey sur glace. Plusieurs solutions furent étudiées, intégrant les difficultés de stationnement les jours d'affluence.

La solution retenue en 1990 consistait en une reconstruction presque totale, avec 2 pistes et 2500 places assises. Les architectes et l'entreprise furent choisis par concours (ARTEFACT et SOGEA). Le chantier se déroula de mai 1991 à janvier 1992.

"urban renovation".

In 1960, the architect Robert Louard drew up a detailed masterplan, retaining the boatyards, a few houses and the CNAR rue de l'Industrie and adding sports facilities upstream.

The declaration of public utility was awarded in July 1962 and the building permit in November 1964.

The City of Rouen O.P.H.L.M. built 339 dwellings between 1964 and 1967, BATICOOP (rue Stendhal) and SOCORIL (on either side of Avenue Jacques Chastellain, at the entrance to the island) a further 236 first-time buyer dwellings, completed in 1971.

Then there was the question of the boatyards, which the architect Louard had been instructed to retain. The planning rules had to be changed to allow two construction projects: SCI 2000 (114 dwellings) and PROGESSEC (111 dwellings) completed respectively in 1976 and 1980.

In all, 880 dwellings were built in 15 years (for 1900 residents). Between 1952 and 1968, the City Fair was held on the upstream part of the Island (formerly île Brouilly) until the city decided to build an aquatic complex here, consisting of an indoor and outdoor swimming pool.

Soon after, a 920 seat skating rink measuring 56m x 20m was added to this complex. The construction work took place in 1970.

The City completed this residential district with a nursery school (1972) and a mini-club.

A stopping point for leisure craft was created downstream, near Pré aux Loups, alongside the Villetard company.

More recent projects on the island

In 1963, the Atelier d'Urbanisme (planning agency, then consisting of 4 full-time staff) studied several locations for a motorway type bridge, considered essential for the future at a time when Guillaume le Conquérant Bridge was not yet in service. The location was very quickly fixed in an area around 100m wide between the last residential buildings and the future sports centre.

In 1968, this bridge was incorporated into the masterplan's expressway network. It was inaugurated in February 1980 (Minister: Monsieur d'Ornano – Prefect: Monsieur BOLOTTE – Department of Environment: Monsieur RENIE).

The Island's skating rink was showing signs of age (in particular the north-eastern facade) and was too small, especially for the fast developing sport of ice hockey. Several solutions were studied, including measures to resolve parking problems on busy days.

The solution chosen in 1990 was almost total reconstruction, with 2 rinks and 2500 seats. The architects and construction firm were chosen by competition (ARTEFACT and SOGEA). The building work ran from May 1991 to January 1992.

ROUEN-FR-SS-M13.PDF
Carte postale ancienne - Le Cours la Reine
Old postcard : Le Cours la Reine

ROUEN-FR-SS-M13.PDF
Le Cours-La-Reine à Rouen , matin, soleil - Camille Pissaro 1898
Le Cours la Reine, moring, sun - Camille Pissaro 1898

ROUEN-FR-SS-M13.PDF
carte postale ancienne - Le Cours la Reine
Old postcard : Le Cours la Reine

ROUEN-FR-SS-M13.PDF
Festivités sur le Cours-la-Reine
Parties on Le Cours la Reine

ROUEN-FR-SS-AP07.JPG Vue panoramique actuelle sur l'île Lacroix
Aerial photographs on the Lacroix island

Enfin, un ensemble de vestiaires, salle de réunions, logement de gardien, etc... a été construit par la Ville pour faciliter l'usage de la plaine de jeux située en amont. L'occasion fut saisie d'agrandir le Canoë-Club. C'est pourquoi cet équipement est improprement appelé «Canoë-Club». Il a été conçu par l'Atelier d'Urbanisme selon le programme établi par le service des sports.

LE COURS-LA-REINE

De longue date et jusqu'en 1944, le Cours-la-Reine à Rouen fut un lieu privilégié de promenade sur la rive gauche de la Seine : un mail planté bordant le fleuve se développait face à l'île Lacroix, où la bourgeoisie locale aimait à flâner le dimanche à l'ombre des arbres majestueux.

Ce cadre bucolique illustra nombre de cartes postales et inspira jusqu'aux Grands peintres tel Camille Pissaro ou Eugène Boudin.

Suite aux destructions de la Seconde Guerre Mondiale, la replantation du Cours-la-Reine ne fut pas retenue lors de la conception des plans de reconstruction de la ville.

Lieu de promenade de la Rive Gauche très prisé avant-guerre, ce n'est plus aujourd'hui qu'un simple quai, un peu délaissé, bien qu'il conserve encore son nom.

PRÉSENTATION, OBJECTIFS ET INTENTIONS GÉNÉRALES METTANT EN PERSPECTIVE SA TRANSFORMATION

L'ILE LACROIX

L'île Lacroix est exclusivement desservie par le pont Corneille situé en proue Ouest de l'île.

Elle a la particularité d'être territoire singulier de la ville de Rouen, tant par sa position stratégique au cœur de l'agglomération que par son caractère insulaire souligné par le fait que son sol est à un niveau en contrebas de celui du réseau viaire de la ville alentour.

Une large rampe mène alors du pont à l'avenue Jacques Chastellain voie principale du l'ile qui dessert l'ensemble des quartiers habités.

Ce quartier d'habitation est, en terme de morphologie (barres barrettes et plots habités se succèdent sans continuités sur rue, des logements occupent les rez-de-chaussée, les commerces sont sectorisés en une poche construite à rez-de-chaussée, etc.) assimilable à un grand ensemble sans l'être vraiment.

En effet l'espace public adresse et dessert l'ensemble des édifices qui se présentent sous la forme d'une architecture

Finally, a complex of changing rooms, meeting rooms, guardhouse, etc... was built by the City to facilitate the use of the upstream games area. The opportunity was taken to enlarge the canoeing club. That is why this facility is incorrectly called the "Canoë-Club". It was designed by the Atelier d'Urbanisme to the programme established by the sports department.

LE COURS-LA-REINE

Historically and up to 1944, Cours-la-Reine in Rouen was a much frequented promenade on the left bank of the Seine: a planted mall next to the river developed opposite Île Lacroix, where the local bourgeoisie would stroll on a Sunday in the shadow of the majestic trees.

This bucolic scene graced many a postcard and even inspired great painters like Camille Pissaro or Eugène Boudin.

Following the destruction of World War II, it was decided not to replant Cours-la-Reine when the reconstruction plans were being drawn up.

A very popular Left Bank promenade route before the war, today it is a simple embankment, somewhat neglected, although its name is still unchanged.

PRESENTATION, OBJECTIVES AND GENERAL INTENTIONS RELATING TO THE PROJECT

ÎLE LACROIX

Île Lacroix is served exclusively by Corneille Bridge located at the western tip of the island.

It stands out in Rouen, both by its strategic position at the heart of the city and by its insular character, emphasised by the fact that its surface is below the street network of the surrounding city.

A wide ramp runs from the bridge to Avenue Jacques Chastellain, the island's main street which serves all the housing districts.

This residential district is, in terms of morphology (sequences of blocks and inhabited plots with no street continuity, ground floor housing, shops confined to a ground floor construction area, etc.) similar to a large estate, without really being one.

Indeed, the public space relates to and serves all the buildings, whose architecture is fairly standard and unappealing.

Nevertheless, the buildings are of reasonable size, and the

ROUEN-FR-SS-AP09.JPG La nouvelle gare / The new station

ROUEN-FR-PS-P46.JPG Les berges entre l'Île Lacroix et la gare Saint-Sever
The banks between the Lacroix island and the Saint-Sever station

assez standardisée et peu avenante.

Quand bien même les bâtiments restent de dimension raisonnable, les dispositifs du plan urbain, les inscrivent dans une urbanité connotée.

La partie Est de l'Ile au-delà du pont Mathilde qui la chevauche sans la desservir est exclusivement réservée aux activités sportives et de détente.

Au-delà des grands équipements majeurs que sont la piscine et la grande patinoire, un complexe sportif d'athlétisme s'étend vers la pointe de l'ile, il faudra certainement en pérenniser l'activité et en renforcer le caractère paysager.

C'est en rive de l'ile sur ces bords, que l'on retrouve à de multiples occasions, le plaisir des vue dégagées sur la Seine et la ville qui se déploie au-delà.

Cette situation unique entre les deux rives de Rouen devrait permettre de réfléchir à des propositions qui feraient valoir les précieux atouts que l'ile contient et qui permettraient pour améliorer le cadre de vie, de revaloriser les espaces publics urbains et naturels.

Affirmer la vocation de sport et détente de la partie Est de l'Ile est alors un des enjeux à l'échelle du site de réflexion:

La confortation d'un centre sportif de plein air, ouvert sur un parc naturel, confèrera une nouvelle attractivité à ce territoire, à destination d'un public familial.

Les questions entourant la biodiversité et la gestion de l'eau pourront être les thématiques supports du futur aménagement.

LA NOUVELLE GARE

Le projet de la gare Rive Gauche devra répondre aux problématiques de saturation de la gare actuelle de Rouen, elle permettra d'accueillir d'ici 2020-2025 la Ligne nouvelle Paris-Normandie et sera ainsi idéalement située au cœur du nouveau schéma intermodal des déplacements de l'agglomération.

La création de cette nouvelle gare et du pôle multimodale associé, sur le site de 15 hectares de la friche ferroviaire s'accompagnera donc de l'émergence d'un nouveau quartier de près de 300.000 m² de plancher, mêlant toute la diversité des fonctions d'un centre urbain : logements, bureaux, commerces, hôtels, équipements... (les premières estimations prévoient en dehors de la gare et des équipements et des commerces entre 100 et 150.000 m² de bureaux et activités et plus de 1.500 logements).

La position du site en cœur de ville, idéale pour une future gare d'agglomération, la présence de l'eau et de l'ile sont également une opportunité sans précédents pour Rouen de créer sur 15 hectares des espaces urbains fondés sur la base des principes de la ville durable et écologique de demain.

Au contact direct à la Seine et de l'hypercentre de Rouen, le projet s'annonce comme une occasion d'ouverture de la ville sur l'Axe Seine, une opportunité nouvelle pour affirmer spatialement l'identité du site où l'urbain et le fluvial doivent

layout gives them a degree of urban character.

The eastern part of the island, beyond Mathilde Bridge, which spans it but provides no access, is exclusively set aside for sports and leisure activities.

Apart from the major facilities – the swimming pool and skating rink – an athletics complex stretches to the tip of the island, a facility that needs to be both retained and further landscaped.

It is the edges of the island that offer the frequent pleasure of the open views over the Seine and the city beyond it.

This unique position between the two banks of Rouen should feed into proposals that would emphasise the strength of the island, and that would enhance the urban and natural public spaces in order to improve the living environment.

Emphasising the sports and leisure role of the eastern part of the Island is also one of the priorities for the strategic site:

The combination of an open-air sports centre opening onto a natural park will add to the family attractions of this area.

Issues relating to biodiversity and water management could also be incorporated into the future development.

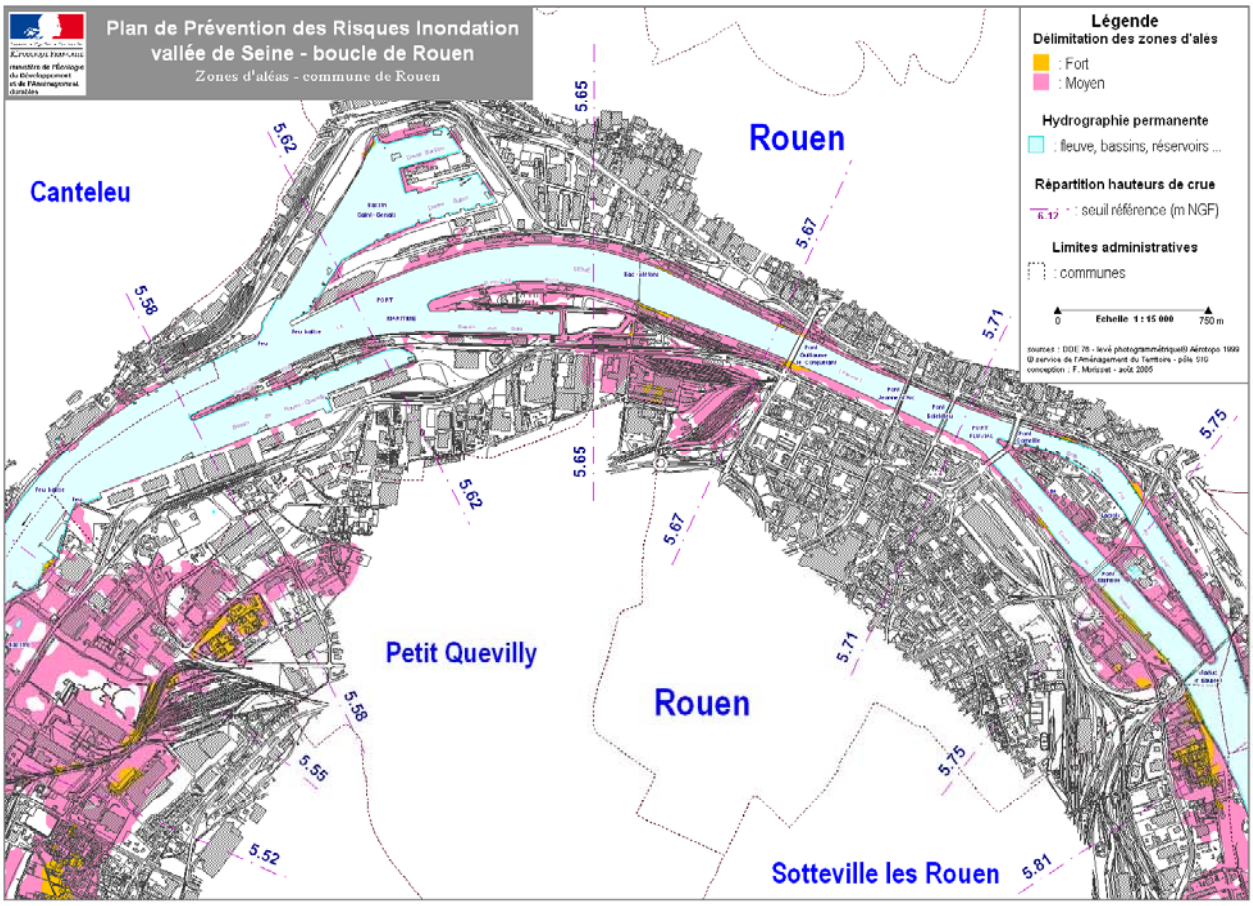
THE NEW STATION

The Left Bank Station project will need to relieve the problems of overcrowding at the existing Rouen station. By 2020-2025, it will accommodate the new Paris-Normandy line and will be ideally placed at the heart of the city's new intermodal transport scheme.

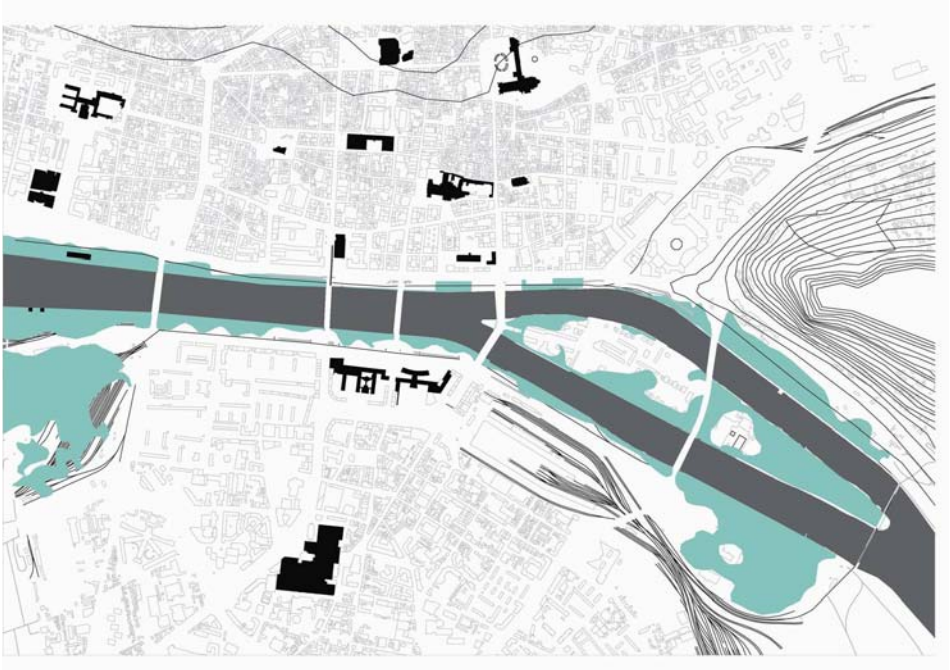
The creation of this new station and associated multimodal hub on the 15 ha railway wasteland site, will therefore be accompanied by the emergence of a new district with a surface area of almost 300,000 m², containing all the diversity of functions of an urban centre: housing, offices, shops, hotels, amenities... (the first estimates provide for between 100 and 150,000 m² of offices and businesses and more than 1500 dwellings, in addition to the station, amenities and shops).

The site's position in the city centre, ideal for a future main station, the presence of the river and the island, are also an unprecedented opportunity for Rouen to create 15 hectares of urban space founded on the principles of tomorrow's sustainable and ecological city.

In direct contact with the Seine and the heart of Rouen, the project offers a clear opportunity to open up the city to the Seine Axis, a new opportunity to emphasise the spatial identity of the site where the urban and fluvial landscape come into close contact.



ROUEN-FR-C-M04.PDF Plans de prévention des risques d'inondation
Flood prevention plan (PPRI)



ROUEN-FR-C-M05.JPG Plans de prévention des risques d'inondation
Flood prevention plan (PPRI)

parvenir à s'associer étroitement.

LES INTERSTICES URBAINS

Entre ces deux espaces majeurs, des interstices structurels et fluviaux s'intercalent cependant encore, formant des enclaves et éloignant l'île Lacroix des deux rives urbaines : sur la rive droite, les quais de Seine demeurent dans l'attente d'un projet de requalification de l'espace. Sur la rive gauche, d'imposants hangars abritent des activités à caractère artisanal et la trémie ferroviaire, qui, permettant aux convois ferroviaire d'accéder à la zone industrialo-portuaire de Rouen, forme une véritable rupture dans l'espace.

LA PRISE EN COMPTE DES ASPECTS RÉGLEMENTAIRES

Le site de réflexion et le site projet sont contraints par le cadre du Plan de Protection des Risques d'Inondation.

- du fait de la proximité de la Seine
- du fait d'avoir à élaborer des propositions sur une ile et sur des quais en relation directe avec l'eau

Même si le cadre réglementaire en vigueur en France devra être pris en compte (accessibilité des Personnes à Mobilités réduites par exemple), même si les questions posées s'inscrivent dans les préoccupations du PADD/Plan Local d'Urbanisme, on s'appuiera sur ces documents dont il est indispensable de prendre connaissance, afin de poursuivre une réflexion inventive et novatrice qui pourra elle-même apporter à l'aspect réglementaire du PLU matière à son évolution.

Des données réglementaires relatives à la hauteur libre ou au tirant d'air lié sont nécessaires à la mise en place d'un éventuel franchissement de la Seine, on se référera à celle permise par le pont Corneille.

THE URBAN INTERSTICES

These two major spaces, however, remain interspersed with structural and fluvial interstices, which form enclaves and distance Île Lacroix from the two banks of the city: on the right bank, the Seine embankments still await a spatial redesign. On the left bank, large sheds house small business activities and the railway junction which, used by rail convoys to access Rouen's dockland area, forms a sharp divide in the urban space.

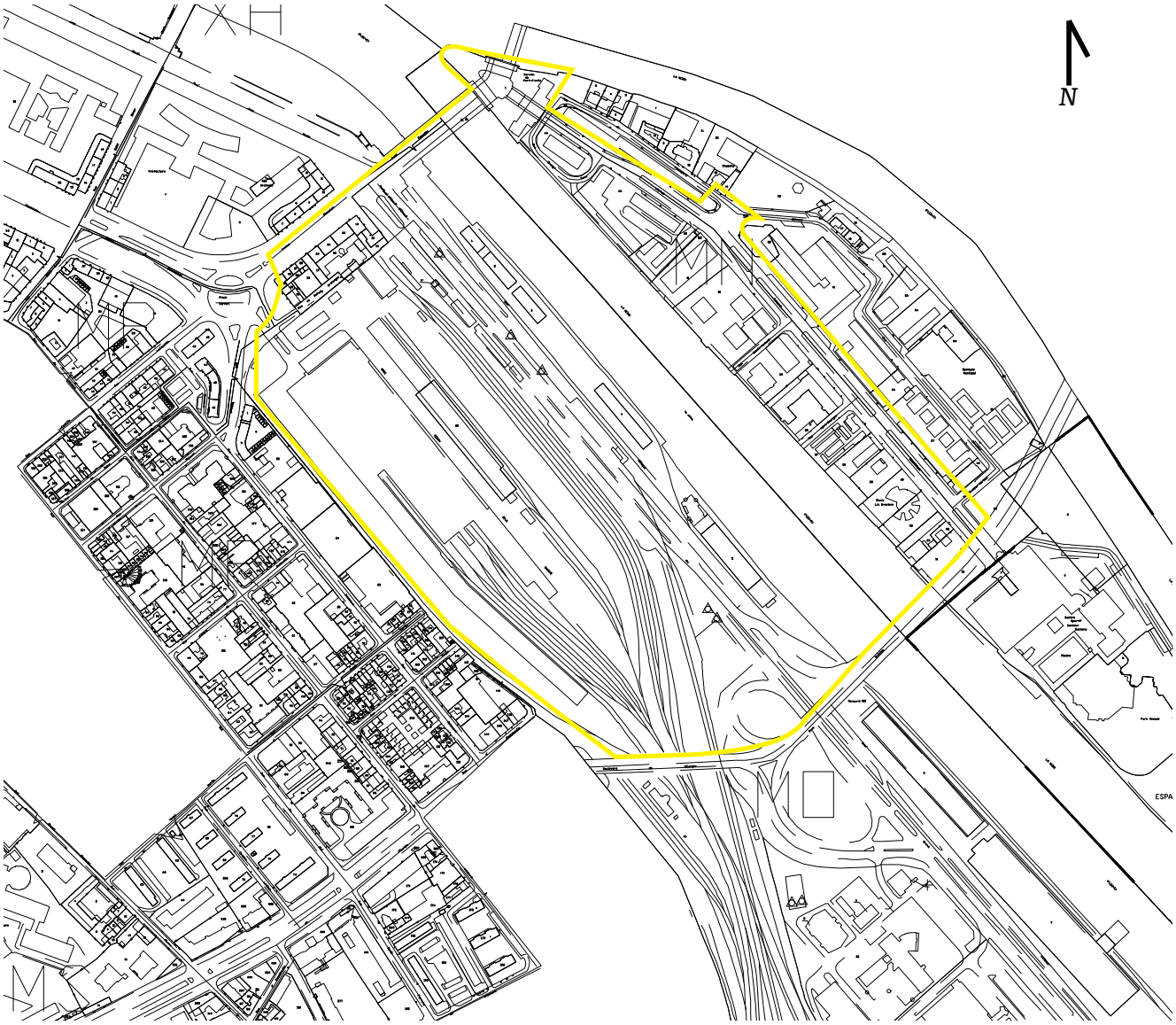
REGULATORY FACTORS

The strategic site and the project site are subject to the Flood Risk Protection framework:

- because of the proximity of the Seine,
- because the project proposals relate to an island and embankments that are in direct contact with water.

Although France's regulatory framework must be taken into account (e.g. disabled access), and although the issues raised by this document form part of the concerns of the PADD/Local Urban Masterplan, candidates should acquaint themselves with these documents and use them to develop inventive and innovative ideas, which may themselves lead to changes in the Local Urban Masterplan itself.

Regulations relating to ground clearance or draft apply to the construction of any crossing over the Seine. For this, the data relating to Corneille Bridge can be used for reference purposes.



ROUEN-FR-PS-M03.PDF Plan du Cadastre
Cadastral map

SITE DE PROJET
PROJECT SITE

DESCRIPTION

Le site de projet est contenu dans le site de réflexion, il fera l'objet de proposition opérationnelle plus détaillée de la part des candidats.

Si Le périmètre extensif du site de réflexion prend en considération un domaine d'analyse et d'investigation à même de mieux ancrer le projet dans son contexte large, les différents paramètres qui concernant le site de projet ont déjà été décrits pour le périmètre élargi.

Il n'est pas nécessaire que l'on revienne dessus autrement qu'en y apportant des précisions ou descriptions plus détaillées (une promenade urbaine et architecturale illustrée par des documents et photographies explicites est ici proposée).

LE DESSIN DU PÉRIMÈTRE DE PROJET -DEPUIS LE SUD VERS LE NORD ET D'OUEST EN EST

Le site de projet englobe

- La proue de l'ile Lacroix dont une partie du pont Corneille,
- Les cours et les bâtiments de la parcelle enclavée de l'ancienne gare ferroviaire Saint-Sever
- La trémie SNCF de transit des convois vers le Port
- Le quai Jacques Anquetil qui la surplombe
- Le quai d'Elbeuf dans la continuité des quais bas de la rive gauche de Rouen actuellement en cours d'étude de projet d'aménagement
- Le bras Sud de la Seine
- La partie Sud de l'ile Lacroix comprenant les quais, et l'épaisseur du tissu construit comprise entre le quai Sud et l'avenue Jacques Chastellain

Le périmètre proposé vient jusqu'en limite du pont Mathilde qui franchit les voies ferrées et des bretelles de raccordement au réseau de circulation articulation entre le quai J. Anquetil et l'avenue du Grand Cours

QUELQUES PRÉCISIONS

- Au Sud, la parcelle de la Gare est enclavée par des parcelles qui donnent directement sur la rue Desseaux et ne présente à priori pas de débouché sur cet «arrière»
- A l'Ouest, la parcelle de la Gare offre un rapport direct avec la place Carnot et vers le cours Clémenceau (cour esplanade devant les bâtiments présents). Il est limité actuellement par un ensemble de parcelles denses, construites sur l'avenue Champlain qui empêche la continuité de rapport direct et frontal avec cette avenue. La démolition de toute ou parties

DESCRIPTION

The project site stands within the strategic site, and will be the subject of more detailed operational proposals by candidates.

Although the broader perimeter of the strategic site provides scope for an analysis and investigation that situates the project more effectively in its wider context, the different criteria for the project site have already been described for the wider perimeter.

So it is not necessary to go over them again, except in providing more detailed information or descriptions (an urban and architectural promenade illustrated by explicit documents and photographs is provided here).

OUTLINE OF THE PROJECT PERIMETER - FROM SOUTH TO NORTH AND WEST TO EAST

The project site encompasses:

- The tip of Île Lacroix, including part of Pont Corneille,
- The courtyards and buildings of the isolated former Saint-Sever station plot,
- The railway junction directing convoys towards the port,
- The elevated Jacques Anquetil Embankment,
- Quai d'Elbeuf, which is continuous with the lower embankments of the left bank of Rouen, for which a development project is currently under consideration,
- The Southern arm of the Seine,
- The southern part of Île Lacroix including the embankments and the built fabric standing between the southern embankment and Avenue Jacques Chastellain.

The proposed perimeter runs to the edge of Pont Mathilde which crosses the railway lines and the slip roads onto the road network between Quai J. Anquetil and Avenue du Grand Cours

DETAILS

- To the South, the Station parcel is cut off by plots that give directly onto Rue Desseaux and allow no obvious route onto this "behind" space.
- To the west, the Station parcel offers direct connection with Place Carnot and cours Clémenceau (a concourse in front of the existing buildings). It is currently limited by a set of dense plots, built on Avenue

ROUEN-FR-PS-P01.JPG La rive sud de l'île Lacroix et le quai d'Elbeuf
The south bank of the Lacroix island and the Quai Elbeuf

des édifices de ces parcelles n'est pas à exclure, elle est fonction des données techniques liées au passage en sous-sol, pour le prolongement futur des voies ferrées, du tunnelier enterré. Ces travaux prévus en sous œuvre risquant de mettre en péril la conservation des bâtiments existants, sans qu'aujourd'hui on puisse déjà se prononcer avec assurance.

• Depuis le quai J. Anquetil et son carrefour avec le pont Corneille, de larges rampes d'accès au quai d'Elbeuf accessibles aux véhicules lourds, permettent de le relier avec le réseau urbain des rues en surplomb.

• Le long de la façade Nord du quai d'Elbeuf, une trémie (fermée par des grilles) dessine une «fenêtre» ouverte sur le site de la gare Saint-Sever au Sud. Elle permet d'observer le passage des trains, au loin la vaste dimension du site de la Gare et depuis la Gare les quais de la Seine et L'ile Lacroix. Le quai J. Anquetil se matérialise ainsi à cet endroit par un beau tablier roulant sur pilotis (plus à l'Est un mur de soutènement remplace cet ouvrage de béton). L'ensemble de cette superstructure, faite de portiques poteaux et poutres en béton, n'est pas en bon état, elle présente des pathologies d'usures inquiétantes (fissures et failles, fers à béton à nu, etc.) auxquelles il faudra pouvoir remédier.

• Sur le quai d'Elbeuf un certain nombre de bâtiments et hangars industriels sont venus se poser au bord du fleuve. Ils sont pour la plupart encore en activités. De qualité médiocre ils sont considérés comme pouvant être démolis ou transformés. Un trafic de poids lourds et de véhicules légers est sensible ici. En effet comme actuellement plus à l'Ouest sur le quai Saint-Sever, de nombreux véhicules profitent de l'opportunité pendant la journée de pouvoir stationner sur les emplacements libre de la rive de la Seine

• En face sur l'ile, les quais sont ponctuellement accessibles au public, mais pas sur l'ensemble du linaire de la rive. Ces passages propices à la déambulation, se retrouvent ainsi dans un rapport de confrontation direct avec les pieds des immeubles domestiques, même si la plupart du temps ce sont des boxes de stationnement des véhicules qui occupent le sol. Quand bien même une superbe vue s'offre à cet endroit vers la rive gauche et si parfois de beaux arbres plantés émergent du sol, une sensation d'espaces résiduels se dégage de ce coté du parcours.

• Sur l'autre rive de l'ile, au Nord, vers la rive droite de la Seine, le traitement de l'espace public de promenade du bord de l'eau est mieux assuré, plus généreux et il est presque continu depuis les espaces sportifs de l'extrémité Est, jusqu'à la proue du pont Corneille.

ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES METTANT EN PERSPECTIVE LA TRANSFORMATION DU

Champlain, which prevents a direct continuous and frontal relation with that avenue. The demolition of all or some of the buildings on these plots is a possibility, but will depend on technical factors associated with the ability of the tunnelling machine pass under the future railway track extension. This planned underground work could threaten the retention of existing buildings, though there is no certainty of this at present.

• From Quai J. Anquetil and its intersection with Pont Corneille, wide access ramps to Quai d'Elbeuf, accessible to heavy vehicles, provide links to the elevated urban street network.

• Along the northern front of Quai d'Elbeuf, a funnel (covered with wire grilles) outlines an open "window" onto the Saint-Sever station to the south. From here, one can see the passing trains, and in the distance the wider Station site and from the station the Seine embankments and Île Lacroix.

• At this point, Quai J. Anquetil takes the form of a rolling platform on piles (further east, a bearing wall replaces this concrete structure). This whole concrete post and beam superstructure is not in good condition, and shows worrying signs of wear and tear (cracks and splits, exposed reinforcing steel, etc.) which will need to be remedied.

• On Quai d'Elbeuf, a certain number of industrial buildings and sheds stand on the bank of the river. Most of them are still operating. They are of mediocre quality, and may be considered for demolition or conversion.

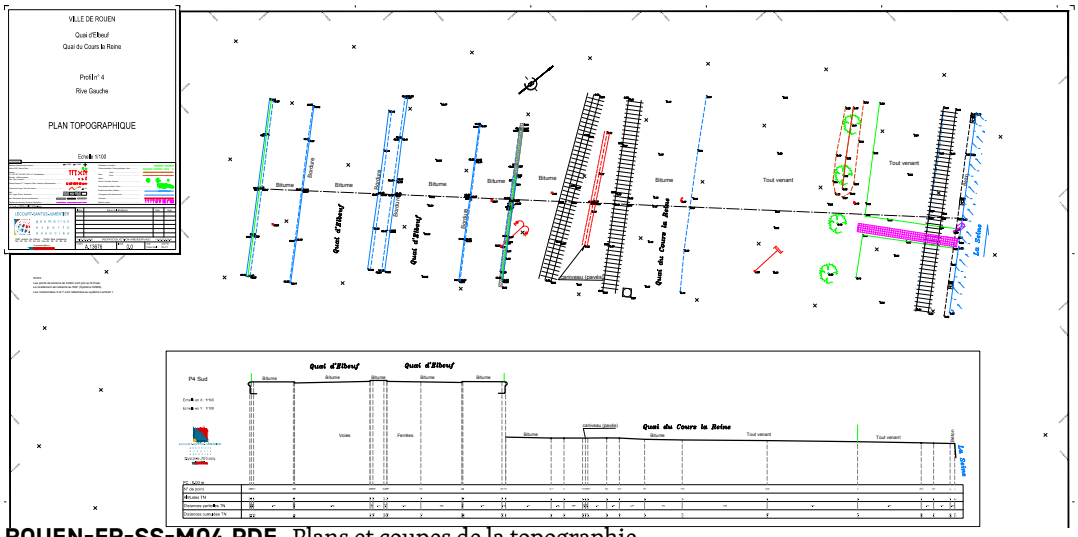
• There is significant movement of lorries and light vehicles here. Indeed, as is currently the case further west on Quai Saint-Sever, many vehicles take the opportunity to park during the day in free spaces on the Seine embankment.

• Opposite the Island, the embankments are accessible to the public in certain places, but not all along. These potential strolling areas are therefore directly adjacent to the ground floors of residential buildings, although in most cases the ground floor is occupied by car parking garages. All the same, there is a superb view from this point to the left bank and although the occasional fine tree emerges from the ground, there is a sensation of residual space on this side of the road.

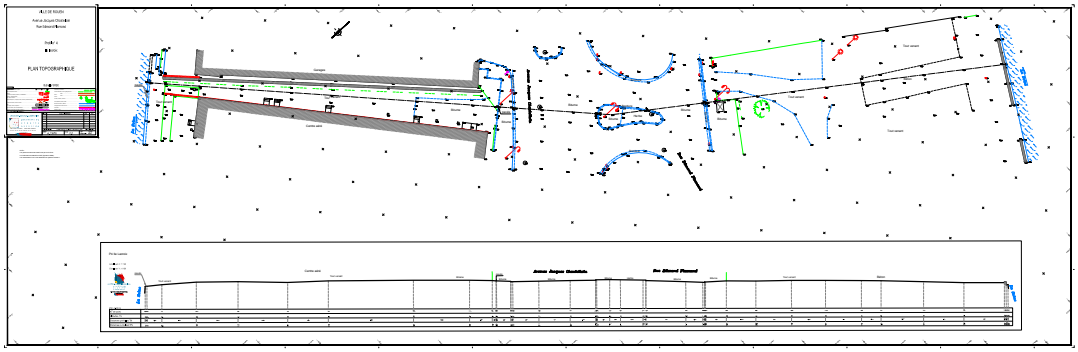
• On the other bank of the island, to the north, towards the right bank of the Seine, the public riverside walking space is better planned and more generous, and is almost continuous from the sports areas at the eastern end to the tip of Pont Corneille.

PROGRAMMATIC GUIDELINES RELATING TO THE TRANSFORMATION OF THE SITE

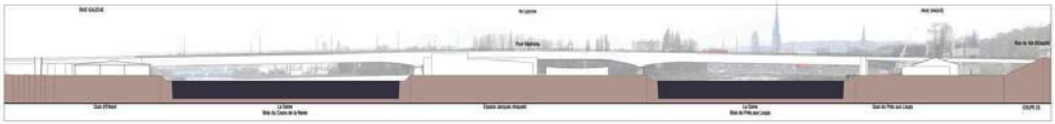
A FORWARD-LOOKING ATTITUDE



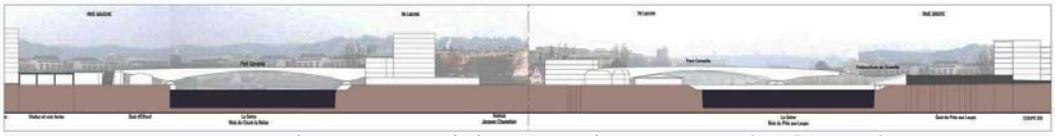
ROUEN-FR-SS-M04.PDF Plans et coupes de la topographie
Topography plans and sections



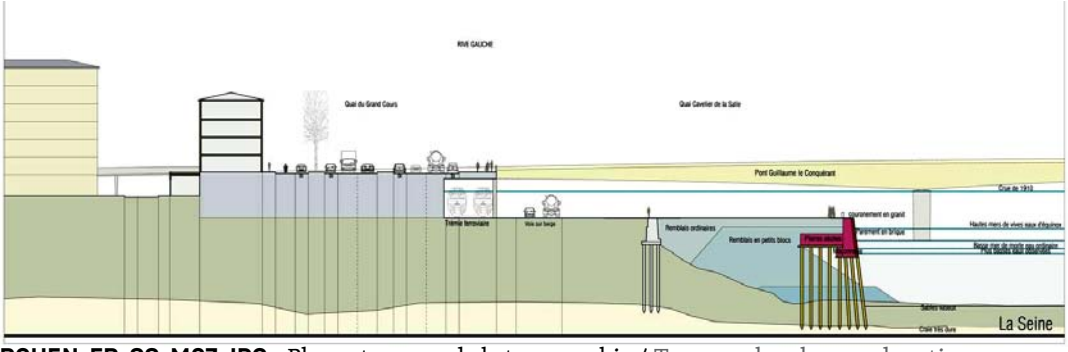
ROUEN-FR-SS-M06.PDF Plans et coupes de la topographie / Topography plans and sections



ROUEN-FR-SS-M05.JPG Plans et coupes de la topographie / Topography plans and sections



ROUEN-FR-SS-M03.JPG Plans et coupes de la topographie / Topography plans and sections



ROUEN-FR-SS-M07.JPG Plans et coupes de la topographie / Topography plans and sections

SITE

UNE ATTITUDE PROSPECTIVE ET OUVERTE SUR L'AVENIR

A cet égard on prendra en considération les points stratégiques suivants :

Répondre à un contexte ouvert et stimulant

- **L'île Lacroix rassemble des problématiques** qui ne lui permettent pas encore de faire valoir ses qualités :
  - une accessibilité difficile en raison d'un relatif enclavement,
  - des situations persistantes de friches urbaines dégradant le cadre de vie,
  - un parc de logements d'une qualité très moyenne (en cours de rénovation avec un appel d'offres lancé auprès d'équipes de concepteurs depuis le début de l'année 2013),
  - des équipements sportifs à conforter,
  - des espaces publics et des espaces naturels à revaloriser.
  - des berges qui fonctionnent le plus souvent comme des espaces résiduels

L'île devra ainsi, de par ces éléments de diagnostic présentés plus haut, conduire sa propre mutation interne, pour revaloriser et mieux partager ses espaces publics, résorber ses friches urbaines, s'adapter à des modes de vie contemporains, rétablir un lien plus étroit avec le fleuve.

- **La localisation et la position idéale de la nouvelle la Gare** constitue une opportunité sans précédent de requalification d'une partie de la rive gauche dont il faut se saisir ;
  - sa conjugaison avec un pôle multimodale associé,
  - l'articulation à un projet urbain de quartier de ville,
  - le pôle majeur d'embellissement et d'évolution exemplaire de cette partie de Rouen,

Selon une première forme d'évidence, la mutation du site de la Gare Saint-Sever conduira **à adapter physiquement l'espace disponible à sa nouvelle urbanité.**

- **Le traitement de l'entre deux,**
  - la mise en relation de ces deux faits urbains majeurs
  - l'articulation des projets dans la continuité de l'aménagement des quais de la Seine

Conduire le projet dans le temps et savoir le faire évoluer

Tous ces arguments constituent une multitude de possibilités d'intervention, mais l'adaptation la plus subtile à conduire pour ces deux sites réside probablement dans **leur adaptation mutuelle dans le temps** : avec une gare nouvelle annoncée dans une échéance qui ne saurait être inférieure à 10 ans ou 15 ans, la problématique du quartier de la nouvelle gare réside dans la capacité du site d'accueil à évoluer par anticipation, **«en attendant la gare»**, à vivre et à s'adapter au gré des usages présents et à venir.

Aussi enrichir la substance et les apports de la métamorphose

In this respect, the following strategic points need to be considered:

Responding to an open and stimulating context

- **Île Lacroix presents a set of problems** which prevent it expressing its qualities:
  - difficulty of access because of its relative isolation,
  - a number of urban wastelands that damage its quality as a living environment,
  - a housing stock of very modest quality (in the process of renovation with a call for design tenders issued in early 2013),
  - sports facilities requiring consolidation,
  - public and natural spaces requiring refurbishment,
  - riverbanks that generally function as residual spaces.

On the basis of these assessments, the island needs to undergo its own internal mutation, to regenerate and share its public spaces, absorb its urban wastelands, adapt to contemporary ways of life, and re-establish a closer bond with the river.

- **The location and ideal position of the new Station** offers an unprecedented opportunity to remodel a part of the left bank, an unmissable opportunity:
  - combination with an associated multimodal hub,
  - connection with an project for an urban district,
  - the major focus of improvement and model for development in this part of Rouen.

Based on first evidence, the conversion of the Saint-Sever Station site will result in the area **adapting physically to its new urban character.**

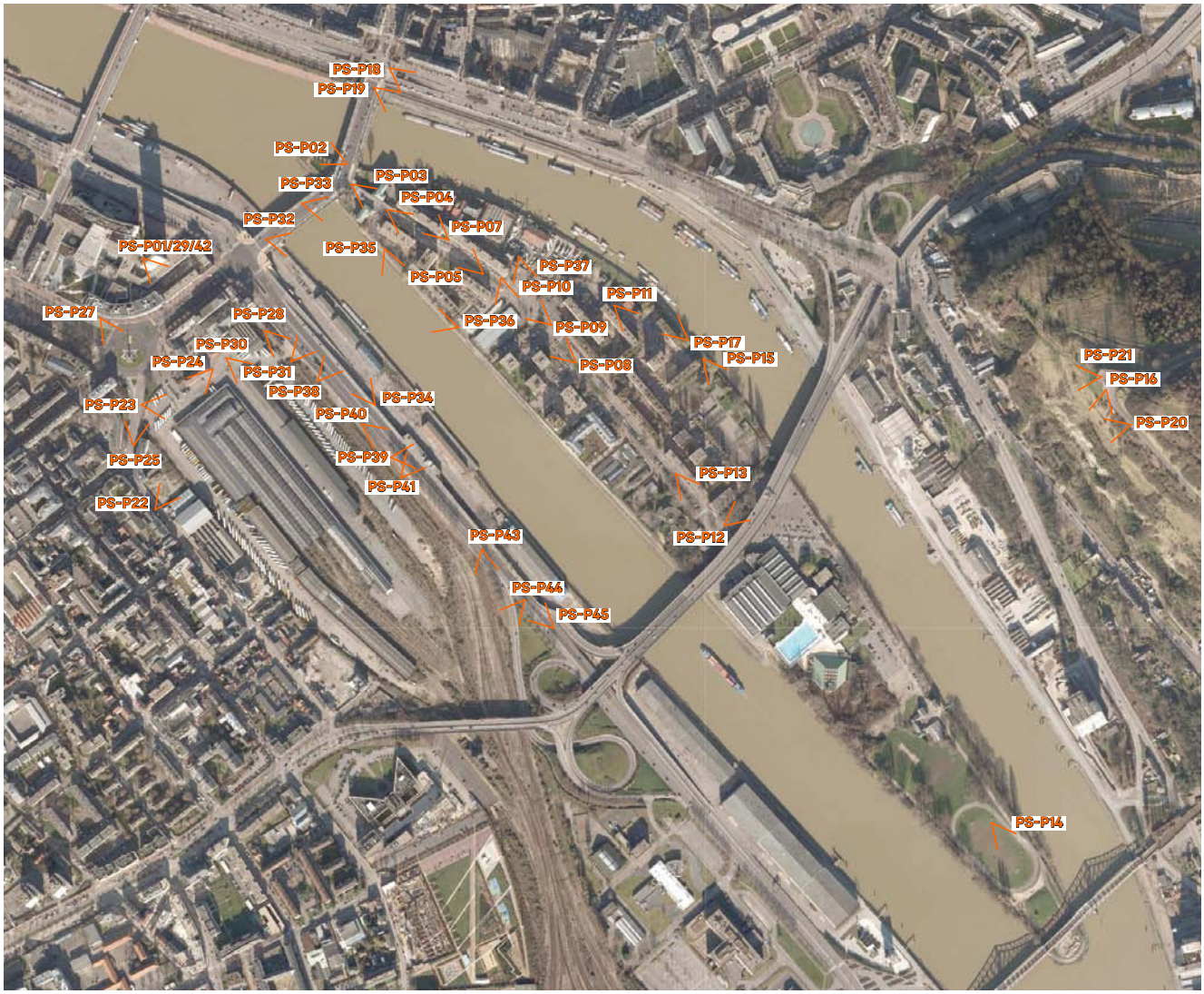
- **The in-between space:**
  - connecting these two major urban entities,
  - linking the projects as part of the process of developing the Seine embankment.

Implementing the project over time and with the capacity to evolve

All these arguments offer a multitude of possibilities for action, but probably the most subtle adaptation for these two sites relates to **their mutual adaptation over time**: with a **future station** (timescale around 10 to 15 years) and the major impact on the whole district it will have, the issue lies in the site's capacity to evolve pre-emptively and in stages, to live with and accommodate to present and future uses.

So enriching the substance and consequences of the ongoing metamorphosis, defining stable prospects for the urban character of the areas and the form of the inhabited spaces, is about:

- establishing a lasting formal framework of public space which accepts the long timeframes of land-use changes and urban planning,



ROUEN-FR-PS-P00.JPG Plan de repérage des photographies
Location of the photographs

en cours, définir des perspectives stables pour l'urbanité des lieux et la forme des espaces habités,

- c'est formaliser une ossature pérenne de l'espace public acceptant le temps long des mutations foncières et du projet urbain,
- c'est admettre et maîtriser les mutualisations possibles des équipements publics,
- c'est programmer des mixités d'occupation, des usages variés et complémentaires des lieux.
- c'est prendre en compte les transformations ponctuelles, les phases de réalisations transitoires liées des évènements particuliers,
- c'est conjuguer sur le mode expérimental, pour l'espace public, pour l'édification ou la réhabilitation de bâtiments, des temporalités particulières et des phases successives de réalisation.,
- c'est aussi accepter des évolutions morphologiques et programmatiques,
- c'est considérer la pertinence parfois d'activités provisoires ou des occupations événementielles,
- c'est peut-être enfin intégrer aussi une part de réversibilité dans cette marche en avant.

Rendre compatible les usages avec l'urbanité recherchée,

- La place faite à des usages nouveaux, combinés à ceux de la mixité urbaine de cœur de ville revendiquée, les mutations progressives des lieux, leurs juxtapositions dans le temps, devront être maîtrisées jusqu'au terme du processus de transformation de l'ensemble du site pour contribuer à en relever le défi.
- L'aide et le support d'une politique culturelle inventive, la pérennité ou l'incidence embryonnaire de manifestations, leur nature expérimentale et stimulante participent de cette intention.

Porter l'idée de l'actualité d'un quartier exemplaire sur le plan de l'écologie et de l'environnement:

En référence au paysage du fleuve, il s'agit d'inventer ici un dialogue urbain entre ville et nature, en adéquation avec un paysage durable, afin d'expérimenter autour de la morphologie des pleins et des vides questionnant les densités, les porosités, tout en tissant des liens organiques entre logements, équipements, activités.

Intégrer la dimension économique et sociale:

Dans le cheminement et la conception du projet il s'agit de permettre une place prépondérante aux propositions et initiatives de personnes issues du tissu associatif (habitants, riverains, artistes, économie solidaire, etc.) pour occuper et gérer l'espace public mis à disposition.

Les deux territoires de la Gare et de l'Ile n'entretenant actuellement aucune relation autre que visuelle, ils seront amenés au terme du développement d'une stratégie de mise en contacts et d'échanges à vivre de profondes transformations au cours de leur mutation respective.

- accepting and managing the possible sharing of public amenities,
- programming mixed occupations, varied and complementary uses of space,
- including local transformations, temporary phases of implementation associated with individual events,
- taking an experimental approach to public space, to the construction or refurbishment of buildings, particular timeframes and successive phases of implementation.
- It also means accepting morphological and programmatic changes,
- sometimes considering the relevance of temporary activities and event-related occupancy,
- and finally, perhaps, including an element of reversibility within the process of advance.

Making uses compatible with the desired urban character

The role given to new uses, combined with the need for urban mixity in the heart of the city, the gradual evolution of places, their juxtaposition in time, will need to be managed right through to the end of the process of transformation of the whole site, in order to take up the challenge it presents.

The assistance and support from inventive cultural policies, the permanent or temporary nature of events, the experimental and stimulating nature, contribute to this intention.

Developing the idea of an ecologically and environmentally model district

With regard to the river landscape, the task here is to devise an urban dialogue between city and nature, consonant with a sustainable landscape, in order to experiment with the morphology of solids and voids, exploring densities and permeabilities, whilst weaving organic links between housing, amenities and activities.

Incorporating the economic and social dimension:

The process and design of the project need to give pride of place to proposals and initiatives by people from the voluntary sector (residents, locals, artists, social enterprises, etc.) on the occupation and management of the available public space.

Since the two areas of the Station and the Island currently share no relation other than visual, at the end of the development of a strategy of connection and exchange, they will come to experience profound transformations in the course of their respective evolution.

These transformations need to be understood and harmoniously channelled.

ROUEN-FR-PS-P02.JPG Proue de l'île vers l'ouest
Tip of hte island to the west

ROUEN-FR-PS-P03.JPG Jonction avec le pont Corneille
Junction with the Corneille bidge

ROUEN-FR-PS-P04.JPG La rampe d'accès à l'avenue Jacques Chastellain / The access ramp in the avenue Jacques Chastellain

ROUEN-FR-PS-P05.JPG L'avenue Jacques Chastellain vers l'ouest / The avenue Jacques Chastellain to the west

ROUEN-FR-PS-P06.JPG
L'avenue Jacques Chastellain vers l'Est
The avenue Jacques Chastellain to the eas

ROUEN-FR-PS-P07.JPG Avenue J.Chastellain vers la rampe du pont Corneille / The avenue J. Chastellain to the access ramp of the Corneille bridge

Il faudra prendre la mesure pour pouvoir harmonieusement les canaliser.

DÉVELOPPER SUR L'ILE LACROIX DES ESPACES URBAINS À HAUTE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE

Une nouvelle aspiration doit permettre à la fois de répondre aux problématiques quotidiennes des habitants de l'île et de développer un espace urbain de haute qualité, notamment en matière environnementale, qui prenne pleinement en compte les forces vives de ce territoire, les résidents comme les commerçants, les associations et les clubs sportifs.

Cette ambition se décline en plusieurs grands enjeux pour l'île Lacroix :

- **Aménager une promenade continue sur les berges de Seine** : elle permettra de faire le lien entre la partie « urbaine » et la partie « naturelle » de l'Ile,
- **Opérer une reconquête paysagère des espaces publics urbains de l'Ile** : le paysagement des espaces publics et l'affirmation d'un axe central de déplacement doux seront de nature à revaloriser la partie habitée de l'Ile,
- **Apporter des solutions pérennes à des situations précaires** comme celle du centre de loisirs, ou à des friches urbaines,
- **Améliorer l'accessibilité en mode doux de l'île Lacroix** : différentes hypothèses peuvent être imaginées pour la création d'infrastructures de déplacements doux,
- **Ne pas nier pour autant l'importance de la voiture et des bus** (flux des transports en communs qui desservent l'ile) en proposant aménagements et dispositifs qui intègrent et fluidifient les parcours et les accès et réserve des possibilités de stationnement non négligeables,
- **Engager la rénovation urbaine et architecturale de l'Ile** : il s'agit de revaloriser le patrimoine bâti de l'île par un **programme de résidentialisation**, de requalification des pieds d'immeuble et de réhabilitation et de rénovation thermique des logements, à l'initiative de ROUEN HABITAT. Cette opération est aujourd'hui lancée sous la forme d'une opération de Maîtrise d'œuvre d'une partie du parc de logement.

DÉVELOPPER SUR LA RIVE GAUCHE ET AUTOUR DE LA FUTURE GARE DES ESPACES URBAINS DE QUALITÉ

Le site de l'ancienne gare Saint-Sever a perdu depuis de nombreuses années son usage originel. Fermé à son environnement, il est ignoré par la plupart des Rouennais.

De cet espace dénué d'urbanité, va émerger le plus important projet urbain de l'Agglomération rouennaise: permettant au site de l'ex-gare Saint-Sever de retrouver une nouvelle vocation ferroviaire.

DEVELOPING HIGH ENVIRONMENTAL QUALITY SPACES ON ÎLE LACROIX

A new aspiration will help both to tackle the day-to-day problems of the residents of the Island and to develop a high-quality urban space, particularly from an environmental perspective, which fully reflects the living forces of this area, whether residents or shopkeepers, associations or sports clubs.

This aspiration is embodied in several major priorities for Île Lacroix:

- B**uilding a continuous promenade along the banks of the Seine**: this will establish a link between the "natural" part and the "urban" part.
- **Reconquering the landscape of the Island's urban public spaces**: landscaping the public spaces and establishing a central core of walking and cycling routes will enhance the inhabited part of the island.
- **Providing lasting solutions for precarious situations** such as the leisure centre or urban wastelands.
- **Improving foot and bicycle access to Île Lacroix**: different ideas can be developed for the creation of walking and cycling infrastructures.
- **Recognising the importance of the car and buses** (public transport flows serving the island) by proposing developments and schemes that incorporate smooth traffic flows and access and provide significant parking provision,
- **Beginning the urban and architectural renovation of the Island**: this is about restoring the building legacy of the island, by a **residential quality-of-life programme** that includes the refurbishment of ground floor areas and the redecoration and thermal renovation of housing, at the initiative of ROUEN HABITAT. This operation has now begun in the form of a Project Management operation for part of the housing stock.

DEVELOPING HIGH-QUALITY URBAN SPACES ON THE LEFT BANK AND AROUND THE FUTURE STATION

The former Saint-Sever Station site lost its original use many years ago. Shut off from its environment, it is unfamiliar to most Rouen residents.

From this urban no man's land will emerge the conurbation of Rouen's most important urban project, giving the former Saint-Sever Station a new railway role.

The remit is not yet to design the urban form of the future district on the basis of programmes that remain uncertain. While it is too early to think about designing the building morphology and densities of the district (housing, amenities, businesses and shops, offices, etc.), the aim is to establish a strategy of gradual transformation of the site by introducing a process that emphasises the relevance and coherence of public space perceived and designed as an actor in the

ROUEN-FR-PS-P08.JPG
Av. J. Chastellain et les commerces
Avenue J. Chastellain and shops

ROUEN-FR-PS-P09.JPG
Av. J. Chastellain et la place centrale
Avenue J. Chastellain and central square

ROUEN-FR-PS-P10.JPG
Av. J. Chastellain au droit du centre de loisirs
Avenue J. Chastellain to the leisure centre

ROUEN-FR-PS-P11.JPG
Rue Edmond Flamand vers l'Est
Rue Edmond Flamand to the east

ROUEN-FR-PS-P12.JPG
Le pont Mathilde sur l'île
The Mathilde bridge on the island

ROUEN-FR-PS-P13.JPG
Le pont Mathilde et le centre sportif
The Mathilde bridge and sport centre

L'exercice requis n'est pas encore de concevoir à partir d'une programmation encore aléatoire la forme urbaine du futur quartier. S'il est encore prématuré et vain aujourd'hui de concevoir le quartier dans sa morphologie bâtie et ses densités (logements, équipements, activités et commerces, bureaux, etc.) il s'agit bien d'établir une stratégie de transformation progressive du site par l'instauration d'une démarche privilégiant la pertinence et la cohérence de l'espace public pensé et dessiné comme acteur du projet urbain en développement.

ANTICIPER SUR L'ENSEMBLE DU SITE DE PROJET PAR DES ÉLÉMENTS DE PRÉ-PROGRAMMATION URBAINE:

Il s'agit de montrer autour de la future gare des espaces urbains qui tissent un lien organique avec le contexte et relie l'équipement avec son site dans le temps et dans l'espace.

Pour cela l'occasion est ici donnée de raisonner et de concevoir des propositions à partir des points suivants :

Ouvrir le site à son environnement,

par des perméabilités nouvelles et des activités humaines, évènementielles, artistiques qui marqueraient la mutation à venir ;

La question du devenir des espaces de logistique et des bâtiments qui les contiennent, est donc posée. Appelés à disparaître à terme, ils représentent néanmoins aujourd'hui une activité économique indéniable. Aussi la question de la possible mutabilité du site se pose-t-elle dans le temps et dans l'espace.

- Que faire des surfaces disponibles à court et moyen terme (10 ans) au fur et à mesure que des espaces pourraient se libérer grâce à une politique conjointe de la Ville et de la SNCF?
- Que faire des espaces extérieurs actuellement libres de toute occupation, comment les aménager et les ouvrir au fur et à mesure sur le tissu urbain et l'espace public?
- Comment pourrait s'opérer une stratégie d'accessibilité et d'ouverture progressive du site?
- Peut-on imaginer des interventions ponctuelles ou localisées?
- Par quelles actions pourraient-on passer, quelles activités pourraient-on programmer, quels types de bâtiments précaires pourraient-on construire, afin d'exploiter les capacités du déjà là, tout en allant dans le sens de la marche en avant d'un réaménagement global cohérent et réfléchi?

Concevoir un projet de réappropriation des quais de Seine

à destination des riverains et des Rouennais

- dans le prolongement et la continuité des projets en cours plus à l'ouest et en contact direct avec l'aménagement du quai bas Saint-Sever,

developing urban project.

ANTICIPATING ACROSS THE PROJECT SITE BY ELEMENTS OF URBAN PRE-PROGRAMMING:

The remit is to show urban spaces around the future station that form an organic link with the surroundings and connect the facility with its site in time and in space.

To achieve this, the candidates are asked to argue and design proposal is based on the following points:

Opening up the site to its environment,

through new permeabilities and human, event-related and artistic activities that will mark the coming transformation;

This raises the question of what to do with the logistics functions and the buildings that contain them. Ultimately destined for demolition, they nevertheless currently represent an undeniable economic activity. This means that the question of the possible evolution of the site arises in both time and space.

- What to do with the areas that become available in the short and medium term (10 years) as spaces are released through policies jointly implemented by the City and the SNCF rail company?
- What to do with the external spaces currently completely unoccupied; how can they be developed and gradually opened up to the urban fabric and public space?
- How would a strategy of gradual accessibility and opening of the site be implemented?
- Is it possible to envisage one-off or local projects?
- What actions could be deployed, what activities programmed, what temporary buildings constructed, in order to exploit existing capacities, while still moving towards a coherent, considered and global redevelopment?

Designing a project to recapture the Seine embankments

aimed at local people and citydwellers

- developing in continuity with the projects underway further to the west and in direct relation to the development of the Saint-Sever lower embankment,
- within the framework and timescale of the gradual and occasional reappropriation of the Station site, thereby offering continuities in the direction of the River embankments.

ROUEN-FR-PS-P14.JPG Le parc des sports à l'extrémité-Est de l'île / Sports arena on the east end of the island

ROUEN-FR-PS-P15.JPG La rive nord de l'île vers l'Est
The north bank of the island eastward

ROUEN-FR-PS-P16.JPG / La côte Sainte-Catherine et l'extrémité Est de l'île / The côte Sainte-Catherine and east end of the island

ROUEN-FR-PS-P17.JPG La rive nord de l'île vers l'Est
The north bank of the island to the east

ROUEN-FR-PS-P18.JPG Quai de Paris rive droite
The Paris rive droite quai

ROUEN-FR-PS-P19.JPG Le bras nord de la Seine et de l'île Lacroix / The northern part of the Seine and Lacroix island

ROUEN-FR-PS-P20.JPG Pont Mathilde entre la rive droite et l'île/ The Mathilde bridge between the right bank and the island

ROUEN-FR-PS-P21.JPG Le pont Mathilde vers la rive gauche / The Mathilde bridge to the left bank

• dans le cadre et temps de la réappropriation progressive par les habitants et ponctuel du site de la Gare, pouvant ainsi offrir des continuités vers les quais de seine

Imaginer par quelles actions, éphémères, provisoires ou stables, actions culturelles ou au-delà,
à l'échelle de manifestations intéressants les résidents du quartier comme à l'échelle de la métropole rouennaise (tissus associatifs, tissu économique, etc.), peut-on imaginer pour préfigurer «la capacité» de ce site avant qu'il ne prenne à plus long terme sa configuration définitive.

Imaginer les axes de perspectives et de liaison vers le quartier
Saint-Sever d'une part et l'île Lacroix d'autre part.
Une des pistes possibles consisterait à tendre une passerelle entre les quais rive gauche et l'ile Lacroix au droit du Centre de Loisirs ainsi démoli et déplacé;

Réfléchir à la fréquentation et aux rythmes et flux de déplacements
à l'occasion de cette insertion d'un projet majeur d'espaces public et de son impact dans le quartier, afin de déterminer itinéraires et cheminements à partir du réseau viaire existant ou à créer en relation :

• avec la centralité de la gare, de son parvis d'accueil et de son futur pôle d'échanges multimodal,
• avec la promenade des quais
• avec l'accessibilité à L'ile

Offrir des solutions à la question du stationnement des véhicules,
légers et lourds si besoin

Si dans un esprit de dissuasion général (cf. politique de la ville de libération des quais de Seine de la lourde charge des parkings, compensé par un engagement de trafic plus dense des transports en commun, on peut concevoir la suppression de places de stationnement, il n'en demeure pas moins que le besoin subsiste et qu'offrir des solutions reste un problème à ne pas négliger.

Penser et dessiner des programmes d'aménagement de l'espace public
qui supportent des évolutions et des transformations tout en imaginant des potentialités construites à venir. Par exemple, orienter la gare et son parvis/esplanade sur la Seine, vers l'ile Lacroix ou sur le quartier Ouest de la rive gauche, désenclaver vers le Sud, caractérisent des options pour lesquelles des choix devront s'opérer. A titre indicatif, le réseau ferré des lignes de la future gare sera vraisemblablement déjà à cet endroit enterré pour une traversée de la Seine permettant en toute proximité de rejoindre la rive droite de Rouen

Raisonner des pratiques de l'espace
qui, s'appuyant sur une politique culturelle, favorisent le lien social, incitent à la mixité et à la mutualisation des

Imagining what actions, one-off, temporary or permanent,
cultural or otherwise, of interest to local residents or the entire city population (voluntary sector, businesses, etc.), can be devised as a foretaste of the "capacity" of the site before it takes its final, long-term configuration.

Imagining the connecting physical and visual axes to the Saint-Sever district
on the one hand, and Île Lacroix on the other.

One possibility would be to build a walkway between the left bank embankments and Île Lacroix opposite the Leisure Centre, which would be demolished and relocated.

Thinking about the presence of people and the rhythms and flows of mobility
accompanying the introduction of this major public space project, and its impact on the district, in order to decide on itineraries and routes emerging from the existing or future street network, in relation:

• to the focal point of the station, its concourse and its future multimodal hub,
• to the embankment promenade,
• to access to the Island.

Providing solutions to the question of parking for both light and heavy vehicles

Although, from a general disincentive perspective (see city policy for removing large-scale parking from the Seine embankments, offset by better public transport provision), the elimination of parking places may be considered, the need for parking nevertheless exists and is an issue that should not be ignored.

Devising and designing programmes for the development of public space
that can tolerate change and transformation, whilst imagining potential future constructions.

For example, orientating the station and its forecourt towards Seine, towards Île Lacroix towards the Western part of the left bank, opening it up towards the south, describing the options on which choices will have to be made. By way of example, it seems likely that the future station's railway tracks will already be underground at this point, ready to cross the Seine, so that it will be possible to access the right bank of Rouen very close by.

Think about spatial practices
which, underpinned by cultural policies, promote social bonds, encourage mixed and shared uses, and form part of a considered timeframe of changes and implementations.

Consider the specificities of existing districts
whose historical legacy is part of the transformation, exploring the relationship of proximity and interchange

ROUEN-FR-PS-P22.JPG
Depuis la rue Desseaux
From the rue Desseaux

ROUEN-FR-PS-P23.JPG
Les hangars de la logistique de la gare façade ouest
The hangars of the logistics of the station, west facade

ROUEN-FR-PS-P24.JPG
La cour d'entrée de la logistique de la gare
The yard of entrance of the logistics of the station

ROUEN-FR-PS-P25.JPG
Le quartier de la gare avec la prefecture en fond
The district of the station with the prefecture in bottom

ROUEN-FR-SS-AP06.JPG
La gare - vue aérienne / The station - aerial view

ROUEN-FR-PS-P27.JPG Vue vers la gare depuis le cours Clémenceau / View towards the station since the cours Clémenceau

usages, en s'inscrivant dans une temporalité réfléchie des mutations et des réalisations.

Prendre en compte les spécificités des quartiers existants

dont l'héritage historique participe de la mutation, questionnant le rapport de proximité et d'échange entre la nature contemporaine du projet et son contexte.

Susciter dialogue et harmonie

dans la nécessaire relation explicite entre les usages, le déjà là et les apports potentiels du projet (spatialité des lieux que l'espace public produit), à même de les revivifier.

SUITE À DONNER AU CONCOURS

COMPÉTENCES DES MEMBRES DE L'ÉQUIPE

En regard des problématiques du site, la Ville et Europan souhaiteraient que les équipes de conception soient pluridisciplinaires et réunissent des compétences en matières d'urbanisme d'architecture et de paysage, et toutes compétences que l'équipe jugera pertinent d'associer dans le cadre du site choisi au regard des propositions en retour.

LES SUITES DU CONCOURS ENVISAGÉES

Un travail d'échange sous la forme de workshops pourrait être envisagé, après la désignation d'équipes lauréates, susceptible de lancer un travail d'information et de réflexion partagée par les nombreux futurs intervenants.

- Mission d'étude urbaine et paysagère à l'échelle du site de réflexion, méthodologie et maîtrise d'œuvre d'aménagement urbain avec conception et réalisation d'espaces publics et paysagers (en fonction des orientations et propositions de projets lauréats)
- La sédentarisation des propositions, sur le fond, dans la forme et dans le temps, les intentions des propositions de projet et les précisions à y apporter, demanderont un travail de mise au point préalable et de concertation avec les acteurs du projet (cf.la mission d'approfondissement évoquée plus avant).
- Mission d'approfondissement, stratégie, faisabilité, phasage et mise au point et de maîtrise d'œuvre du projet d'aménagement d'espaces publics sur le site de projet, avec approfondissement de la démarche de concertation avec les acteurs et maîtres d'ouvrage impliqués qui piloteront le projet opérationnel.
- Eventuelles missions de maîtrise d'œuvre concernant de petits ouvrages de génie civil (passerelles, plate formes, pontons, etc.) fonction des projets présentés.

between the contemporary nature of the project and its context.

Encourage dialogue and harmony in the necessary explicit relation between existing uses and those brought by the future project (spatial character of the places produced by public space, refurbishments/transformations and new buildings) in order to revitalise them.

FOLLOW-ON FROM THE COMPETITION

SKILLS OF THE TEAM MEMBERS

Given the problems of the site, the City and Europan would like the design team the teams are expected to be multidisciplinary, with competences in urban planning, architecture and landscape design and any skill the team wil concider relevent to include for it proposal on the choosen site

ANTICIPATED FOLLOW-ON FROM THE COMPETITION

A process of discussion through workshops may be considered, after the winning teams are designated, with the aim of disseminating information and sharing ideas amongst the many parties involved.

- Urban and landscape design commission for the strategic site scale, urban project management commission with design and implementation of public and landscape spaces (based on the orientations and proposals in the winning projects);
- Consolidating the proposals, in their content, their form and over time (intentions and details to add to the project proposals) will require a preliminary process of fine tuning and consultation with the project actors (see development commission referred to above).
- Commission for the development, strategy, feasibility phasing and completion and management of the public space development on the project site, in further consultation with the different parties and clients involved, who will be managing the operational project.
- Possible project management roles relating to small civil engineering projects (walkways, platforms, pontoons, etc.) depending on the projects submitted.

ROUEN-FR-PS-P28.JPG
La trémie SNCF porte le quai Jacques Anquetil
The hopper SNCF carries the platform Jacques Anquetil

ROUEN-FR-PS-P29.JPG Les bords de la gare Saint-Sever et les quais de la Seine / The edges of the station Saint-Sever and the banks of the Seine

ROUEN-FR-PS-P30.JPG
Les stationnements des bus Veolia sur le site Saint-Sever
The car parks of buses Veolia on the site Saint-Sever

ROUEN-FR-PS-P31.JPG
A travers la trémie SNCF vers les quais
Through the hopper SNCF towards platforms

PRÉCISIONS SUR LE SENS DES PROPOSITIONS DE PROJET

Le concours Europan s'insère dans un contexte de projets déjà lancés

C'est un concours d'idée qui se différencie d'un concours conventionnel d'architecture et d'urbanisme en ce qu'il tend à promouvoir, aussi bien, un travail de réalisation concret à l'écoute des réalités, qu'un travail de réflexion susceptible de porter une dimension inventive, expérimentale et prospective, ouverte sur l'analyse et le devenir du projet qu'elle qu'en soit l'échelle.

Il associe ici l'aspect contextuel des questions soulevées à celui de l'exploration contemporaine autour de l'aménagement urbain, de la flexibilité dont il doit faire preuve et de l'architecture, donnant une valeur ajoutée qui permet de se situer à un moment ou interprétation/adaptabilité et stricte mise en application restent intellectuellement actives et conciliables.

COMMENTS ON THE MEANING OF THE PROJECT PROPOSALS

The Europan competition is part of a context of projects already underway

It is a competition of ideas, which differs from a conventional architecture and urban design competition in that it seeks to promote both a process of practical implementation that is sensitive to realities, and a process of reflection that will bring an inventive, experimental, forward-looking and open-minded dimension to the analysis of a future project, whatever its scale.

Here, the contextual aspect of the issues raised combines with the need for a contemporary exploration of urban development, of the flexibility it needs and the architecture, bringing an added value within which interpretation/adaptability and strict application remain intellectually active and reconcilable.

PHOTOGRAPHIES

ROUEN-FR-PS-P32.JPG Panorama depuis le pont Corneille et «l'entre deux» de la gare et de l'île
Panorama since the Corneille bridgeand « in-between two» of the station and the island

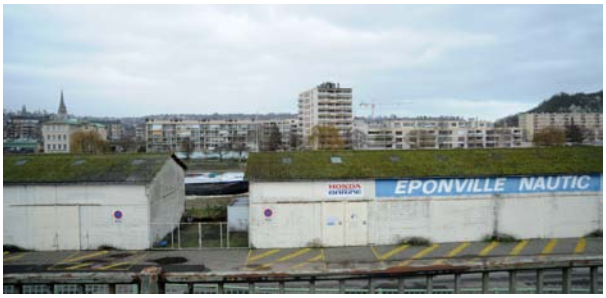
ROUEN-FR-PS-P33.JPG La jonction du pont Corneille et de la proue de l'île / The junction of the Corneille bridge and of the bow of the island

ROUEN-FR-PS-P34.JPG Les quais d'Elbeuf et la trémie sous l'avenue J. Chastellain / The Elbeuf quais and hopper under the avenue J. Chastellain

ROUEN-FR-PS-P35.JPG La rive sud de l'île Lacroix vers l'Est / The south bank of the island Lacroix eastward

ROUEN-FR-PS-P36.JPG La rive Sud de l'île Lacroix vers l'ouest / The south bank of the island Lacroix westward

ROUEN-FR-PS-P10.JPG Les boxes et le centre de loisirs sur l'avenue J. Chastellain / The boxes and the leisure center on the avenue J. Chastellain



ROUEN-FR-PS-P38.JPG Les hangars industriels du quai d'Elbeuf / The industrial sheds of the platform of Elbeuf

PICTURES

ROUEN-FR-PS-P39.JPG La rive sud de l'île et le Centre de loisirs / The south bank of the island and the Leisure center

ROUEN-FR-PS-P41.JPG La rive sud de l'île, centre de loisirs / The south bank of the island, the leisure center

ROUEN-FR-PS-P43.JPG La friche et les voies de la gare Saint-Sever vers l'Est / The fallow land and the ways of the station Saint-Sever eastward

ROUEN-FR-PS-P44.JPG
Les friches de la gare Saint-Sever vers l'Est
The fallow lands of the station Saint-Sever eastward

ROUEN-FR-PS-P40.JPG Le quai d'Elbeuf et l'île en second plan / The Elbeuf qui and the island in background

ROUEN-FR-PS-P42.JPG L'île et son tissu urbain
The island and its urban fabric

ROUEN-FR-PS-P45.JPG
La voie rapide du quai J. Anquetil
The freeway of the J. Anquetil quay

LISTE DES DOCUMENTS

AGGLOMÉRATION - ÉCHELLE TERRITORIALE

ROUEN-FR-C-AP01	Les boucles de la Seine et l'agglomération rouennaise
ROUEN-FR-C-M01	Carte IGN de l'agglomération Rouennaise
ROUEN-FR-C-M02	Rouen entre Paris et Le Havre, plan des transports (A. Grumbach)
ROUEN-FR-C-M03	Carte de l'agglomération Rouennaise
ROUEN-FR-C-M04-05	Plans de prévention des risques d'inondation
ROUEN-FR-C-M06	Plan topographique de la ville

SITE DE REFLEXION - ÉCHELLE URBAINE

ROUEN-FR-SS-AP01	Photographie aérienne du site de réflexion avec périmètre
ROUEN-FR-SS-AP02-03	Photographies aériennes
ROUEN-FR-SS-AP04-09	Photographie semi-aérienne
ROUEN-FR-SS-AP10	Plan de la ville de Rouen, 1883
ROUEN-FR-SS-AP11	Carte postale ancienne - Le pont de pierre et l'île Lacroix
ROUEN-FR-SS-AP12	Carte postale ancienne - Photographie de l'île Lacroix
ROUEN-FR-SS-AP13	Photographie aérienne (1947- après les bombardements de la guerre)
ROUEN-FR-SS-M00	Plan du site
ROUEN-FR-SS-M01	PPRI sur le site de réflexion
ROUEN-FR-SS-M02	Plan actuel de Rouen
ROUEN-FR-SS-M03-10	Plans et coupes topographiques
ROUEN-FR-SS-M11	Plan des transports en commun
ROUEN-FR-SS-M12	Les projets de «l'axe Seine»
ROUEN-FR-SS-M13	Iconographie complémentaire

SITE DE PROJET - ÉCHELLE ARCHITECTURALE

ROUEN-FR-PS-P00	Plan de localisation des photographies terrestres
ROUEN-FR-PS-P01-46	Photographies terrestres du site
ROUEN-FR-PS-M01	Plan du site de projet avec périmètre
ROUEN-FR-PS-M02	Parc urbain paysager de l'Ile Lacroix
ROUEN-FR-PS-M03	Plan de cadastre
ROUEN-FR-PS-M04	Plan propriétés foncières et équipement de la ville
ROUEN-FR-PS-M05	PPRI et topographie site de projet

ROUEN-FR-T-PR	Dossier complet de site

LIST OF DOCUMENTS

CONURBATION - TERRITORIAL SCALE

ROUEN-FR-C-AP01	Aerial photograph : the «boucles de la Seine» and the Rouen conurbation
ROUEN-FR-C-M01	IGN map of the Rouen conurbation
ROUEN-FR-C-M02	Map of transports : Rouen between Paris and Le Havre (A. Grumbache)
ROUEN-FR-C-M03	Map of the Rouen conurbation
ROUEN-FR-C-M04-05	Flood prevention plan (PPRI)
ROUEN-FR-C-M06	Topographical plan of the citu

STUDY SITE - URBAN SCALE

ROUEN-FR-SS-AP01	Aerial photographs of the study site with limits
ROUEN-FR-SS-AP02-03	Aerial photographs
ROUEN-FR-SS-AP04-09	Semi-aerial photographs
ROUEN-FR-SS-AP10	Map of Rouen, 1883
ROUEN-FR-SS-AP11	Old postcard : Le pont de pierre and Lacroix island
ROUEN-FR-SS-AP12	Old postcard : Lacroix island
ROUEN-FR-SS-AP13	Aerial photograph, 1947 (afterthe war bombings)
ROUEN-FR-SS-M00	Map of the site
ROUEN-FR-SS-M01	Map of the study site
ROUEN-FR-SS-M02	Flood prevention plan (PPRI) on the study site
ROUEN-FR-SS-M03-10	Topography plans and sections
ROUEN-FR-SS-M11	Public transport map
ROUEN-FR-SS-M12	«Axe Seine» projects
ROUEN-FR-SS-M13	Further iconography

PROJECT SITE - ARCHITECTURAL SCALE

ROUEN-FR-PS-P00	Location of the photographs taken at ground level
ROUEN-FR-PS-P01-46	Photographs taken at ground level of the site
ROUEN-FR-PS-M01	Map of the study site with limits
ROUEN-FR-PS-M02	Lacroix island landscaped urban park
ROUEN-FR-PS-M03	Cadastral map
ROUEN-FR-PS-M04	State-owned plots and facities
ROUEN-FR-PS-M05	Map of the flood prevention plan (PPRI) with topography on the project site

ROUEN-FR-T-PR	Complete site file

FOREWORD....3

SYNTHÉTIC FILE OF SITE....5

CONNECTIONS WITH THE THEME OF THE ADAPTABLE CITY....13
INTRODUCTION 13
THE SITE AND ITS CONNECTION WITH THE THEME OF THE ADAPTABLE CITY 14
THE CITY'S SPECIFIC EXPECTATIONS OF THE CANDIDATES 15

THE SITE AND ITS SOCIAL AND URBAN CONTEXT....17
GEOGRAPHICAL SPECIFICITIES AND LANDSCAPE 17
DETAILED ANALYSIS OF THE REGIONAL AND URBAN CONTEXT, ROLE OF THE CITY IN NATIONAL AND REGIONAL POLICIES 17
INFORMATION ON THE SOCIOCULTURAL CONTEXT OF THE CITY'S SITE 19

SPATIAL AND URBAN PRIORITIES AND STRATEGIES....25
REGIONAL SCALE ISSUES 25
METROPOLITAN ISSUES AND THE LANDSCAPE SCALE 25
Managing the landscape structure of urban developments 25
Developing networks of scenic routes and exploiting the natural features 27
CITY SCALE ISSUES 27
Description of projects underway on the "Seine axis". 29
Development of the right bank embankments and the Marégraphes area 29
The Luciline eco-neighbourhood 29
The Palais des Sports and the Docks 76 shopping centre 27
Hangar 23 31
Development of the downstream embankments of the left bank and Rollet Peninsula 29
The 106: Modern Music Centre 33
The Flaubert eco-neighbourhood 33
Development of the left bank 33
Transport policy 35
The contributions of active cultural policies 35
The historical legacy 35
The actors of the City's cultural policy 37
The objectives of Rouen's cultural project 37

STUDY SITE....45
DETAILED DESCRIPTION AND ANALYSIS OF THE SITE CONTEXT 45
Saint-Sever Station and its environment 45
The station site 45
Jacques Anquetil Embankment 45
The surrounding districts 47
Île Lacroix 47
The Seine 49
HISTORICAL SUMMARY OF THE STRATEGIC SITE 49
Saint-Sever Station 49
Ile Lacroix 49
Before 1945 49
After the war 51
More recent projects on the island 53
Le Cours-la-Reine 55
PRESENTATION, OBJECTIVES AND GENERAL INTENTIONS RELATING TO THE PROJECT 55
Île Lacroix 55
The new station 57

CONTENTS

The urban interstices 59
REGULATORY FACTORS **59**

PROJECT SITE.....59

DESCRIPTION **61**
Outline of the project perimeter - From south to north and west to east 61
Details 61
PROGRAMMATIC GUIDELINES RELATING TO THE TRANSFORMATION OF THE SITE **65**
A forward-looking attitude 65
Developing high environmental quality spaces on Île Lacroix 69
Developing high-quality urban spaces on the left bank and around the future Station 69
Anticipating across the project site by elements of urban pre-programming 71
FOLLOW-ON FROM THE COMPETITION **75**
Skills of the team members 75
Anticipated follow-on from the competition 75
Comments on the meaning of the project proposals 77

PHOTOGRAPHS.....79

LISTE OF DOCUMENTS.....80

AVANT PROPOS....3

FICHE DE SITE SYNTHÉTIQUE....5

RELATION AU THÈME "LA VILLE ADAPTABLE"....13
INTRODUCTION 13
LE SITE ET SA RELATION AU THÈME DE LA VILLE ADAPTABLE 14
LES ATTENTES SPÉCIFIQUES DE LA VILLE VIS-À-VIS DES CANDIDATS 15

LE SITE ET SON CONTEXTE SOCIAL ET URBAIN....17
SPÉCIFICITÉS GÉOGRAPHIQUES, ET GRAND PAYSAGE 17
ANALYSE DÉTAILLÉE DU CONTEXTE TERRITORIAL ET URBAIN, RÔLE DE LA VILLE DANS LES POLITIQUES NATIONALE ET RÉGIONALE 17
INFORMATIONS SUR LE CONTEXTE SOCIO CULTUREL DU SITE, DE LA VILLE 19

LES ENJEUX ET LES STRATEGIES TERRITORIALES ET URBAINES....25
LES ENJEUX À L'ÉCHELLE RÉGIONALE 25
LES ENJEUX MÉTROPOLITAINS ET L'ÉCHELLE DU PAYSAGE 25
Maîtriser la structure paysagère des développements urbains 25
Constituer des parcours paysagers en réseau et valoriser les éléments naturels 2 7
LES ENJEUX À L'ÉCHELLE DE LA VILLE 27
Présentation des projets en cours sur «l'axe Seine». 29
L'aménagement des quais rive droite et l'espace des Marégraphes 29
L'écoquartier de la Luciline 29
Le Palais des Sports et le centre commercial des Docks 76 27
Le Hangar 23 31
L'aménagement des quais avals de la rive gauche et la presqu'île Rollet 29
Le 106 : la Salle des Musiques Actuelles 33
L'écoquartier Flaubert 33
L'aménagement des quais bas rive gauche 33
La politique des transports 35
Les apports d'une politique culturelle active 35
L'héritage historique 35
Les acteurs de la politique culturelle de la Ville 37
Les objectifs du projet culturel de la ville de Rouen sont les suivants 37

LE SITE DE REFLEXION....45
DESCRIPTION DÉTAILLÉE ET ANALYSE DU CONTEXTE DU SITE 45
La Gare Saint-Sever et son environnement 45
Le site de la gare 45
Le quai Jacques Anquetil 45
Les quartiers alentour 47
L'Ile Lacroix 47
La Seine 49
SYNTHÈSE HISTORIQUE DU SITE DE RÉFLEXION 49
la Gare Saint-Sever 49
l'Ile Lacroix 49
Avant 1945 49
Après la guerre 51
Les projets plus récents sur l'ile 53
Le Cours-la-Reine 55
PRÉSENTATION, OBJECTIFS ET INTENTIONS GÉNÉRALES METTANT EN PERSPECTIVE SA TRANSFORMATION 55
L'Ile Lacroix 55
La nouvelle gare 57

TABLE DES MATIÈRES

Les interstices urbains 59
LA PRISE EN COMPTE DES ASPECTS RÉGLEMENTAIRES. 59

LE SITE DE PROJET.....59

DESCRIPTION 61
Le dessin du périmètre de projet -Depuis le Sud vers le Nord et d'Ouest en Est 61
Quelques précisions 61
ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES METTANT EN PERSPECTIVE LA TRANSFORMATION DU SITE 65
Une attitude prospective et ouverte sur l'avenir 65
Développer sur l'ile Lacroix des espaces urbains à haute qualité environnementale 69
Développer sur la rive gauche et autour de la future Gare des espaces urbains de qualité 69
Anticiper sur l'ensemble du site de projet par des éléments de pré-programmation urbaine: 71
SUITE À DONNER AU CONCOURS 75
Compétences des membres de l'équipe 75
Les suites du concours envisagées 75
Précisions sur le sens des propositions de projet 77

PHOTOGRAPHIES.....79

LISTE DES DOCUMENTS.....80

12

E R FR
U O
A
P N

Rouen